

356 / 1



Classic News

1948: Ferry Porsche e seu pai, Prof. Ferdinand Porsche, junto ao 356/1

356/1

O primeiro Porsche.

Por Paulo Sandler

Colaboração Kiko Barros

Em uma manhã de primavera em 1948, Ferry Porsche e Eberam von Eberhorst saem de uma antiga serraria na cidade de Gmünd, Áustria, em direção ao Passo de Katsberg. Dirigem um pequeno e simples protótipo pelas estradas dos Alpes Austríacos e utilizam toda a beleza do cenário para testar o novo projeto. O protótipo prateado acelera bem nas curtas retas, contorna as curvas alpinas velozmente e logo retorna aos barracões de uma serraria. Com um teste de estrada, numa bela primavera austríaca, nascia naquele momento o mito Porsche.

Nos anos 30, Ferdinand Porsche e

seu filho Ferry Porsche lideravam um grupo de engenheiros altamente capazes e criativos. Seu escritório em Stuttgart realizava diversos projetos para os mais variados clientes: motores para a Auto Union e Mercedes, carros de corrida, sistemas de direção e câmbio, projetos de tanques e tratores. Sem dúvida, o projeto que mais marcou Ferdinand Porsche nos anos antes da guerra foi o do carro popular alemão, com motor traseiro, refrigerado a ar, de mecânica simples e robusta. Tratava-se do KDF Volkswagen – ele mesmo, o Volkswagen Sedan, ou simplesmente Fusca.



Logo após a guerra, os principais engenheiros da antiga firma ainda se mantinham sob a coordenação de Ferry Porsche, desta vez precariamente instalados em barracões do que havia sido uma antiga serraria. Em uma época em que a moeda de troca eram cigarros e comida enlatada, esta criativa equipe ganhava a vida realizando consertos em tratores e máquinas agrícolas pela região. Eram tempos muito difíceis, mas apesar disso Porsche e seus engenheiros conseguiram tempo e recursos para iniciar o projeto de um carro esporte, leve e ágil, com sua mecânica baseada na melhor tecnologia, e com as peças disponíveis no momento. Não havia na verdade nenhuma perspectiva concreta para construí-lo, mas desde 1930 o escritório Porsche se habituou com isso: desenhar e planejar, sem interrupção. O trabalho árduo os mantinha treinados e aquecidos, mesmo que o projeto não viesse à luz.

O número 1

Dois projetos para o Tipo 356, o trecentésimo quinquagésimo sexto projeto da "Dr. h.c. Ferdinand Porsche

Konstruktionen Bureau", correm paralelamente durante boa parte de 1946. A coisa tomou impulso depois que Ferry Porsche retornou à Áustria. No inverno de 1947, os projetos, responsabilidade direta de Karl Rabe e Ferry Porsche, ficam prontos.

Em 1947, um publicitário suíço, Ruprecht von Senger, fazia visitas regulares à serraria de Gmünd. Fanático por automóveis, ele olha os desenhos e plantas de engenharia. Fica tão entusiasmado que imediatamente compra um dos projetos. Os desenhos apresentam um pequeno "roadster" de dois lugares, chassis tubular, motor central e caixa de marchas colocada anteriormente ao motor – era o projeto 356. Ele comprou um carro "no papel". Em 1933, Ferdinand Porsche tinha pronto o Projeto 32, do futuro Volkswagen, mas não sabia que estava desenhando o carro de passageiros que estava fadado a se tornar o mais bem sucedido do mundo. Quinze anos depois, parte da história se repetiria. Seu filho Ferry, ao ter o Projeto 356, não sabia que estava desenhando aquele que ia se tornar o carro esporte mais bem sucedido e desejado do mundo.

O conjunto motor e câmbio colocado mais próximo ao centro de gravidade do chassis permitia

distribuição de peso próxima ao ideal e, conseqüentemente, melhor estabilidade. A carroceria, construída em alumínio, incorporava todos os conhecimentos de aerodinâmica pelos quais a Casa Porsche era famosa, possuindo uma beleza intrínseca que dispensava ornamentos. Von Senger também se interessa muito pelo 356/2. Este não é conversível, mas sim um cupê fast-back com mais espaço para bagagem e um banquinho atrás. Representava uma filosofia construtiva muito diferente: chassis em plataforma parecido com a do Volkswagen, motor alinhado aos semi-eixos traseiros. A história deste carro, o 356/02, é muito longa e expande-se de 1949 até 1966. Mas nosso objeto hoje é o 356/1, um animal mais raro...

O coração de um carro esporte é seu motor. Enquanto o Volkswagen podia alcançar 100 km/hora, o pequeno bólido, baixo e esguio, foi projetado para chegar a 140 km/hora. O motor tinha, nos Volkswagen da época, 22 hp e deslocava 1.131 cm³. Foi re-trabalhado, recebendo cabeçotes especiais com câmaras de combustão hemisféricas, válvulas de admissão e escape posicionadas de um modo mais eficiente utilizando molas de válvulas duplas, condutos de aspiração polidos,



dupla carburação, taxa de compressão elevada para 6.5:1 (o máximo que a péssima gasolina de 78 octanas da época parecia poder suportar). Este cabeçote havia sido criado para impulsionar lanchas de assalto durante a guerra. Com estes refinamentos, sua potência é elevada para 40 hp a 4.200 rpm. A estrutura escolhida para o chassi é tubular, baseada em seções quadrangulares e triangulares. Paradoxalmente, maior simplicidade de execução implica em vantagens notáveis de rigidez e flexibilidade no funcionamento do carro.

Mais difícil do que projetar,
é construir.

Usar componentes mecânicos do Volkswagen implicava em dispensar testes de materiais e desenhos novos. A serraria em Gmünd permitia usinagem e execução de peças em aço, mas não era uma metalúrgica com forjas, fundições ou prensas. Tudo isto havia ficado em Stuttgart. Não era possível obter peças novas. Ferry Porsche mantinha relações cordiais com os administradores ingleses e alemães da fábrica Volkswagen. Ele os visita em 1946 e 1947, mas a produção estava sendo totalmente absorvida pelas

forças de ocupação aliadas. A alternativa foi usar peças de Volkswagens usados. Isto não era difícil, por uma triste razão: havia milhares de Kübelwagens – o “jipinho” projetado por Porsche sobre o chassi VW para servir na guerra – espalhados pelas estradas vicinais e atalhos nos Alpes. Poucos deles funcionavam: a maioria estava largada, ao relento – haviam sido abandonados pela fuga caótica e desordenada dos exércitos alemães. Algumas peças (como os cabeçotes especiais, derivados de uma lancha de assalto) estavam estocadas em Gmünd, sem uso. E assim seria o primeiro Porsche: montado a partir de peças de suspensão e transmissão, e até o bloco do motor, de alguns Kübelwagens “desenterrados”.

No que se refere à carroceria, a colaboração do próprio comprador, von Senger, foi fundamental. Ele se comprometeu a fornecer chapas de alumínio, disponíveis na Suíça. Depois destes testes, sua cilindrada é diminuída para 1.086 cm³, com vistas a uma regulamentação para competições em uma categoria limitada a 1.100 cm³. Ainda rende os 40 hp a 4000 rpm – obtidos pela taxa de compressão maior, de 7:1. Esses 40 hp são suficientes para impulsioná-lo – muito ajudado pela carroceria leve e aerodinâmica – a 140 km/hora.





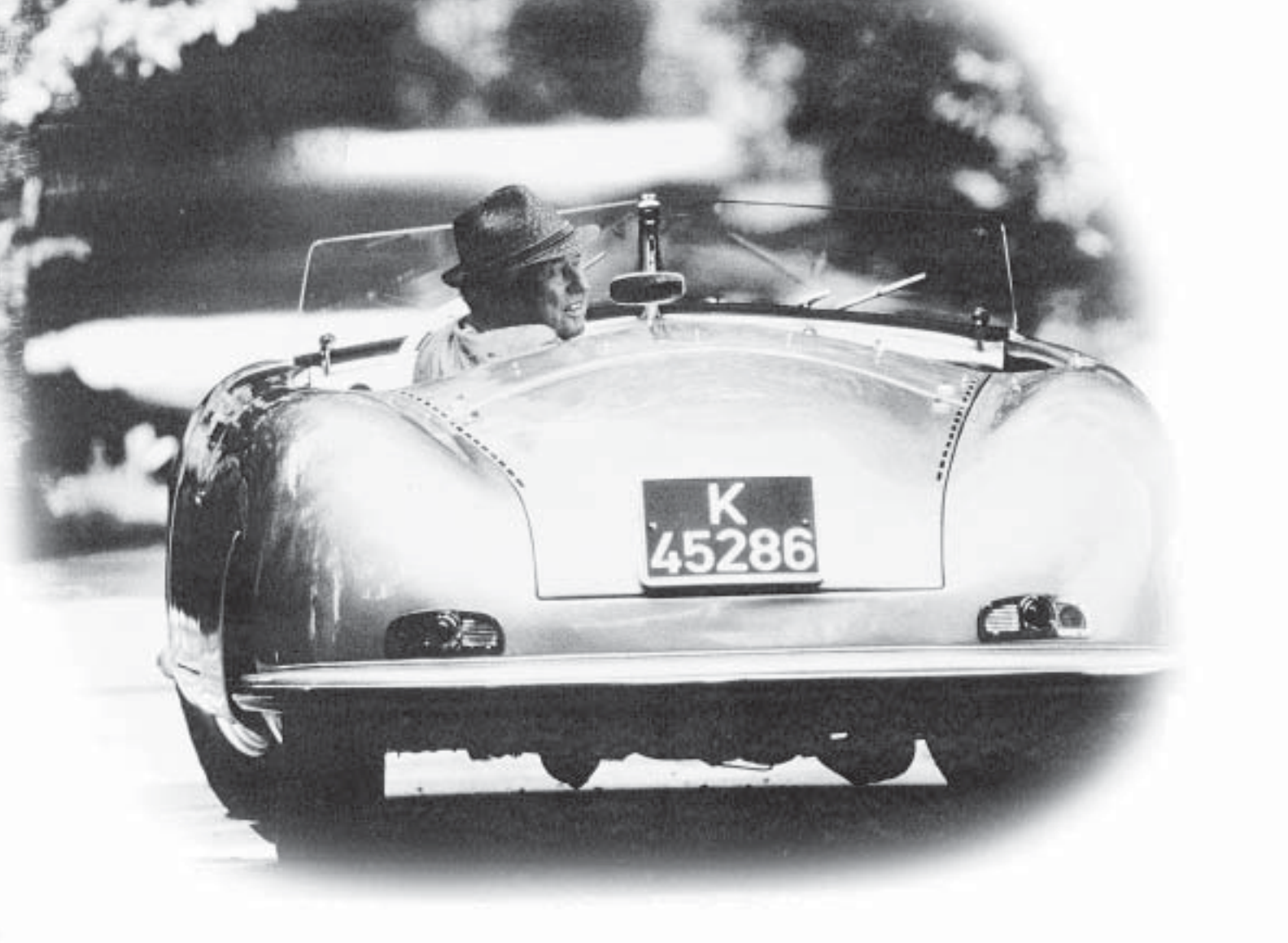
1949: o 356/2, um coupé com motor traseiro; e o 356/1, ao lado dos galpões da serraria em Gmünd

Com as mãos hábeis de três funcionários, dentre os quais se destacou Friedrich Weber, as chapas de alumínio fornecidas por von Senger começam a tomar forma sobre um molde de madeira. A carroceria, desenhada por Erwin Kommenda, mostra os cantos arredondados e bojudos que iriam se transformar na marca registrada da casa Porsche. É muito parecida com o que viria a ser o Porsche 356 da década de 50. Pesando 609 kg, tem pára-brisas dividido, sem moldura. O alongado capô traseiro com delicada furação ovalada

longitudinal escamoteia por inteiro, deixando o motor e as suspensões à mostra, como os mais modernos carros de competição de hoje. O piloto conta com um velocímetro e um relógio, e o capô exibe orgulhosamente o nome "Porsche" com um tipo de letra idêntico ao que é usado até hoje. Dois frisos de alumínio transversais enfeitam a dianteira.

Esse Porsche é um carro completamente diferente de todos os outros que existiam em 1948. Perto dele, pareciam pertencer a alguma outra era geológica,

principalmente quando comparado aos excessos de cromados e ornamentos aplicados nos automóveis americanos. As maçanetas das portas são embutidas, como viriam a ser nos carros da década de 90 e não existe nenhum adereço na lateral que não seja extremamente necessário. Pode-se dizer que o carro é quase um avião sem asas, pois tanto a estrutura tubular de alumínio recoberta de chapas do mesmo material como propulsão com um motor refrigerado a ar eram a "última palavra" em técnica aeronáutica da época.



Os últimos defeitos foram corrigidos no pavimento áspero do Passo Grossglockner. Por exemplo, um tubo posterior do chassis quebrou-se. Foi soldado e reforçado improvisadamente em um funileiro que, por sorte, ficava bem perto dali. Quando a Porsche recomprou o carro, em 1958, o reforço ainda estava lá! O 356/1 foi projetado para fornecer a melhor performance, construído dentro dos mais rígidos padrões de qualidade de engenharia e execução, de acabamento impecável e design inovador.

A primeira vitória

Herbert Kaes, membro da família Porsche que havia trabalhado como

piloto de testes da Porsche, leva o 356/1 para competir em uma corrida muito prestigiosa da época, em Innsbruck. O carro vence com muita facilidade a prova em sua classe (de 1000 a 1100 cm³). Foi uma surpresa até mesmo para seus construtores, que ainda não o viam como carro de corridas puro. Este seria um fato que se tornaria rotina na vida dos carros Porsche daquele momento em diante. Em setembro, von Senger finalmente recebe seu carro, o que o torna o primeiro proprietário de um genuíno Porsche no mundo.

Ele iria revendê-lo depois de alguns anos, a outro suíço entusiasta. O carro seria usado para divertir a família deste segundo proprietário e continua participando de competições. O mesmo ocorre com o terceiro e o quarto

proprietários, todos eles de nacionalidade suíça. Com o tempo, ele perde os pára-choques, sofre modificações na traseira e tem seu motor original substituído por unidades mais modernas Porsche, de 1500 cm³. Leva algumas batidas, chega a capotar mais de uma vez e resiste, mostrando a qualidade de construção e rigidez do chassis tubular. Sobrevive, até ser readquirido pela fábrica, em 1958. Ficaria em exposição em um canto dos escritórios da Porsche em Zuffenhausen, até que o Museu Porsche é constituído. Ocupa lugar de destaque no acervo deste, e de 1983 até 1990, é alvo de uma restauração que o deixa com o mesmo aspecto que tinha ao ser construído.



1998: Ferry Porsche e sua criação 50 anos depois.

A comparação com o Carrera GT apresentado nesta revista é muito feliz. Foram necessários mais de 50 anos para que as idéias de Ferry Porsche e Karl Frölich (testadas no gigantesco Auto Union de 16 cilindros e no bólido VW 60K "Berlim-Roma") pudessem finalmente ser uma realidade na Casa Porsche. Ou seja, um carro esporte de motor central, "bi-place" puro, para o consumidor comum. O Porsche Boxster é o verdadeiro descendente do 356/1 e o Carrera GT anuncia, da mesma maneira que o 356/1 o fez, um futuro ainda mais empolgante para quem convive ou admira os produtos da casa Porsche.

1948: em Gmünd, Friederich Weber e sua equipe, trabalham de maneira artesanal no 356/2.



Bibliografia

n Boschen, L. e Barth, J. *The Porsche Book: a definitive illustrated history*. PSL Books, Londres, 1978.

n Boschen, L. e Barth, J. *Porsche Specials*. PSL Books, Londres, 1986.

n *Christophorus*, revista oficial da Porsche, vários números, principalmente na década de sessenta.

n Conradt, D.M. *Porsche 356*. B.Jorgensen, Indianapolis, 1993

n von Frankenberg, R. *Porsche: The Man and his Cars*. G.T.Foulis, Londres, 1961.

n Jenkinson, D. *Porsche 356*. Osprey AutoHistory, Londres, 1982.

n Leffingwell, R. *Porsche Legends (inside history of the Epic Cars)*. Motorbooks International, Osceola, 1993.

n Ludvigsen, K. *Porsche: Excellence was Expected*. Automobile Quarterly publications, 1977.

n Porsche, F & Molter, G. *Cars are My Life*. P.S.L.Books, Londres, 1989.

Este artigo é uma versão abreviada, extraída do livro sobre a história do Porsche e seus criadores, a ser publicado pelo Porsche Club do Brasil, especialmente para a Revista Clubnews. A bibliografia citada, assim como as fotos, são do arquivo particular de P.C. Sandler. Agradecemos de modo todo especial ao Sr. Klaus Stecckönig, da Porsche AG, pela colaboração relativa às ilustrações.