

911 S

Um 911S no Brasil

Durante cinco anos, o restaurador de obras de arte Ruy Tolosa Barreto dedicou-se a restaurar um raro Porsche 911S importado para o Brasil. São duas histórias fascinantes – a do 911S e a deste exemplar único no País.

Texto: Kiko Barros e Paulo Sandler



Manhã de domingo

Conheci o Ruy em meados de 1994. Ele praticamente interrompeu meu almoço em uma tarde de sábado, apresentando-se como indicado por um amigo em comum. Estava empolgadíssimo (depois vim a descobrir que este é seu estado de espírito normal) com a descoberta de um Porsche 911S da década de 60. Como se dizia desconhecedor do universo Porsche, pedi a nosso amigo em comum uma orientação e este me indicou. Ruy não tardou a descobrir onde eu estaria naquele mesmo dia e foi me encontrar em um restaurante, almoçando calmamente com amigos.

Ruy descreveu o carro como "quase todo original, necessitando apenas de uma pintura". Conheço este filme... Conteí o pouco que eu sabia sobre a série S dos 911 e, como não poderia deixar de ser, elogiei muito os 911 em geral. Acho que exagerei no elogio, pois meu novo amigo ficou ainda mais entusiasmado e me pediu para acompanhá-lo em uma visita ao carro. Não tive como recusar.

No dia seguinte, fomos até a casa dos donos do carro a bordo do Karmann Ghia do Ruy – um bellissimo exemplar de 1963. Elogiei o estado do carro e então soube da sua formação. Engenheiro por graduação, fez cursos de especialização e havia nove anos atuava como restaurador de obras de arte. Naquele momento, estava concluindo seu mestrado sobre o assunto na FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. O que ele me contou sobre seu esforço na restauração daquele Karmann Ghia deu uma amostra do que viria a ser seu trabalho com o 911. Antes de chegar ao local, mais uma vez eu falei demais: conteí que restaurar Porsche é relativamente fácil graças à abundância de literatura e da facilidade de se obter peças, das mais simples às mais exóticas. Meu comentário serviu para colocar mais lenha no seu entusiasmo.

Fomos recebidos gentilmente pela família proprietária do carro. Eu já estava ficando ansioso para conhecer a peça – e o Ruy já se encontrava

naquele estado de privação de sentidos! Me arrastou para a garagem tão logo eu terminei de tomar o cafezinho oferecido pela senhora da casa.

Foi um misto de espanto e decepção. Confesso nunca antes ter visto um 911 tão importante como peça histórica: era um 911S da primeira série. Lá estavam a carroceria curta, as lanternas Bosch seladas, faróis que lembram o 356, rodas tipo carrossel, bancos Recaro esportivos, um volante só encontrado nas primeiras versões da série e outros detalhes historicamente relevantes. Encontrei um motor de dois litros com carenagem vermelha e carburadores Weber.

Fiquei empolgado, mas minha empolgação não durou muito. Apesar de o carro estar impecavelmente limpo e mostrando sinais de bons tratos, logo nos primeiros momentos percebi uma pintura um pouco espessa e sinais de ferrugem por todos os cantos. Com exceção da capota, todas as partes da lataria apresentavam ondulações. O estado dos capôs dianteiro e traseiro era crítico: estavam por demais danificados – e, na minha leiga opinião, praticamente irrecuperáveis. Enfim, o carro todo tinha muita história ruim para contar. Minha vontade era de ir embora naquele momento, mas me senti constrangido em recusar a clássica voltinha pelo quarteirão.

Não adianta negar: mesmo maltratado, pintado diversas vezes e com a ferrugem grassando, aquele “preto velho” era um Porsche. A direção apresentava uns ruídos, mas era precisa e leve. A suspensão dava sinais de que algumas partes importantes haviam desistido de funcionar, mas o carro andava reto e até arriscava algumas curvas com a solenidade de quem tem sangue azul. O motor era um caso sério: o escapamento todo furado deixava passar para o interior um ruído alto, mas inebriante. A coisa subia de giro com facilidade, ficando realmente alegre a partir dos 4.000 rpm e aumentando com saúde até quase 6.000 giros. Era um legítimo Porsche 911S.

Paramos em um posto de gasolina e pusemos o carro em um elevador. O

passeio por baixo do 911 foi instrutivo. Mostrei bem ao Ruy todos os sinais de ferrugem e as partes que esta levava embora. Anotei com cuidado todos os números de série, motor e câmbio que encontrei. Atentei para indícios de uma batida na lateral esquerda e sobre a situação lamentável dos pára-choques. Devolvemos o 911 aos gentis proprietários e voltamos para casa. Emprestei alguns livros sobre o assunto ao meu amigo, na esperança de que ele desistisse daquela idéia insana.

“Meu amigo, não compre este carro!”

Na manhã da segunda-feira, depois de alguns telefonemas, eu já estava sabendo de todo o passado daquele 911S em especial. Não tardou para o Ruy me ligar. Antes que ele me dissesse qualquer coisa, comecei a contar que aquele Porsche foi trazido ao Brasil em 1970 pelo primeiro proprietário – um executivo norte-americano. O carro era branco e, por volta de 1974, foi abalroado por um ônibus no lado esquerdo. O terceiro proprietário fez os consertos devidos, pintou-o de amarelo e logo o vendeu. Passou por uma infinidade de usuários, foi branco, amarelo e finalmente recebeu uma pintura em preto, por sobre a tinta anterior. Os números de série não mentiam: era mesmo um 911S, modelo 1967, produzido em setembro de 1966. O motor e a caixa de câmbio eram originais do veículo.

Antes que ele tivesse tempo de me dizer algo, emendei o assunto e informei que tanto na minha opinião como de algumas pessoas que conheciam a peça não valia a pena qualquer esforço no sentido de tentar restaurá-lo. Fui enfático: “Meu amigo, não compre este carro!”. Fez-se um silêncio no telefone e ele me comunicou que havia fechado o negócio há coisa de uma hora.

Fiquei mudo ao telefone. Me senti de certa maneira culpado pela encrenca em que meu novo amigo estava se metendo...

Uma operação com vários personagens

O que veio depois daquele dia foi



uma lição de dedicação, pesquisa e perseverança. O projeto de trazer de volta à luz um exemplar tão importante para a marca foi uma verdadeira guerra e exigiu o esforço e dedicação de muita gente. Disponibilizei ao Ruy minha agenda de telefones e fiz questão de apresentar as pessoas importantes no circuito de Porsche antigo em São Paulo. Além disso, forneci a ele uma ampla bibliografia.

Vários colaboradores tiveram importância fundamental para a restauração do 911S. Para citar alguns: Dener Pires (que forneceu o manual técnico com o projeto completo



da carroceria, para que esta fosse colocada novamente em seu gabarito original), Francisco Landi (engenheiro elétrico que ajudou na desmontagem e montagem do carro, além de embarcar toda a parte elétrica nova, importada especialmente para o veículo) e Anísio Campos (designer automotivo que ajudou na pesquisa do pigmento prata original utilizado em 1966). Durante a desmontagem do carro sugeriram surpresas emocionantes, como encontrar sob a capa do painel dianteiro não somente a pintura original, como a assinatura em giz de um dos inspetores de qualidade da fábrica.

Só o trabalho de funilaria demorou mais de dois anos. Durante esse período, eu passei várias vezes pela casa do Ruy, quase sempre à noite, e sempre o encontrava absorvido por uma etapa diferente do projeto. Ora era a cor do interior e dos raros bancos Recaro, ou todo o problema de enviar cinco rodas para serem restauradas nos Estados Unidos ou até uma ocasião especial em que ficamos separando e conferindo um pedido enorme de peças, principalmente borrachas, que vieram pelo correio sem nenhuma indicação sobre o que era cada peça. Imagine o que foi

arrebanhar um jogo completo de vidros novos pela Europa. Isto tudo sem contar as incansáveis horas na bancada de uma oficina montada em sua própria residência exclusivamente para este fim.

Em meio a todo este tumulto e dedicação, sucessão na família: Ruy e Luciana tiveram Pedro, seu primeiro filho. Ruy tocava seu ofício de restaurar telas de Portinari, Di Cavalcanti e Tarsila do Amaral com o mesmo cuidado que despendia ao 911S. Aliás, cabe um comentário importante: de todos os projetos de restauração automobilística que

acompanhei, em nenhum presenciei um envolvimento tão grande do proprietário do carro como neste caso. Com certeza inspirado por sua profissão e formação, foi o próprio Ruy quem realizou o restauro de peças únicas (como os delicados frisos de alumínio do interior, cajados de latão cromado, aros de volante, painéis internos), além de toda a montagem ter sido feita por ele próprio e seu amigo Francisco Landi, em sua casa.

Nesta altura eu já me convencera de que ele não exagerava quando dizia que aquilo só estava sendo feito daquela forma porque não encarava o objeto como um carro, mas sim como uma escultura, uma obra de arte. Portanto, não cabia ansiedade, dúvidas, vaidade nem economia.

Os "S" na casa Porsche

A partir da década de 50, vários fabricantes de automóveis passaram a designar seus modelos mais potentes e velozes como "especial". Esses modelos eram sempre derivados de carros de série e muitas

vezes eram usados para competições. "S", assim, passou a ser uma inicial que queria dizer "especial", nas línguas alemã (speziell), francesa (spécial) e inglesa (special) – as línguas faladas nas pátrias do automóvel. Agora, "especial" era "Super", por "superar" as séries normais. O "S" designava tanto "Special" como "Super".

Na casa Porsche, esta denominação para os modelos mais velozes foi utilizada pela primeira vez em um 1500 da série 356, fabricado em 1952. Equipado com um virabrequim roletado Hirth (ao invés de mancais, usava rolamentos nas partes móveis), produzia 70 hp (10 a mais do que os 1500 normais) e um ruído incredivelmente alto. Música para os proprietários. Em 1953 os motores 1300 também receberiam este virabrequim: surgiu o 1300 "S". Outros marcariam as séries especiais dos já cobiçados Porsche normais – se é que um Porsche podia ser chamado de "normal"... Mas era a fábrica que o chamava assim. Outros

"S" foram os Carrera GS de 1955 e o Super-90 das séries 356 B e C.

Quando o 911 foi lançado, ainda denominado 901, no Salão de Frankfurt em setembro de 1963, foi um Porsche especial se comparado ao tradicional 356: 6 cilindros ao invés de 4, um desenho inovador e performance invejável. Só começou a ser vendido um ano depois. Inevitavelmente, todos esperavam o surgimento da versão "super". Um desapontamento para os fanáticos da marca em 1965: o lançamento do ano não era um "S" como eles queriam, mas um modelo mais fraco, o 912, equipado com o motor de 4 cilindros, herdado do 356. Mais de 30.000 deles seriam vendidos – um sucesso. Em certos mercados, como o brasileiro, eram a sobrevivência da marca. Para o Brasil foi criado um "especial", o 912 E. Mas esta é uma história para outra ocasião...

O 911S

Era só uma questão de tempo. Havia indícios que o "S" iria nascer.



Muitos na imprensa especializada suspeitavam que algo especial estava no forno. O próprio Paulo Sandler arriscou um palpite na coluna que mantinha na "Folha de São Paulo".

Em janeiro de 1965, Herbert Linge e Peter Falk, dois engenheiros da equipe de desenvolvimento do 911, comandada por Ferdinand Piëch, chegaram em 5º lugar no Rallye de Monte Carlo. Em maio do mesmo ano, surgiu uma versão para disputar a Targa Florio. Este carro estava equipado com carburadores Weber, o bloco do motor tinha maior teor de magnésio e os tuchos eram de titânio para economizar peso (uma obsessão do jovem engenheiro Piëch, muito parecido com seu avô Ferdinand nestas questões). A ignição era dupla, como nos motores Carrera. Esses carros rendiam 210 hp a 8.000 rpm (o motor normal do 911 tinha 130 hp de potência a 6100 rpm) e foram instalados na carroçaria de plástico do 904. Este modelo usava o 4 cilindros de Fuhrmann (projetado em 1954). Estreando, este motor levou o

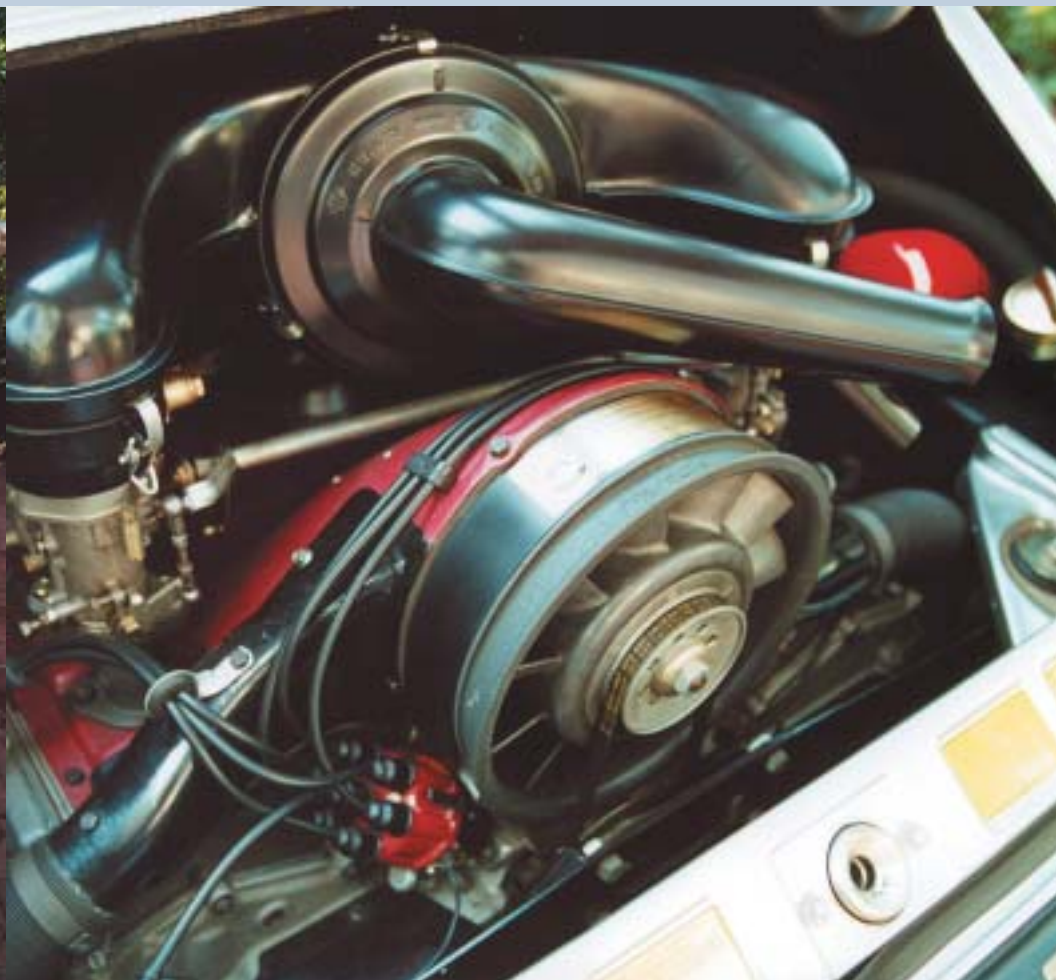
904, nas mãos dos grandes Herbert Linge e Umberto Maglioli, a um 2º lugar na Targa Flório. Era muito mais suave e confiável do que o 4 e o 8 cilindros anteriores.

Em setembro de 1965, nova decepção para os ávidos por performance: uma carroceria nova para o 911. Era o semi-conversível Targa, mas com a mecânica já conhecida... A pergunta era inevitável entre os muitos entusiastas da época: quanto tempo vai levar para colocar o motor da Targa Florio no 911 e disponibilizá-lo ao público? A resposta viria nove meses depois – o tempo de uma gestação... É difícil descrever tal excitação nos dias de hoje, quando tudo vem mais rápido e em um mundo mais rico...

Eis que, em julho de 1966, é apresentado o tão esperado 911S, com sua produção confirmada para agosto, como "modelo 1967". O S era equipado com o motor 901/02, que rendia 160 hp a 6.600 rpm, torque de 18,3 kgfm a 5.200 rpm, eixos de comandos de válvulas iguais aos do

904 Targa Florio, válvulas maiores, pistões forjados e "cabeçudos" aumentando a taxa de compressão de 9 para 9,9:1, carburadores Weber de 40 mm... A impressão de potência era reforçada pela carenagem do motor pintada em vermelho vivo? é claro que a pintura não trazia mais potência, mas foi uma "tacada" genial de marketing da Porsche. Virou tradição: os motores mais fortes do 911 passaram a ostentar orgulhosamente sua carenagem vermelha... Velas "frias" e modificações no escapamento permitiam ao motor girar até 7.300 rpm.

O 911 "S" vinha equipado com outra novidade que criaria furor nos imitadores: rodas de alumínio forjado, de construção incrivelmente complicada, chamadas na Europa de Carroussel e apelidadas no Brasil de "xerife", com cinco raios largos em forma de estrela, polidos. Sua função era mais séria do que design: diminuía o peso não suspenso? e aumentavam a quantidade de ar que resfriava os freios. Como se não





bastasse, o 911 "S" foi o primeiro carro esporte a usar de modo efetivo os amortecedores Koni (até então exclusivos para competição) e vinham equipados com barras estabilizadoras dianteiras e traseiras. Atingiam 224 km por hora (20 km/h a mais que os 911) e precisavam de 20,5 segundos para chegar a 160 km/h? o suficiente para emparelhar com o Jaguar Tipo E, cujo motor deslocava 3,8 litros. O luxo interno era considerável. Os 911 "S" vinham equipados com bancos Recaro de competição e introduziram uma novidade importante: os cinco instrumentos do painel apresentavam uma inédita grafia com grandes números em branco, fundo preto e ponteiros em cor de laranja? um desenho de Butzi Porsche.

O 911S continuou na Série B do 911, introduzida em 1968. A nova distância entre-eixos, estendida para 2,26 metros, mudou completamente a dinâmica dos 911. Esteticamente esta carroceria mostrava pára-lamas com pequenas abas que acomodavam a bitola maior, dando um aspecto mais "musculoso" ao carro, além de novas lanternas, uma ventilação interna eficiente e acabamento ainda mais esmerado. Os discos de freios, que já eram ventilados nas quatro rodas,

agora apresentam "calipers" maiores, em alumínio. As rodas, agora com pintura em preto, passaram a ser de tala 6. O motor "S" ganhou mais 10 hp: 180 a 6.500 rpm (mais durabilidade, portanto: 300 rpm a menos do que no motor de 170 HP), obtidos às custas de um aumento de cilindrada (de 2 para 2,2 litros).

O bloco de magnésio do motor 901/02 Targa Florio de 1965 foi adotado para produção em série. Os carburadores Weber foram substituídos por injeção mecânica Bosch. Hoje, os motores equipados com esta injeção são extremamente cobiçados. Trazem uma série de problemas de manutenção, mas o comportamento, performance e, segundo alguns, o ruído só foram superados com as injeções Motronic no final da década de 80. O motor se chamava, agora, 911/02 e exigia um resfriador de óleo suplementar montado no pára-lamas dianteiro direito. Os "S" ficaram mais nervosos, ágeis... e desejáveis!

O "S" foi poupado de uma modificação controversa que acabou sendo abandonada nos modelos menos esportivos (o T e o E): braços hidropneumáticos auto-niveláveis, planejados para substituir a barra de torção. Atrapalhavam o manejo sem

melhorar muito o conforto. O dono do "S" podia escolher as velhas barras de torção ou os novos braços. A maioria ficou sem a novidade.

Mais mudanças para 1972. Um novo aumento de cilindrada (para 2,4 litros) implicava em 190 hp a 6.500 rpm, torque de 21,9 kgfm a 5.200 rpm. Ao invés de 7 segundos, o dono do 911 precisava agora de apenas 6,5 segundo para alcançar 100 km/h? o que era fenomenal para a época, assim como sua velocidade máxima: 232 km/h. O motor tinha o nome 911/53. A taxa de compressão foi diminuída de 9.8:1 para 8.5:1 – efeitos da crise do petróleo e de uma mudança radical de filosofia construtiva. Uma caixa de marchas derivada do 908 de competição, a 915, foi introduzida. A estética do carro mudou um pouco: o "S" exibia um spoiler dianteiro. Terá sido este o melhor dos 911 "S"?

A série G viu novo aumento de cilindrada: 2,7 litros para a linha 1974. O motor passou a se chamar 911/93. Toda a linha 911 recebeu a injeção Bosch K-Jetronic com o intuito de reduzir o consumo e principalmente as emissões de poluentes – preocupações potencializadas pela primeira crise do petróleo, em 1973. Somente em 1974 o S manteve a injeção mecânica: a partir de 1975, todos vinham com a K Jetronic. O desempenho, de agora em diante, seria obtido não às custas de um refinamento no rendimento termodinâmico dos carros, mas num apelo à cilindrada. Os tempos mudavam e o consumidor estava menos "esportivo", querendo toque mais fácil em baixas rotações. O mercado estava com menos dinheiro para gastar em uma gasolina pior e mais cara. A Porsche procurava se adaptar – e o "S" sofria com isto. Perdeu um pouco sua primazia ao ficar com 175 hp a 5.800 rpm e 24,0 kgfm a 4.000 rpm. O modelo realmente "Super" da Porsche era agora o "Carrera", com 210 hp. Neste momento, podemos dizer que o 911S começa a desaparecer. Os novos pára-choques eram mais seguros, mas tinham um aspecto mais pesado. Nos EUA, a potência cai para 165 hp: a lei exigia diminuição de emissões tóxicas.

A Porsche tem dificuldades em adaptar o feroz motor "S" à época de combustível caro e poluição atingindo níveis alarmantes.

O ano de 1975 marcaria a decadência do "S". A Porsche, apresentou o modelo 930, mais conhecido como "Turbo", e reservou para o modelo 911 Carrera o topo da linha com motores refrigerados a ar e aspirados. Durante o resto da década de 70 entra em uma política de lançamentos meio desordenada. Em um sério erro mercadológico, tentando encontrar substituto para os motores refrigerados a ar, cria os pretensos sucessores do 911: o 924, o 944 e o 928.

A letra "S" continuava apenas para o mercado americano – um recurso de marketing duvidoso. A crise do petróleo e a recessão americana foram outros fatores que se somaram para encerrar o ciclo do "S", que será sempre lembrado pelos amantes da Porsche. Espiritualmente, o vigor do "S" estaria implícito na série 930, o Turbo. A sigla também foi utilizada no Boxster S e no Turbo S de 1998. Quem sabe teremos logo uma Cayenne S...



todos (ou quase todos) os que de alguma forma ajudaram nesta empreitada. O Pedro, agora com dois anos e meio, entrava e saía do carro como se fosse o seu brinquedo.

Todos nós recebemos uma camiseta com os logotipos Porsche e

911S no peito. Na manga esquerda uma brincadeira: a inscrição "1%". Motivo: foi concedida, a cada um de nós, 1% na sociedade do carro (o cuidadoso Ruy detém 51 por cento). Uma pequena parte desta valiosa e única obra de arte.

O relançamento do 911S 1967 em 2000

Em dezembro de 2000, cinco anos e meio após aquele domingo, Ruy Tolosa convidou seus amigos para uma festa de apresentação do seu novo Porsche 911S, ano 1967. Foi um acontecimento ao mesmo tempo divertido e tocante. Estavam presentes



Topo: Ruy e o recém-adquirido 911S.
Centro: um trabalho em equipe, Ruy e seu assistente Pedro.
Esquerda: uma restauração conduzida com entusiasmo por um expert em obras de arte.