

Porsche 904



Obra de arte

"Todo artesão que faz mais do que aquilo para o que foi treinado é um artista. Isto porque ele desenvolve um grau de perfeição que supera as habilidades adquiridas." - F. A. "Butzi" Porsche

Texto e pesquisa: Kiko Barros e Luiz Alberto Pandini

Fotos: Fernanda Carvalho, Padro Bícudo e Porschepress

Você se sente tão perto do solo que parece observar o banquete por baixo da mesa. O interior disponibiliza somente o espaço mínimo necessário para respirar e, ao acelerar o motor, tem-se a impressão de estar dentro de uma guitarra acústica. Mas quando se percebe como o pequeno carro devora o asfalto à sua frente, vem a certeza de estar dentro de um Porsche - e um Porsche muito especial.

O Carrera GTS, mais conhecido por seu número de projeto (904), é a obra-prima de Ferdinand "Butzi" Anton Porsche III, filho de Ferry Porsche. Butzi estagiou em vários departamentos da



As imagens dispensam comentários. Além de competitivo, o Porsche 904 foi um dos carros mais bonitos de seu tempo.

pequena empresa de sua família e a partir de 1958 concentrou suas atenções no recém-criado departamento de estilo, chefiado por Erwin Komenda. Butzi nunca foi um piloto de testes ou de competição: "Porque eu deveria testar ou correr com carros? Estou interessado em sua forma, espaço e conforto", dizia ele. Seu trabalho neste campo inclui a carroceria dos Porsche Fórmula 2 e Fórmula 1, aperfeiçoamentos nos modelos de corrida em geral e o desenvolvimento do conceito do carro que viria a se tornar o 911. Em 1963, com 28 anos de idade, Butzi

Porsche foi nomeado chefe do departamento de estilo.

O campeonato FIA

No início da década de 60, a Porsche focara seus esforços nos campeonatos para carros de Gran Turismo da FIA (FIA grupo 3, com cilindradas até 1,6 e até 2 litros) e nos importantes GPs de Fórmulas 1 e 2. Embora as seis vitórias na F 2 e as três vitórias na F 1 trouxessem jóias atraentes à coroa da Porsche, o retorno deste esforço não se comparava ao impacto proporcionado pelo sucesso dos 356

Carrera GTL nos campeonatos da FIA ou locais. Equipes particulares faziam fila para adquirir motores de quatro comandos e pagavam pequenas fortunas pelos fantásticos Carrera GTL com carroceria Zagato. Decidiu-se que a partir de 1963 os esforços estariam nas categorias FIA GT 2.000 cm³ e em alguns protótipos de cilindrada maior.

Mas o céu de brigadeiro dos anos anteriores mostrava algumas nuvens pesadas para 1963 - elas se chamavam Alfa Romeo e Abarth. O competente Carlo Abarth, que fora campeão FIA na categoria até 1.000 cm³, pretendia



Targa Florio, 1964: Balzarini/Linge (nº 84) e Barth/Maglioli (nº 186).



1964: o 904 de Ben Pon à frente dos Shelby-Cobra em Spa (acima) e Kerguen/"Franc" em Le Mans.



tomar o território da Porsche e apresentou sua Abarth Simca 2000. Este personagem era mestre em espalhar peças e partes de seus carros por toda Turim, fazendo com que poucos parecessem muitos e convencendo os fiscais da FIA de que existiam as 100 unidades necessárias para homologar o Abarth Simca 2000. Já a quase estatal Alfa Romeo dispunha de uma montanha de recursos para construir 100 unidades de qualquer coisa e tinha intenções de humilhar o concorrente alemão com sua recém-homologada Giulia TZ. Estas trovoadas foram o motivo que Huschke von Hanstein,

diretor de competições, arrumou para autorizar a produção de um carro completamente novo.

O conceito e a obra

O novo modelo, além da obrigação de ser vencedor, deveria empregar motores e peças já existentes, utilizar motor central, ser fácil de construir e atraente para equipes particulares – a fim de que estas, adquirindo a nova máquina, ajudassem a financiar o projeto. Para variar, não havia muito tempo para desenvolver o tal carro. Em novembro de 1962, esta tarefa caiu como um presente dos deuses no colo do jovem Butzi Porsche.

Havia no departamento de competições um engenheiro chamado Wilhelm Hild. Ele já construía peças em fibra de vidro para os Porsche F 1, principalmente bancos para os pilotos. Quando a notícia de um novo projeto surgiu, a reação de Hild foi procurar Butzi e sugerir que o novo carro fosse feito de plástico. Uma outra característica seria definitiva para o emprego do novo material: os Porsche de competição construídos até então tinham carrocerias de alumínio cobrindo estruturas tubulares. Este processo era artesanal e caro, ainda mais se considerados os 100 exemplares necessários para homologação. Partiu-se para uma nova proposta: chassi em chapas dobradas de aço com carroceria em fibra de vidro. Butzi logo imaginou que, se fossem moldadas duas grandes peças (uma superior e outra inferior) e estas formassem um sanduíche ao redor do chassi, seria conseguida uma resistência muito maior ao conjunto, com a vantagem de ter menor peso.

“Este é meu projeto preferido por que eu o fiz sozinho! Não havia aquela briga em mudar ou fazer parecer novo: simplesmente surgiu junto do modelo de argila”, recorda Butzi

Porsche. Como não era muito versado em desenho, o criador usou e abusou dos moldes de argila para chegar à forma final de sua cria: “Em minha opinião”, lembra Porsche, “esta qualidade é mais resultado do toque do que da linha de arquitetura: toque, sinte e desenvolva”. E o resultado se vê claramente nesta páginas: um desenho de formas limpas e simples, que fluem dos faróis para o capô dianteiro quase plano, passam pelo pára-brisa que anuncia o pequeno habitáculo, fundem os paralamas traseiros com a capô do motor e se complementam pela pequena e funcional traseira. Impressiona a harmonia criada pelo friso que separa horizontalmente as partes superiores e inferiores do molde da carroceria. É incontável o número de projetos (Ferrari 246 Dino, Ferrari 250LM, Maserati Bora e outros) que seguiram o que F. A. Porsche ditou com o 904.

O diretor técnico Hans Tomala não demorou para produzir um chassi composto de duas caixas longitudinais em aço, unidas por elementos também em aço. Envolvendo esta estrutura, e colada à mesma, surge a carroceria em GRP (Glass Reinforced Plastic) na qual até os bancos estão moldados (para ajustar a posição de pilotagem, se movem os pedais e a coluna de direção). Uma terceira peça forma a cobertura do motor. A carroceria pesava 90 kg e, uma vez unida ao chassi, proporcionava ao pequeno 904 uma rigidez torcional maior do que a de um 356C Coupé. Uma curiosidade na produção das carrocerias: Tomala e Hild descobriram que a fábrica de aviões Heinkel acabara de produzir peças em GRP para os caça F104 e estava com instalações ociosas. Foi proposto que os engenheiros da Heinkel entregassem à Porsche o conjunto chassi-carroceria pronto. Eles ficaram bastante satisfeitos e cumpriram a tarefa.

Interlagos, 2002: o 904 vai à pista pela primeira vez após a restauração.





O 904 GTS dos ingleses David Piper/Mike de Udy no box do circuito de Mugello, em 1965.

O esquema de suspensão utilizou os conhecimentos consagrados nos Porsche 718 (monoposto Fórmula 2) e 804 (monoposto Fórmula 1): braços paralelos em "A", tanto na dianteira como na traseira, com longos tirantes tensores. Freios a disco nas quatro rodas foram montados sobre cubos de liga leve. Há quem diga que estas geometrias são demasiadamente inglesas para um carro alemão. Existe uma história, não confirmada, de que para desenvolver a suspensão dos 804 a equipe Porsche comprou umas "peças sobressalentes" da equipe Lotus por ocasião do GP da Alemanha. Estas peças seriam os braços de suspensão e principalmente os cubos de roda.

O 904 foi inteiramente concebido para receber o novo motor da Porsche - uma unidade de 6 cilindros, com dois comandos de válvulas e alimentado por dois carburadores Zenith de corpo triplo. Quem conhece alguma

coisa sobre Porsche percebe que este era o motor do futuro 911.

À medida em que o projeto do 904 avançava e os primeiros protótipos ficavam prontos, tornava-se evidente que o motor 901/01 não estaria disponível para a temporada de 1964. A solução foi apelar para o velho herói da casa: o motor tipo 587 - ou seja, o aperfeiçoamento do quatro cilindros, quatro comandos projetado por Ernst Fűrman em 1952. O motor conhecido como Carrera será um dia motivo de uma reportagem muito especial em Clubnews. Por enquanto, basta dizer que em 1963 era um dos motores de maior sucesso na história das pistas.

Mas a coisa não era tão simples assim. Para permanecer competitivo, o velho 587 precisava passar por "sessões de musculação". Como se tornaria rotina no futuro, a tarefa coube ao engenheiro Hans Mezger. Este aumentou a cilindrada para quase 2,0 litros,

mudou o tamanho das válvulas e trabalhou a forma do topo dos pistões. Resultado: 180 cv para os carros de pista e 155 cv para a versão de rua.

O conjunto motor-chassi do 904 resultou em um dos melhores carros esporte já produzidos. A versão de corrida podia atingir velocidade máxima de 257 km/h e acelerar de zero a 100 km/h em apenas 6 segundos.

Problemas, política e conquistas

O desenvolvimento do 904 não foi nada fácil. Surgiram vários problemas na carroceria, na delicada suspensão e no acoplamento motor/câmbio.

Por isso, a dobradinha na difícil Targa Florio (ver Clubnews nº 6) foi uma surpresa comemorada com entusiasmo pela Porsche. Colin Davis/Antonio Pucci foram os vencedores, seguidos por Herbert Linge/Gianni Balzarini. Em 6º lugar ficou um 904/8,



Detalhes da jóia: as raras rodas de alumínio e aço...



...as pequenas lanternas traseiras...



...e a tampa do motor, restaurada.

pilotado por Edgar Barth/Umberto Maglioli. Entre eles, as Alfa Romeo Giulia TZ e uma Ferrari 250 GTO. Ainda em 1964, os 904 conquistariam mais vitórias de relevo: a Copa Inter-Europa/3 Horas de Monza (vencida pelo holandês Rob Slotemaker, à frente de outros quatro 904) e os 500 Km de Bridgehampton, nos Estados Unidos (com Joe Buzzetta/Bill Wuesthoff vencendo e Skip Scott, sozinho, em 2°).

Dando andamento à idéia inicial de usar o motor 901 de 6 cilindros no 904, foram produzidos em 1965 vinte protótipos – eles chegaram a ser registrados erroneamente na fábrica como 906. Também foram construídas duas problemáticas unidades com motor boxer de 8 cilindros e 2,0 litros (derivado dos F 1). Nessa época, havia aumentado a distância entre Butzi Porsche e Ferdinand Piech sobre o caminho a ser tomado nas competições. Butzi defendia sua criação, argumentando que os 904 eram competitivos, tinham bom potencial de desenvolvimento e sobretudo poderia ser vendido ao público. Piech, por seu lado, já havia iniciado os projetos do novo Carrera 6 (conhecido como 906) e tinha boas razões para isso: as provas estavam sendo vencidas por protótipos especiais e a Porsche deveria seguir esse caminho se quisesse competir em igualdade de condições. No fim, chegou-se a um acordo: para 1966, a marca seria defendida pelo 904. Estes passariam a ser chamados oficialmente de 904/6 (quando equipados com motor de 6 cilindros) e 904/8 (as duas unidades que receberam motor de 8 cilindros).

Enquanto o novo 906 não ficava pronto, os 904 conseguiram mais duas vitórias no Mundial de Marcas. Gerhard Mitter (904/8) e Herbert Müller (904 GTS) fizeram dobradinha na Rossfeld Mountain GP, uma prova de subida de montanha realizada nos Alpes, enquanto Herb Wetanson venceria os 500 Km de Bridgehampton. Houve ainda vitórias em provas nacionais, como o Rally da Espanha e a Watkins Glen 500, além de um primeiro lugar na categoria GT da Marathon de la Route - uma prova com 84 horas de duração disputada no circuito de Nurburgring (na época ainda com os 22,8 km do traçado



O Porsche 904/6 em Le Mans. Abaixo, os três pilotos: André Lara Resende, Dener Pires e Beto Keller.

original!). Nesta corrida, a dupla Rainer Ising/Bernd Degner só foi superada por dois Ford Mustang com motor V8 (ou seja, o dobro do número de cilindros do Porsche) com 4,7 litros (o do 904 tinha 2,0 litros).

Com a chegada do 906, que mostrou-se imediatamente competitivo, os Porsche 904 ficaram apenas nas mãos de equipes particulares e, depois, em campeonatos nacionais, até saírem das pistas.

A carreira deles foi curta (duas temporadas), mas esta pequena obra de arte foi fundamental para que a Porsche firmasse seu nome nas corridas internacionais de GT. O 904 foi o último Porsche projetado para as pistas que podia ser "licenciado" e dirigido nas ruas.. ♡



Bibliografia:

- LEFINGWELL, Randy. Porsche Legends.
- LUDWIGSEN, Karl. Excellence was expected
- WANN, Peter. Porsche.



Acima e abaixo, o Porsche 904 em testes em Interlagos, antes de embarcar para Le Mans.

Jóia rara

A história do único Porsche 904/6 existente no Brasil começou na França. Em 1999, André Lara Resende e Dener Pires participaram da Tour Auto, a prova anual disputada apenas por

carros históricos que refaz o percurso da Tour de France Auto, uma das mais importantes corridas de endurance dos anos 60. André e Dener estavam em 3º lugar quando foram eliminados

pelos organizadores por uma falha prosaica: os pneus não seguiam os padrões determinados pelo regulamento da FIA para carros históricos.

Mais tarde, o 904/6 foi trazido



para o Brasil, onde passou por uma completa restauração que durou um ano e meio. O trabalho maior foi a reconstituição da carroceria e do chassi. Esse trabalho foi feito por Douglas Pires, que conseguiu (depois de muita pesquisa e muita procura) uma manta de fibra com tear mais grosso, usada nas carrocerias da época, para fazer pára-lamas, assoalho, capô traseiro e outras peças. Foi instalada ainda uma estrutura em molibdênio para dar maior segurança e rigidez torcional.

Outras jóias raras conseguidas pelos irmãos Pires foram as rodas originais, com cubo de aço e aro de alumínio. "São difícilimas de conseguir", relata Dener. "Quando encontramos, havia dois jogos disponíveis e não tivemos dúvida em ficar com ambos." A tapeçaria também seguiu a padronagem original, com um tecido azul. E a pintura também foi feita por Douglas, com o prateado dando lugar ao verde-musgo. Mais tarde, o espaço entre os faróis dianteiros foi pintado de amarelo para seguir o padrão criado pela Dener Motorsport.

A restauração da mecânica foi mais trabalhosa - não pelo estado do carro, mas pela dificuldade em encontrar peças que o deixassem com as especificações de fábrica. O motor original da unidade das fotos estava fora do carro (em seu lugar havia outro,

também de 6 cilindros) porque o proprietário anterior estava tendo dificuldades para colocá-lo em ordem.

Dener Pires não apenas recuperou o motor original como ainda deixou-o funcionando como novo. As 12 velas geram faísca de maneira praticamente simultânea para criar maior permanência de centelha dentro do cilindro e possibilitar uma queima de gases mais homogênea. A alimentação é feita por dois carburadores triplos Webber 46. Dener fez esse complexo

mecanismo voltar a funcionar perfeitamente, gerando 240 cv - 30 cv a mais do que a potência extraída dos 904/6 nos anos 60. "Deu trabalho conseguir isso, mas foi decisivo para o resultado de Le Mans", conta Dener.

Em meados de 2002, o 904/6 estava pronto. Tanto trabalho foi devidamente reconhecido pela Porsche: o carro restaurado no Brasil ganhou o prêmio de melhor Porsche inscrito na Le Mans Classic, entre os 39 carros da marca.



Dener (de azul) e Lara com o 904 na Tour de France, antes da restauração.

Ainda na Tour de France de 1999, o 904 e alguns de seus concorrentes no box de Le Mans.

