

Exposição 40 anos de Porsche 911

Classic News



Porsche 912E (1968)

A história diante dos olhos

Exposição em Interlagos resgata os 40 anos de história do Porsche 911, um evento sem similar em todo o mundo.

Texto: Luiz Alberto Pandini e Kiko Barros

Fotos: Pedro Bicudo



Porsche 911T (1968)

Parecia um sonho: reunidos em três boxes do autódromo de Interlagos, estavam 18 Porsche 911 de várias épocas e versões, impecavelmente conservados e funcionando perfeitamente, mais um Porsche 904/6 (veja Clubnews nº 10). Mas era real: tratava-se da exposição "40 Anos de Porsche 911", organizada para mostrar a história e a evolução do carro esporte mais desejado de todos os tempos.

A exposição foi uma das maiores atrações do Porsche Racing Festival. Para que ela acontecesse, o Porsche Club do Brasil contou com a colaboração valiosa dos proprietários dos automóveis, que possibilitaram um evento único em todo o mundo neste ano de comemoração do aniversário do 911.

Clubnews dedica as páginas seguintes aos proprietários dos automóveis expostos e aos convidados pre-

sentes a Interlagos nos dias 24 e 25 de outubro de 2003. Conheça um pouco mais sobre estas preciosidades.

Porsche 912E-1968

Foi a primeira versão importada para o Brasil depois que a Porsche passou a ter representação oficial no País. O 912 era uma versão mais econômica, com motor de 1,6 litros e 4 cilindros (o 911 tinha motor 2,0 litros,



Porsche 911T (1968)

com 6 cilindros). O 912E (de "Exportação"), exclusivo para o mercado brasileiro, foi criado pela Porsche para se enquadrar à legislação nacional da época para carros importados.

Porsche 911T-1968

Estavam expostas duas unidades. A versão "Touring" (daí o "T") era uma

opção para quem apreciava o estilo do 911 e o desempenho do motor de 2,0 litros, mas desejava um carro mais "comportado", que aceitasse uma condução menos esportiva.

Porsche 911T-1971

A partir de 1969, o Porsche 911 teve o chassi alongado em 13 cm, sus-

ensões retrabalhadas e cilindrada do motor aumentada de 2,0 para 2,2 litros. A linha 1971 foi a última em que os carros saíram de fábrica com o câmbio denominado "901", que tinha as duas primeiras marchas posicionadas ao contrário (primeira para baixo, segunda para cima). Esta transmissão, herdada dos carros de competição, foi abandonada em favor de um posicionamento de marchas mais familiar ao motorista comum.

Porsche 904 (1965)



Porsche 911E Targa-1972

Em 1963, ao lançar o 911 e descontinuar o 356, a Porsche ficou sem modelos conversíveis – muito apreciados nos Estados Unidos, o mercado mais importante para a marca. Nessa mesma época, os legisladores norte-americanos estudavam normas de segurança mais rígidas para conversíveis. Diante da demora para homologá-las, a Porsche criou uma carroceria com santantônio (arco de proteção) fixo, capota central e janela traseira removíveis. A nova versão foi batizada como Targa (homenagem à Targa Florio, famosa corrida de estrada da Itália) e o sucesso foi tão grande que "targa" passou a denominar todas as carrocerias desse tipo. A partir de 1969, a janela traseira passou a ser de vidro.



Porsche 911E Targa (1972)

Porsche 911S-1973

Muito apreciado por pilotos de competição e de rally. Os modelos 1973 são os últimos daqueles que hoje são chamados de "911 clássicos". Algumas alterações em relação ao modelo do ano anterior: a presença de um spoiler na dianteira e as lanternas com frisos pretos.

Porsche 911 Carrera RS-1973

Esta versão também tinha dois representantes na exposição "40 anos de Porsche 911". Era na época o automóvel mais rápido do mercado alemão e a sigla RS ("rennsport", "esportivo de corrida" em alemão) honrou seu significado: durante muitos anos, o 911 tornou-se o carro mais competitivo nas corridas de categorias Grã-Turismo e Rally.

Porsche 911 Carrera-1975

Devido a mudanças nas leis, todos os carros vendidos nos Estados Unidos a partir de 1975 passaram a ser equipados com pára-choques "retráteis": nas laterais, havia uma pequena sanfona que absorvia impactos leves. Quase todos os modelos tiveram sua estética seriamente afetada pelas tais "sanfonas". Com o Porsche 911, isso não aconteceu: a fábrica harmonizou segurança e beleza, a ponto de o visual da "sanfona" virar moda em todo o mundo.

Porsche 911 Carrera 3.0-1976

Exemplar da primeira série da versão Carrera com motor de 3,0 litros. É um modelo raro no Brasil, já que foi um dos últimos modelos a entrar no País antes da proibição total das importações de automóveis, em 1975. Tal proibição só foi revogada em 1990.

Porsche 911 Cabriolet-1983

Lançado em 1963, o Porsche 911 ganharia carroceria aberta somente em 1982, com o lançamento do Cabriolet (conversível). Os estilistas da Porsche

chegaram a uma solução em que o estilo não perdia sua beleza e personalidade nem mesmo com a capota levantada - ao contrário do que acontece com a maioria dos automóveis conversíveis. Este é um dos poucos 911 da década de 1980 existentes no Brasil.

Porsche 911 Carrera 4-1991

Os Porsche 911 receberam muitas mudanças para a linha 1989. Internamente, o projeto era chamado de "964", e não demorou para os conhecedores de Porsche de todo o mundo passarem a chamá-lo por esse número. Pela primeira vez o 911 passava a ter uma versão com tração nas quatro rodas, denominada Carrera 4. O motor aspirado passou a desenvolver 250 cv de potência.

Porsche 911 Turbo 3.6-1993

Depois de uma breve interrupção, a Porsche voltou a oferecer o 911 Turbo em sua linha 1993. Nessa época, a versão com motor turbinado recebeu a denominação "Turbo 3.6" na logotíпия aplicada ao capô traseiro - referência à cilindrada do motor. Nessa época, os motores aspirados tinham 3,4 litros.

Porsche 911 Cabriolet-1995

Em 1994, o 911 passou por mudanças radicais: uma carroceria nova, mais rígida, freios superdimensionados e suspensões completamente novas, utilizando pela primeira vez

Porsche 911S (1973)



molhas helicoidais. Depois das mudanças do projeto "993", a linha Porsche foi se completando aos poucos. O Cabriolet 1995 seguiu essas evoluções mecânicas e tornou-se um exemplo de conversível equilibrado, com alto desempenho, segurança e conforto na medida certa.

Porsche 911 Turbo-1998

O exemplar exposto era um dos últimos do 911 Turbo com motor refrigerado a ar. Os carros construídos como ano-modelo 1998 passaram a ser equipados com motores refrigerados a água.

Muitos apreciadores do 911 ficaram temerosos de que os novos motores perdessem o "uivo" que sempre havia caracterizado o Porsche, mas isso não aconteceu: o som dos dois motores é incrivelmente parecido.

Porsche 911 Carrera-2001

No final de 1997, a Porsche aposentou os motores refrigerados a ar e substituiu-os por unidades refrigeradas a água. A mudança foi motivada pelas maiores possibilidades dos novos motores – tanto na busca por mais potência quanto pela necessidade de atender às normas de emissão que entraram em vigor na maior parte dos países (inclusive o Brasil). Esta geração do Porsche 911 é identificada pelo



Porsche 911 Carrera RS (1973)



Porsche 911 Carrera RS (1973)

Porsche 911 Carrera (1975)



Porsche 911 Cabriolet (1983)



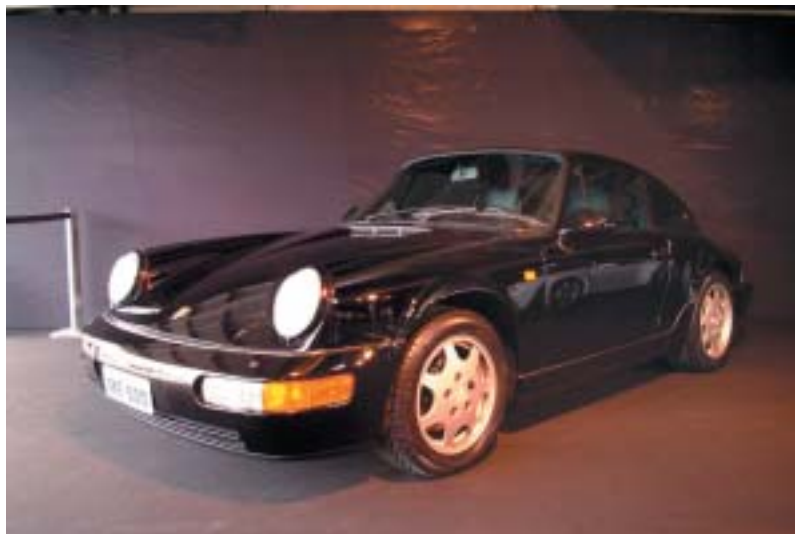
número de projeto "996", pelo qual ficou conhecido dentro da fábrica e pelos conhecedores.

Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet-2002

Os Porsche 911 da geração "996" ganharam a partir dos modelos 2002 sua primeira alteração estilística: uma ligeira mudança no desenho dos faróis dianteiros, que passaram a ser iguais aos que inicialmente eram exclusivos das versões Turbo e GT2. Nos 911 com carroceria Cabriolet, outra mudança significativa foi a adoção de vidro traseiro com desembaçador na capota de lona. Isso significou a definitiva saída de cena das vigias traseiras de plástico transparente.

Porsche 911 GT3-2004

A sigla GT3 diferencia o mais potente Porsche 911 com motor aspirado da atual geração: 381 cv. Bastante apreciado por equipes de corridas em todo o mundo, o Porsche 911 GT3 é praticamente imbatível em sua classe. Em 2003, venceu a 24 Horas de Daytona (Estados Unidos) e a 24 Horas de Spa-Francorchamps (Bélgica) na classificação geral, derrotando carros muito mais potentes, além de ter dominado a categoria GT na 24 Horas de Le Mans. Também faz bonito no Brasil, onde venceu competi-



Porsche 911 Carrera 4 (1991)



Porsche 911 Turbo 3.6 (1993)

Porsche 911 Carrera RS (1973)





Porsche 911 Turbo (1998)



Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet (2002)

ções como a Mil Milhas Brasileiras (três vezes), os 500 Km de Interlagos e os 1000 Km de Brasília. O GT3 integrava a retrospectiva histórica, mas estava exposto no box social da Stuttgart Sportcar.

Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet - 2004

O Porsche 911 Carrera 4S é resultado de uma mistura interessante: trata-se de um 911 com motor aspirado e tração permanente nas quatro rodas, mas com o visual mais esportivo do 911 Turbo e detalhes estilísticos exclusivos, como a faixa vermelha reflexiva na traseira. A versão Cabriolet, apresentada em meados de 2003, é uma das novidades da Porsche para a linha 2004. Também estava no box da Stuttgart Sportcar.

Porsche 904 - 1965

Era o único "não-911" presente à exposição. A exceção foi aberta por boas razões: como o 911, o Porsche 904 foi desenhado por Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche, neto do fundador da marca, Ferdinand Porsche, e filho de Ferry Porsche. Além disso, este carro ganhou várias corridas importantes usando uma versão de competição do mesmo motor de 6 cilindros em linha que equipava o 911. Sua carreira foi curta (certa de dois anos), mas marcante. Além de vitorioso, é considerado até hoje um dos mais belos carros de competição da história do automobilismo. ■

Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet (2004)



Porsche 911T (1971)



