



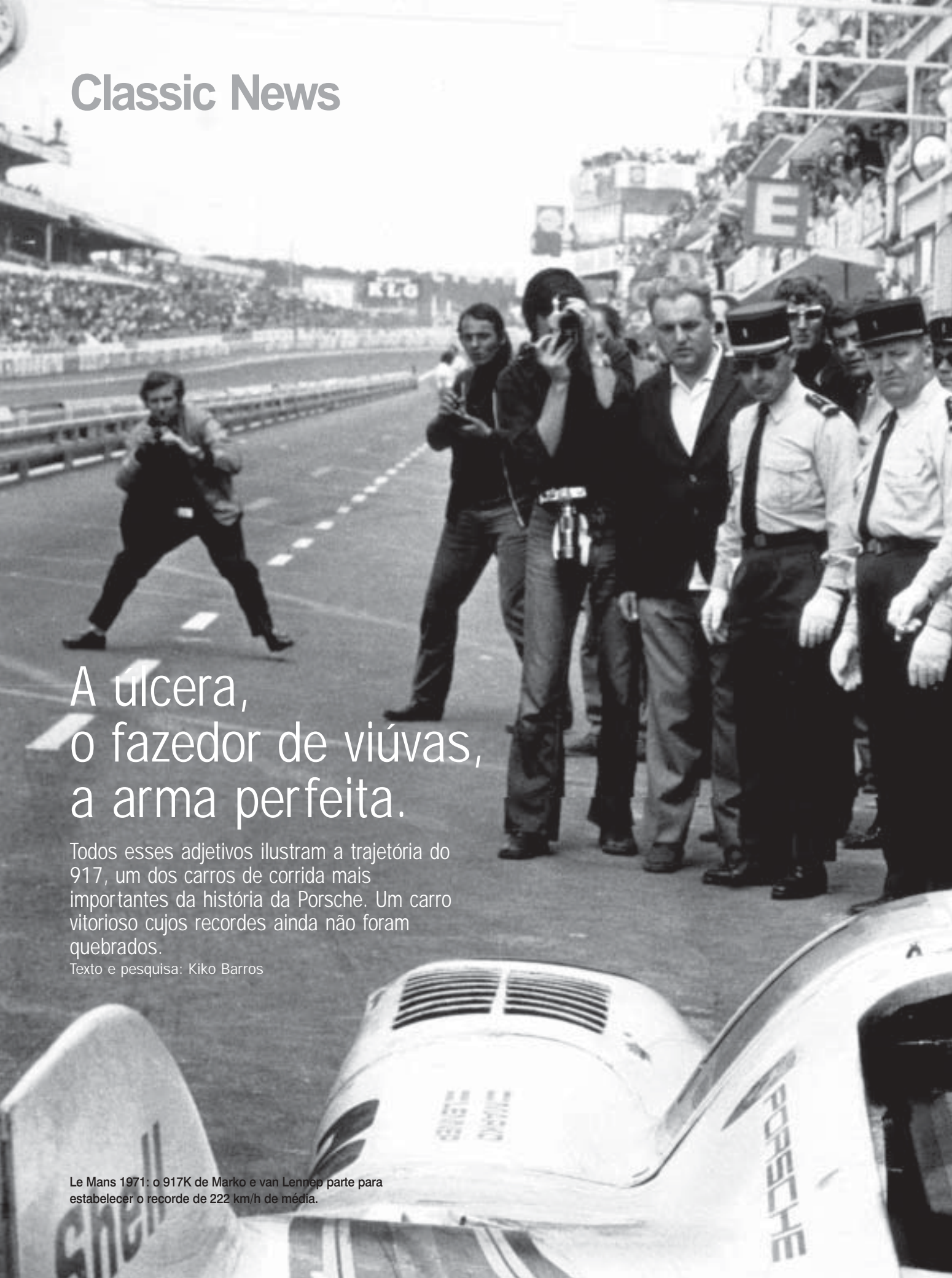
# Classic News

## A úlcera, o fazedor de viúvas, a arma perfeita.

Todos esses adjetivos ilustram a trajetória do 917, um dos carros de corrida mais importantes da história da Porsche. Um carro vitorioso cujos recordes ainda não foram quebrados.

Texto e pesquisa: Kiko Barros

Le Mans 1971: o 917K de Marko e van Lennep parte para estabelecer o recorde de 222 km/h de média.







Em meados de 1969, durante uma noite fria tipicamente inglesa, o piloto Brian Redman recebeu um inesperado telefonema de Rico Steinemann, diretor do departamento de competições da Porsche. Era um convite para ir à Alemanha testar o novo modelo 917, com a finalidade de incluí-lo no time da fábrica. A princípio, Redman se sentiu prestigiado. Mas logo percebeu que não era considerado um piloto de primeiro time e passou a estranhar o convite. Telefonou para seu amigo Jo Siffert, piloto suíço que fazia parte da equipe Porsche, explicou o ocorrido e perguntou-lhe sua opinião. Fez-se um longo silêncio ao telefone e Siffert respondeu: “Quer meu conselho, Brian? Fique em casa!”.

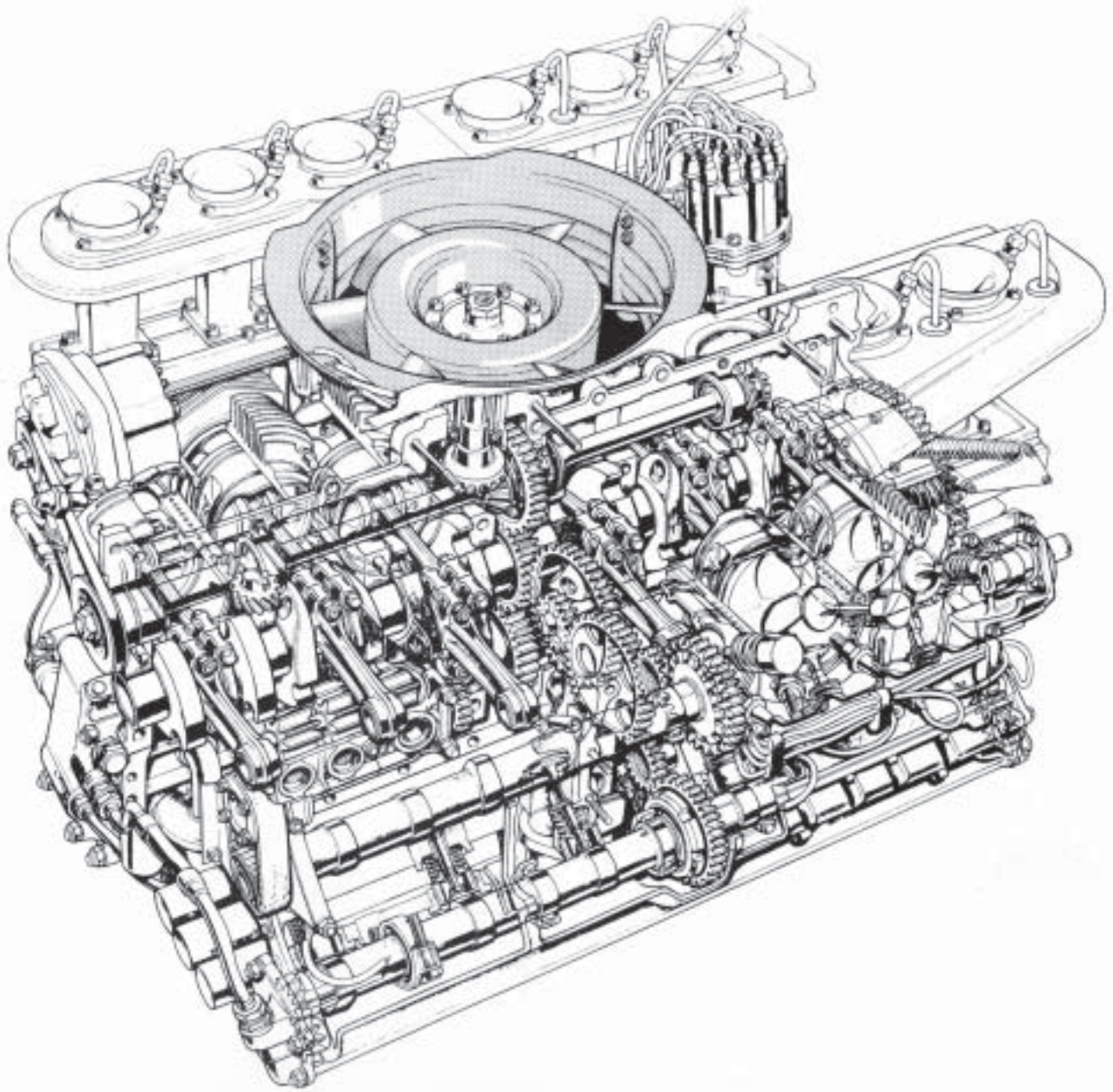
### O Cenário

Apesar de se intitular “internacional”, a FIA (Federação Internacional do Automóvel) sempre foi uma entidade eminentemente européia – e principalmente francesa. Durante a década de 60, seus campeonatos e corridas mais importantes (inclusive Le Mans) foram dominados por máquinas norte-americanas e inglesas como os Ford GT-40 e as Lola T70. Seguindo uma política dúbia, praticada até hoje, em meados de 1968 a FIA lança as regras para o Campeonato Mundial de Marcas de 1969. A capacidade dos motores é limitada a 3 litros, com o intuito de beneficiar os esporte-protótipos de origem européia – notadamente os Ferrari 250 e os novos Matra V12 (projeto que contava com subsídio do governo francês). Para acalmar os ânimos de quem possuía motores maiores, foi criada a categoria “Carros Esporte Homologados”. A FIA tentou coibir a produção destes determinando que, para serem homologados, deveriam ter uma produção mínima de 25 unidades. A FIA achava que ninguém teria coragem de produzir 25 destas tão especiais ferramentas de competição, mas ignorou a capacidade dos senhores Ferdinand Piëch, da Porsche, e Mauro Forghieri, da Ferrari.

### O Alvo

Desde o início da década de 60, a Porsche vinha participando de quase





Em sua versão final, o 12 cilindros de 4.900 cm<sup>3</sup> rendia 565 bhp a 8.000 rpm.

todas as categorias européias. Venceu dois Grandes Prêmios de Fórmula 1 e desenvolveu modelos vencedores como os 904, 906, 907, 908 e 910. Era uma campanha de muito sucesso cujo objetivo era firmar seu nome como grande produtor de carros esportivos e de competição. Mas faltava uma jóia na coroa da Porsche: vencer as 24 Horas de Le Mans. Uma vitória nessa prova era fundamental para estabelecer a

marca no topo da pirâmide. A arma disponível para tanto era o modelo 908, equipado com um motor de 3 litros e 8 cilindros. Apesar de ser um vencedor, estaria logo se tornando obsoleto.

Sabendo das regras para 1969, Ferdinand Piëch, neto de Ferdinand Porsche e mentor do esforço de competição da Porsche nos anos 60, resolve lançar as bases para o projeto número 917.

### Surge o projeto número 917

Hans Mezger, engenheiro-chefe do departamento de competições, propôs que fossem utilizadas as mesmas diretrizes dos modelos anteriores: um carro de baixo peso, baixo arrasto aerodinâmico, chassi de construção tubular e com motor refrigerado a ar, como todos os Porsche construídos até então.

Para que se não se levantassem suspeitas acerca do projeto do motor,



Stuttgart, março de 1969: fato inédito para os inspetores da FIA, 25 unidades do 917 prontas para vistoria.

este recebeu o número 912, nome utilizado pelo 911 equipado com motor de 4 cilindros. Ou seja, quando se falava em 912, os incautos nem imaginavam o que estava para surgir! Mezger sugeriu que se mantivessem as dimensões de diâmetro e curso dos já consagrados motores 908 (86 mm x 66 mm). Para ser competitivo na categoria, o motor teria 12 cilindros. Seria utilizada a configuração em V a 180 graus, duplo comando de válvulas por cabeçote e, aproveitando as características de cabeçotes refrigerados a ar, seriam montadas somente duas válvulas por cilindro, mas de grandes dimensões. A cilindrada da primeira série era de 4.494,2 cm<sup>3</sup>.

Para diminuir o peso, a construção seria toda em alumínio, magnésio e titânio. Virabrequim, comandos e as válvulas eram as únicas peças em aço. Os dutos de admissão e a ventoinha eram construídos em plástico reforçado com fibra de vidro. Foi desenvolvida uma ventoinha central, colocada horizontalmente e

extremamente eficiente. Graças a ela, o óleo seria responsável pela retirada de apenas 15% do calor do sistema, contra 35% nos motores Porsche anteriores. Isto proporcionou uma durabilidade até então inédita em motores de competição. A Bosch desenvolveu um sistema de injeção mecânica de combustível que junto do sistema de ignição dupla da Marelli era o que havia de mais moderno até então. Com taxa de compressão de 10,5:1, esse motor gerava 542 bhp a 8.200 rpm.

O esquema de suspensão empregado era o de braços em "A" duplos na frente e atrás. Os freios eram a disco ventilado nas quatro rodas. O 917 utilizaria rodas aro 15" com tala 9" na dianteira e 12" na traseira. O chassi era tubular mas com uma novidade: seria feito em alumínio. Este aspecto trouxe dificuldades de produção e custos altos. Como os tubos não poderiam exibir trincas nem buracos, o chassi serviu de passagem para o óleo que seria resfriado no radiador

dianteiro, poupando o peso das tubulações externas.

O 917 seria um coupê fechado, com pouca área frontal. Como velocidades acima de 300 km/h eram esperadas e o alvo principal era Le Mans (com suas longas retas e curvas de alta), foi escolhida a configuração "cauda longa" – ou seja, um coupê mais alongado, próprio para altas velocidades. Uma novidade foi apresentada: aletas móveis na parte traseira. Uma vez conectadas aos componentes da suspensão, elas se moveriam variando da quantidade de pressão disponível na cauda. Um dispositivo que gerou mais polêmica do que resultados...

## A homologação e os primeiros sustos

O 917 foi apresentado com muito orgulho no salão de Genebra, na Suíça, em março de 1969. Foi anunciado como "o Porsche mais veloz de todos os tempos" pelo preço de US\$ 35.000, numa época em que um





1970: o 917LH, desenvolvido em túnel de vento para altas velocidades.

911 de rua custava US\$ 5.000. O novo modelo logo gerou comentários apaixonados por parte da imprensa especializada. Uma lista de pedidos teve de ser criada e levantou as suspeitas dos inspetores da FIA.

Quem conta sobre os dramas da homologação é Rico Steinemann: "Os inspetores da FIA se contentavam com declarações de que os carros seriam construídos e aceitavam como provas listas de pedidos de clientes ou a existência de peças e componentes. Mas viraram motivo de chacota diante de histórias de carros exibidos em longos salões com espelhos no fundo, documentos forjados e intermináveis passeios por fábricas onde cinco carros eram exibidos de manhã, depois mais cinco no almoço, mais cinco carros à tarde e assim em diante, quando na verdade eram sempre os mesmos cinco carros. Tínhamos componentes e peças para os 25 exigidos, mas havíamos montado apenas seis e a FIA nos exigiu as 25 unidades prontas".

O que se seguiu foi inédito, ainda segundo Steinemann. "Consultei Piëch e decidimos montar as 25 unidades, mas todos os mecânicos de competição estavam ocupados em manter os 908 competitivos. Tirar gente da produção de carros de passeio era impensável. Então, chamamos todas as secretárias, auxiliares de escritório, contadores, enfim, qualquer um que soubesse segurar uma chave de fenda, para montar os 25 Porsche 917!"

Para surpresa dos inspetores da FIA, lá estavam 25 unidades do Porsche 917 enfileirados. Todos os motores funcionavam, as marchas engatavam e eles se moviam para a frente e para trás - mas, com certeza, somente três ou quatro completariam com sucesso uma volta pelo quarteirão. A FIA não teve outra saída e homologou o 917 para a temporada de 1969. Depois da visita dos inspetores, todos os carros foram desmontados e montados posteriormente por mecânicos um pouco mais hábeis.

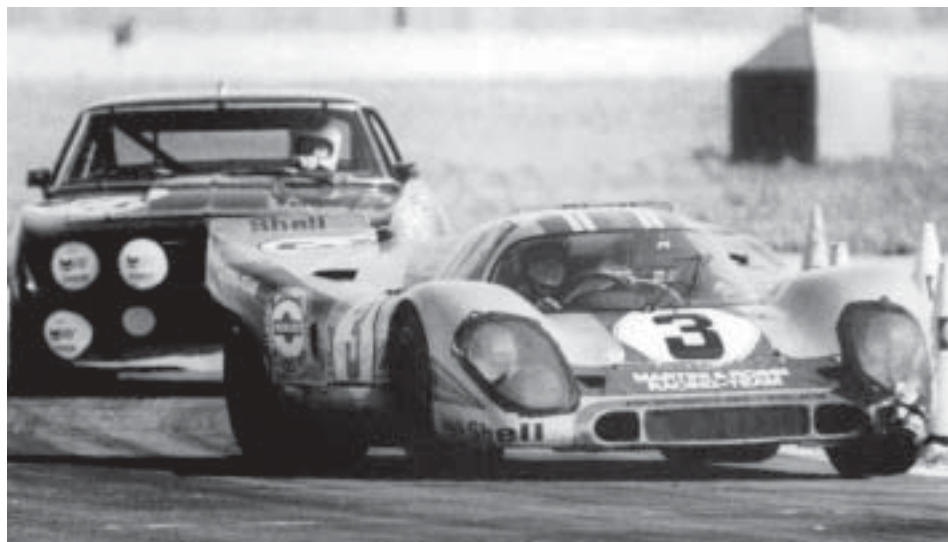
Logo depois, uma equipe chefiada por Peter Falk, com os pilotos Hans Hermann, Kurt Ahrens e o experiente Rolf Stommelen desembarcou em Le Mans para as primeiras voltas com a novidade. Dois protótipos estavam à disposição - ambos com cauda longa, um com as aletas e outro sem. Stommelen, que já conhecia bem o

circuito, foi o primeiro a sair. Deu duas voltas, parou nos boxes, solicitou ajustes, mais duas voltas, mais ajustes e quando se sentiu mais à vontade resolveu cutucar a onça com vara curta. Desceu do 917 absolutamente quieto e pálido.

Foi então a vez de Ahrens, que também saiu do carro mudo e muito assustado. Hermann deu mais umas voltas e todos se reuniram para uma conversa com Falk. Impressões de Stommelen: "Estava em Mulsanne (a longa reta de Le Mans, com quase 7 km de extensão), a cerca de 150 km/h, e quando acelerei tive a impressão de ter tomado um coice de elefante". Nos boxes, Stommelen dizia: "O carro torce demais e praticamente dança uma valsa em altas velocidades. Em curvas de baixa, ele é quase inguiável". Outras queixas foram o calor e o barulho insuportáveis dentro do carro e torções exageradas do chassi. Mesmo assim, o 917 andou 3 segundos mais rápido que os 908. Durante a reunião final naquele dia, Falk ousou perguntar a Stommelen o que poderia ser reprojetoado. Ouvia a seguinte resposta: "Que tal o carro todo?". A segunda etapa de treinos contou com os pilotos Jo Siffert, Vic Elford e o obstinado Gerhard Mitter (que vencera o Campeonato Europeu de Subida de Montanha com o pé engessado!). De novo, muitos sustos e muitas decepções. Mitter apelidou o 917 de "a úlcera".

Apenas seis semanas depois do primeiro treino em Le Mans, haveria os 1000 Quilômetros de Spa-Francorchamps, na Bélgica. Foram preparados dois 917 para as duplas

Sebring 1971: o nariz reparado com fita adesiva não impediu a vitória de Elford e Larrousse.



Siffert/ Redman e Vic Elford/Kurt Ahrens. Para manter a tradição, chovia muito em Spa naquele fim de semana. Elford recorda: "Tanto eu como Siffert saíamos pálidos de medo dos 917. O carro era instável nas curvas de alta e por conta da chuva também não se comportava nas retas". Redman teve seu primeiro contato com o 917 em Spa e recorda: "Eu não estava com muita vontade de treinar. Quando entrei em meu carro, bati com o capacete na porta e a posição de guiar era horrível. Liguei o limpador de pára-brisas e ele saiu voando por cima da mureta dos boxes. Quis sair do carro quando um engenheiro me colocou de volta alegando que, na ausência do limpador, eu deveria andar um pouco mais devagar... Foi isto que eu fiz: andei bem devagar!".

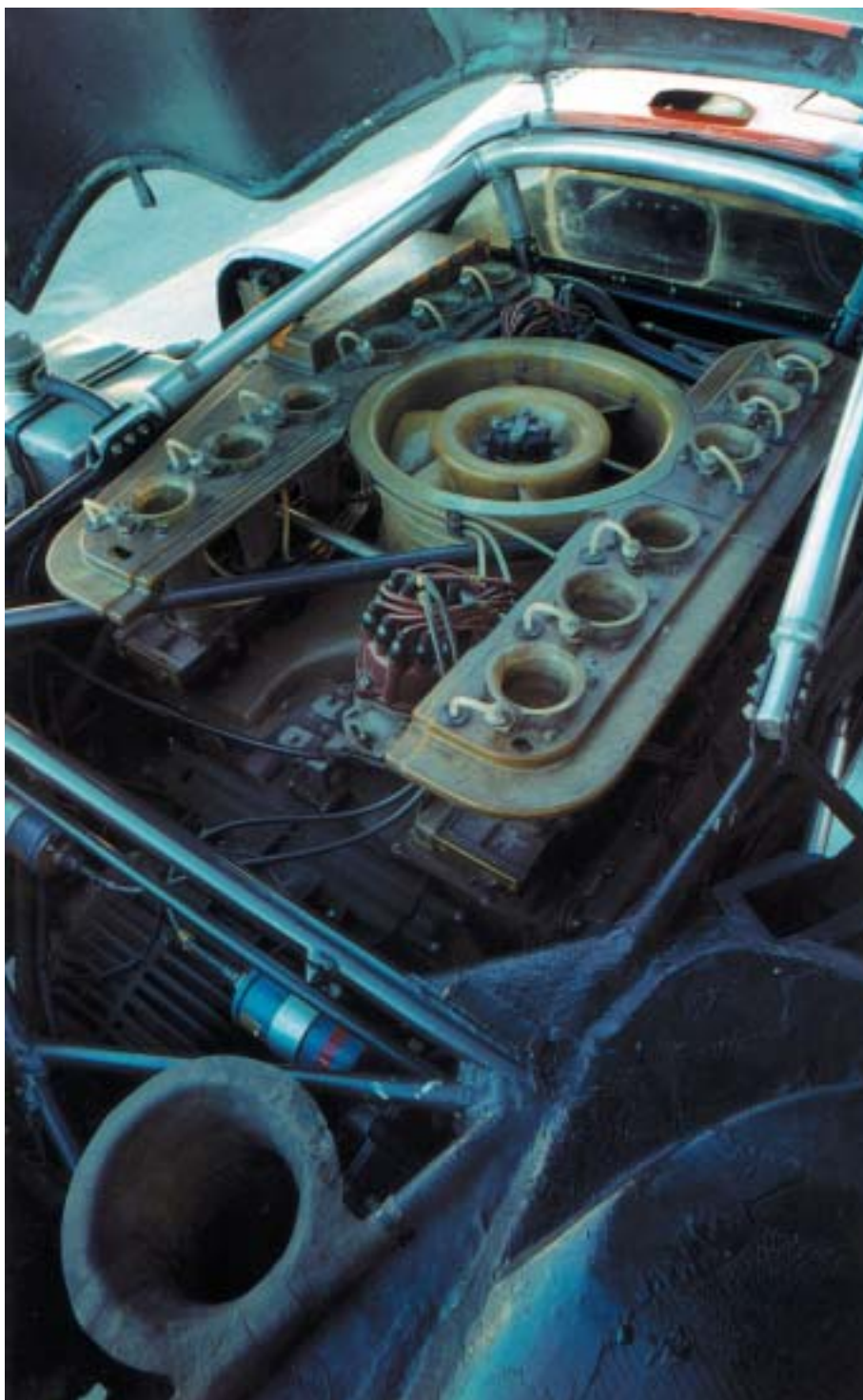
Tudo isto não impediu Siffert/ Redman de conquistar a pole position com um 917 de cauda curta. Eles foram quase três segundos mais rápidos que o Lola-Chevrolet do australiano Paul Hawkins, mas resolveram, segundo Siffert, "deixar para os outros a tarefa de descobrir o que vai quebrar". Eles largaram com o comprovado 908 Coupé e venceram a prova. Mitter, com o 917, ficou sem motor logo na primeira volta.

A oportunidade seguinte para o 917 mostrar a que veio foi os 1000 Quilômetros de Nürburgring, na Alemanha, mas o time de pilotos não estava nada empolgado em dirigir o 917. Aliás, a equipe pretendia marcar pontos no campeonato e decidiu pelos 908. A Porsche, incomodada com os comentários na imprensa, contratou uma dupla de australianos, David Piper e Frank Gardner, para a missão de terminar a prova de qualquer maneira, nem que fosse em último lugar. O debochado Gardner conta: "Além de uma vibração que surgia a 4.000 rpm e que nos deixou sem tato e surdos por dias, a coisa (sic) oscilava por toda a pista. Parecíamos cegos procurando por papéis em uma ventania... Corremos junto dos (carros com motores) dois litros, terminamos em 8º lugar e com uns marcos a mais no bolso".

## Les Vingt Quatre Heures du Mans

Entre Nürburgring e Le Mans havia um intervalo de duas semanas, demasiado curto para que mudanças significativas fossem implantadas. E um fato ocorrido na Fórmula 1 traz mais tempero à nossa história.

Durante o GP da Espanha, os aerofólios móveis das Lotus de Graham Hill e Jochen Rindt se soltaram, causando acidentes terríveis. Cabe lembrar que os 917 e 908LH (Langheck, ou cauda longa) foram homologados com estes dispositivos que a FIA agora queria banir. A discussão se acirrou em Le





Mans. Era óbvio que estas aletas eram ineficazes no 917, mas para que concordar com a FIA? Para provar aos inspetores que o 917 era ainda mais impraticável sem as aletas, Stommelen fez uma demonstração assustadora para comissários da FIA, público e jornalistas. Isto gerou um acordo: os 917 correriam com as aletas e os 908 com estas fixas. Mais tarde, Stommelen admitiu a Elford ter, para aquela demonstração, conduzindo o instável 917 de maneira ainda mais errática, assustando a todos e se divertindo.

Mesmo com todos os problemas, o 917 já mostrava seu potencial. A pole position em 1968 tinha sido feita por um Porsche 908LH, com o tempo de 3min32s. Em 1969, Stommelen e seu problemático 917LH classificaram-se com 3min22s9, com Elford no mesmo segundo e Siffert, com o 908LH, com 3min30s5. Depois vinha a oposição: Ford GT-40, Ferrari e Lola (veja box). Nesta ocasião, já havia alguns 917 nas mãos de equipes independentes, mas o único particular inscrito para Le Mans era o da John Woolfe Racing. Woolfe recebera seu





carro duas semanas antes e, sem conhecê-lo, resolveu participar de Le Mans. Durante os treinos livres, seu copiloto Digby Martland percorreu duas voltas e rodou na curva Tertre Rouge. Os dois confiam o carro a Herbert Linge, piloto de testes da Porsche, para classificar o carro em 5º lugar. Quem largaria, porém, seria Woolfe.

A largada acontece no horário tradicional das 24 Horas de Le Mans, às 16h00 de sábado. Os dois 917 de Stommelen/Ahrens e Attwood/Elford disparam na frente, seguidos pelos 908 e pelo 917 spyder. Logo na largada, após a curva Dunlop, o carro de Woolfe escorrega um pouco, coloca duas rodas na grama, derrapa e colide contra o guard rail na curva Maison Blanche. Woolfe falece a caminho do hospital. O Spyder logo toma a frente mas, com sua mecânica totalmente carenada, sofre de superaquecimento no câmbio e abandona com duas horas de prova.

Os dois 917 LH disparam na liderança. A diferença para os outros competidores era tamanha que na metade da prova tinham quatro voltas de vantagem para o 908 que os seguia. Elford relembra: "Os outros competidores andavam no lado direito, deixando o caminho livre para nossos carros. Descíamos a Mulsanne a 320 km/h, enquanto o mais rápido 908 fazia 305 km/h". (As medições oficiais cronometraram Elford a 319,22 Km/h.)

Mas 1969 ainda não seria o ano da Porsche. Às 03:50, Stommelen fica sem embreagem e sem câmbio. O outro 917 começa a apresentar problemas por volta das 07:30, apesar da condução suave de Elford e Redman. Os problemas vão se avolumando e as paradas são cada vez mais demoradas. Às 10h45, o último 917 abandona quando tinha dez voltas de vantagem para o segundo colocado, o Ford GT-40 da Gulf John Wyer Automotive, pilotado pelo belga Jacky Ickx e pelo inglês Jackie Oliver. Seguiu-se a mais acirrada disputa em toda a história da prova: o 908 da dupla Hans Hermann (alemão)/Gerard Larrousse (francês) se alterna na liderança com o GT-40, trocando de posição 20 vezes nas últimas duas horas. Vence o GT-40,



Brands Hatch 1970: Rodriguez e Elford ensaiam uma valsa.

com uma diferença de 3 segundos – em distância, apenas 11 metros.

### Um dia de testes em Osterreichring.

O clima na Porsche não estava nem um pouco agradável. O 908 chegou em 2º lugar atrás de um carro notoriamente obsoleto; os 917 não apresentavam resultados; a imprensa acusava a Porsche de imprudência por entregar a John Woolfe um carro sem

o devido desenvolvimento e apelida o 917 de "fazedor de viúvas". Para salvar a imagem, a Porsche anuncia a retirada dos 917 de sua equipe oficial. Na etapa seguinte do campeonato, em Watkins Glen, os 908 venceram e conquistaram para a marca o sexto título mundial de construtores. Todos os 917 ficaram em Stuttgart.

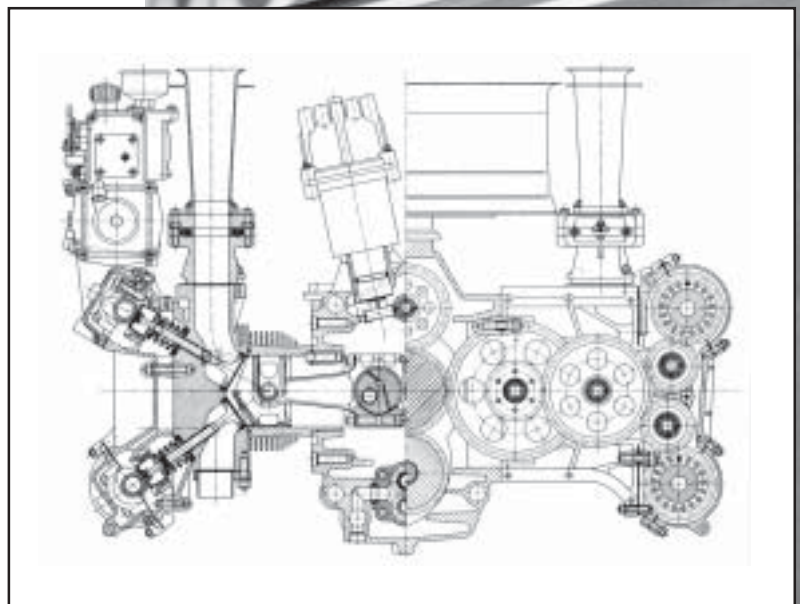
Os ventos começam a mudar em agosto, nos 1000 Quilômetros da Áustria, em Osterreichring. Por conta da política da fábrica, dois 917 Coupé,

cauda curta, de equipes particulares são inscritos sob o comando das duplas Ahrens/Siffert e Redman/Attwood. Várias modificações (ou "improvisações", segundo Redman) foram feitas e Siffert recorda que "os carros não eram tão estáveis como os 908, mas pelo menos eram rápidos". Por precaução, dois spyders 908 foram inscritos pela equipe Salzburg (de propriedade de Louize Piëch, mãe de Ferdinand Piëch).

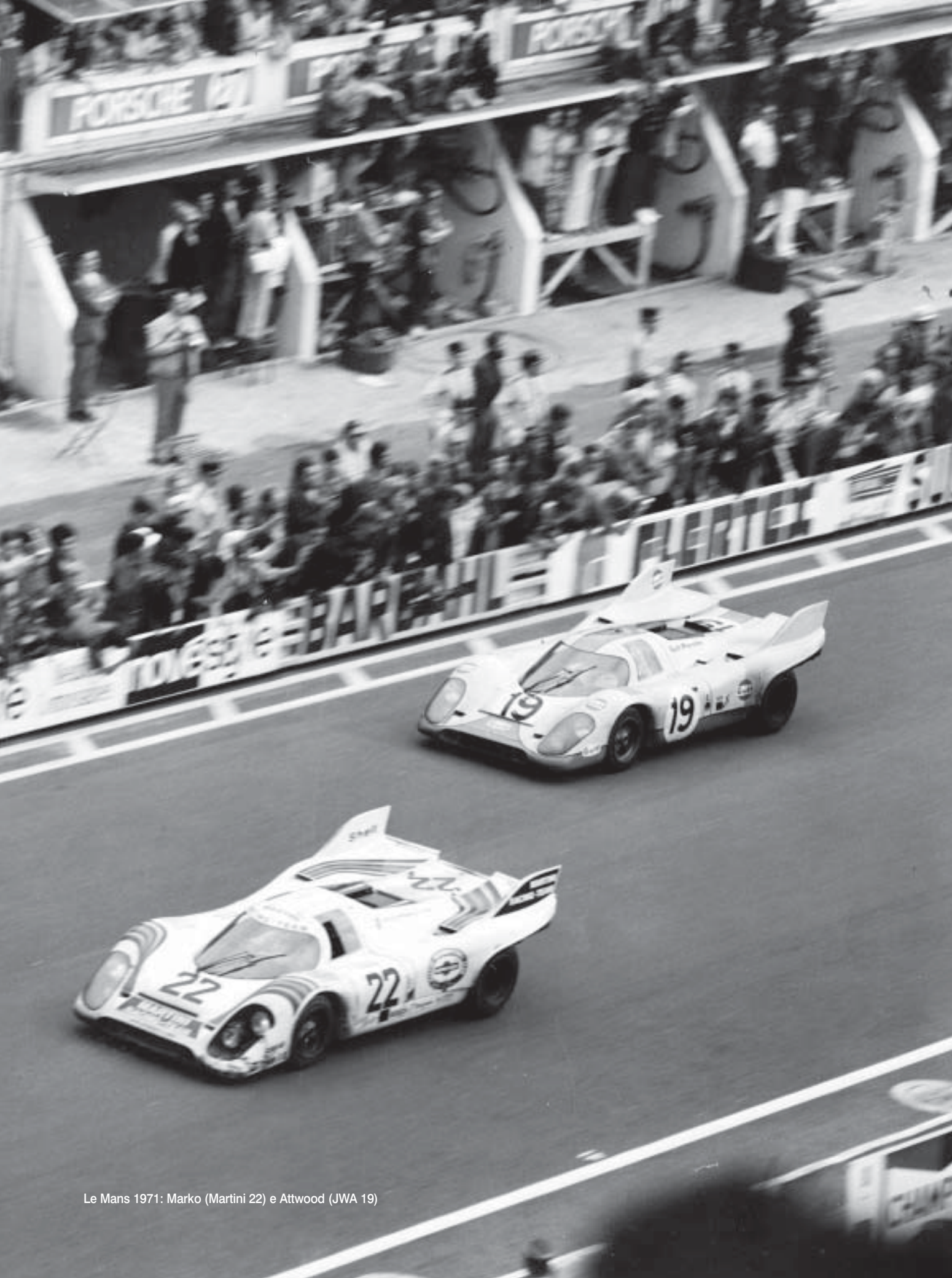
Nos treinos, os dois 917 ficaram atrás dos Cosworth Mirage de Ickx/Oliver, do Lola-Chevrolet de Jo Bonnier/Herbert Muller e da Matra de Johnny Servoz Gavin/Pedro Rodriguez. A corrida foi muito disputada: Matra, Mirage e Lola estiveram na liderança, mas ao final de 170 voltas Siffert cruza a linha de chegada com um minuto de vantagem sobre Bonnier e com Redman uma volta atrás. Ufa!!! Foi o primeiro de uma longa série de triunfos dos 917.

Um fato importante aconteceu no final do verão de 1969. Certa manhã, Steinemann, Piëch e Helmut Bott, diretor da Porsche, foram chamados para uma reunião do departamento financeiro. Um diretor apontava que o esforço competitivo com os 908 e 917 já tinha custado à empresa algo em torno de 40 milhões de marcos, quase 20% da receita do grupo. A Porsche não arcaria mais com os gastos e, como os planos para o 917 eram para mais três temporadas, a solução foi transferir o esforço para equipes particulares, que contariam com apoio da dupla Piëch e Steinemann. Duas equipes se interessaram: a Gulf John Wyer Automotive (JWA), do brilhante John Wyer, e a Salzburg.

Havia um sentimento de urgência no ar e muito deveria ser feito para aperfeiçoar o projeto. Os engenheiros não entendiam por que o carro era tão instável. A poderosa equipe de John Wyer utilizaria os 917 em 1970, mas o carro estava longe de ser competitivo. Para familiarizar a equipe de engenheiros da JWA, foi marcada uma sessão de testes em Osterreichring no início de outubro. Estavam presentes os engenheiros Falk e Flegl, da Porsche; John Horsmann, chefe dos engenheiros da JWA; e os pilotos Kurt Ahrens, Brian







Le Mans 1971: Marko (Martini 22) e Attwood (JWA 19)





Redman e Piers Courage. Este time teria três dias para brincar à vontade com um 917 coupé cauda curta e um spyder feito para Jo Siffert correr na CanAm (série Canadá-América, um campeonato disputado na América do Norte por protótipos com motores de grande cilindrada). Este era o 917PA, considerado dentro da Porsche como uma aberração – um chassi 917 vestindo uma apertada carroceria de 908.

Logo no início dos testes, Ahrens







Daytona, janeiro de 1970: momentos após a largada, Rodriguez (nº 2) lidera Siffert ( nº 1) para primeira vitória do 917K. Visíveis na foto, as Ferrari 512S de Penske e Filipinetti.

atropela um gato e destrói a frente do Spyder. Munidos de alumínio e silver tape, os mecânicos improvisam um novo nariz que surpreende a todos pela estabilidade. Sob a orientação de Horsman e Flegl, mais pedaços de alumínio são aplicados à traseira do Spyder e do coupé. A cada implante os tempos caem. Durante os 1.000 Km, o melhor tempo do coupé foi 1min48s4, mas agora faz 1min43s3. "Por acidente, descobrimos que o problema que parecia ter origem no

chassis era, na verdade, aerodinâmico", recorda Redman. O recorde da pista foi quebrado quando se retirou a carenagem transparente que cobria o motor do coupé e se levantou a traseira com ainda mais alumínio e fita adesiva. Surgia o 917 em sua melhor forma, o 917K.

### A arma perfeita.

Resolvido o problema aerodinâmico, as atenções se voltaram para chassis, câmbio e motor. Com a

ameaça do Ferrari 512S (vide box), achou-se melhor elevar a cilindrada do motor para 4.900 cm<sup>3</sup>. A potência seria de 565 bhp a 8.000 rpm. O chassi foi reforçado e teve peso aliviado. Mudanças na suspensão foram adotadas para o emprego de novos pneus e cuidado especial dispensado ao novo sistema de freios, mais resistente ao aquecimento. O ainda inexplorado 917 estava mais forte, 80 kg mais leve e muito melhor de pilotar. A arma perfeita.



Le Mans, março de 1971: disputa acirrada entre as equipes Martini e JWA.

Em dezembro de 1969, no circuito de Hockenheim, na Alemanha, a Porsche apresentou as duas principais equipes particulares para 1970. A Gulf Porsche, de John Wyer, correria com as duplas Pedro Rodriguez (ex-*enfant terrible* da Ferrari)/Leo Kinunnen (que tinha tido muito sucesso competindo com um 908/02 Spyder) e Jo Siffert/Brian Redman, já ambientados com a fera. A outra equipe particular era a Salzburg, que participaria com Hans Hermann/Richard Attwood.

A estréia do 917K resultou em dobradinha de Rodriguez/Kinunnen e Siffert/Redman na 24 horas de

Daytona. Três semanas depois, em Brands Hatch, Rodriguez/Kinunnen venceram, Elford/Denis Hulme ficaram em 2º e Hermann/Attwood em 3º. Rodriguez/Kinunnen ainda venceram os 1000 Km de Monza (casa dos Ferrari) e os 1000 Km de Spa-Francorchamps.

### De volta a Le Mans.

O alvo era Le Mans e tudo indicava que a arma estava pronta. Para contra-atacar a Ferrari, que inscreveu nada menos que 11 de seus 512S, Piëch disponibilizou três 917 K para a John Wyer; um 917K e um 917LH para a





Salzburg; e um 917LH para a equipe Martini, pilotado pelo francês Gerard Larrousse e pelo alemão Willy Kauhsen – este, pintado com motivos psicodélicos em verde e roxo, foi apelidado de “carro hippie”. A Martini teria ainda um 908, pilotado por Rudi Lins e Helmut Marko. Interessante é a participação do 917K da equipe AAW, patrocinado pelo ator Steve McQueen. Por intermédio de sua produtora, a Solar Productions, McQueen inscreveu um 908 equipado com câmeras para filmar imagens de pista. Assim como Forghieri, Piëch também acreditava em quantidade!

Nos treinos, a Ferrari mostrou a que veio. O 512S de Vaccarella virou em 3min20s0, mas Elford, com esforço, conseguiu fazer 3min19s8 em seu 917LH. Depois de Vaccarella surgem os dois carros da John Wyer, um Ferrari, os Salzburg, outros Ferrari e o carro da AAW. A Matra e a Alfa Romeo até que tentaram, mas a briga desta vez era de gigantes.

Largada às 16:00 e, com 30 minutos de prova, Elford não enxerga mais o Ferrari de Vaccarella pelo retrovisor. Choveu durante quase toda a noite e, na chuva, os 917K eram mais fáceis de dirigir que os velozes 917LH. Às 22:00, Redman tem três voltas sobre Siffert. Elford conta: “Tal era a potência do carro que me acostumei a fazer a Mulsanne a pleno acelerador. Aquilo era perigoso mas emocionante! Demorou para me acostumar, mas quando tomei coragem... é difícil descrever, é único! Fiz algo que ninguém antes tinha feito, e nunca mais vai fazer”.

A noite não estava sendo grata a Mauro Forghieri. Pouco a pouco, seus 512S iam voltando para dentro dos caminhões da equipe da fábrica ou da equipe Filipinetti. Pela manhã, o carro número 23 da Salzburg, pilotado por Hermann/Attwood, assume a liderança, seguido de longe pelos dois 917LH. Dois heróicos 512 bravamente se mantêm em quarto e quinto lugares. As coisas seguem assim até as 16h00 de domingo, com a primeira vitória da Porsche na mais tradicional e exigente prova do automobilismo. Na quinta-feira seguinte, o prefeito de Stuttgart recebe Dr. Ferry Porsche e a dupla de pilotos para agradecê-los

Osterreichring, 1970: Siffert, da JWA, lidera Elford, da equipe Salzburg.



em nome da cidade. O número 23 foi dirigido por Hans Hermann e Dick Atwood pelas ruas de Stuttgart.

## O canto do cisne

O Campeonato Mundial de Construtores prossegue. A Porsche (leia-se o 917) vence seis das oito etapas válidas, quebra todos os recordes em Watkins Glen e Osterreichring e se sagra campeã pela terceira vez consecutiva.

A história se repetiu em 1971. Dobradinhas em Buenos Aires, Spa e Monza; vitórias em Daytona, Sebring e Osterreichring pela segunda vez consecutiva; conquistam o Campeonato Mundial e vencem em Le Mans com o 917K número 22 da Martini, pilotado por Helmut Marko e Gijs van Lennep. Neste ano, o 917 estabelece um recorde que até hoje não foi batido: 222,298 km/h, a maior média horária da história das 24 Horas de Le Mans para a corrida completa. Nesse mesmo ano, Elford foi cronometrado, à noite e na chuva, a 392 km/h!

Nem é preciso dizer o incômodo da FIA perante o domínio da Porsche. Em agosto de 1971, é emitido um boletim com as normas para o campeonato do ano seguinte: a partir de então só valeriam motores com até 3 litros. Ponto final. Muitas brigas e reclamações, mas os 917 estavam definitivamente proscritos. Pelo menos no cenário europeu...

## Epílogo

O corte de verbas para o departamento de competição acabou, por um tempo, com os projetos especialmente desenvolvidos para pista. A solução foi desenvolver os 911 de rua. Esta estratégia criou carros de competição importantíssimos como os Carrera RS e RSR, além dos 934 e 935, reforçando ainda mais a imagem de esportividade da Porsche no mercado.

Para a temporada de 1972, chegou a ser desenvolvido um motor de 16 cilindros, visando a série Can-Am. Cinco unidades foram construí-

das, duas foram testadas e o projeto foi arquivado. Antes do boletim da FIA, Hans Mezger estava experimentando a idéia de colocar dois turbocompressores para dar uma "ajuda" ao V12 e viu surpreso o ponteiro do dinamômetro indicar 1.000 cv. Naquele mesmo dia, o piloto americano Mark Donohue estava visitando o centro de pesquisas e viu a criatura de Mezger em ação. Surgia aí a série 917/10 e 917/30, sem dúvida os carros de corrida mais impressionantes da história. Mas este é assunto para uma próxima Clubnews...

## Bibliografia

LUDWIGSEN, KARL. Porsche: Excellence was expected

BAMSEY, IAN e OURSLER, BILL. Porsche 917, the ultimate weapon.

LEFFINGWELL, RANDY. Porsche Legends.

# A Concorrência

## Cheeseburger e Coca-Cola

Em meados dos anos 60, a Ford contratou John Wyer para projetar, construir e competir com um novo carro usando mecânica Ford V8 de 5 litros. Era o Ford GT-40, que vence Le Mans pela primeira vez em 1966. Os GT-40 não eram muito rápidos se comparados com os Porsche 908, mas eram extremamente robustos e duráveis. Embora presente nas pistas até 1971, a última atuação importante do GT-40 foi, como vimos, em 1969.

A Ford financiara o projeto do motor Ford Cosworth DFV, que estreou na F 1 vencendo o GP da Holanda de 1967, com Jim Clark. Era um motor fantástico, que se adaptava perfeitamente às regras da FIA, mas projetado para corridas curtas. Por isso, o Ford Mirage equipado com o Cosworth DFV nunca mostrou resultados.

Outra máquina importante da época era a Lola equipada com os tradicionais Chevrolet V8, também de 5 litros. Não eram tão brilhantes como os GT-40, mas eram velozes, confiáveis e andavam no pelotão da frente.

## A tarântula

A maior ameaça à Porsche era sem dúvida a Ferrari. Dentro do regulamento para carros de 5 litros, e aproveitando a montanha de recursos provenientes da Fiat (que adquiriu 51% da Ferrari em 1969), o brilhante Mauro Forghieri criou o 512S, um protótipo feito em monobloco de alumínio, impulsionado por um V12 a 60 graus, duplo comando, quatro válvulas por cilindro, injeção mecânica Lucas e desenvolvendo 550 bhp a 8.500 rpm. O carro era bonito, veloz e bem comportado – o problema era a confiabilidade. Gehard Mitter, que se referia ao 917 como "a úlcera", dizia

que o 512S era uma tarântula (aranha semelhante à nossa caranguejeira). Ou seja: era grande, colorido e assustador, mas inofensivo.

## Afilhados da FIA

A estatal francesa de petróleo Elf vinha patrocinando equipes nos mundiais de Construtores, Rally e Fórmula 1, além de patrocinar o desenvolvimento de um motor V12 de 3 litros que deveria competir na F 1 e em protótipos. Os Matra V12 nunca representaram grande oposição para o Porsche 908 ou para o Ferrari 512S. Com a providencial alteração do regulamento, conseguiram seu momento de glória em Le Mans na edição de 1972. Devido à pressão da Elf para o uso de seu V12, criou-se um clima insustentável na Matra em 1970, forçando a saída da equipe de seu piloto e projetista, respectivamente Jackie Stewart e Ken Tyrrell.





Acima: Ferrari 512S. Abaixo: Ford GT40.

