

Porsche nos ralis

Classic News

Rallye Paris-Dakar '86



**Triumph
der Zuverlässigkeit.
Porsche-Technik
besiegt die Wüste.**

1. Michel Lotterer	Porsche Porsche 959
2. Michel Lotterer	Porsche Porsche 959
3. Rudi Wenzel	Subaru Subaru
4. Jürgen Probst	Subaru Subaru
5. Gert Frick	Porsche Porsche 959
6. Gert Frick	Porsche Porsche 959
7. Gert Frick	Porsche Porsche 959
8. Gert Frick	Porsche Porsche 959
9. Gert Frick	Porsche Porsche 959
10. Gert Frick	Porsche Porsche 959

PORSCHE

© 1986 Porsche AG. Alle Rechte vorbehalten. Ford, Volkswagen, Opel, Renault, Citroën, Saab, Volvo, Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Lotus, McLaren, Williams, Williams FW18, Williams FW19, Williams FW20, Williams FW21, Williams FW22, Williams FW23, Williams FW24, Williams FW25, Williams FW26, Williams FW27, Williams FW28, Williams FW29, Williams FW30, Williams FW31, Williams FW32, Williams FW33, Williams FW34, Williams FW35, Williams FW36, Williams FW37, Williams FW38, Williams FW39, Williams FW40, Williams FW41, Williams FW42, Williams FW43, Williams FW44, Williams FW45, Williams FW46, Williams FW47, Williams FW48, Williams FW49, Williams FW50, Williams FW51, Williams FW52, Williams FW53, Williams FW54, Williams FW55, Williams FW56, Williams FW57, Williams FW58, Williams FW59, Williams FW60, Williams FW61, Williams FW62, Williams FW63, Williams FW64, Williams FW65, Williams FW66, Williams FW67, Williams FW68, Williams FW69, Williams FW70, Williams FW71, Williams FW72, Williams FW73, Williams FW74, Williams FW75, Williams FW76, Williams FW77, Williams FW78, Williams FW79, Williams FW80, Williams FW81, Williams FW82, Williams FW83, Williams FW84, Williams FW85, Williams FW86, Williams FW87, Williams FW88, Williams FW89, Williams FW90, Williams FW91, Williams FW92, Williams FW93, Williams FW94, Williams FW95, Williams FW96, Williams FW97, Williams FW98, Williams FW99, Williams FW100.



Muitas vitórias na Europa.
Duas conquistas no Saara.
Um assunto pendente na África...

O álbum de vitórias está quase completo para a Porsche quando o assunto é rali. Mas existe uma figurinha difícil...

Texto: Kiko Barros
Fotos: Photo 4 e Porschepress



Esquerda: comemoração pela vitória no Paris-Dacar em 1986. Acima: nas montanhas de Taita em 1971.

Quatro milhões de anos antes da invenção da roda, um grupo de montanhas se formou no coração da África. Este conjunto se ergue imponente interrompendo a continuidade da savana, correndo por cerca de 200 quilômetros no sentido noroeste, mostrando de maneira arrogante seu Kilimanjaro a todo o resto do continente. Seus picos se erguem até se encontrarem com as nuvens, como se o diabo os usasse como casa de veraneio. Para o Rally Safari as montanhas Taita sempre foram notícia ruim. Elas podem ser vistas de longe e

para os pilotos do rali sempre trazem más recordações ou maus presságios. Junto de sua imponência encontramos em Taita um clima, uma vegetação, uma fauna e uma tribo (que usa um dialeto chamado Taita) completamente diferente do resto da savana. Outras coisas Taita também faz de maneira diferente: enquanto a savana é acolhedora e simpática aos pilotos e automóveis do Rally Safari, Taita os trata de maneira cruel, engole os participantes do lado sul e os cospe de volta ao mundo no lado norte. Se eles tiverem sorte...

Os ralis sempre tiveram uma grande importância no cenário automobilístico europeu. Muitas marcas ganharam prestígio e muitos nomes viraram mito graças a provas como o Rallye de Monte Carlo, Rallye da Tulipas, e Lyon-Charbonnières nas décadas de 1950 e 1960, e provas como o Paris-Dacar a partir do começo dos anos 1980.

Mas dentro da casa de Stuttgart, onde o assunto sempre foi tratado como corridas para o irmão caçula, não se dava muita importância às 18 vitórias conquistadas por heróicas



Copa da Córsega em 1960.

equipes particulares de 1953 a 1964. A coisa começa a mudar em 1965. Neste ano aconteceu a pior nevasca da história do Rallye de Monte Carlo, quando dos 237 carros que largaram somente 24 cruzaram a linha de chegada. Em meio a toda a catástrofe que aconteceu por todo o sul de Europa, o lendário Timo Makinen vence em sua categoria e na geral em um Mini Cooper S, a dupla Bohringer/Wuterich vence na categoria 2000 GT e fica em segundo na geral com o recém-lançado Porsche 904, seguidos da dupla Pat Moss (irmã de Stirling Moss) e Lyz Nyström em um delicado Saab. Seria no mínimo ingenuidade ignorar tal feito e tal história de sucessos.

O então diretor de competições da Porsche, o barão Huschke von Hanstein, tolerava tudo, menos chegar em segundo lugar. Outros personagens também entram em cena, como Herbert Linge e Peter Falk (que mais tarde viriam a ocupar cargos importantes na Porsche), os responsáveis por testes e desenvolvimento da novidade 911. Resolveram participar do Rallye de Monte Carlo para descobrir os pontos fracos do novo

modelo e aproveitaram também para se divertir um bocado... Após três dias de frio intenso, neve e quase nenhuma visibilidade, a dupla somente teve de reportar que a traseira do 911 gostava de trocar de lugar com a dianteira e que terminaram em quinto lugar na geral. O astuto von Hanstein percebeu que corridas não são somente vencidas em pistas asfaltadas e com pneus slick. Tratou de organizar melhor o esforço para 1966 e encontrou

um jovem chamado Vic Elford. Um fato curioso é narrado por Elford em seu livro "Porsche High-Performance Driving Handbook". Segundo ele, von Hanstein emprestou-lhe um 911 para participarem do Rallye da Córsega e, quando foram retirar o carro e uma van de apoio, Elford percebeu que na van só se encontravam algumas rodas, vários pneus e um pouco de óleo, nada de peças de reposição. Perguntou a von Hanstein quando chegariam as supostas peças e ouviu do diretor: "Peças? Para quê? Porsches não quebram!".

Diante do que Von Hanstein considerava como resultados – quatro vitórias da dupla Elford e David Stone em um 911S durante 1967, vitórias que incluíram o difícil e prestigiado Rallye de Monte Carlo –, criou-se um departamento de rali com a missão exclusiva de tomar de assalto o cenário europeu da modalidade, tendo sido nomeado para chefiar tal empreitada o eficiente Rico Steinemann (chefe do departamento de competição nos anos anteriores, responsável por vitórias na Targa Florio e F-1) Rico, por sua vez, trouxe para a casa um jovem sueco chamado Björn Waldegaard.

Os resultados foram impressionantes: campeões europeus em 1968, 1969 e 1970, vitória geral nos mais importantes ralis e consagração do 911 como o carro de rali de maior sucesso na história. Tudo isto em uma atmosfera de entusiasmo que tomou conta da Europa, em que marcas como

A dupla Vic Elford/David Stone vence o Rally de Monte Carlo em 1968.





Acima: comemoração pela vitória na Córsega em 1969
 Abaixo: Bjorn Waldgaard/Lars Helmer vencem o Rali de Monte Carlo e o Campeonato Mundial em 1970



Lancia, Ford, Saab e Porsche traziam ao público disputas acirradas e emocionantes, pilotos como Makinen e Waldegaard se tornavam mitos, ajudando a mostrar que bons carros esporte deveriam ser rápidos e confiáveis seja sob a neve da Suíça, na poeira da Grécia ou no liso asfalto de Le Mans. Bem, a Porsche vencera tudo o que havia de importante... mas, e o Rally Safari?

O diabo assistiu de camarote o que aconteceu em 1971. A Porsche montou a melhor equipe de rali que cruzou o equador, dois dos melhores carros, os melhores pilotos e uma enorme equipe de apoio. O dois Porsches lideravam por ampla margem, e foi chegando em Taita que o que estava em segundo lugar perde a visibilidade na poeira de um caminhão e colide. Colide com o outro Porsche...

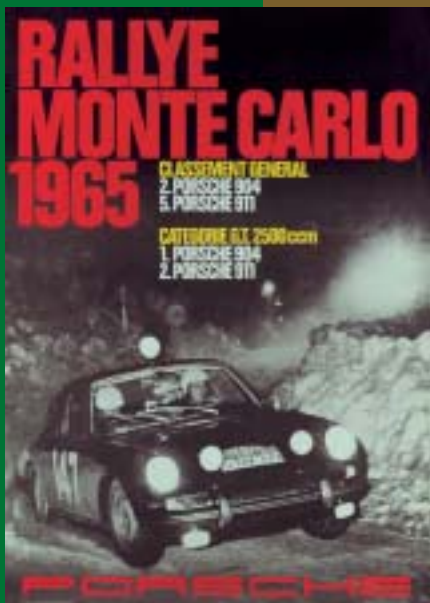
A orgulhosa equipe de Zuffenhausen vê o troféu do Rally Safari ser entregue à incrédula tripulação de um Datsun 240Z.

A coisa vira de cabeça para baixo no final de 1971. Cortes no orçamento (já descritos na matéria sobre o 917, publicada em Clubnews nº 5) afetaram em cheio o vitorioso esforço de Steinemann. Nunca se entendeu por que em 1971 a Porsche enviou um 914/6 para disputar o Monte Carlo, com conseqüências nada louváveis: da noite para o dia o departamento de rali foi extinto, suas instalações tomadas pelo esforço com os protótipos das "corridas de gente grande" e a equipe, dispensada. Coube ao insistente e solitário Jürgen Barth manter os heróicos pilotos particulares competitivos, fazer contato com patrocinadores e divulgar os resultados ao incrédulo corpo de diretores da fábrica. As poucas conquistas de 1972 até 1978 se devem exclusivamente ao esforço dos particulares, ao apoio extra-oficial de Barth e à teimosia do 911. Mas, nas reuniões solenes da diretoria da Porsche, alguém sempre perguntava: "E o Rally Safari???"

Por insistência de Barth, a luz verde para o problema África é dada mais uma vez em 1973. Mas desta vez não houve nenhuma preparação, nenhum treino e só o que se via eram modificações superficiais nos 911 Carrera RS. O diabo puniu tal



Acima, duas vitórias da Porsche no rali de Monte Carlo. No alto, Elford/Stone em 1968. Acima, dez anos depois, Jean-Pierre Nicolas/Vincent Laverne. Abaixo: um dos três 953 no Paris-Dacar de 1984. Em baixo, o cartaz do rali de Monte Carlo, em 1965.



despreparo com problemas de suspensão e transmissão e premiou mais uma vez o pequeno carro japonês Datsun. Em 1974 houve mais preparo e muito treino, Waldegaard liderou a prova toda, mas quando estava saindo de Taita uma semi-árvore quebrou, por sorte perto do carro de apoio onde Barth conseguiu reparar o dano, mas a tempo para um segundo lugar apenas. Em Stuttgart a coisa caiu como uma bomba, principalmente em uma reunião de conselho onde ninguém conseguia sequer pronunciar o nome do carro vencedor! A ausência nos anos seguintes foi somada ao insulto quando a outra marca de carros de Stuttgart vence o Rally Safari com uma adaptação grotesca de um cupê de luxo. Em todas os momentos onde se mencionavam os sucessos em Daytona, Le Mans, Monza entre outros, sempre surgia aquele chato que perguntava: “E o Rally Safari???”

Por muita insistência de Jürgen Barth e Roland Kussmaul, foi dada mais uma oportunidade em 1978, mas sem muito dinheiro da fábrica. Barth foi buscar ajuda da Martini, Kussmaul montou um regimento de mecânicos e ajudantes que iriam passar suas férias na África. Desenvolveram dois 911 SC especialmente para a aventura, acertaram o motor de três litros para render 250 cv sob condições extremas, escolheram uma relação de câmbio que proporcionaria velocidade máxima de 210 km/h e substituíram as peças da suspensão traseira por braços em alumínio. Testaram os carros por seis mil quilômetros, conheciam cada parafuso e anteciparam todos os dissabores. A pedido especial de Barth, Waldegaard e seu navegador foram dispensados de suas obrigações com a Ford para aquelas três semanas. Estava montada a invasão alemã na savana africana.

Como vimos, o diabo, que passava suas férias em Taita, gostou de ver o que estava se armando e resolveu colaborar: preparou as maiores chuvas e a maior enchente já vista naquela região. Enquanto os Mercedes 450 SLC engasgavam com a água ou afundavam na lama, os leves e ágeis 911 com motor traseiro devoravam terreno (quem já dirigiu um Fusca na lama sabe ao que estou me referindo!).

Apesar de ter colidido com um urubu, Waldgaard ampliava a cada etapa sua diferença para os participantes que não foram levados pela enxurrada. Mas ainda restava um pouco de planície, as fatídicas montanhas de onde o diabo assistia a prova e uma longa estrada que levava à chegada, foi quando Jürgen Barth viu aterrorizado o 911 SC sair da serra de Taita arrastando sua roda traseira. O braço de suspensão em alumínio não resistiu. Apesar do esforço do grupo de mecânicos, que trocaram suas confortáveis férias por semanas fugindo dos leões e dos insetos, o 911 se apresentou em Nairóbi para receber o segundo lugar. Definitivamente, ficou um assunto muito mal-resolvido na África.

O tempo passou. Embora o orgulho ferido tenha sido recompensado por mais vitórias em Daytona e em Le Mans, sempre surgia uma voz que lembrava aquele assunto. Em 1983 o arauto era Helmuth Bott (que mais tarde se tornaria presidente da companhia) com seu projeto de tração integral (Clubnews nº 3), e para demonstrar sua viabilidade, nada melhor do que um carro de rali. Eis que surge o 911 SC/RS com tração traseira, construído dentro do regulamento do campeonato europeu de rali. Seu motor era o seis-cilindros boxer de três litros, alimentado por um sistema de injeção mecânica Bosch e desenvolvia 255 cv a 7.000 rpm. Vinte unidades deste carro foram produzidas e seis delas ficaram com a equipe Rothmans-Porsche. Em paralelo ao SC/RS foi desenvolvido o 953. Este era basicamente um 911 SC/RS mas exibindo a criança do professor Bott: uma sofisticada tração integral.

Enquanto a equipe Rothmans-Porsche e os 911 RS/SC eram preparados para desbancar o reinado dos Audi Quattro (criados por Ferdinand Piëch, responsável pelos 908 e 917) no campeonato europeu, uma outra equipe era montada dentro da própria Rothmans-Porsche com os 953 para um alvo específico: o Paris–Dacar. Tudo estava sendo muito bem planejado, ensaiado e testado. Para dirigir o carro e a equipe, foi convocado nada menos do que o herói da Porsche, Jacky Ickx, que vencera no ano anterior dirigindo um Mercedes Gelandewagen (todo-terreno).



No alto: Jacky Ickx e o 959 no Paris-Dacar em 1986.
Acima: no mesmo ano e na mesma prova, René Metge a caminho da vitória.

Em 1º de janeiro de 1984 foi dada a largada para o 6º Rally Paris-Dacar. Apesar de toda a estrutura da Porsche, a tarefa não foi fácil. Depois de 12.000 km de quebras, areia, panes elétricas e pedras, a vitória ficou para a dupla René Metge/Dominique Lemoyne. Ickx chegou em 6º lugar e, para surpresa de todos, o carro de apoio pilotado por Roland Kussmaul (que passou quase todas as noites em claro cuidando dos outros dois carros) ficou em 17º lugar.

Em 1985 a Porsche voltou à carga, desta vez com o curioso 959. Este carro era quase um 911, feito quase todo em fibra de carbono e Kevlar,

empurrado por um exótico motor descendente dos 935 "Moby Dick" e exibindo a maravilhosa tração do professor Bott, mas com um complicado e sofisticado gerenciamento eletrônico. Embora os 959 de rua fossem turbocomprimidos, gerando 400 cv, para o Paris-Dacar optou-se por competir sem superalimentação e levantar o carro em 29 cm. Mas em 1985 a história de pouca preparação e uma certa arrogância se repetiu e custou aos dois carros da equipe um abandono prematuro. Esta derrota trouxe exemplos e todo o ano para resolver os problemas da tração e da

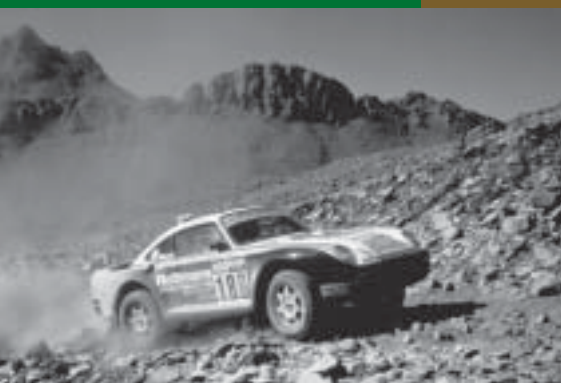
eletrônica, e também coragem para devolver os turbocompressores ao 959, o que fez o carro acelerar de zero a 100 km/h em 3,9 segundos.

Em 22 de janeiro de 1986, depois que a poeira de 14.000 km assentou e somente 80 dos 500 inscritos chegaram a uma praia no Marrocos, o que se via era Metge levantando o troféu da vitória ao lado de Ickx (em 2º) e com a arma secreta da equipe, Kussmaul, em 6º lugar. Desta vez, deu tudo certo.

As montanhas de Taita ainda estão majestosas. O tempo passou: a fome, as doenças e as disputas entre as tribos tornaram o continente africano um lugar perigoso demais até para o diabo passar suas férias. O Rally Safari, porém, continua integrando o Campeonato Mundial e é uma de suas etapas mais difíceis e emocionantes. Nós do Porsche Club do Brasil e da Clubnews já organizamos um bolão de apostas para saber quando será a primeira vitória do Cayenne no Paris-Dacar. Na verdade, torcemos para que um dia, o Cayenne vá até o coração da África e resolva um certo problema pendente, calando aquela voz que insiste: "E o Rally Safari???" ■



Monte Carlo, 1969.



Paris-Dacar, 1986.



Paris-Dacar, 1984.

Referências:

VANN, PETER:
Porsche Moments

ELFORD, VIC:
Porsche High-Performance
Driving Handbook

LEFFINGWELL, RANDY:
Porsche Legends

WEITMANN, JULIUS:
Porsche Story

Ano	Evento	Categorias	Pilotos
53	Sestiere Rally	1500	Polenski/ Martinengo
54	Tulip Rally	1600	Engel / Armbrecht
55	Tulip Rally	1600	Andersen / Rottbol-Orum
	Midnight Sun	1500GT	Borgefors / Gustavson
56	Monte Carlo	1300GT	Gacon / Arcan
	Lyon- Charbonnieres	Geral	Gacon / Arcan
	Tulip Rally	1600	Slotemaker / Beckering
57	Tulip Rally	1600GT	Gerlach / Brug
	German Rally	2000GT	Max / Lissmann
58	Lyon-Charbonnieres	GT	Storez / Buchet
	Tulip Rally	1600	Schorr / Poll
	German Rally	1600GT	Walter / Strahle
59	Tulip Rally	1600GT	Gorris / Wiedouw
60	Lyon-Charbonnieres	Geral	Boutin / Motte
62	Monte Carlo	1600	Isenbugel / Springer
	Stuttgart - Solitude	2000	Glemser / Wutherich
	Tulip Rally	1600GT	Meur / Rousselle
63	Lyon-Charbonnieres	2000	Bouchet / Gauvin
	Stuttgart - Solitude	2000	Bouchet / Gauvin
	Tulip Rally	1600GT	Humbach / Backer
64	Monte Carlo	2000GT	Klass / Wencher
66	Monte Carlo	2000GT	Bohringer/ Wuterich
66	Hesse Rally	Geral	Wallrabenstein / Bretthausen
67	Monte Carlo	GT	Elford / Stone
	German Rally	Geral	Elford / Stone
	Tulip Rally	Geral	Elford / Stone
	Geneva Rally	Geral	Elford / Stone
	Polish Rally	Geral	Zasada / Zasada
68	Swedish Rally	Geral	Waldegaard / Helmer
	Monte Carlo	Geral	Elford / Stone
	German Rally	Geral	Toivonen / Kolari
	Gulf London Rally	Geral	Andersson / Svedberg
	Castrol - Danube	Geral	Toivonen / Tiukkanen
	Geneva Rally	Geral	Toivonen
	Spanish Firestone	Geral	Doncel / Prejo
69	Monte Carlo	Geral	Waldegaard / Helmer
	Swedish Rally	Geral	Waldegaard / Helmer
	Acropolis Rally	Geral	Toivonen / Kolari
	Rally de Portugal	Geral	Pinto / Silva
	Polish Rally	Geral	Zasada
	Danúbio	Geral	Poltinger
	Tour de France	Geral	Larrousse / Gelin
	Rally da Espanha	Geral	Etchebers / Santo
	Tour de Corse	Geral	Larrousse / Gelin
70	Monte Carlo	Geral	Waldegaard / Helmer
	Swedish Rally	Geral	Waldegaard / Helmer
	Austrian Alpine	Geral	Waldegaard / Helmer
	Danúbio	Geral	Janger / Wessiak
	Spanish Sherry Rall	Geral	Ruiz / Castaneda
71	Rally Artico	Geral	Aarnio / Kolari
73	Báltico	Geral	Behret / Pitz
	Irish Rally	Geral	Tordoff / Short
74	Costa Brava	Geral	Maldi / Hoeven
	Irlanda	Geral	Curley / Frazer
	Yu Rally	Geral	Russling / Weiss
	Polonia	Geral	Russling / Weiss
75	STP Galway Rally	Geral	McCarthy / Harryman
	Ypres Rally	Geral	Mordacq / Bret
	Lugano Rally	Geral	Haldi / Sandoz
78	Monte Carlo	Geral	Nicolas / Laverne
84	Paris - Dacar	Geral	Metge / Lemoyne
	Ypres	Geral	Toivinen / Grindrod
	Milles Pistes	Geral	Toivinen / Grindrod
	Costa Esmeralda	Geral	Toivinen / Grindrod
	Madeira	Geral	Toivinen / Grindrod
	Qatar	Geral	Al Hajri / Spiller
	Oman	Geral	Al Hajri / Spiller
	Bianch	Geral	Droogmans / Joosten
	Haspengouw	Geral	Droogmans / Joosten
86	Paris Dacar	Geral	Metge / Lemoyne