

Boxster

Car News

Encontro de gerações

O Porsche Boxster foi lançado quatro décadas depois do 356 Speedster. Em ambos, o prazer de dirigir é o mesmo.

Texto: Luiz Alberto Pandini





Existe entre os amantes de Porsche uma questão cuja resposta desperta discussões apaixonadas: qual Porsche melhor representa um carro esporte? O Boxster S de 2001 ou o 356 Speedster de 1957?

Ao que parece, o ideal é escolher ambos. Afinal, eles têm o mesmo tamanho e proporcionam a mesma diversão. O maior distanciamento entre os dois está na idade: o 356A Speedster desta reportagem veio ao mundo em 1957, mais de 40 anos antes do Boxster. Colocá-los lado a lado é como viajar em uma máquina do tempo. Basta sair de um e entrar em outro para perceber como os 25 anos fazem as coisas mudarem.

Um e outro materializam uma citação do filósofo Herbert Marcuse: "Nada é mais conhecido que a bela aparência em todos os excelentes objetos". A beleza do Porsche 356 1600 S Speedster pode ser vista no Museu da Porsche, em Stuttgart. E o Boxster está em exibição (e à venda) na Stuttgart Sportcar, aqui no Brasil.

Para esta reportagem, foram usados o 356 Speedster de Sérgio Magalhães Filho e o Boxster S da Stuttgart Sportcar. Para melhorar ainda mais este comparativo, ambos são pintados de verde e têm revestimento interno em couro havaiana claro. Mas as cores já revelam a evolução da moda automobilística. O verde do Speedster é em tom pastel, claro e muito chamativo, bem ao espírito da década de 50. Já o Boxster traz a tendência do novo milênio: pintura metálica, que durante o dia reflete a luz de maneira exótica e à noite faz seu verde-musgo parecer preto.

Os primeiros desenhos do Boxster, publicados nas revistas especializadas no começo dos anos 90, deixaram muitos admiradores com água na boca. Foi apresentado ainda como carro-conceito em 1993, no North American International Auto Show – ou, como é mais conhecido entre os brasileiros, o Salão do Automóvel de Detroit. Mais tarde, ambos (o desenho e o carro-conceito) foram reproduzidos fielmente no Boxster que entrou em produção – este é apenas um pouco mais largo e mais longo. Outra diferença em relação à versão pré-

produção é que o modelo definitivo atende às rigorosas exigências estabelecidas pelos órgãos de segurança veicular para a classe dos roadsters compactos.

Três detalhes se destacam no Boxster. Primeiro, o modo como a Porsche antecipou a nova frente do 911. Conseguiu-se uma admirável atualização do estilo sem perder os elementos que dão identidade aos modelos da marca. As linhas dianteiras, mais o conceito do motor, formam a característica básica comum aos dois modelos que a Porsche produz atualmente. Segundo, as entradas laterais de ar que revelam a localização do motor – no centro, para melhorar a distribuição de peso, diminuir o centro de gravidade e, conseqüentemente, melhorar a estabilidade e a dirigibilidade do automóvel. E, terceiro, a obra de arte que foi feita na traseira – uma das mais belas na história dos desenhos de carros esportivos. Como na frente, conseguiu-se um visual completamente novo sem desvirtuar o caráter do “estilo Porsche”.

O Boxster tem tudo o que se pode esperar de um Porsche novo. Sistema de som excelente, ar condicionado, direção hidráulica, capota com acionamento elétrico, airbags, controle de tração e sistema ABS. O motor, refrigerado a água, emite um som poderoso – exatamente aquilo que um motorista comum espera de um Porsche. O Boxster S traz mais potência (252 cavalos), melhores freios, câmbio de seis marchas e suspensão esportiva. E o carro roda de maneira absolutamente suave, silenciosa. Qualquer passeio ou viagem é completado com total conforto.

Em comum com o Boxster atual, o Speedster tem o tamanho parecido e as sensações que proporciona a seu motorista. Nos Estados Unidos, os Porsche se tornaram famosos porque qualquer um poderia simplesmente inscrevê-lo em uma corrida e ter chances de ganhar, fazendo nada mais do que remover o pára-brisa. O Speedster era brilhante, confiável e triunfante. A sensação de exclusividade que o carro transmite independe de geografia ou época: é um automóvel fantástico.

O Speedster parece estar em movimento mesmo quando parado. A proposta de simplicidade da Porsche supera de longe o conceito de conforto e luxo oferecido pelos carros esportivos ingleses ou italianos da mesma época. Embora simples, tudo o que você vê e toca tem muita qualidade, capricho e beleza na





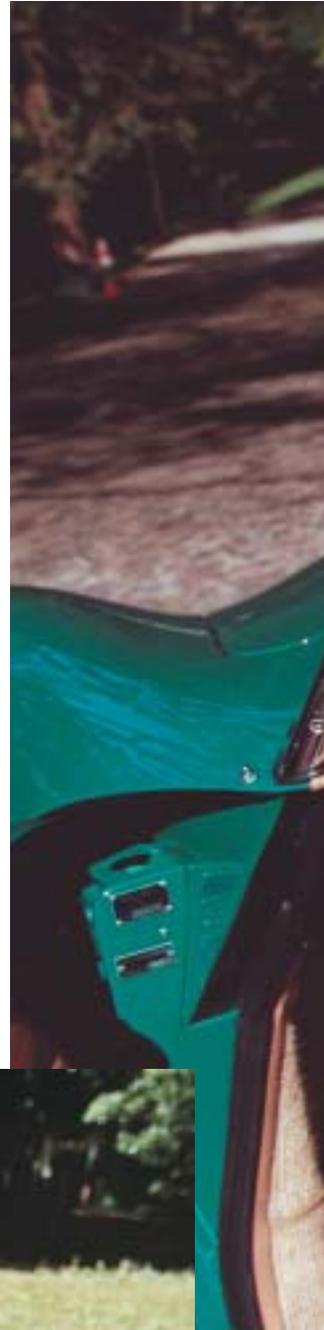
execução e no design. O painel é pintado na cor do carro. Não há portaluvas nem sequer previsão para sistema de som. Quem tem como parâmetro os carros de hoje e despreza as referências do passado chega a considerá-lo espartano.

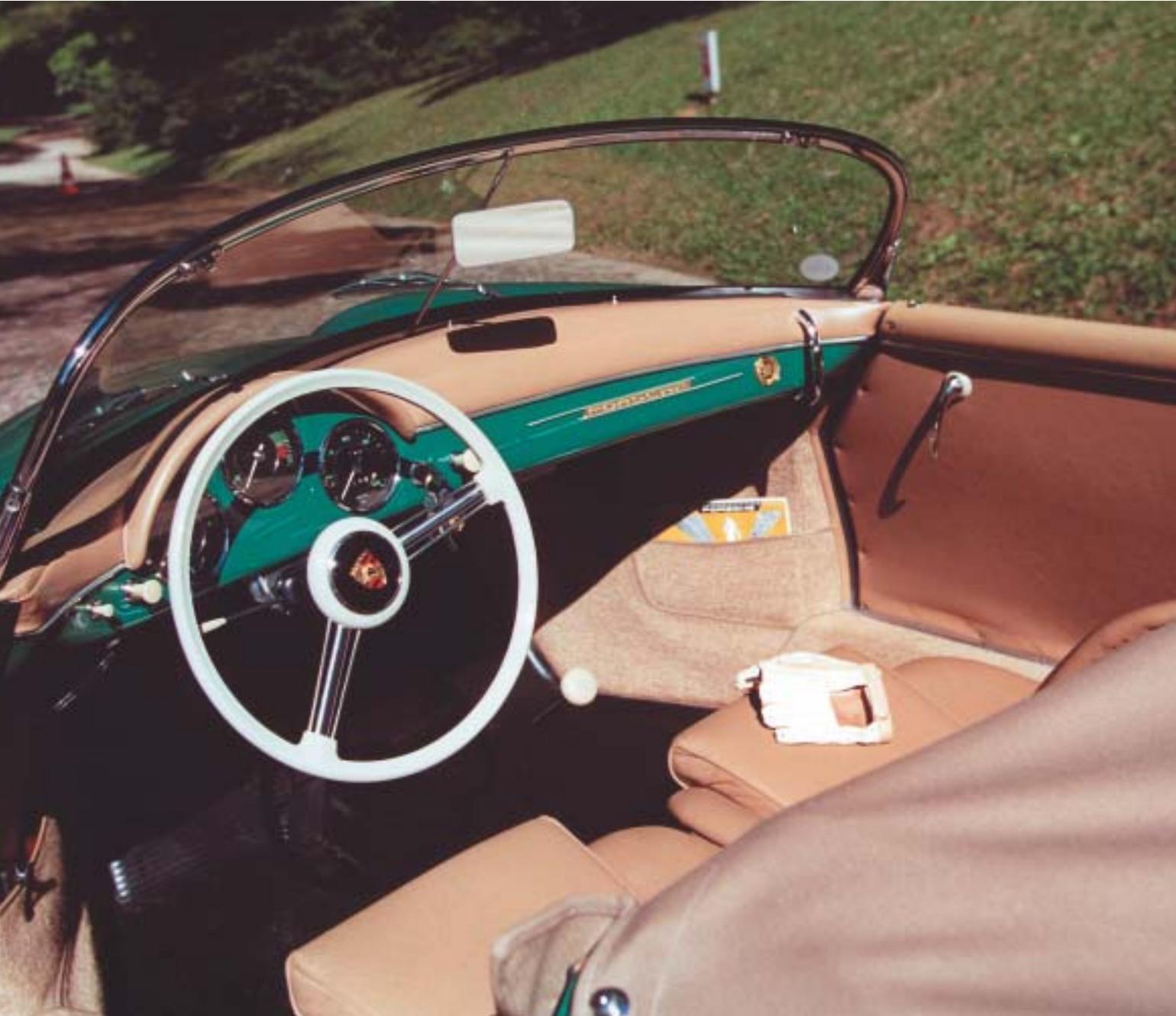
Alguns detalhes encantam aos mais leigos observadores: as assinaturas douradas (como Porsche, Speedster e 1600 S) brilham na pintura como os amarelos metálicos dos relógios modelo Rolex Oyster.

Se você estiver acima do peso e altura, precisará de técnicas especiais para sentar em um Speedster. Mais ou menos assim: você começa com um passo de ganso no cockpit, colocando a perna direita entre o volante e a alavanca do câmbio, e então desliza suas pernas para dentro, até se encontrar sentado, incrivelmente confortável, com o volante perto de seu peito. A posição no banco é impecável. Uma vez sentado, você tem à sua frente um modelo de ignição dos anos 50. Girando a chave, a primeira surpresa:

o motor liga imediatamente. O 4 cilindros de 75 cavalos soa tão bem quanto o motor do Boxster. Claro que o ruído é diferente: os motores refrigerados a ar são mais barulhentos que os refrigerados a água. Mas o som é musical e a sensação é extremamente agradável. O carro funciona como novo e anda muito bem. Pelo funcionamento e pelo estado de conservação, dá a impressão de que saiu da loja há poucos minutos e não há mais de 40 anos. Até o manual do proprietário está em seu devido lugar – uma pequena bolsa situada no rente ao assoalho, na caixa do pára-lama dianteiro direito.

O pequeno motor empurra a carroceria de linhas limpas com vigor. O ruído do motor se mistura com o do vento que passa por cima do baixo pára brisas, criando um ambiente agradável e emocionante. O Speedster pode facilmente alcançar 175 km/h, o que significa que ele pode deixar para trás muitos sedãs de luxo modernos. Na chuva, em compensação, há apenas uma coisa para se fazer:





acionar o limpador de pára-brisa e dirigir o mais rápido possível. Há uma capota, mas os puristas nunca a levantam quando estão dirigindo – é quase uma questão de princípio. Para eles, a capota só serve para ser colocada quando o carro está no estacionamento.

É difícil existir um proprietário de Porsche que não seja amante da marca. E isso é facilmente explicável. Conhecer a história da Porsche é um bom começo para se apaixonar por ela. Na fábrica, existe um exemplar do modelo 356-01 de 1948 – uma peça

sagrada da Porsche. Já os Porsche Spyder foram especificamente criados para competições. Hoje, são extremamente raros – e caros. Mesmo nos anos 50, o Spyder 550, de 1,5 litro, era como um tubarão em um tanque de peixes nas corridas de carros esportivos com motores até 1.500 cm³. No início dos anos 60, o 718 RS 60 Spyder tomou o lugar na fila dos vencedores. Especialmente nas corridas de longa distância, humilhou a concorrência com seus 160 cavalos. Logo no começo, na Targa Florio de 1960, o 1600 deixou a Ferrari Dino

de 3 litros na poeira, seis minutos para trás. Em Sebring, nos Estados Unidos, a Ferrari foi ainda deixada em terceiro, atrás de dois Spyderys. E o RS 60, sem o menor esforço, repetiu as vitórias do 550 no Campeonato Europeu de Subida de Montanha.

Comparar dois carros fabricados com 40 anos de diferença pode parecer apenas uma análise de evolução da tecnologia e do estilo. Quando esses carros são Porsche, a missão fica mais nobre. Ela ajuda a compreender o carisma de uma marca e sua evolução ao longo do tempo.



Ficha Técnica

Porsche 356 A Speedster 1600 Super (modelo de 1958)

Motor:
refrigerado a ar com 4 cilindros contrapostos horizontalmente

Cilindrada: 1.582 cm³

Potência: 75 hp a 5.000 rpm

Torque: 11,9 kgfm a 3.700 rpm

Câmbio:
manual de quatro marchas

Dimensões:
3,95 metros (comprimento), 1,67 metros (altura) e 1,22 metros (largura)

Aceleração: (0-100 km/h): 14,5 segundos

Velocidade máxima: 175 Km/h



Ficha Técnica

Porsche Boxster S

Motor:

refrigerado a água com 6 cilindros contrapostos horizontalmente

Cilindrada: 3.179 cm³

Potência: 252 hp a 6.250 rpm

Torque: 305 Nm a 4.500 rpm

Câmbio:

manual com seis marchas ou automático Tiptronic S com cinco marchas

Dimensões:

4,31 m (comprimento), 1,78 m (altura) e 1,29 m (largura)

Aceleração: (0-100 Km/h): 5,9 segundos

Velocidade máxima: 260 km/h (Tiptronic S: 255 Km/h)



Viagem no tempo.

Olhar de perto o Porsche 356 Speedster do advogado Sérgio Magalhães Filho é uma pura viagem de volta ao passado. A pintura, os logotipos metálicos e os revestimentos internos, todos impecáveis, deixam o observador com a impressão de estar na frente de um carro novo em folha.

Sérgio comprou o Speedster há cerca de três anos. O antigo dono já havia concluído o trabalho de restauração e Sérgio fez apenas pequenos trabalhos, sempre preocupando-se em preservar ao máximo a originalidade do carro. "A bateria, por exemplo, é de 6 volts. É a bateria original da época, mas ela era um pouco fraca para as necessidades do carro", exemplifica. "Seria fácil trocá-la por uma mais potente, de 12 volts, mas eu não quero mudar rigorosamente nenhuma das especificações originais."

Não é só na aparência que o 356 Speedster está impecável. O carro funciona hoje tão bem como quando saiu da fábrica. O próprio Sérgio ficou surpreso ao andar nele pela primeira vez: não há qualquer vestígio de falhas, ruídos ou sacolejos – absolutamente perdoáveis em um carro tão antigo. "É um prazer dirigi-lo, porque o carro parece novo. Se não fosse o valor inestimável e o carinho que eu tenho por ele, não hesitaria em usá-lo para viajar para qualquer lugar do Brasil."





Novato. E vencedor.

Luiz Assib Zattar é um novato em Porsche. Ele comprou seu Boxster S apenas duas semanas antes da quarta edição do Advanced Driving School, realizada em maio no autódromo de Interlagos. Isso não o impediu de sair do evento com o troféu de vencedor da categoria Boxster na prova Flying Lap. "O Boxster S me surpreendeu agradavelmente. Ele é muito estável e equilibrado", elogia. "Você praticamente 'veste' o carro, ele parece ter sido feito para quem vai dirigi-lo."

Zattar já tinha experiência com carros esporte de outras marcas e resolveu experimentar um Boxster durante uma viagem aos Estados Unidos. Gostou tanto que voltou ao Brasil decidido a comprar um. "Eu já queria comprar um Porsche, de preferência conversível. O Boxster chegou no momento certo", conta. Sobre a vitória na Flying Lap, Zattar credita os méritos a seu instrutor, Flávio "Nonô" Figueiredo: "Eu já havia feito cursos de pilotagem e conhecia o traçado de Interlagos, mas ele foi o maior responsável pela minha vitória".