

Porsche 550 Spyder

Classic News



Wolfgang von Trips, um dos melhores pilotos alemães de todos os tempos, ao volante do Porsche 550 A nos 1000 Km de Nurburgring, em 1956.

50 anos de um vencedor

Primeiro Porsche desenhado prioritariamente para corridas, o 550 Spyder consagrou a receita de vitória dos carros da marca: leveza, potência e resistência.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



O piloto italiano Umberto Maglioli durante a Targa Florio de 1956: uma das vitórias mais importantes da Porsche e do modelo 550.

Ganhar corridas não era uma novidade para a Porsche no começo da década de 1950. A ainda jovem marca de Stuttgart, então com menos de uma década de vida, já tinha em seu cartel algumas vitórias no final de 1952 – incluindo dois primeiros lugares na categoria até 1.100 cm³ na 24 Horas de Le Mans, com o modelo 356. Mas este era um carro esporte de rua adaptado

para as pistas, e suas possibilidades de chegar a triunfos maiores era limitada.

Quase ao mesmo tempo, um piloto chamado Walter Glöckler, dono de uma concessionária Volkswagen na Alemanha, vinha construindo carros de corrida usando a base do Porsche 356. Algumas vitórias motivaram Ferdinand Porsche, Karl Rabe e Huschke von Hanstein – ou

seja, a alta diretoria da Porsche naqueles tempos – a conhecer melhor o carro. E ficou claro que um novo modelo seria fundamental para a Porsche continuar vencendo nas categorias para carros com motores até 1.500 cm³.

Não havia muito tempo nem dinheiro para grandes pesquisas. Optou-se por fazer um carro baixo, de dois lugares, com chassi tubular e a



Consagração do 550 na Carrera Panamericana de 1954: Hans Herrmann (à esquerda) chegando ao final da corrida.



Os Porsche 550 Spyder na 24 Horas de Le Mans de 1954: Richard von Frankenberg/Helmut Glöckler (nº 40), Hans Herrmann/Helmut Polensky (41), Johnny Claes/Pierre Stasse (39) e Zora Arcus-Duntov/Gustave Olivier (47).

mesma suspensão do 356. O motor também era o mesmo do 356, mas colocado entreeixos para melhorar a distribuição de peso e a estabilidade. Havia ainda diferencial autoblocante e embreagem com acionamento hidráulico, sistemas que eram novidade na época. O novo modelo pesava 550 kg e foi chamado de 550 – mas por mera coincidência: o nome traduzia o fato de aquele ser o 550º projeto Porsche. Desenvolvido pelo engenheiro Wilhelm Hild, o 550 Spyder teve suas primeiras unidades montadas sobre chassi tubular com motor do Porsche 356.

As duas primeiras unidades (550-01 e 550-02) ficaram prontas no segundo semestre de 1953, e apresentados ao público no Salão do Automóvel de Paris, realizado no mês seguinte. Dias depois, Helm Glöckler, primo de Walter Glöckler, correu em Nurburgring com o 550-01 e venceu na categoria até 1.500 cm³, sob forte chuva. O sucesso deu à diretoria da Porsche muita confiança para encarar a 24 Horas de Le Mans. O 550-01 foi pilotado por Helm Glöckler/Hans Herrmann e o 550-02 a Richard von Frankenberg/Paul Frère. Os carros estavam equipados com uma capota para melhorar a aerodinâmica nas altas velocidades atingidas em Le Mans. Largaram entre os últimos, mas após 6 horas de corrida o 550-02 estava em 2º lugar. E no final fizeram dobradinha

O guatemalteco José Herrarte venceu a Carrera Panamericana de 1953 em sua categoria, pilotando um 550 com capota.





Pôsteres promocionais lançados pela Porsche em 1954: os resultados obtidos na Carrera Panamericana (à esquerda) e na 24 Horas de Le Mans (à direita) foram fundamentais para firmar a imagem esportiva do 550 Spyder e da própria marca.

na categoria, com von Frankenberg/ Frère na frente de Glöckler/ Herrmann.

O desafio seguinte seria no México, onde seria disputada a quarta edição da Carrera Panamericana. Esta corrida ganhara em apenas três edições (a primeira foi em 1950) uma importância comparável somente à de provas de estrada bem mais antigas, como a Targa Florio e a Mille Miglia. Motivos para isto: as altas velocidades e a variedade de condições encontradas ao longo do percurso – estradas ao nível do mar e no alto de montanhas, longas retas seguidas por curvas sinuosas, temperaturas que podiam variar de 10 a 40 graus centígrados. Tudo isso tornava a Carrera Panamericana um duro teste de resistência, habilidade e coragem.

Estamos em meados de 1953. A esta altura, os 550 passaram a receber um novo motor de 1.498 cm³ com quatro comandos e 110 cv, desenvolvido por Dr. Ernst Fuhrmann, e estrutura monocoque. Por isso, o carro passou a ser chamado de 550 A. Os chassis 01 e

02 foram vendidos a um piloto/empresário da Guatemala, Jaroslav Juhan, que correria em dupla com Antonio Asturias Hall; o outro carro ficaria para os compatriotas Carlos Gonzales/José Herrarte, que ficaram com a vitória na prova. Os chassis mais novos ficaram com Hans Herrmann (550-03) e Karl Kling (550-04). Três deles abandonaram com problemas causados pelas pedras e buracos, mas Gonzalez/Herrarte levou o 550-02 à vitória em sua categoria.

Em 1954, Hans Herrmann e Jaroslav Juhan terminaram em 3º e 4º lugares, mas o resultado teve enorme repercussão porque os dois pequenos Porsche terminaram à frente de muitos carros mais potentes. Seria a última edição da Carrera Panamericana: os vários acidentes graves acontecidos nesta edição levaram os organizadores a cancelar a prova. Em homenagem à corrida que consagrou o 550, o nome Carrera passou a ser usado pela Porsche nos modelos de desempenho superior.

A Carrera Panamericana tinha muitos pilotos dos Estados Unidos e

a vitória do 550 repercutiu naquele país. Vários pilotos compraram Porsche 550, alguns deles de uma nova série, com significativas mudanças mecânicas e estéticas, e batizados de 550 Spyder 1500 RS. As vitórias do 550 nos EUA colocaram a Porsche no mesmo patamar de marcas como Ferrari e Maserati, já consagradas no mercado americano. Ainda em 1954, duas duplas conseguiram vitórias na 24 Horas de Le Mans pilotando os 550: Johnny Claes/Pierre Stasse, na categoria de 1.101 a 1.500 cm³, e Zora Arkus Duntov/Gonzague Olivier na categoria de 751 a 1.100 cm³.

O ano de 1955 também teria vitórias para o 550 em Le Mans – nada menos que quatro: classe 751 a 1.100 cm³, com Zora Arkus Duntov/Auguste Veulliet; classe 1.101 a 1.500 cm³, "Coupe Bienalle 1954-1955" e Índice de Performance, todas estas com Helmut Polensky/Richard von Frankenberg. As duas últimas vitórias do modelo em Le Mans aconteceram em 1956 e 1957, já com evoluções denominadas RS 550 A, respectivamente com

Até na Fórmula 1 ele correu

Na década de 1950, a Fórmula 1 já era uma categoria importante, mas ainda estava dando seus primeiros passos rumo à profissionalização que décadas mais tarde seria sua marca registrada. Nessa época, o Grande Prêmio da Alemanha era realizado no circuito de Nurburgring, que tinha quase 23 km de extensão – cinco vezes mais que o habitual em outras pistas. Para evitar que os espectadores tivessem longos períodos sem passagens de carros, os organizadores alemães costumavam abrir seu GP a carros de outras categorias, como os Fórmula 2 e os carros esporte.

Por isso, não chegou a ser surpresa a inscrição de três Porsche 550RS no GP da Alemanha de 1957. Dois deles foram inscritos pela equipe de fábrica, então chamada Dr. Ing. F. Porsche KG. O número 20 ficaria para o italiano Umberto Maglioli e o 21 para o alemão Edgar Barth (pai de Jurgen Barth, que depois seria piloto e chefe da equipe de competições da Porsche). O terceiro carro, número 27, foi inscrito pela Ecurie Maarsbergen para o holandês Carel Godin de Beaufort.

Correndo praticamente com a configuração dos modelos de rua e contra carros especiais de competição com motores de até 2.500 cm³, os pequenos 550RS surpreenderam. Barth fez o 12º tempo no grid de largada, entre 24 carros. Maglioli alinhou em 15º e Beaufort, em 20º. Na corrida, o motor de Maglioli parou quando ele estava em 11º lugar. Barth terminou em 12º (o melhor classificados entre os carros enquadrados na Fórmula 2, que recebeu também os carros esporte) e Beaufort, em 14º. Menos pelo resultado e mais pela ousadia, uma página memorável na história do Porsche 550.



Edgar Barth, no Porsche 550 RS número 21, persegue a Maserati 250F de Hans Herrmann no GP da Alemanha de 1957. O pequeno Porsche sagrou-se vencedor entre os Fórmula 2 e carros esporte.

Wolfgang von Trips/Richard von Frankenber e Ed Hugus/Carel Godin de Beaufort. Ainda em 1956, o 550 chegaria à sua talvez mais importante vitória: derrotou as potentes Maserati, Ferrari e Mercedes-Benz na Mille Miglia, graças à habilidade do piloto italiano Umberto Maglioli.

Algumas fontes indicam que Huschke von Hanstein – ele mesmo, que anos mais tarde viria a ser diretor de competições da Porsche – chegou a pilotar o carro, mas este é um dado controverso.

O sucesso do 550 nas competições contribuiu muito para a imagem

esportiva da Porsche. Seu motor de quatro comandos desenvolvia 110 cv e deu origem a unidades que seriam fundamentais para o sucesso da Porsche nas corridas da década de 1960. Hoje, a herança do Porsche 550 permanece viva nos roadsters Boxster e Carrera GT. ■