



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Comunicado de imprensa

O design

O design

Um factor importante do mito do 911 é, sem dúvida, o seu design intemporal. Um Porsche 911 é imediatamente reconhecível, mesmo sem o escudo da marca ou a inscrição Porsche, seja de que ângulo for. Na fase inicial de desenvolvimento, havia na Porsche, no entanto, grandes incertezas sobre o design daquele que seria o sucessor do 356. Só depois de vários estudos internos e externos, Ferdinand Alexander, o filho de Ferry Porsche, entregou o seu esboço epocal. F.A. Porsche, como era tratado pelos colegas de trabalho, entrou para o gabinete de construção da então Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG em 1958. Cedo deu provas do seu enorme talento criativo quando em 1959 criou com plasticina um modelo vanguardista de um sucessor para a série 356. Com base nos seus esboços, nasceu em 1960 o protótipo 754 “T7”, uma amostra promissora de um quatro lugares, cuja secção traseira não satisfazia, contudo, os requisitos de Ferry Porsche. Em detrimento do “T7” de quatro lugares, a decisão recaiu sobre o desenvolvimento de um Coupé de 2+2 lugares designado de “T8”, que a partir de 1962 foi desenvolvido sob o nome de projecto “Modelo 901”.

Foi com este modelo que F.A. Porsche, na altura com 27 anos, teve um enorme êxito. A forma tão emocional quanto funcional estabelecia, no início da década de 60, pela primeira vez uma ponte entre o design automóvel e o design de produto, que na época ainda eram conceitos totalmente desassociados um do outro. Foi neste arquétipo do 911 que F.A. Porsche destilou o ADN de design da Porsche, até obter um concentrado magistral. Criou um design de marca inconfundível que até à data promove a identidade e o sucesso de todas as séries da Porsche. A forma arquetípica parece uma escultura orgânica, identificável de imediato como 911, mesmo sem o logótipo da Porsche e a partir de qualquer de ângulo. Em nenhuma das já sete gerações do 911 os designers da Porsche se deixaram seduzir por tendências da moda. Ao invés, o design continuou a evoluir cuidadosamente, mantendo sempre a sua identidade própria. Foi sempre uma evidência que a forma seguiria a função. Efeitos estilísticos baratos foram sempre alheios ao Porsche 911. Durante cinco décadas manteve essa característica. O seu design foi sempre moderno, sem nunca estar na moda – tal como é de esperar de um verdadeiro clássico. Até à data segue a crença do seu criador F.A. Porsche, cuja máxima era: “O bom design tem de ser honesto.”

O design do 911 é também sempre um reflexo do trabalho do respectivo designer-chefe. Após F.A. Porsche ter fundado em 1972 a sua própria empresa “Porsche Design Studio”, Anatole Carl Lapine tornou-se o designer principal do construtor de veículos desportivos, função que desempenhou até 1989. Foi sucedido por Harm Lagaay. Em 2004, Michael Mauer assumiu o lugar e criou a sua obra-prima recente com a actual série 991 em 50 anos da história do 911.

A evolução do design do 911

Desde o esboço epocal do 911 da autoria de F.A. Porsche que todos os designers da história da marca enfrentam o enorme desafio de manter o que o 911 tem de iconográfico e de lhe adicionar, numa linguagem de design actual, um toque do futuro. Isto foi conseguido em todas as gerações do modelo – o 911 é até à data um automóvel desportivo totalmente inconfundível. O primeiro 911 deu a conhecer a forma básica, que se mantém até hoje. Por exemplo, as linhas laterais, o design da traseira fluida, a forma dos vidros laterais, os guarda-lamas dianteiros salientes e o capot plano entre eles – são algumas das principais características do seu design.

Depois do arquétipo, o modelo G marcou o próximo grande passo em 1973. Os pára-choques saltavam logo à vista: pintados na cor da carroçaria, com perfil de borracha a toda a volta, piscas integrados e ainda foles de plástico nas laterais. Estes últimos deviam-se às novas leis no mercado norte-americano, que previam que a velocidades de embate inferiores a 5 km/h não poderiam ocorrer custos de reparação. A Porsche passou então a construir os pára-choques em metal leve e resistente, que nos veículos destinados aos EUA eram fixados ao quadro através de tubos de embate substituíveis e uma construção de molas oculta. Os espelhos exteriores do Carrera eram igualmente pintados na cor da carroçaria, bem como os aros dos faróis, que até aí eram cromados. Entre as duas ópticas traseiras encontrava-se uma faixa vermelha-escura com a inscrição Porsche a preto. No âmbito do modelo G, o 911 Turbo levou o design mais além. Bem marcante é o spoiler traseiro de grandes dimensões com bordo flexível em poliuretano. Juntamente com o alargamento dos guarda-lamas, os retrovisores exteriores e os aros dos faróis pintados na cor da carroçaria, o spoiler traseiro conferia ao Turbo um visual absolutamente exclusivo.

Este look Turbo estaria mais tarde também disponível para outros modelos 911, em algumas séries paralelamente também sem o grande spoiler traseiro. A título opcional, era possível encomendar o Turbo, a partir de 1982, na versão “flat nose”, tal como a Porsche já utilizara no desporto automóvel: Os faróis retrácteis possibilitavam um capot plano. Em 1982, foi também apresentado o vanguardista 911 SC Cabriolet. A capota inovadora recorria à técnica de travessões e foi concebida em 50% de perfis de chapa de aço estampados. Assim, ficava garantida a estabilidade dimensional a velocidades elevadas, bem como a protecção em caso de acidente.

A série 964 foi apresentada no ano de modelo 1989. O design da carroçaria assemelhava-se muito ao do 911 actual, mas havia sido desenhado de raiz. Duas das suas principais características: as secções dianteira e traseira estavam agora integradas na forma da carroçaria e o spoiler traseiro assumia a posição de trabalho de forma automática nas versões Carrera 2 e Carrera 4. Embora não fosse visível à primeira vista, o revestimento liso do piso inferior era porém de uma enorme importância funcional. O Turbo recebeu a nova carroçaria dois anos mais tarde.

Em 1993, foi apresentada a nova geração 993 do modelo. Em comparação com o 911 anterior, apresentava a secção dianteira e a traseira redesenhadas. Os faróis dianteiros mais inclinados eram novos, bem como a traseira mais larga e mais plana. Os vidros laterais traseiros terminavam de forma nivelada com a carroçaria. A capota do Cabriolet foi também totalmente redesenhada, sendo mais plana na parte traseira. Resultado: o Cabriolet tinha um visual mais desportivo com a capota fechada. E o Targa foi apresentado em 1995 na IAA. Além disso, o 911 Turbo foi alvo de pequenos retoques na carroçaria, por exemplo, com a nova secção dianteira e traseira e embaladeiras que se integravam de forma mais harmoniosa nos guarda-lamas salientes. O spoiler traseiro fixo também foi redesenhado.

1997: Design da carroçaria revisto melhora o coeficiente aerodinâmico

Em 1997, a série 996 não só marcou a estreia dos motores refrigerados a água no 911, como também de um novo design de carroçaria. A linha do tejadilho, com o pára-brisas mais inclinado 5 graus, apresentava linhas mais fluidas quando visto de lado. Para além disso, toda a carroçaria foi alisada, por exemplo, através de medidas de folga mais peque-

nas e a integração dos vidros na carroçaria de forma totalmente nivelada. Várias medidas em conjunto resultaram adicionalmente num coeficiente de resistência aerodinâmica de 0,30, enquanto o da série 993 ainda se situava nos 0,34. Os dois espelhos retrovisores passaram a ser montados no triângulo do vidro lateral, em vez de na porta. O Cabriolet era fornecido com um hardtop em metal leve, pintado na cor da carroçaria, que pesava apenas 33 kg e podia facilmente ser retirado ou montado por duas pessoas.

No ano de modelo 2001, o 911 Turbo beneficiou de um amplo restyling da carroçaria. Os traços distintivos mais importantes em comparação com os modelos Carrera eram a secção inferior dianteira e traseira distinta e um spoiler traseiro com asa móvel e canais de admissão do ar para os intercoolers. Os guarda-lamas dianteiros tornaram-se mais largos, podendo alojar faróis bi-xénon. O spoiler traseiro extensível do Turbo foi uma inovação absoluta. A velocidades elevadas, influenciava significativamente a aerodinâmica do veículo e, sobretudo, a estabilidade dinâmica. O spoiler traseiro consistia em duas asas sobrepostas. Até uma velocidade de 120 km/h, as asas permaneciam uma em cima da outra, a velocidades superiores um sistema hidráulica elevava a asa superior em 65 milímetros. Quando a velocidade descia para menos de 60 km/h, a asa encaixava outra vez no spoiler base. No ano de modelo 2002, a série 996 recebeu novos faróis e, consequentemente, uma frente ligeiramente redesenhada, incluindo guarda-lamas dianteiros retocados.

Uma geração totalmente nova do 911 estreou-se em 2004, sob a designação de série 997. Uma característica principal eram os faróis principais ovais. À distância pareciam quase redondos, aproximando o 911, neste aspecto, do arquétipo. Para além dos médios e máximos, os grupos ópticos dianteiros alojavam por trás da lente de plástico transparente também a luz de presença, os faróis de nevoeiro e os piscas, o que conferia à dianteira do veículo um aspecto claramente estruturado e muito arrumado. O túnel aerodinâmico foi uma ferramenta muito importante na construção da série 997 e todas as medidas aerodinâmicas redundaram num coeficiente de resistência aerodinâmica de 0,28, o valor mais baixo para um veículo de série da Porsche até à data.

2011: O design do 911 entra numa nova era

O Porsche 911 da série 991, apresentada em 2011, é a edição actual deste desportivo. Nenhum raio permaneceu inalterado ao conceber o design. Este 911 apresenta-se com uma silhueta longa e plana, superfícies emocionantes, arestas vincadas e detalhes concebidos com precisão, permanecendo à primeira vista, apesar de tudo, inconfundivelmente um 911. O ponto de partida para o novo design foram as proporções modificadas deste automóvel desportivo. A distância entre eixos foi aumentada em 100 milímetros, a via dianteira alargada e a altura reduzida, juntamente com as jantes de até 20 polegadas, forneciam as bases para um Coupé com visual ainda mais atlético. Os designers desenvolveram a partir daí uma nova forma 911 com uma relação ideal entre altura e largura. Sem alterar a largura total, nasceu um veículo desportivo que parece estar ainda mais plantado na estrada. Os faróis bi-xénon de série têm novas formas, retomando o tradicional grafismo circular dos faróis do 911. Como também manda a tradição, o novo 911 não tem grelha do radiador, mas sim entradas de ar laterais – uma característica típica dos desportivos da Porsche com motor traseiro. As outras luzes dianteiras (piscas, luzes de circulação diurna e luzes de presença com tecnologia LED) deslocaram-se para fora, abrangendo a parte lateral da secção dianteira, reforçando o aspecto largo e poderoso da frente do 911. Os retrovisores exteriores encontram uma nova posição no ombro da porta. Na vista lateral, o 911 apresenta linhas precisas com uma dinâmica carregada de tensão. O pára-brisas mais inclinado e mais plano contribui para uma silhueta mais plana e mais rápida. Um elemento típico do 911 continua a ser a disposição característica dos vidros laterais traseiros em forma de triângulo com a ponta ainda mais acentuada. Deste modo, também a chamada flyline da Porsche se mantém inalterada, aquela linha descendente do tejadilho que acaba por cima das rodas traseiras, reforçando o local onde o 911 coloca a sua potência na estrada.

Na traseira, uma linha envolvente por cima dos novos farolins traseiros estreitos divide a traseira em toda a sua largura, criando só por si um efeito de largura. É reforçada pelos ombros poderosos dos guarda-lamas traseiros esculpidos. Redesenhado e mais largo, apresenta-se o spoiler traseiro, por baixo das entradas de ar da tampa do compartimento do motor. As ópticas traseiras são agora integralmente em tecnologia LED.

O Cabriolet da série 991 é mais uma obra-prima do design actual. A capota de lona imita quase na perfeição a forma predefinida do tejadilho do Coupé, conferindo ao 911 Cabriolet uma silhueta tão perfeita quanto a do Coupé. Este mérito deve-se sobretudo aos construtores do tejadilho, que desenvolveram um mecanismo de retracção e fixação que permite criar precisamente esta forma.