

**40 anos de  
Porsche 911**

# Classic News



Cinco gerações de Porsche 911. De 1963 a 2003, conceito inalterado.



A equipe responsável pelo desenvolvimento do 911.

Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche esculpindo o 911 em argila.

## A vida começa aos 40

Lançado em 1963, o Porsche 911 chega aos 40 anos em plena forma. Nenhum outro carro esporte conseguiu isso.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



O carro esporte mais bem sucedido de todos os tempos está fazendo 40 anos. Apresentado em setembro de 1963, o Porsche 911 chega a 2003 em plena forma, com aura de vencedor e, principalmente, como uma lenda da história do automóvel.

Nenhum outro carro de sua categoria conseguiu permanecer tanto tempo no mercado sem alterar seu conceito básico. Não é preciso forçar

a vista para reconhecer, nos novos modelos, a herança do 901 apresentado em 1963. O que mudou, e muito, foram a mecânica – alterada constantemente na busca por mais desempenho – e a dotação de equipamentos de conforto e segurança, acompanhando (na verdade, muitas vezes iniciando) a evolução tecnológica de cada época.

É verdade que o 911 de 2003 não tem um único parafuso em comum com

o modelo de 1963. O conceito básico, porém, permanece inalterado: motor de alto desempenho alojado na traseira, assegurando agilidade e boa tração nas rodas traseiras, otimizando a distribuição de peso e a frenagem. Nestes 40 anos, o motor 6 cilindros boxer quase dobrou de cilindrada e triplicou sua potência: o motor original, refrigerado a ar, tinha 130 cv contra os 420 cv atuais do 911 Turbo



Cabriolet: versão conversível só foi lançada em 1982, quando o 911 já tinha 19 anos de existência.



O Targa foi criado pela Porsche como alternativa aos conversíveis. O carro acima é de 1967.

911 Turbo, de 1975: 260 cv de potência.



refrigerado a água. Mesmo assim, manteve uma característica fundamental: um uivo inconfundível.

A história do 911 começou ainda no final da década de 1950. O modelo 356, projetado por Ferry Porsche e lançado em 1950, começava a se tornar obsoleto. Embora tenha passado por mudanças significativas de estilo e mecânica, o 356 enfrentava limitações de desempenho por conta do seu motor de quatro cilindros, que já tinha atingido seu limite. Mais: a Porsche estava firmando seu nome nas competições com modelos mais potentes e com motores mais sofisticados.

Ferry Porsche percebeu em 1959 que a solução seria um automóvel totalmente novo. A proposta era ambiciosa, principalmente levando em conta que na época a Porsche era uma companhia pequena, com cerca de 1.000 funcionários. Ferry fez apenas duas exigências básicas: o novo carro teria que ter um motor mais forte e ser mais confortável que o 356. Deixou claro também que ficaria muito contente se pudesse acomodar no novo Porsche, "sem o menor problema", uma sacola de tacos de golfe.

### Surge a novidade

O primeiro passo foi construir o motor, o que foi feito rapidamente. Quando ficou pronto, as origens eram evidentes: refrigeração a ar, cilindros (seis) contrapostos (o conhecido "boxer"), extenso uso de materiais leves como alumínio e magnésio. Em comum com o 356, o novo Porsche teria o posicionamento do motor – na traseira, atrás do eixo. Era uma maneira de melhorar a distribuição de peso, proporcionar melhor tração em pistas escorregadias e facilitar os trabalhos de manutenção. As suspensões de eixos oscilantes e braços paralelos do 356 deram lugar a braços de semi-engate na traseira e Mac Pherson na dianteira. Isso tornou a estabilidade do 911 muito melhor não somente do que a do 356, como de todos os outros esportivos no mercado.

Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche, filho mais velho de Ferry e na época com 25 anos, foi incumbido de criar as formas do novo carro. "Não se tratava simplesmente de desenhar um novo carro, mas de criar o sucessor de



Um 911 1963 (na frente, à esquerda) e as evoluções, identificadas pelos códigos de projeto: "G" (branco, anos 1970), "964" (vinho, 1989), "993" (prata, 1993) e "996" (preto, 1998). Tais denominações transformaram-se em "apelidos" de cada geração.

um modelo que tornou-se clássico em pouco mais de uma década", relembra Ferdinand Alexander, também chamado de "F. A." e de "Butzi". Ele prossegue: "Design não é moda. Um bom produto deve ser discreto em sua beleza".

"Butzi" Porsche criou um carro com interior mais espaçoso, oferecendo espaço no banco traseiro suficiente para carregar dois adultos em pequenos percursos. O protótipo, batizado de 754 T7, já tinha muitas das idéias presentes quando a Porsche apresentou o 901/911 – particularmente a extremidade dianteira prolongada e o capô dianteiro baixo, que caracterizam o 911 até hoje. A nova carroceria, embora parente do 356, mostrava um carro totalmente novo. Era um cupê elegante, de estilo suave e moderno, com capacidade para quatro passageiros ("2+2"), mais espaçoso e confortá-

vel que o 356. O novo Porsche imediatamente conquistou o público presente ao salão do automóvel de Frankfurt de 1963, onde foi lançado.

### Encanto imediato

Logo na apresentação do 901, a francesa Peugeot comunicou à Porsche que havia patenteado o direito de denominar seus automóveis usando números de três algarismos com zero no meio. A Porsche então oficializou o nome 911 – o que não causou qualquer transtorno, pois o encanto do público com o novo carro foi imediato. As primeiras unidades ganharam as ruas em 1964. Nessa época, o motor tinha 2,0 litros e alcançava 130 cv.

Apenas um ano e meio depois de seu surgimento, o 911 já era considerado um sucesso. Em 1965, surgiu uma versão mais acessível: o 912,

com a carroceria do 911 e o motor 1,6 de 4 cilindros e 90 cv herdado do 356. A partir de 1966, iniciou-se um processo de contínuo aumento na potência dos motores. A cada vez que isso acontecia o 911 tornava-se ainda mais atraente para o público.

O surgimento de versões mais potentes obedeceu a um planejamento cuidadoso e seguiu o desenvolvimento nas pistas. Primeiro, surgiu a injeção de combustível, introduzido no modelo 911E (de Einspritz, injeção), que desenvolvia 140 cv ainda com o motor de 2,0 litros. Em seguida, começou a fase de aumentar a cilindrada dos motores: 2,2 litros (1970), 2,4 litros (1972), 2,7 litros (1973), ano em que os carburadores foram definitivamente aposentados na linha Porsche). As cilindradas continuariam subindo nos anos seguintes para 3,0 litros,



Butzi e Ferry Porsche em 1993, ano em que o 911 completou 30 anos de existência.

depois 3,2; 3,4; 3,6 e até 3,8 (no motor refrigerado a ar). Em 1973, a crise do petróleo causou, entre outras coisas, a valorização da economia de combustível. Muitos esportivos sofreram e os 911 foram equipados com injeção K-Jetronic da Bosch, mantendo a injeção mecânica para as versões mais potentes.

No salão do automóvel de Paris de 1974, foi lançada a maior evolução até então: a versão 911 com motor turbocomprimido. Denominado "930", tinha 260 cv e 3,0 litros, indo de 0 a 100 km/h em 6s2. No começo do ano seguinte, uma unidade chegou ao Brasil. "O Porsche Turbo não apresenta os aspectos negativos característicos dos chamados 'carros de alto desempenho' convencionais. Ele não é barulhento, nem duro, nem espartanamente equipado, nem delicado. Tudo foi desenhado sob medida para os mais exigentes, seja em termos de equipamentos ou conforto. Impecável no trânsito diário e dono de um caráter tão fasci-

nante que o slogan da Porsche – 'dirigir na forma mais pura' – faz muito sentido", registrava a revista brasileira *Grand Prix* de junho de 1975, em artigo sem identificação do autor. Estas palavras, na verdade, resumem a essência do 911 ao longo de toda a sua existência.

As alterações mecânicas foram mais intensas que as de estilo. Ainda em 1973, a frente recebeu um spoiler, enquanto a traseira passou a ostentar uma asa, logo abaixo do vidro traseiro. A função desta última não era apenas estética: ela atuou efetivamente na aerodinâmica do carro, causando maior empuxo para baixo e aumentando a estabilidade do carro em altas velocidades. Não por acaso, o tamanho das asas traseiras acompanhou o crescimento da potência dos motores. O aspecto externo da carroceria manteve-se praticamente inalterado durante mais de duas décadas, mas a cada inovação de mecânica, mais rígida e leve esta se tornava.

Apesar da demanda do mercado norte-americano, a Porsche nunca equipou o 911 com câmbio automático. Durante algum tempo, entre as décadas de 1960 e 1970, a fábrica ofereceu a opção Sportmatic, uma caixa de câmbio manual com embreagem automática operada pela alavanca, permitindo que as paradas e partidas fossem feitas sem acionamento da embreagem.

Para 1989, o Porsche 911, chamado internamente de "964", recebeu muitas atualizações. Foi nessa época que a Porsche passou a oferecer tração nas quatro rodas – o Carrera 4. Para alojar o sistema de tração integral, toda a parte de baixo do carro precisou ser redesenhada, induzindo o desenvolvimento do motor, transmissão, sistema de direção, eixos, rodas, pneus e sistema de ventilação, aquecimento e ar condicionado. Outra novidade: pela primeira vez o 911 passava a ter de série airbag e ABS. A versão mais potente da "família 964" era o 911 Turbo 3.6, com 360 cv e câmbio de cinco marchas.

## Edição comemorativa com detalhes exclusivos

Como parte das comemorações pelo 40º aniversário do 911, a Porsche lançou uma edição especial denominada "911 40º aniversário". Serão somente 1.963 unidades (número escolhido para remeter ao ano de lançamento do 911), todas pintadas na cor Prata Metálico GT. Até agora, esse matiz era exclusivo do roadster Porsche Carrera GT.

A base (carroceria e mecânica) é a do 911 Carrera Coupé. O motor também é o mesmo: 6 cilindros opostos, aspirado, 3,6 litros. Mas a potência foi aumentada de 320 cv para 345 cv, devido à instalação de um kit de preparação que pode ser encomendado para qualquer Porsche 911. O "911 40º Aniversário" acelera de 0 a 200 km/h em 16,5 segundos, 1 segundo menos que o 911 convencional. A velocidade máxima, de 290 km/h, é 5 km/h superior à do modelo de série.



Porsche 911 "40º aniversário": edição limitada em 1963 unidades.

A carroceria tem detalhes estilísticos exclusivos. Na traseira, por exemplo, ele é identificado simplesmente como "911". O interior tem aca-

bamento em couro cinza escuro e, no console, uma placa numerada com a inscrição "911 40º Aniversário" diferencia esta edição limitada.

O "964" foi substituído em 1993 pelo "993". Este tem alterações importantes, tanto no estilo quanto em detalhes técnicos não perceptíveis à primeira vista. Os faróis tinham ângulo de inclinação menor. A asa traseira foi combinada com a curvatura da tampa do motor. Por dentro do capô, um motor totalmente revisado e com tuchos hidráulicos produzia agora 272 cv na versão aspirada, com velocidade máxima de 270 km/h. Suspensões totalmente novas e freios ainda mais eficientes mais uma vez colocaram o "993" como o melhor esportivo do mercado. Foi a última evolução do 911 com motor refrigerado a ar. Terminaria com 285 cv na versão aspirada e 408 cv na turbinada.

No final de 1997, a Porsche apresentou o 911 com a novidade mais drástica de sua história: um carro completamente novo e com motor refrigerado a água. A única característica comum aos 911 anteriores era a configura-

ção 6 cilindros boxer traseiro. Os motores a ar foram aposentados, principalmente, porque havia poucas possibilidades de aperfeiçoamento nos quesitos custos, emissões e ruídos.

Batizado internamente de "996", o novo motor tinha 3,4 litros e potência máxima de 300 cv a 6.800 rpm. Como em todo Porsche, freios e suspensões foram cuidadosamente dimensionados para oferecer segurança e dirigibilidade inéditos no mercado. Além disso, o cliente poderia escolher entre o câmbio manual de 6 marchas ou o Tiptronic S de 5 marchas. Para a linha 2002, os 911 ganharam um motor de 3,6 litros com 320 cv de potência e uma ligeira alteração nos faróis dianteiros.

Em 1999, entrou em cena o 911 GT3, tendo como característica mais marcante o motor de 3,6 litros com 360 cv, descendente direto do usado no 911 GT1 vencedor da 24 Horas de Le Mans de 1998. Este motor tem cabeças dos cilindros feitas em liga

leve de alta resistência às temperaturas elevadas e bielas de titânio. O GT3 é uma série especial: foi produzido em 2001 e voltou na linha 2003, com o motor desenvolvendo 381 cv – o aspirado mais potente da linha. O 911 Turbo já chegou a 420 cv (valor que se manteve inalterado desde aquela época) enquanto o GT2, também turbo e relançado em 2001, chegou a 462 cv.

A característica fundamental do 911 e também de seu antecessor, o 356, é que um Porsche deve ser um carro esporte não apenas confiável e rápido, mas também totalmente voltado à conveniência diária. Este princípio, aplicado desde o começo da empresa, aliado a qualidade e acabamentos incomparáveis, permanece inalterado até hoje. O 911 se manteve na vanguarda tecnológica em diversas áreas, sendo frequentemente um carro à frente de seu tempo. É essa vitalidade que deve prolongar a vida do 911 por, quem sabe, mais 40 anos. ■

# Quatro décadas de sucesso

Texto: Roberto Aranha  
Fotos: Porschepress



Em 1963, a Porsche jamais poderia cogitar que o carro a ser lançado naquele ano seria o inspirador do modelo de 2003.

A forma conceitual da evolução do projeto do 911 surpreende em seu desenvolvimento e fidelidade nestes quarenta anos. O 911 evoluiu sem perder a identidade, e por isso tornou-se um ícone do segmento de automóveis esporte.

O 911 foi um carro que evoluiu de dentro para fora, da concepção mecânica para a dinâmica, orientando suas formas para otimizar seu desempenho. As alterações sempre foram consequência das evoluções do desempenho dinâmico – não visando estética, mas eficiência. O aumento de potência gerava maior velocidade, que requeria melhores suspensão e freios, e consequentemente melhor aerodinâmica.

Para proporcionar estabilidade, em 1973 foram usados aerofólios no Carrera RS – pela primeira vez eles eram aplicados em um carro de série. No Turbo, em 1975, os pneus e rodas maiores tornaram necessária uma carroceria mais larga, com um aerofólio ainda maior.

No final dos anos 1980, os aerofólios ficaram móveis, sendo recolhidos eletricamente. Com os motores maio-

À esquerda: Porsche 911 Carrera RS de 1973, com motor de 2,7 litros e 210 cv de potência. Na época, era o carro mais veloz à venda no mercado alemão.

Abaixo: 911 Carrera 4 (aqui, o modelo 1991). A experiência dos ralis foi valiosa para criar um sistema de tração integral eficiente.



res, os 911 foram crescendo nas dimensões do compartimento do motor, do habitáculo, das rodas e dos freios.

Seu charme e sucesso vem da lealdade ao conceito do projeto do modelo 901, apresentado no salão do automóvel de Frankfurt de 1963. Os mercados internacionais se voltaram para a novidade do 911, que reunia o conceito de carro esporte com confiabilidade e performance superlativas.

As evoluções ocorridas nos anos 1970 solidificaram sua imagem esportiva e tiveram reflexos no sucesso de vendas. O final da primeira década do 911 foi marcado pela consagração da vitória na estréia do 911 Carrera RS nas 24 Horas de Daytona, em janeiro de 1973. Ganharia títulos também nos campeonatos Europeu de GT e de subida de montanha, além das mais importantes provas de rally.

A partir de 1973, o 911 entrou em uma fase de desenvolvimento acelerado, conseqüência das regulamentações de segurança e da crise do petróleo. As normas de segurança impuseram o pára-choque absorvedor de impactos, que durante 15 anos transformou-se em uma das marcas registradas do 911. A crise de energia, por sua vez, proporcionou a pesquisa e a introdução da eletrônica embarcada.



**Porsche 959, de 1986: considerado o carro mais avançado do século 20, acabou ditando o estilo e a tecnologia da série 993.**

Para 1975 a Porsche apresentou o Turbo 3.0 (260 cv), com carroceria de aço galvanizado. Esta versão tornou o 911 o ícone da engenharia automobilística daquela época, sendo eleito pela imprensa especializada como o melhor e mais potente automóvel produzido em série.

A imagem do Porsche 911 se solidificou cada vez mais em função de suas características de desempenho e confiabilidade, e do sucesso nas pistas em todas as categorias. As formas tornaram o 911 o carro esporte mais reconhecido e desejado nos maiores mercados mundiais. O carro se consagrou como símbolo de sucesso, bom gosto e desempenho.

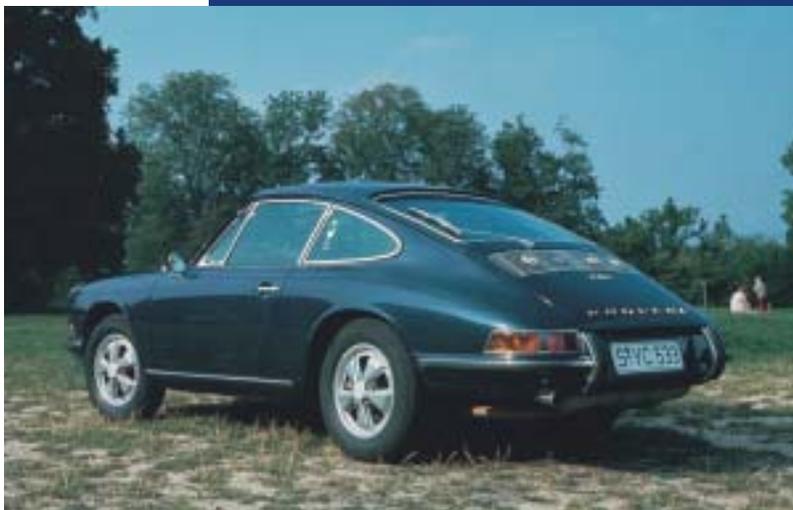
Em 1983, o 911 entrou na sua terceira década de existência com a tradição e o peso de um projeto de 30 anos em um mercado crescente de tecnologia oriental, recheado de acessórios e novidades eletrônicas. A Porsche apostava nos modelos 928 e 944, inseridos nos padrões contemporâneos (motor dianteiro e tração traseira), pensando na substituição do 911.

O fim da produção do 911 foi anunciado em 1986. Mas a Porsche não levava em consideração que suas características exclusivas e já clássicas eram exatamente o que o distinguia dos esportivos pasteurizados dos anos 1980. A divulgação dessa intenção gerou um movimento inesperado dos clientes, que correram às revendedoras Porsche para comprar os últimos 911. A diretoria da empresa, surpreendida com essa demanda, mu-

dou de idéia. Percebeu que poderia perpetuar o mito e decidiu continuar a produção do 911, já pensando em fazê-lo por um longo tempo.

O primeiro fruto dessa decisão foi o 959, um biturbo 4x4 com 450 cv, lançado em 1986 como série especial e vencedor do Rally Paris-Dakar naquele mesmo ano. Esse carro foi eleito o projeto de automóvel mais avançado do século 20. É impressionante a semelhança do 959 com o Turbo de 2000. Muitos dos equipamentos habituais nos Porsche de hoje causaram furor na época do lançamento do 959.

Esta imposição dos clientes, que fizeram o criador se orientar pelo sucesso da criação, propiciou desafios para o departamento de engenharia ao projetar os 911 com dirigibilidade



**Começo e fim de uma era, a dos 911 com motor refrigerado a ar. Acima, o 911S de 1967; abaixo, o Targa de 1997.**



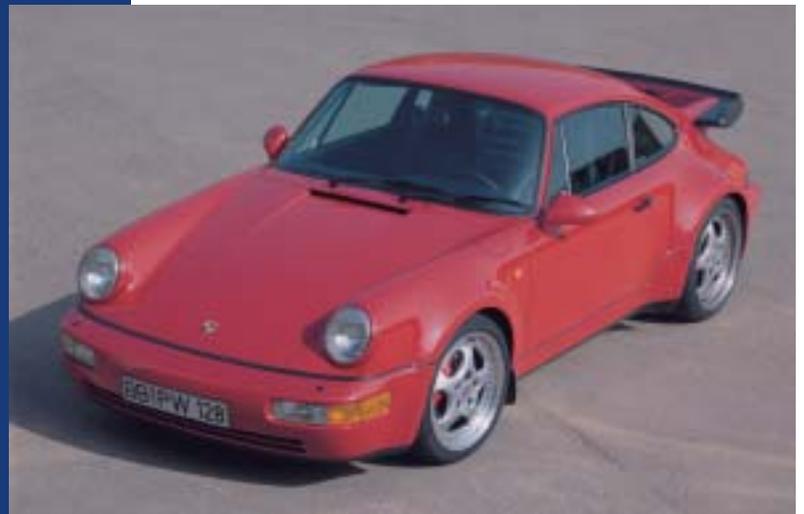


Lançado em 1974, o 911 Turbo tornou-se referência de performance entre os carros esporte no mundo. Acima, o 1996; ao centro, a versão de 1993; embaixo, o de 1982.

e potências muito superiores às do original. Estas modificações fizeram do 911 um carro cada vez melhor e mais atual. Surgiram os modelos Carrera 4 com tração integral e os recursos eletrônicos.

Em 1994, o lançamento das versões "993", nas versões Coupé, Targa e Cabriolet, deixou claro que o 911 era um projeto brilhante e atual. Suspensão multilink, 6 marchas, Variocam e motor ainda mais evoluído mostravam que o modelo ainda tinha muito a oferecer. E o lançamento do "996" com refrigeração líquida, em 1998, foi a constatação de que é possível superar um excelente padrão de projeto.

É estimulante poder fazer uma previsão tendo como referência quatro décadas. As próximas gerações do 911 reunirão tradição e vanguarda tecnológica, linhas admiráveis, desempenho, segurança, exclusividade e – a palavra-chave do 911 desde sua criação – identidade. Tem sido assim desde 1963. Pode continuar por mais algumas décadas. Quem esperar verá.





Novo Porsche 911 GT3 RS, derivado do modelo GT3 e apresentado em 2003: edição limitada para homologação em competição. Na versão de rua, recebeu decoração que remete ao 911 Carrera RS de 1973.

## A evolução do 911, ano a ano

### 1963

- O Porsche 901 é apresentado no salão do automóvel de Frankfurt.

### 1964

- Início das vendas, já com o nome definitivo 911. O motor 2,0 litros desenvolvia 130 cv, permitindo ao carro atingir 210 km/h.

### 1965

- Percebendo que havia mercado para um modelo mais barato, a Porsche lança o 912. A carroceria é a mesma do 911, mas o motor, herdado do 356, tem 4 cilindros e 1,6 litros, desenvolvendo 90 cv.

- Apresentação da versão Targa (teto acima dos passageiros e vigia traseira em lona, coluna central rígida). Essa solução, criada pela Porsche, é copiada até hoje. O termo "targa" (homenagem à Targa Florio, corrida disputada na Itália entre 1906 e 1977) passa a denominar todo carro com esse tipo de carroceria.

### 1966

- Lançamento da versão 911S, já integrando a linha 1967. Foi a primeira das muitas vezes em que o motor do 911 teve sua potência aumentada – o motor de 2,0 litros passou a ter 160 cv, permitindo chegar a 225 km/h. Em configuração de corrida, o motor tinha

210 cv e foi usado nos Porsche 904 e 906. Também foram feitas mudanças na suspensão e introduzidas as famosas rodas "Fuchs", consideradas as mais típicas dos primeiros Porsche.

### 1967

- Apresentada a versão 911T, como modelo 1968. Tinha motor de 110 cv e câmbio de 4 marchas.

- A Porsche passa a oferecer a opção do câmbio Sportomatic, uma caixa semi-automática com quatro marchas, equipada com um conversor de torque e uma embreagem elétrica acionada sempre que o motorista troca de marchas. Esse câmbio manteve-se na linha até 1980.

## 1968

- A Porsche passa a ter representação oficial no Brasil por intermédio da Dacon. Chegam ao País os 912E, criados especificamente para o mercado brasileiro para se adequar à legislação de importação da época.
- Primeiro desenvolvimento significativo na carroceria: distância entre-eixos aumentada de 2.211 para 2.268 mm e alterações na suspensão dianteira trazem um novo padrão de dirigibilidade.
- No final do ano, o 912 deixa de ser fabricado.

## 1969

- Introdução do câmbio de cinco marchas. A cilindrada do motor é aumentada para 2,2 litros (2.195 cm<sup>3</sup>). Com isso, os 911 "T", "E" e "S" passam a desenvolver, respectivamente, 125, 155 e 180 cv.

## 1970

- O Targa passa a ter vigia traseira em vidro.

## 1971

- Novo aumento de cilindrada (2.341 cm<sup>3</sup>), valendo para a linha 1972. Potência das versões 911 T, E and S aumenta para 130, 165 e 190 cv.

O Turbo da geração "993": mais que o triplo da potência do 911 de 1963.



Raio-X de um 911 da geração "996": uma jóia mecânica.

## 1972

- A denominação Carrera aparece pela primeira vez no 911 e marca a subida de cilindrada para 2,7 litros. Com 210 cv, pode chegar a 245 km/h.

## 1973

- Lançamento do Carrera RS, com motor de 2,7 litros. A Porsche homologa também a configuração Carrera RSR, específica para corridas e que consegue suas primeiras vitórias ainda nesse ano.

## 1974

- Apresentado o 930, primeiro carro esporte do mundo equipado com motor turbo de série (3,0 litros, 260 cv). Anos depois, ele seria rebatizado como 911 Turbo. A versão RSR Turbo, de corrida, desenvolve 500 cv.

## 1975

- A Porsche torna-se o primeiro fabricante do mundo a usar carroceria galvanizada em ambos os lados. Passa a oferecer garantia de 6 anos contra ferrugem.

## 1976

- Motor de 3,0 litros, agora em alumínio, substitui o de 2,7 litros na versão Carrera.
- Em sua primeira temporada, o Porsche 935 (modelo de corrida preparado de acordo com as especificações do Grupo 5) vence várias corridas e também o Campeonato Mundial de Marcas. Repetiria a conquista em 1977 e seria usado com sucesso por equipes particulares até meados dos anos 1980.

## 1977

- No dia 3 de junho, sai da linha de produção um 911S 2.7, o 250.000º Porsche produzido desde o começo das atividades da empresa, em 1948.
- Novo sistema de injeção de combustível reduz o consumo do 911 SC (3,0 litros, 180 cv) em 17% em relação ao modelo anterior.
- Apresentado o 911 Turbo modelo 1978, com motor de 3,3 litros e 300 cv de potência e freios herdados do 917 de competição.

## 1978

- Surge o 911 mais potente da história: o 935 "Moby Dick", modelo de corrida com motor turbo de 3,2 litros. Desenvolvia nada menos que 845 cv.

## 1979

- O Porsche 911 torna-se o primeiro carro esporte de alto desempenho a receber conversor catalítico, seguindo as normas norte-americanas de controle de emissões.
- Um 935 da equipe particular Kremer vence a 24 Horas de Le Mans.

## 1982

- Quase 20 anos após seu lançamento, o 911 ganha pela primeira vez uma versão conversível.

## 1983

- Apresentado no Salão do Automóvel de Frankfurt o protótipo do Porsche 959, um 911 com tração nas quatro rodas e modificado para se enquadrar ao Grupo B da FIA para competições de rally.
- Novo sistema de injeção eleva a potência do motor de 3,2 litros para 231 cv (linha 1984).



Fera para as pistas: é o 911 GT2 Evo, de 1998, preparado especialmente para corridas. Seu motor turbo chegava a 520 cv.

#### 1984

- Vitória no Rally Paris-Dakar com um 911 SC 4x4.
- Produzido o 200.000º Porsche 911.

#### 1985

- Início das vendas do 959, equipado com motor turbo e tração nas quatro rodas controlada eletronicamente.
- Introdução de barras laterais de proteção para proteger os passageiros de eventuais impactos.
- Garantia contra corrosão passa de 6 para 10 anos.

#### 1986

- O 959 vence o Rally Paris-Dakar.

#### 1987

- Apresentado no salão de Frankfurt o 911 Speedster, uma série especial comemorativa dos 25 anos do 911. Sua característica era o pára-brisa mais baixo, referência direta ao Porsche 356 - o modelo que foi substituído pelo 911.

#### 1988

- Apresentação do Carrera 4 e comemoração do 25º aniversário do 911. O motor, com 3,6 litros, chega a 250 cv.

#### 1989

- No 80º aniversário do professor Ferdinand "Ferry" Porsche, a compa-

nhia apresenta o novo Carrera, batizado internamente como "964". Surge o câmbio Tiptronic.

#### 1992

- Após breve interrupção, o 911 Turbo volta a ser fabricado, agora com 320 cv de potência, integrando a linha 1993.

#### 1993

- Apresentação de uma nova geração, denominada internamente como "993". Além de ter novas carroceria e suspensões, o motor refrigerado a ar conta com tuchos hidráulicos e passa a desenvolver 272 cv.
- Disputada a primeira edição da



- Outro modelo volta à linha de produção: o Targa, agora com teto de vidro.

#### 1996

- O 911 GT1, feito especialmente para corridas, dependia da existência de uma versão de rua para ser homologado. A Porsche constrói uma pequena série de GT1 com motor turbo de 3,2 litros (544 cv), que chegava a 310 km/h.

#### 1997

- A Porsche passa a ser representada no Brasil pela Stuttgart Sportcar.
- O Porsche 911 passa pela reformulação mais marcante de sua história. Com o nome-código "996", ganha motor refrigerado a água. A carroceria, reestilizada, passa a ter dimensões internas e externas maiores do que antes.

#### 1998

- Comemoração do 50º aniversário da Porsche.
- Dois Porsche 911 GT1 terminam nos dois primeiros lugares na 24 Horas de Le Mans.
- Volta do 911 Cabriolet.

#### 1999

- O novo 911 GT3 consegue uma marca histórica: o bicampeão mundial de rally, Walter Rohrl, consegue percorrer os 22,8 km do traçado original do circuito de Nurburgring, na Alemanha, em 7min56s33. É a primeira vez que um carro esporte original rompe a barreira dos 8 minutos nesse circuito, considerado o mais difícil do mundo.

#### 2000

- Apresentado o 911 Turbo. Seus 420 cv, sua aceleração de 0 a 100 km/h em 4s2 e a tração integral fazem dele o esportivo de produção mais veloz e estável do mercado.

#### 2001

- Mudança no desenho dos faróis dianteiros.
- Volta a versão GT2 (como modelo 2002), com motor baseado no do 911 GT1 de 1998. Motor biturbo de 3,6 litros passa a ter 462 cv, sendo capaz de levar o carro a 315 km/h.

#### 2002

- Motor do 911 Carrera passa de 3,4 para 3,6 litros, ficando com 320 cv de potência.
- Após quatro anos, a Porsche volta a oferecer a versão Targa com teto de vidro.
- Lançado o Carrera 4S, combinando motor aspirado e carroceria do Turbo.

#### 2003

- GT3 volta a ser fabricado após um ano. Passa a desenvolver 381 cv (antes, 360 cv), vai de 0 a 100 km/h em 4s5 e chega a 306 km/h. É mais potente 911 com motor aspirado.
- Lançamento de três novas versões: 911 Carrera 4S Cabriolet, 911 Turbo Cabriolet e 911 GT3 RS – este, uma série especial de 200 unidades, feita para homologar o modelo em corridas.
- Porsche coloca à venda um número limitado (1.963 carros) da edição comemorativa "911 40º Aniversário".

Porsche-Pirelli Supercup, campeonato monomarca aberto exclusivamente ao 911, com corridas disputadas nas mesmas datas e locais dos GPs de Fórmula 1 disputados na Europa.

#### 1994

- Stuttgart Sportcar abre sua primeira concessionária e passa a vender carros Porsche no Brasil.

#### 1995

- O Turbo volta à cena, agora com duas turbinas. A cilindrada permanece (3,6 litros), mas a potência sobe para 408 cv.
- Surge o 911 GT2, uma versão mais leve e potente do Turbo.

Edição comemorativa: em 2003, a Porsche lança o "911 40º Aniversário".



# Magia infinita

Como manter atual um modelo desenhado há 40 anos.

Texto: Anísio Campos

Fotos: Porschepress



As linhas modernas do 911 substituindo o veterano 356.

Criar um automóvel com desenho que mantenha a preferência do público durante mais de 40 anos é uma façanha. A Porsche conseguiu isso com o 911, graças a uma combinação extremamente feliz de estilo e qualidades mecânicas. Estilo, no caso, criado a partir da necessidade de ter formas limpas e aerodinâmicas. Sem bordas, cantos nem enfeites desnecessários.

O desenho do Porsche 911 fez (e faz) sucesso justamente por sua simplicidade e pureza. Ferdinand Porsche criava a estrutura, o motor, as suspen-

sões e tudo o mais que faz um carro andar. Depois, precisava "vesti-lo" e desejava que isso fosse feito da maneira mais simples possível. Foi com essa filosofia que ele, mesmo não sendo estilista, criou vários esportivos que se tornaram clássicos.

Ferdinand Porsche tinha grande experiência com formas aerodinâmicas numa época em que elas eram muito pouco estudadas, ao menos em comparação com o que se veria nas décadas seguintes. Nos anos 1930, ele criou para marcas como Auto Union e

Mercedes-Benz carros construídos especificamente para superar recordes de velocidade. Por suas formas, esses carros eram chamados de "stream lined" (numa tradução livre, algo como "desenhado com linhas fluidas").

Professor Ferdinand aplicou essa escola nos primeiros modelos Porsche e já nos anos 1940 construiu seus carros com cantos arredondados, uma forma pouco comum na época. Quando criou o 356, o nome "Porsche" já era grife, devido aos trabalhos desenvolvidos antes da Segunda Guerra. Por

## A visão do criador



Ferdinand Alexander Porsche, também conhecido como "Butzi" ou "F. A.", é o filho mais velho de Ferry Porsche e neto do professor Ferdinand Porsche. Nascido em 11 de dezembro de 1935, tinha 26 anos quando recebeu uma incumbência especial: desenhar a carroceria do modelo que substituiria o Porsche 356.

Butzi Porsche era um dos chefes do departamento de estilo da fábrica. Mesmo assim, lembra até hoje a emoção que sentiu: "Todo desenhista daria o coração para criar um novo Porsche. Eu e meus seis colegas do departamento ficamos muito felizes, mas logo percebemos a responsabilidade que tínhamos nas mãos".

Butzi e seus estilistas tinham instruções simples sobre o novo carro. Ele deveria ter as mesmas dimensões externas do 356, distância entre-eixos pelo menos 20 centímetros maior, traseira longa e fluida. "Butzi" Porsche projetou o protótipo 754 T7, já com elementos facilmente reconhecíveis no Porsche 911. Ferry Porsche aprovou, mas não ficou satisfeito com a traseira. "Ele achava que não era como um Porsche deveria ser", conta Butzi. "Minha sugestão era ter uma pequena dobra no teto e só colocar a janela traseira depois dela", lembra Butzi. A distância entre-eixos foi então ligeiramente encurtada e chegou-se ao estilo apresentado em 1963. "O teto menor deixou a carroceria mais harmoniosa", reconhece o desenhista.

Depois do 911, Butzi Porsche desenhou também o 904 (ver Clubnews número 10), concebido especialmente para competições e até hoje considerado um dos carros de corrida mais bonitos de todos os tempos. Em 1972, Butzi abriu um estúdio próprio e passou a atuar como estilista independente. Presidiu entre 1990 e 1993 o Conselho de Supervisão da Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, ao qual permanece ligado até hoje.

isso e pelo fato de o carro ter um desenho demasiado simples em uma época em que se valorizavam formas rebuscadas, acredito que o sucesso do 356 se deveu muito mais pelo desempenho e pela assinatura do criador do que propriamente pelo estilo.

Boa parte desta análise de estilo vale também para o Porsche 911. Com uma diferença: este último tornou-se "eterno" por potencializar todas qualidades já presentes no antecessor. Mesmo assim, é muito difícil encontrar somente uma razão para o sucesso do 911.

O que se pode dizer com segurança é que o 911 tem história, personalidade e qualidade. Isso agrada a grupos seletos como o formado pelos compradores de Porsche, que desejam exclusividade e elegância.

As atualizações estilísticas feitas ao longo dos anos foram muito eficientes. Houve um momento em que decidiram manter o 911 pelo máximo de tempo. Só que, para isso, era preciso mexer o mínimo possível no carro! Certamente um desafio, pois os meios e o objetivo eram e continuam sendo, afinal de contas,

antagônicos. Cada mudança de estilo teria que ser muito sutil, e a Porsche vem fazendo isso com maestria.

O 911 tem muito tempo pela frente. Além de ter estilo, é um Porsche. Para muitas pessoas, isso basta. ♥

---

\* Anísio Campos é um dos mais renomados estilistas brasileiros e tem profunda ligação com a trajetória da marca Porsche no Brasil. Foi piloto de competição da equipe Dacon e sócio da equipe Z, que correu com um Porsche 908/2. Criou para a Dacon carros especiais como o Nick e o 828 – este, inspirado no Porsche 928.

# Mais de 12.000 vitórias

Este é o número estimado de vitórias do Porsche 911 conquistadas desde os anos 1960 em corridas de todos os tipos. Nenhum outro carro conseguiu tanto.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



O Porsche 911 tem um papel fundamental na história da marca em competições. Tão logo o carro foi lançado, a fábrica decidiu inscrevê-lo no maior número possível de competições, a fim de firmar sua imagem esportiva. O que a Porsche não tinha como supor é quanto o então novo modelo seria vitorioso – e muito menos que, quatro décadas depois, o 911 continuasse sendo um dos modelos

mais competitivos em corridas de carros esporte, longas e curtas.

Segundo cálculos da própria Porsche, mais da metade das 23.000 vitórias da marca desde sua criação, em 1948, foi obtida pelo 911 ou por derivados como os 934, 935 e 959. Essas vitórias aconteceram em todos os continentes, em ralis e corridas de pista de todos os tipos (longas, curtas, monomarca e multimarca), em

campeonatos mundiais, continentais e nacionais. Muitas dessas vitórias foram obtidas sobre carros bem mais potentes, contribuindo ainda mais para a imagem de qualidade e competitividade do Porsche 911.

A primeira vitória aconteceu em 1965. Dois funcionários da Porsche, Herbert Linge e Peter Falk, eram considerados “outsiders” quando inscreveram um 911 no Rally de Monte Carlo.

À esquerda, Herbert Linge/Peter Falk no Rally de Monte Carlo de 1965: o 911 terminou sua primeira competição em 5º lugar na classificação geral e 1º em sua classe.

Abaixo, um 935 Turbo de 1977, ano em que a Porsche ganhou o Mundial de Marcas.



No entanto, voltaram para casa com o troféu da vitória na classe, após terminarem em 5º lugar na classificação geral. Entre 1968 e 1970, as duplas Vic Elford/David Stone e Bjorn Waldegaard/Lars Helmer venceram o rally pilotando um 911. Em 1970, o motor desenvolvia 230 cv.

No asfalto, a primeira vitória importante de um 911 aconteceu na 24 Horas de Daytona de 1973. Pilotado pe-

los lendários Peter Gregg (também chamado de "Peter Perfeito", uma alusão ao personagem do desenho animado "Corrida Maluca") e Hurley Haywood, o carro da equipe Brumos Porsche derrotou protótipos especiais de competição como o Mirage e a Matra. Meses mais tarde, o 911 de Herbert Müller/Gijs van Lennep venceria a Targa Florio, Itália, derrotando as marcas "da casa" (Ferrari, Lancia e Alfa Romeo).

No final de 1974, o lançamento do Porsche 911 Turbo (Inicialmente chamado de "930") abriu caminho para a criação das versões 934 e 935, obedecendo às novas regras baixadas pela FIA para o Campeonato Mundial de Marcas. Por elas, cada fabricante poderia homologar versões específicas para competição, inclusive com motores muito mais potentes, desde que a carroceria fosse idêntica às dos mo-

## No Brasil, 6 vitórias na Mil Milhas

Em 1967, a equipe portuguesa Argus trouxe ao Brasil um Porsche 911S para disputar a Mil Milhas Brasileiras, em Interlagos. Com um carro totalmente standard, os portugueses Nogueira Pinto/D'Andrade Villar terminaram a corrida em 3º lugar na primeira aparição de um 911 em nossas pis-



O Porsche 911 GT3-RS de Schuch/Boesel/Trindade, vencedor da Mil Milhas em 2002.

delos de série. Esses carros eram chamados de "silhouette" (silhueta, por ser o único ponto em comum com os modelos originais). Enquadrados nos grupos 4 e 5, os 934 e 935 dominaram o Campeonato Mundial de Marcas entre 1976 e 1979. Um deles, pilotado por Klaus Ludwig/Don Whittington/Bill Whittington, venceu a 24 Horas de Le Mans de 1979.

A versão mais radical desses carros, chamada de "Moby Dick", correu em 1978. Era um 935 mais baixo, largo e comprido que os outros. Pela primeira vez na história do 911, o motor recebeu refrigeração líquida nas cabe-

ças dos cilindros e quatro válvulas por cilindro. Com pressão máxima do turbo, o motor de 6 cilindros e 3,2 litros atingia até 845 cv de potência. Ainda em 1978, um 911 Carrera da equipe particular francesa Almeras Frères venceu o Rally de Monte Carlo, derrotando as poderosas equipes de fábrica da Fiat, Ford, Renault, Mercedes e Peugeot. O carro vitorioso foi tripulado pelos franceses Jean-Pierre Nicolas/Vincent Laverne.

No começo dos anos 1980, o Mundial de Marcas transformou-se em Mundial de Protótipos, afastando os "silhouette" e GTs. Enquanto desen-

volviam os 956 e 962 para estas corridas, a Porsche reservou ao 911 a tarefa de vencer o difícil Rally Paris-Dakar. Pilotado por René Metge/Dominique Lemoine, o 911 venceu o Paris-Dakar em 1984. No ano seguinte, a Porsche apresentou-se nessa corrida com o revolucionário 959, diretamente derivado do 911. Ainda pouco desenvolvido, o carro terminou em 2º lugar em 1985. Venceu o Paris-Dakar em 1986, também com a dupla Metge/Lemoine. Nesse mesmo ano, Metge e Claude Ballot-Lena disputaram a 24 Horas de Le Mans com um modelo 961, um 959 preparado pela Porsche AG especialmente para essa corrida. Era o único GT inscrito e terminou em 7º lugar, à frente de muitos protótipos.

Em 1993, a Porsche decidiu passar a promover o 911 por meio da Supercup (campeonato disputado como preliminar dos GPs de F1 disputados na Europa e nos Estados Unidos). O sucesso desta categoria monomarca motivou a criação de campeonatos nacionais (principalmente na Europa) e continentais, como o da Ásia.

A Porsche só voltou a desenvolver versões de 911 específicas para competição em meados dos anos 1990. O auge foi a chegada do 911 GT1. Lançado em 1998, foi o primeiro Porsche feito em chassi de fibra de carbono. Com ele, a marca conseguiu, no ano de seu 50º aniversário, uma histórica dobradinha na 24 Horas de Le Mans, com Allan McNish/Laurent Aiello/Stéphane Ortelli à frente de Uwe

Stommelen e Schurti em Watkins Glen (Estados Unidos) com o 935, em 1977.



tas. Mas, ao contrário do que aconteceu em escala mundial, demoraria muitos anos para o 911 tornar-se participante assíduo de nossas corridas. Razão principal: o fechamento do mercado brasileiro e das próprias corridas nacionais aos carros importados.

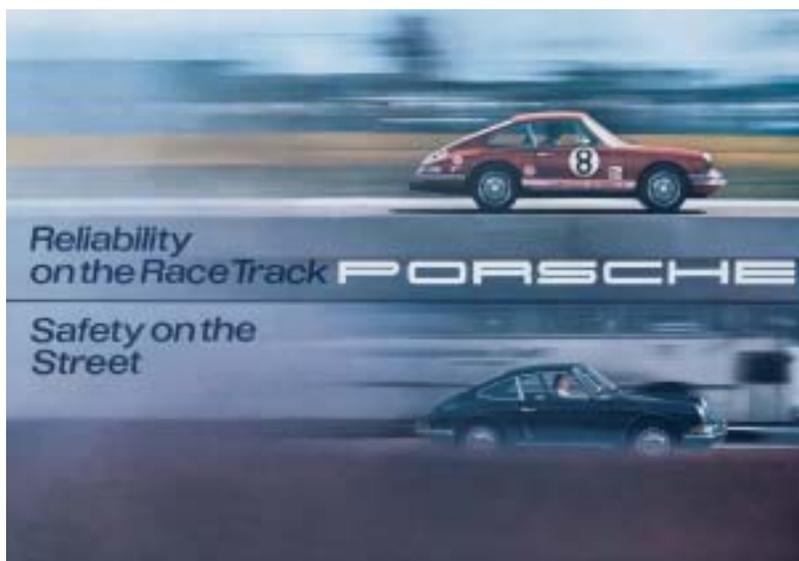
Em 1993, o austríaco Franz Konrad trouxe dois Porsche 911 Carrera RS de sua equipe para a Mil Milhas. Um deles, pilotado pelo brasileiro Claus Heitkotter, liderava quando saiu da pista por causa de uma chuva repenti-

na. Deixou a vitória para o outro carro, pilotado por Antônio Hermann, Franz Prangemeier e o próprio Konrad.

Nos anos seguintes, os 911 venceram as edições de 1994 (Christian e Wilsinho Fittipaldi), 1995 (Wilsinho Fittipaldi/Antônio Hermann), 1996 (André Lara Resende/Roberto Aranha/Roberto Keller/Walter Salles Júnior – ele mesmo, o cineasta), 2001 (Regis Schuch/Flávio Trindade/Max Wilson/André Lara Resende), 2002 (Regis Schuch/Raul Boesel/Flávio Trindade)

e 2003 (Ingo Hoffmann/Xandy Negrão/Ricardo Etchenique).

Além da Mil Milhas, os Porsche 911 conquistaram vitórias em outra corrida importante, a 500 Quilômetros de Interlagos. A edição de 1997 terminou com dobradinha da Porsche: Antônio Hermann/André Lara Resende venceram com um GT2, deixando Dener Pires/Roberto Keller em 2º com um 911 turbo. Em 2002, Paulo Bonifácio/Max Wilson sagraram-se vencedores com um 911 GT3.



Este pôster de 1969 mostra a constante vinculação da imagem do 911, sua durabilidade e segurança com as conquistas nas corridas.

Alzen/Bob Wollek/Jörg Müller. Em seguida, retirou-se oficialmente das competições, continuando apenas com as Porsche Cup e com a assistência básica às equipes de competição de todo o mundo que utilizam Porsche nas mais variadas competições.

Mesmo sem apoio oficial da fábrica, os Porsche, principalmente os 911 GT3 RS, continuaram competitivos e conquistando diversas vitórias em sua categoria nas corridas mais importantes, como as 24 Horas de Le Mans e de Daytona. Em 2003, dois 911 GT3 RS preparados por equipes particulares conseguiram vitórias históricas na classificação geral nas 24 Horas de Daytona, em fevereiro, e de Spa-Francorchamps, em agosto. O 911 ainda tem muitas glórias pela frente. ■

Pode não parecer, mas este é um 911. Em 1978, a Porsche construiu o 935 “Moby Dick”, cujo motor chegava a 845 cv.

