



“Carrera” vitoriosa

Um dos modelos mais significativos da história da Porsche completou 30 anos. Trata-se do Carrera, nome agregado ao 911 depois do sucesso do 911 Carrera RS.

Texto: Geraldo Meirelles

Fotos: Porschepress



O ano de 1973 foi bastante agitado para a indústria automobilística mundial. Nos Estados Unidos e em vários países europeus, muitas inovações se fizeram necessárias para adequar os automóveis a várias especificações que entrariam em vigor a partir de 1974, como o controle de emissão de gases e a adoção de itens de segurança. Como se tudo isso não bastasse, no final de 1973 eclodiu a crise do petróleo, que da noite para o dia colocou a economia de combustível na lista dos itens mais importantes de um automóvel.

Todos esses acontecimentos tiveram conseqüências sobre a evolução dos automóveis. Nos Estados Unidos, o maior mercado da Porsche, o impacto foi ainda mais drástico. Os típicos carrões norte-americanos, com motores de até 7.000

cm³ e carrocerias imensas, foram “encolhendo” e desapareceram em poucos anos. E os carros esporte também tiveram que se adequar à nova realidade mundial.

Provavelmente, a intenção da Porsche nessa época teria sido dar seqüência ao desenvolvimento de motores de alto desempenho, dado o enorme sucesso do 911 Carrera RS lançado no final de 1972. O novo Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento, em Weissach, próximo a Stuttgart, acabara de ser instalado.

Naquelas circunstâncias, a história acabou tomando rumos diferentes. Mas a partir de agosto de 1973, quando iniciou-se o programa G para os modelos 1974, certas inova-



Faixas laterais, asa traseira e spoilers davam ao Carrera 1974 um estilo agressivo. Em plena crise do petróleo, a Porsche mostrou sua capacidade de fazer carros esporte econômicos e seguros, sem abrir mão do desempenho.



Um Carrera com carroceria Targa e pára-choques retráteis, exigidos pela legislação norte-americana.

ções foram mantidas como previamente planejadas: pára-choques retráteis com novo desenho; injeção mecânica e sistemas eletrônicos mais eficientes; maior aplicação de metais mais leves, como magnésio, alumínio e outras ligas especialíssimas. E, nos Carrera, pneus com dimensões condizentes e apropriadas à performance dos motores tipo 83, com 210 cv/DIN a 6.300 rpm. Esse motor é exatamente o mesmo do Carrera RS de 1973. Mas os carros montados para o mercado norte-americano tinham motores tipo 93, com 175 cv/DIN.

Na apresentação dos Porsche 911 1974, destacavam-se várias mudanças em relação aos modelos anteriores. A mais marcante estava nos pára-choques dianteiros e traseiros, então proeminentes por serem retráteis; os pontos de colocação da haste do macaco, deslocados mais para a frente; retrovisores maiores; o painel traseiro, entre as lanternas, com a inscrição “Porsche”; o volante de direção, de menor diâmetro no Carrera; e, nesta versão, o “spoiler” dianteiro protegido por uma faixa de neoprene e a asa traseira, com acabamento em borracha em seu rebordo. Esses acessórios deram ao carro um aspecto mais agressivo.

Inúmeras outras inovações foram introduzidas nos 911 modelo 1974, mas não eram tão visíveis à primeira observação. No habitáculo, novo desenho dos bancos, instrumentos com borda circular em preto fosco, relógio de horas a quartzo e reagrupamento das luzes de emergência. Além disso, o tanque de combustível passava a ter 80 litros de capacidade

e foi adotado pneu estepe inflável. Na mecânica, além do uso de metais leves na composição dos cilindros, havia um novo sistema de exaustão (fabricado com alumínio e aço) projetado para maior potência, e que resultou em um ruído levemente mais intenso; aumento de capacidade do recipiente de óleo do motor para 13 litros; uma única bateria de 66 amperes (substituindo as duas anteriores) e a capacidade do alternador alterada para 55 amperes/770 watts; barras estabilizadoras dimensionadas em 18 mm na traseira e 20 mm na dianteira; braços da suspensão traseira fundidos em duralumínio; amortecedores Bilstein a gás. Foram mantidas as clássicas rodas Fuchs, mas com medidas visando a montagem de pneus 185/70/15 à frente e 215/60/15 na traseira.

Entre 1974 e 1975, o Carrera participou de competições nas categorias GT e Protótipos por meio da equipe Martini Racing Porsche. A fábrica, interessada no desenvolvimento de componentes de alta performance a partir do carro original, deu total apoio. Os resultados mais expressivos foram os primeiros lugares nos Campeonatos Europeu de Subida de Montanha e do Grupo GT.

Atualmente existem poucos 911 Carrera 1974 conservados em perfeito estado e totalmente originais. O slogan criado para ele (“dirigir na sua mais pura forma”) pode ser considerado mais que um mote publicitário: tal frase resume perfeitamente o prazer de conduzir um Porsche. Por tudo isso, o 30º aniversário do Porsche 911 Carrera é um marco na história da Porsche. ■