



Exemplar único

O Porsche 356A Carrera já é um carro especial. Este é ainda mais do que os outros.

Texto: Kiko Barros

Fotos: Pedro Bicudo

Todos os amantes da marca Porsche se sentem privilegiados quando têm a oportunidade de ter contato com um 356. Conversar com quem os possui ou com quem se dedicou a restaurar um deles é um prazer. Não apenas pela “viagem” aos anos 50, mas também pelo carinho que a máquina recebe ou recebeu de seus donos, que sempre têm uma recordação ou uma história agradável para contar.

O privilégio é ainda maior quando se tem contato com um dos raros e historicamente importantes 356 Carrera, ou seja, os Porsche 356 equipados com motores de quatro comandos. No entanto, fica difícil descrever o que significou o contato com o exemplar mostrado nesta edição: o único 356 Carrera Cabriolet GT produzido pela Porsche.

Os 356 Carrera são muito especiais. Eram os modelos topo de linha, muito mais caros e produzidos em pequena quantidade. O motivo desta exclusividade reside no fato de utilizarem o motor tipo 547 (e variações deste), desenvolvido para competições (*leia mais sobre ele nesta edição*). Os 356 Carrera, com seus pequenos motores de 1.500 cm³, tinham performance equivalente, ou superior, à de modelos Ferrari e Jaguar com o dobro da cilindrada.

Naquele tempo, o comprador de 356 tinha basicamente as seguintes opções: quem queria um carro confortável comprava os Coupé ou Cabriolet; quem estava interessado em mais desempenho e não ligava muito para conforto optava pelo Speedster; e quem estava interessado em competir adquiria um Speedster GT ou um Coupé GT. Os carros na especificação GT eram desprovidos de isolamento termo-acústico e aquecimento, seu interior era bem espartano, várias peças da

carroceria eram feitas em alumínio e traziam itens de mecânica destinados a competir e a vencer. Os preocupados com competição não davam valor aos Cabriolet, uma vez que estes eram mais caros e sem a rigidez estrutural dos Coupé.

O 356 Carrera Cabriolet era um carro especial, o mais caro e luxuoso da linha. Todos foram entregues na forma GS. Interessante lembrar que o Cabriolet Carrera GS custava quase US\$ 5.000 – o mesmo montante que Ferdinand Porsche capitalizou quando estabeleceu sua empresa em 1951.

O exemplar desta reportagem já tem seu valor histórico pelo simples fato de ser um Carrera Cabriolet – a Porsche produziu menos de 140 Carrera Cabriolet entre 1955 e 1964. E ele foi comprado na Alemanha como tal. O grupo que comprou este carro pretendia restaurá-lo, uma vez que ele apresentava problemas no complicado motor, trazia uma cor parecida, mas não original, e mostrava uma série de detalhes que não condiziam com um Carrera Cabriolet GS. Era de estranhar os freios superdimensionados, os bancos tipo concha e outros pequenos detalhes. Quem vendeu o carro não mostrou nenhum certificado de originalidade ou qualquer documento da fábrica a respeito do carro. Trazido ao Brasil, o carro foi entregue a Dener e Douglas Pires para que se iniciasse um meticuloso trabalho de restauração. Enquanto isso, os proprietários foram atrás da história do carro.

Neste momento, as surpresas começaram. Em função das leis de confidencialidade da Alemanha, as fichas kardex (um documento que nasce na fábrica e vai para a concessionária, onde acompanha o carro por todas as revisões) raramente







No interior, o nível de cuidado com a restauração pode ser percebido nos mínimos detalhes. Os bancos são segue o estilo “concha”, próprios para competição. No conta-giros, uma curiosidade: a rotação da faixa vermelha não precisa ser evitada, mas deve ser usada apenas por breves momentos.

são disponíveis para consulta pública. Por sorte, a ficha deste carro estava disponível com um entusiasta europeu dos 356. Além desta ficha, foi solicitado um Certificado de Autenticidade que confirmaram os dados do kardex.

A ficha kardex revelou fatos interessantes. Constavam itens exclusivos dos GT: freios de competição (tambores ventilados em alumínio com 60 mm de largura, normalmente disponíveis nos 550 Spyder, no lugar dos de 40 mm normais); rodas de competição com aro em alumínio rebitadas no miolo de aço (com metade do peso das rodas totalmente de aço); assentos de competição; pára-choques do GT (sem garras de proteção, mais leves e com friso liso em alumínio no lugar de alumínio e borracha); capô dianteiro em alumínio e espelho aerodinâmico do Spyder; e outros acessórios de fábrica, como o hardtop, malas de viagem etc.

O carro foi entregue com o motor de quatro comandos, tipo 692/2, com 1.600 cm³ e virabrequim com mancais, bomba de óleo reforçada e dois radiadores de óleo dianteiros. Este motor substituiu o 547 de virabrequim roletado, que era mais adequado para as pistas, onde o motor trabalhava quase que exclusivamente em altas rotações. Dizem

que a 4.000 rpm este motor ainda está como que em marcha lenta: ele pode girar tranqüilamente até 8.000 rpm.

O 356A teve séries T1 e T2. O T1 foi o primeiro depois do Pré A e durou de 1955 até 1957. Em 1958 veio o T2, que foi fabricado até 1959. Depois veio o BT5, até 1962, quando finalmente veio o BT6; e depois o C, que só foi feito como T6. O carro em questão é um 356A T2 Carrera GS Cabriolet 1959, carroceria Reutter, chassi número 151925, na cor Marfim (5704A) com interior em couro sintético vermelho.

Foi entregue em 30 de abril de 1959 ao senhor Heinz-Gerd Jaeger, da cidade de Bochum. Jaeger, que encomendou o carro, correu com algum sucesso na Fórmula 2, pilotando um BMW Veritas. Em 20 de novembro de 1962, com 33.415 km rodados, o motor foi substituído por um 1.600 Super de um único comando. E logo após, com 33.855 km, a caixa de câmbio foi substituída. O trabalho foi realizado na própria fábrica.

Embora não haja confirmação, supõe-se que o motor original tenha quebrado. Nesses casos, a fábrica resolvia o





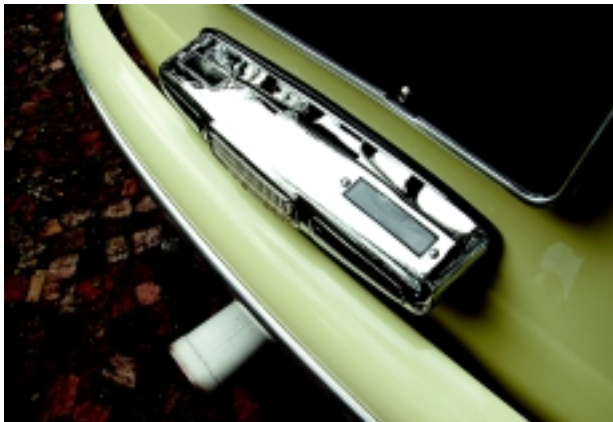
No porta-malas, o tanque especial de competição ocupa boa parte do espaço reservado às bagagens. Manuais e catálogos de época são atrações à parte e comprovam a origem e autenticidade do carro. O jogo de ferramentas foi montado aos poucos, somente com peças originais e de época.

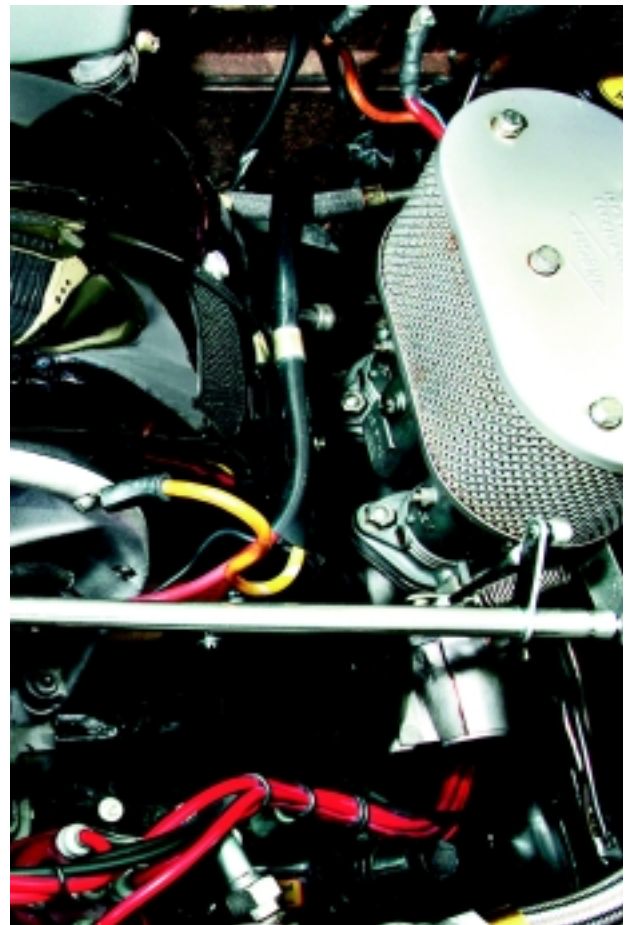
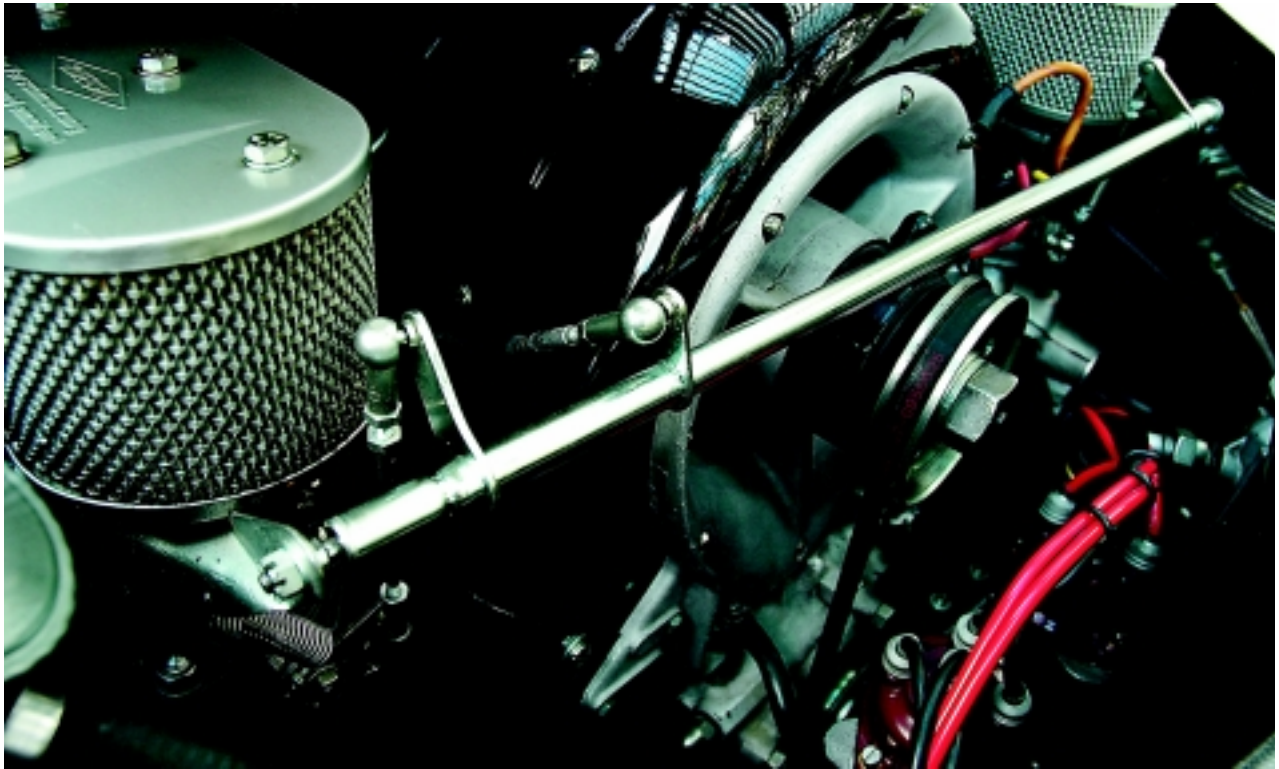
problema colocando, sem custo, um motor de 90 cv com um câmbio mais curto – uma solução bem mais em conta do que o conserto do motor de quatro comandos. Com essa configuração, a potência diminuía em 15 cv. O carro acelerava muito bem, porém a velocidade máxima ficava bem abaixo da atingida pelo quatro comandos. Muito provavelmente, o sr. Jaeger desistiu de competir com o Cabriolet e instalou um conjunto mais “manso”.

Em abril de 1974, o 356 Carrera Cabriolet GT foi comprado por Leonard Harris, em Studio City, Califórnia. Percebendo logo que se tratava de um Carrera, tratou de instalar um motor de quatro comandos que possuía em sua coleção.

Na impossibilidade de conseguir um motor na especificação original, por ironia, acabou instalando um motor ainda mais raro, um 719/3 de 1.600 cm³. Esta peça de relojoaria equipava originalmente um RS 60, modelo que teve apenas 14 unidades produzidas.

Este motor se encontra totalmente restaurado em sua especificação original. A cilindrada é de 1.600 cm³ (87,5 mm de diâmetro por 66 mm de curso) na configuração de pista com escapamento Sebring (como o que está no carro), carburador Weber e avanço do distribuidor próximo de 28 antes do ponto máximo superior (“top dead center”). O motor rendia 170 cv – isto é, mais de 100 cv por litro... Na atual configuração,





O motor emite um ruído forte, típico de carro de corrida e bastante agradável, que “convita” a acelerar mais forte. São 140 cv em um motor de 1.600 cm³ – um número espetacular para um carro do final da década de 1950.



um pouco mais mansa, ele está rendendo 140 cv. O suficiente para levar o pequeno 356 a mais de 210 km/h com as relações de marcha instaladas (apropriadas para o circuito de Le Mans). O carro permaneceu na Califórnia até dezembro de 1997, sendo então enviado a Londres e logo depois à Alemanha, onde passou um bom tempo esquecido nos fundos de um revendedor especializado em 356.

Enquanto todo este sensacional pedigree estava sendo descoberto na Alemanha, no Brasil foi feito o trabalho de restauração, que se prolongou por cerca de dois anos. O trabalho foi executado no padrão que um carro deste quilate exige. Não foram poupados esforços para que o carro tivesse tanto aparência impecavelmente original como uma performance e confiabilidade tão boa ou até melhor do que apresentava em 1959 em função do motor mais apimentado.

Tivemos o prazer e o privilégio de dar umas voltas neste carro em um dia frio e ensolarado. Para quem conhece os

356, basta dizer que este é um 356 muito melhorado. Por conta da suspensão traseira com barra compensadora, o carro traz uma sensação superior de estabilidade, principalmente em curvas mais fechadas. Os freios de competição a tambor de alumínio, ventilados e superdimensionados, fazem o carro parar como qualquer carro moderno faz. A suavidade da direção e precisão do sistema de câmbio é tipicamente Porsche. A aceleração e a velocidade fazem inveja a muitos carros modernos globalizados. Mas o que faz a enorme diferença é o motor.

O som deste motor é digno de uma orquestra. O ruído do escapamento faz o papel dos instrumentos de metal de timbre mais grave. Os carburadores de corpo duplo soam como os instrumentos de sopro. E os quatro comandos de válvulas e seus oito eixos de acionamento tomam o lugar dos violinos. Cabe ao piloto escolher entre Bach ou Wagner. A história deste motor é o tema da reportagem das páginas seguintes. ■