

Porsche 911E



Porsche 911E Targa 1972

Mesmo em bom estado, um Porsche antigo pode e, de preferência, deve passar por uma restauração. Um trabalho artesanal e apaixonante, que faz o carro ficar tão bom quanto no dia em que saiu da loja.

Texto: Henrique Cirello

Fotos: arquivo Henrique Cirello

Apesar de ser fã de automobilismo desde criança, quando no final dos anos 60 e início dos 70 freqüentava Interlagos com meus irmãos Anatole e Fábio, fui "fisgado" pelos carros Porsche devido à convivência com meu cunhado, Beto Keller, uma das pessoas mais profundamente ligadas à marca no Brasil.

No Porsche Racing Festival de 1999, ele me perguntou, nos boxes de Interlagos, se eu não gostaria de participar do evento em seu lugar,

pilotando seu maravilhoso e raro 911 Carrera RS 1973. Não acreditei: era muita responsabilidade, dado o perfeito estado de conservação, a originalidade e, é claro, o valor do carro. Em poucas voltas pelo circuito, entendi o fascínio de pilotar um carro tão extraordinário. (No ano seguinte, pilotei o carro do Beto no Porsche Racing Festival e venci a prova Flying Lap na categoria reservada aos 911 fabricados entre 1964 e 1992.)

Resolvi que teria o mais rápido

possível um Porsche clássico (como a fábrica de Stuttgart define os modelos 356, 911, 912 e 914 fabricados até 1973). Curiosamente, mesmo sem conhecer em detalhes os carros e a história da marca alemã, sempre achei o Targa o modelo mais interessante. Por isso, eu o escolhi como meu favorito. Comecei então a procurar o carro ideal para comprar: ele teria que ser o mais original e autêntico possível e ter um histórico conhecido.

O Beto e o Dener Pires foram convocados a me ajudar a achar o candidato ideal. Imediatamente eles lembraram do 911 E Targa 72 branco do Márcio Maia Rosa, considerado por muitos como o melhor Targa disponível em São Paulo. Disponível em termos: como na lendária história do jogador de futebol Mané Garrincha, faltava combinar o jogo com os "russos" - no caso, o Márcio. Segundo o Beto e o Dener, a probabilidade de ele vender o carro era próxima de zero, pois várias outras tentativas de abordagem já tinham sido feitas sem sucesso. Fiz



minha tentativa e não deu outra: ele nem quis estudar uma proposta. Frustrado, porque não conhecia sequer o carro a não ser por comentários de sócios do Porsche Club do Brasil, pedi ao Dener que continuasse “de olho” em outras oportunidades que surgissem.

Poucas semanas se passaram e minha ansiedade aumentava a cada dia, porque nenhum 911 clássico aparecia do jeito que queríamos. Meu sexto sentido me dizia para retomar o contato com o Márcio, o que fiz lhe pedindo para apenas ver o Targa branco. Ele gentilmente me mostrou o carro (entre outros, o Márcio tem um Porsche Speedster 1957, uma Maserati 3500 Vignale Spyder 1959 e um recém-adquirido Austin Healey 100M 1955) e foi amor a primeira vista: aquele Porsche teria que ser meu.

Eu queria um “brinquedo” para curtir integralmente sua esportividade, sem me preocupar com problemas inesperados de confiabilidade ou

segurança. Aquele 911 E 1972 tinha as características necessárias para o meu projeto de ter um 911 clássico: história, originalidade, bom estado de conservação (não podemos esquecer que estamos falando de um carro com quase 30 anos de uso), baixa quilometragem e nunca ter tido nenhum problema de mecânica ou de funilaria que pudesse comprometer seu futuro. E vinha com alguns bônus: o 911 1972 é o único modelo da Porsche lançado com o bocal do tanque de óleo externo, alocado no pára-lama traseiro direito, com a função de melhorar a distribuição de peso. Seu motor de 2,4 litros teve origem em competições - sua performance no modelo E era equivalente ao do 2,2 litros do modelo S anterior. E o câmbio passou a ser de 5 marchas, com a primeira para cima. Esse câmbio era conhecido como 915.

Após muita, muita insistência, consegui “arrancar” (para surpresa geral) o carro do Márcio, a quem sou grato pela paciência e pela gentileza. Afinal, após 26 anos, passei a ser o

terceiro dono do carro (que chegou ao Brasil em 1973, encomendado à Dacon por uma “socialite” da época). Retribuirei ao Márcio assumindo o compromisso de continuar cuidando deste Porsche.

Por dois meses curti o carro como foi comprado. Mas, sempre focado em ter um Porsche original, resolvi que este exemplar merecia uma restauração completa, com o mínimo possível de concessões, para voltar a ter a mecânica e a estética iguais às que ele tinha quando era zero km. A restauração seria feita sem abrir mão da originalidade e, principalmente, da “pátina” que um carro antigo carrega. Foi fundamental nesta decisão conhecer outros 911 da época e que estavam em condições imaculadas: os Carrera RS do Beto e do Dener, por exemplo, e o Targa prata do Hélio Campos Mello, que recentemente havia sido “produzido” pelos irmãos Dener e Douglas Pires (que toparam tocar o meu projeto também).

Esta primeira etapa, a de escolher

o modelo e decidir a extensão de uma restauração, acaba sendo a mais importante num projeto de ter um Porsche clássico. Se você está levando a sério a jornada, prepare-se para uma longa lição de casa que inevitavelmente envolve surpresas e negociações com seus familiares

emocional do que financeiro. É o preço que se paga para ter a satisfação de dirigir um veículo raro, de relativa simplicidade, originalidade de conceito e que especialistas como Bruce Anderson, editor técnico da revista sobre Porsche "Excellence", consideram como a essência definitiva

Além da dedicação, não se esqueça que você vai abrir mão do seu querido brinquedo por muitos meses - quase sempre, mais do que era inicialmente previsto. Isto ocorre porque todo o processo é artesanal e as peças originais necessárias nem sempre estão imediatamente disponíveis (às



(agradeço demais à minha mulher Patricia pelo estímulo).

Nem pense neste projeto apenas como um investimento material: o retorno, pelo menos para mim e para as pessoas envolvidas, é muito mais

dos carros esporte, pela sua pureza, força bruta e ausência de concessões que inibam a performance.

Ah, e aquele som glorioso do motor 6 cilindros boxer traseiro, refrigerado a ar? Estamos falando de música...

vezes não estarão nunca).

A restauração de meu carro teve início no começo de setembro de 2000, com o envio do Targa, já sem motor e câmbio (foram retirados na Stuttgart para revisão) à oficina do

Douglas Pires para desmontagem completa, remoção da pintura e "raspagem até a lata". Nesta fase, confirmou-se o esperado: a condição geral era excepcional, tanto na originalidade quanto na lataria, apesar de problemas consideráveis de ferrugem nas portas e caixas (já conhecidos na

Aqui, um parênteses: considerando que a Porsche só galvanizou seus carros a partir de 1975, encontrar ferrugem é parte do jogo e um automóvel com problemas inesperados vai demandar muito mais trabalho e dinheiro. Vários bons projetos encontram aqui seu fim,

Após a raspagem, a lataria foi fosfatizada contra ferrugem. Concomitantemente, foram feitos ajustes de folgas e aberturas que permitiriam a perfeita regulagem antes da pintura. O emborrachamento foi refeito onde necessário e a pintura, feita com esmalte poliuretânico Glasurit da cor



compra) e outros pequenos reparos a fazer. Decidimos então comprar duas portas novas e restaurar o que fosse necessário, especialmente para evitar ao máximo alterar o alto grau de originalidade do carro.

porque se opta pela solução mais fácil e no curto prazo menos onerosa: parte-se para uma restauração cosmética e rápida - que, muito provavelmente, cobrará um novo tributo a curto ou médio prazo.

original Branco Grand Prix, inaugurou a nova estufa da oficina do Douglas.

Ao mesmo tempo, os tanques de gasolina e de óleo eram totalmente restaurados e voltaram à condição original. Idem quanto aos faróis,



carcaças de lanternas, faróis de neblina e frisos - artesanato feito pelo próprio Douglas. Com exceção do emblema do capô, que foi trocado, todos os outros foram reanodizados. Aqui me permiti uma concessão à originalidade do modelo em prol da estética: instalamos grelhas de buzinas pretas (a mim doadas pelo Waltinho Lapietra) e novas lanternas dianteiras e traseiras com acabamento

também preto, que passaram a integrar o 911 a partir de 1973, substituindo as cromadas (as quais naturalmente guardei).

Iniciou-se a remontagem com a instalação de praticamente todas as borrachas novas, especialmente por se tratar de um Targa. A vidraçaria estava muito bem preservada, mas optei por trocar o pára-brisa por um novo por questões de segurança. Todas

as peças ou parafusos tiveram o tratamento devido, sendo bicromatizadas ou zincadas. Esta fase é extremamente interessante, porque o tempo todo "caçávamos" eventuais peças faltantes do modelo. A dedicação do trio Dener, Douglas e Beto foi realmente sem preço.

Superada esta fase, o carro foi para a oficina da Stuttgart para a finalização. O Dener acompanhou





pessoalmente a revisão da parte elétrica, do painel e da mecânica - que praticamente estavam prontos para instalação, dado que motor, câmbio, freios e suspensão já haviam sido checados. Por sugestão do Beto, mantivemos o máximo possível daquela "pátina" de um carro antigo, especialmente nas rodas Fuchs, frisos e na aparência do motor. Aqui outra pequena e importante concessão à



originalidade: optamos por instalar escapamentos e silencioso de aço inox da SSI e Dansk respectivamente, visando maior durabilidade e esportividade.

Durante esta etapa, o carro foi enviado à Osni e Chico Tapeçaria para finalização do acabamento interno. Os lindos bancos de couro originais, bem preservados pelo Márcio, foram ajustados em pequenos detalhes e hidratados. Foi reposta, onde necessária, a forração do assoalho com placas de Toroflex cortadas conforme manual da fábrica fornecido pelo Dener. O novo carpete (na cor original "charcoal grey") e a forração do porta-malas, encomendados na Autos International, ficaram perfeitos. As laterais de couro das portas e as respectivas bolsas foram preservadas integralmente. O Targa Top foi totalmente refeito, num trabalho muito profissional do Osni Júnior.

Finalmente o 911 voltou à Stuttgart para a afinação final. Pude participar do Advanced Driving School, em maio de 2001, com o carro quase do jeito ideal. Mas ainda faltavam pequenos detalhes para fechar a restauração com chave de ouro - entre eles, os pneus originais da época, Michelin XWX 185/70 VR 15, encomendados diretamente à fábrica na Europa, numa gentileza do pessoal da Michelin aqui no Brasil e do Hélio Campos Mello, que acompanhou o processo. Estes pneus chegaram em outubro e aproveitei para restaurar o estepe de aço tradicional, bicromatizar as pinças dos freios e concluir o projeto.

Definitivamente, este foi um período de muita ansiedade e, principalmente, trabalho. O resultado atendeu 100% às minhas expectativas mais altas e jamais teria sido possível sem o desprendimento e a amizade do Beto, Dener e Douglas. Valeu a pena abrir mão do Targa durante alguns meses: ele voltou ainda melhor do que estava. Mesmo com 30 anos de idade, o 911 E Targa funciona como novo - um prazer que, pude constatar na prática, simplesmente não tem preço.

Porsche 911 Targa

Lançado em 1963, o Porsche 911 sucedeu o modelo 356. O novo carro foi um projeto genial de Butzi Porsche e contava com inovações e melhorias tecnológicas, em especial o potente motor boxer de 6 cilindros. Na esteira do sucesso do lançamento, em 1965 foi apresentado no Salão do Automóvel de Frankfurt a versão "Targa", assim batizada em homenagem aos desempenhos dos carros Porsche naquela corrida.

A relação da Porsche com a corrida Targa Florio culminou na materialização de um dos modelos mais espetaculares e queridos já produzidos pela fábrica alemã. Inspiração idêntica ocorreu com o nome "Carrera" (corrida), identificação dos Porsche com máxima performance e que foi uma homenagem à clássica Carrera Panamericana, que era realizada no México nos anos 50.

O Targa veio suprir a ausência de um modelo conversível, extinto com o fim do 356. Tinha design revolucionário e se diferenciava dos modelos conversíveis por ter santantonio fixo (arco de proteção em caso de capotagem, já um item de segurança passiva para a época) com capota central e janela traseira removíveis. Este estilo de carroceria fez tanto sucesso que foi reaplicado no Porsche 914. Em 1969 ocorreu a única alteração importante no design do Porsche Targa: a janela traseira foi reprojetaada e se tornou uma montagem de vidro envolvente. Uma solução mais eficiente do que a anterior, conhecida como "softwindow": feita em plástico e zíper, não era satisfatória por produzir barulho e goteiras.

Além do estilo, a Porsche acabou criando um neologismo. O Targa foi tão marcante que essa palavra passou a designar genericamente carros com esse tipo de capota removível, sendo reconhecido em modelos Ferrari e Corvette, por exemplo.



Ficha Técnica

Porsche 911 E Targa (1972)

Motor:

Traseiro, 6 cilindros boxer, refrigerado a ar, injeção mecânica de combustível, comandos de válvulas nos cabeçotes, lubrificação por cárter seco. Cilindrada: 2.341 cm³. Taxa de compressão: 8.0:1. Potência: 165 cv a 6.200 rpm. Torque: 21 kgmf a 4.500 rpm.

Transmissão:

Tração traseira, câmbio manual de cinco marchas (tipo 915). Relação das marchas: 1ª 3,18; 2ª 1,83; 3ª 1,26; 4ª 0,96; 5ª 0,76.

Suspensão:

Dianteira: independente McPherson, braços tipo A inferiores, barras de torção.

Traseira: braços oscilantes, barras de torção.

Freios:

Discos ventilados nas quatro rodas

Rodas e Pneus:

Rodas Fuchs de alumínio forjado 6J x 15, pneus Michelin XWX 185/70 VR 15.

Chassis e Medidas:

Duas portas com teto removível tipo Targa, carroceria em monobloco de aço. Comprimento 4,127 m, largura 1,610 m, altura 1,320 m, entre-eixos 2,271 m, bitola dianteira 1,372 m, bitola traseira 1,354 m, capacidade porta-malas 200 litros, tanque de combustível 62 litros, peso líquido 1.075 kg.

Desempenho

0-100 km/h..... 6,8 segundos

0-160 km/h.....18,8 segundos

Velocidade máxima..... 221 km/h

Fonte: revista Road & Track, edição de fevereiro de 1972

