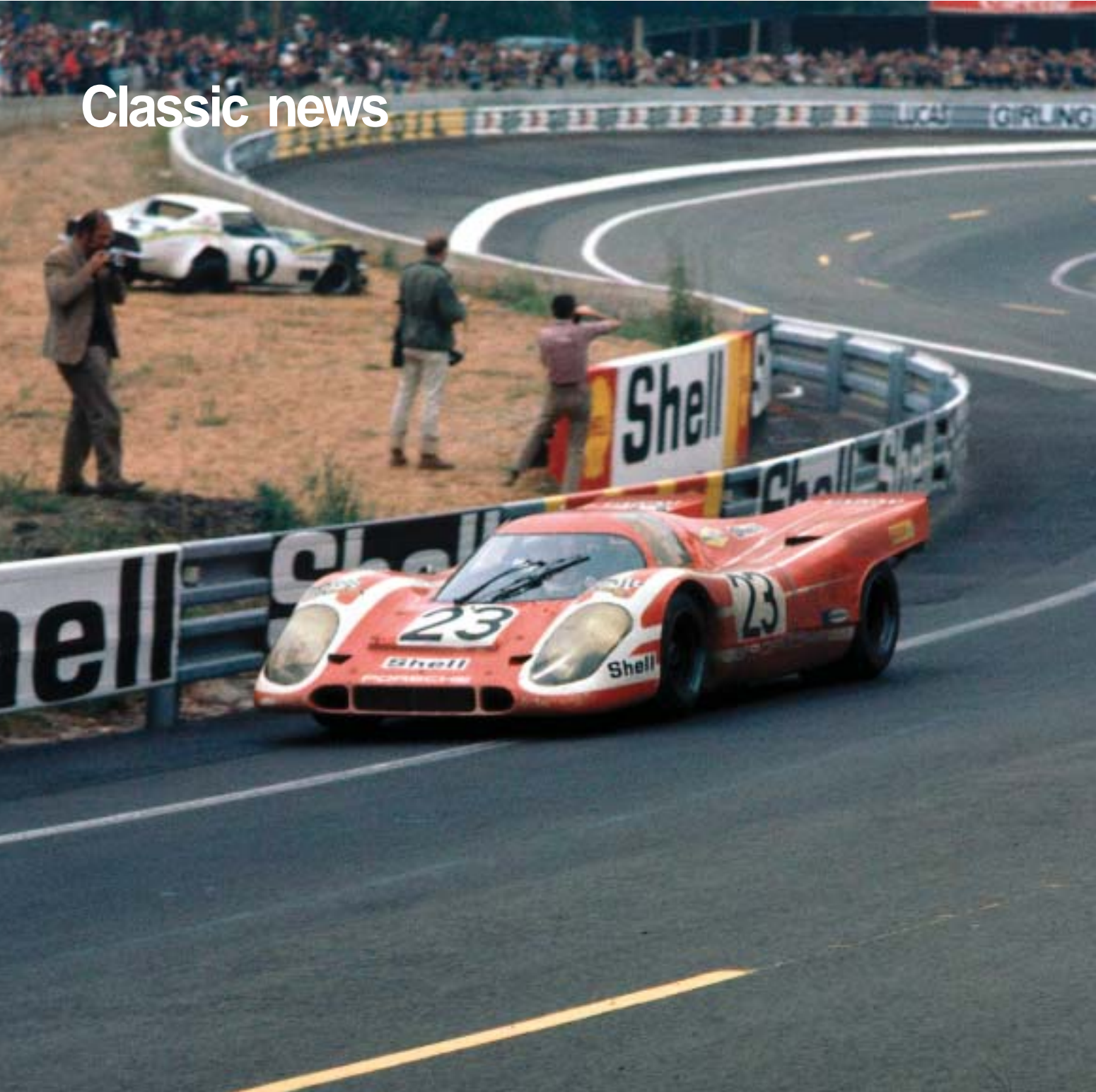


Le Mans

Classic news



2.616 horas de Le Mans

Em 51 anos, a Porsche obteve 109 vitórias na 24 horas de Le Mans - 16 na classificação geral e 93 em categorias.

Texto e pesquisa: Luiz Alberto Pandini e Kiko Barros

Fotos: Photo 4



1970: Hans Herrmann/
Richard Attwood dão à
Porsche a primeira vitória na
classificação geral em uma
24 Horas de Le Mans.

Começou em 1951. Apenas três anos depois de criada, a Porsche resolveu participar da 24 Horas de Le Mans, a mais difícil corrida de longa duração do automobilismo europeu. Para tanto, preparou especialmente para a ocasião um exemplar do modelo 356. Naqueles dias conturbados do

pós-guerra, a total falta de materiais na Alemanha obrigou os inventivos engenheiros da Porsche a comprar no mercado paralelo uma sucata de aviões de guerra e deles aproveitar o alumínio para construir a carroceria. Ferry Porsche não sabia bem o que esperar: para ele, terminar a corrida já estava de bom tamanho. Terminou, e com uma vitória na classe reservada aos carros com motores entre 751 cm³ e 1.100 cm³.

Desde essa época, quase todos os anos um Porsche recebe um troféu de primeiro prêmio na 24 Horas de Le Mans. Pode ser na classificação geral ou em alguma das categorias em que são divididos os carros, mas dificilmente a marca passa em branco nessa corrida. A mais recente aconteceu na edição de 2002, disputada entre os dias 15 e 16 de junho. Como no ano passado, um 911 GT3-R da equipe The Racer's Group venceu a classe GT, pilotado pelo norte-americano Kevin Buckler e pelos alemães Timo Bernhard e Lucas Luhr. Foi a 109ª vitória da marca em Le Mans. Os GT3-R, por sinal, ficaram com os quatro primeiros lugares na classe.

Até hoje, foram 16 vitórias absolutas e outras 93 em categorias. Estas mudaram ao longo dos anos: as divisões por cilindrada uniram-se a outros critérios, como a origem dos carros (especiais para competição ou esportivos adaptados) e o peso. Em compensação, desapareceram categorias quase subjetivas, como os índices de Performance (handicaps entre a potência ou a cilindrada dos motores e a distância que deveria ser percorrida) e de Rendimento Energético (menor quantidade de combustível utilizada).

Para a Porsche, a perseguição por uma vitória absoluta e não apenas nas categorias começou para valer no final dos anos 50. A equipe da fábrica se esmerou em construir modelos cada vez mais complexos para conquistar este importante troféu. A filosofia da Porsche (motores de pequena cilindrada, refrigerados a ar, impulsionando automóveis leves, estáveis e resistentes) criou uma coleção de fantásticos modelos. Estes foram vencedores várias vezes nas categorias de cilindrada menor, mas a vitória na

geral era difícil porque os pequenos motores de 4 cilindros enfrentavam os de 6 cilindros de 3 litros da Jaguar e Aston Martin durante a década de 50, ou contra os V8 norte-americanos na década de 60.

Como veremos na reportagem sobre o modelo 908, a batalha começou a ficar equilibrada no final de década de 60. Em 1969, faltou muito pouco para a Porsche vencer pela primeira vez uma 24 Horas de Le Mans na geral. A marca possuía o recém-lançado e potente modelo 917 (Clubnews número 5) para fazer as honras da casa, mas no final das 24 horas coube ao 908 LH de Hans Herrmann e Gerard Larrousse a dura tarefa de combater o Ford GT40 da dupla Jacky Ickx e Jackie Oliver. Durante as duas últimas horas de prova os dois carros se alternaram na liderança. No final, apenas 6 segundos separaram o Porsche 908 LH do Ford GT 40 vencedor.

Somente no ano seguinte a Porsche obteve seu primeiro triunfo absoluto. As páginas seguintes resgatam um pouco da história de cada um deles.

1970

Foi o ano da primeira vitória da Porsche na classificação geral de uma 24 Horas de Le Mans. A corrida, disputada sob forte calor e, em vários momentos, chuva, foi uma das mais difíceis da história. Dos 51 carros que largaram, 16 receberam a bandeirada e somente 7 percorreram distância suficiente para receber classificação. Desses 7, cinco eram Porsche, modelos 917, 908, 911 e 914.

Esperava-se uma disputa acirrada entre os da Porsche e as 11 Ferrari 512S inscritas. Só que nada menos que 9 Ferrari foram eliminadas por quebras ou acidentes. Os Porsche também sofreram seu reverses, mas três deles se mantiveram firmes até o final. A vitória ficou com o 917 K do alemão Hans Herrmann e do inglês Richard Attwood, vindo a seguir um 917 LH (do francês Gerard Larrousse e do alemão Willy Kauhsen) e um 908 (pilotado pelos austríacos Helmut Marko e Rudi Lins).

Um dos carros não classificados foi um Porsche 908 inscrito pela Solar,



1971: Helmut Marko/Gijs van Lennep vencem a 24 Horas mais veloz da história, com uma média de 222,298 km/h.

a produtora do ator Steve McQueen. O carro, pilotado por Herbert Linge e Jonathan Williams, carregava duas câmeras e correu apenas para captar imagens de ação na pista. Várias de suas paradas no box foram feitas exclusivamente para a colocação de novos rolos de filme.

1971

Esta foi a 24 Horas mais veloz de todos os tempos: o 917 K dos vencedores Helmut Marko e Gijs van Lennep venceu com uma média horária de 222,298 km/h. Foi também a maior distância percorrida: 5.335,30 km.

Os técnicos da Porsche ficaram surpresos - não com o resultado, mas por terem vencido a prova com o carro de Marko/Van Lennep. Ele tinha um chassi experimental feito em tubos de magnésio e não de alumínio, como acontecia com os demais 917 K. Esse chassi de magnésio deixou o carro ficou tão leve que foi necessário adicionar lastro para respeitar o peso

mínimo determinado pelo regulamento (800 kg). Durante aquela noite, enquanto chovia, o 917LH de Vic Elford descia a reta de Mulsanne a 362 km/h.

O mais inusitado é que os pilotos correram e venceram sem saber que seu carro era "cobaia" dos engenheiros da Porsche. Ainda durante a temporada de 1971, a FIA anunciou a limitação dos motores em 3.000 cm³ para o ano seguinte. Como os Porsche 917 tinham motores de 5.000 cm³, a fábrica se retirou do Campeonato Mundial de Marcas.

1976

Entre 1975 e 1979, a 24 Horas de Le Mans deixou de fazer parte do Campeonato Mundial de Marcas devido a discordâncias entre a FIA (Federação Internacional do Automóvel) e o ACO (Automóvel Clube do Oeste, organizador da prova). E quem perdeu com a separação foi a entidade internacional e não o clube local. Sozinha, a 24 Horas de Le Mans tinha mais

repercussão do que o campeonato todo.

Protótipos proibidos de correr em outras provas ficaram liberados para correr em Le Mans. A Porsche desenvolveu em segredo o modelo 936, que aproveitava peças remanescentes dos 917 e usava um motor baseado nos motores de rua do 911, mas com dois turbocompressores. Construído em apenas dois meses, o Porsche 936 foi surpreendentemente rápido e permitiu uma vitória espetacular para Jacky Ickx e Gijs van Lennep, que derrotaram os favoritos Mirage-Ford e inauguraram a era de dominação dos motores Porsche Turbo na prova.

O 936 só teve dois problemas durante as 24 horas. Um deles foi solucionado em 30 minutos: quebra do cano de escapamento. O outro durou a corrida toda: o radiador de óleo instalado na dianteira fazia os pedais esquentarem terrivelmente. Os dois pilotos mal conseguiam andar quando a prova terminou.



1977: sustos e vitória para o 936 pilotado por Jacky Ickx/Jurgen Barth/Hurley Haywood.

1976: primeira vitória de um motor Porsche turbo. O carro é um 936, pilotado por Gijs van Lennep (ao volante na foto) e Jacky Ickx.



1977

Foi a edição mais dramática para a Porsche desde 1969 - desta vez com resultado final favorável. Logo no começo da corrida, o 936 de Hurley Haywood e Jurgen Barth caiu para o 41º lugar. Ickx, pilotando um modelo idêntico (o mesmo carro que vencera no ano anterior), liderava.

No começo da noite, mais problemas. O carro de Ickx teve a suspensão quebrada e foi obrigado a abandonar. Como o regulamento permitia, o belga passou para o carro de Barth e Haywood. Durante a noite, o trio foi subindo de posição e, às 9h30 da manhã, assumiu a liderança.

Faltando menos de uma hora para o final, o 936 começou a soltar uma fumaça branca que indicava a existência de problemas sérios no motor. Uma parada de box e descobriu-se que um pistão havia quebrado. A vantagem sobre o 2º colocado era muito grande e permitiria uma longa



1979: Klaus Ludwig/Bill Whittington/Don Whittington conseguem a vitória inédita de um 935, modelo derivado do 911 de rua.

parada no box, mas para ser considerado vencedor o carro teria que voltar à pista para dar pelo menos mais uma volta e receber a bandeirada.

Ninguém sabia se o Porsche 936 agüentaria. Barth saiu dos boxes com o turbo desligado e completou a última volta sem passar dos 80 km/h. Esta foi, literalmente, a volta final mais demorada da história de Le Mans: cerca de 10 minutos, contra os 3m36 da melhor volta que Ickx obtivera durante a prova.

1979

Esta foi uma corrida especial para a Porsche. Pela primeira vez um 935 (modelo baseado no 911) venceu a 24 Horas de Le Mans na classificação geral. O carro vencedor, pertencente à equipe Kremer, foi pilotado pelo alemão Klaus Ludwig (a primeira de suas três vitórias na corrida) e pelos irmãos norte-americanos Bill e Don Whittington. O 2º lugar ficou com outro 935 pilotado por Dick Barbour, Rolf Stommelen e o ator Paul Newman.

Durante a corrida, o carro vencedor parou no meio da pista quando era pilotado por Don Whittington. A origem do problema estava na bomba injetora de combustível. Don, um experiente mecânico de aviões, improvisou um conserto e fez o carro funcionar novamente, levando-o ao box para reparos mais apropriados. Mesmo assim eles mantiveram a liderança. Anos mais tarde, os irmãos Whittington foram presos nos Estados Unidos: o dinheiro que eles usavam para correr vinha do tráfico de entorpecentes.

1981

Cinco anos depois de vir ao mundo, o Porsche 936 ainda era competitivo o suficiente para dar à marca sua sexta

vitória em Le Mans. Jacky Ickx/Derek Bell, que haviam vencido em 1975 pilotando um Mirage-Ford, se uniram novamente para uma das corridas mais tranquilas de suas vidas: o 936 funcionou perfeitamente da largada à bandeirada. “Nossas para-das de box foram exclusivamente para abastecer, trocar de piloto e trocar pastilhas de freio”, resumiram os vencedores.

1981: cinco anos depois, o 936 ainda é competitivo. Jacky Ickx/Derek Bell conseguiram uma vitória tranqüila, sem serem ameaçados.



1982: os concorrentes só ficaram perto dos Porsche na largada. Ickx/Bell lideraram a formação 1-2-3 dos carros da equipe oficial.



A novidade deste carro foi a instalação de um motor turbo que a Porsche desenvolvera para correr na 500 Milhas de Indianápolis de 1980. Na última hora, os norte-americanos mudaram o regulamento e tornaram ilegal o Porsche Indy. O projeto foi aproveitado em Le Mans e o resultado foi tão animador que levou a Porsche a desenvolver o 956 para o campeonato do ano seguinte.

1982

Não poderia ter sido melhor: os três carros da equipe oficial Rothmans Porsche terminaram nos três primeiros lugares, com Jacky Ickx/Derek Bell, Jochen Mass/Vern Schuppan e Al Holbert/Hurley Haywood. Requite supremo: eles cruzaram a linha de chegada juntos, na ordem de sua numeração - 1, 2 e 3.

Um resultado absolutamente consagrador para a Porsche e o modelo 956. Um dos mais competitivos esporte-protótipo de todos os tempos, o 956 dispunha de tecnologias avançadas, como o gerenciamento eletrônico do motor e efeito solo. No final do ano, Ickx conquistou o título mundial de pilotos e a Porsche, o de marcas.

1983

Além de manter a equipe oficial, a Porsche disponibilizou o 956 para

equipes particulares. Resultado: dominou a temporada (venceu as sete corridas do Campeonato Mundial) e conseguiu em Le Mans um resultado nunca visto, com 9 carros nos 10 primeiros lugares - o melhor protótipo de outra marca ficou em 9º lugar. Para completar a festa, o 11º lugar e primeiro na categoria Grupo B ficou com um Porsche 930.

A dupla Ickx/Bell era favorita, mas um pequeno acidente com o 956 de Jan Lammers/Jonathan Palmer/Richard Lloyd, da equipe pertencente a este último, acabou com suas chances.

Ickx/Bell pilotaram de maneira inspirada para compensar o atraso, mas terminaram mesmo em 2º lugar. A vitória ficou com Holbert/Haywood/Schuppan, que tiveram sangue frio para lidar durante boa parte da corrida com o superaquecimento do motor.

1984

Mais uma vez, a FIA influenciou (negativamente) na participação da Porsche em Le Mans. Por divergências de regulamento, a Porsche protestou retirando sua equipe oficial da lista de inscritos em Le Mans. Com isso,

1984: Klaus Ludwig/Henri Pescarolo vencem com o 956 da equipe Joest Racing, depois de cair para o 30º lugar no começo da prova.



1983: Al Holbert/Hurley Haywood/Vern Schuppan recebem a bandeirada em 1º lugar. Atrás deles, outros sete Porsche.

novos 962 (versões modificadas do 956) ficaram de fora. A Porsche prestou assistência às equipes particulares e foi recompensada com a vitória de Klaus Ludwig/Henri Pescarolo, da Joest Racing.

A Lancia prometia dificultar as coisas para os Porsche. Os carros italianos, liderados pelo veterano francês Bob Wollek, lideraram as primeiras horas da corrida. Enquanto isso, o 956 de Ludwig/Pescarolo caía para o 30º lugar por causa de uma pane no sistema de alimentação de combustível. Eles se recuperaram e sofreram novo atraso por causa de um problema na suspensão. Tudo parecia perdido, mas aí foi a vez de Wollek ter problemas de transmissão. A Porsche venceu em Le Mans pela nova vez.



1985: a Porsche torna-se a marca com mais vitórias em Le Mans. A marca foi alcançada com Klaus Ludwig/Paolo Barilla/"John Winter".



1986: um eficiente trabalho de box e uma vitória incontestável do Porsche 962 de Derek Bell/Hans Stuck/Al Holbert.

1985

O automobilismo às vezes apresenta surpresas. Em 1985, todos apostavam em uma vitória da Porsche (que voltava a ter seu time oficial competindo em Le Mans), da Lancia ou mesmo da Sauber-Mercedes - todas equipes de ponta, com pilotos de primeira linha e empenhadas a fundo em vencer.

Só que o primeiro carro a receber a bandeirada foi o mesmo Porsche 956 da equipe Joest que havia vencido no ano anterior. Klaus Ludwig estava novamente ao volante, mas desta vez seus companheiros de cockpit eram

dois ricos pilotos amadores: o italiano Paolo Barilla e o alemão "John Winter". O primeiro pertence à família proprietária da fábrica de massas que leva seu sobrenome; o segundo era um industrial que escondia seu nome verdadeiro (Louis Krages) para não ter problemas com seus pais. "John Winter", na verdade, pilotou em apenas um turno - e atingiu 371,7 km/h no final da reta Mulsanne.

Para a Porsche, foi uma corrida histórica. Com esta vitória, a décima em Le Mans, ela superou a Ferrari como maior vencedora da 24 Horas.

1986

Desta vez não houve surpresas: vitória da Rothmans Porsche, a equipe oficial da marca, desta vez com Derek Bell/Hans Stuck/Al Holbert. Mas durante metade da prova o 962 teve combate direto do trio vencedor de 1985, formado por Ludwig/Barilla/"Winter", que pilotava o 956 da Joest.

A batalha entre o 962 e o 956 durou 11 horas. A corrida se desenrolava de maneira promissora e apostava-se que seria uma das melhores edições da história da 24 Horas. Durante a madrugada, todas as expectativas mudaram: um vazamento de óleo do câmbio causou um acidente fatal ao austríaco Jo Gartner, que pilotava um 956 da equipe Kremer. O pace-car ficou na pista durante duas horas para que Gartner fosse socorrido e seu carro, removido. Foi nesse período que o carro da Joest abandonou. Quando a corrida começou, Bell/Stuck/Holbert não tinham opositores em condições de ameaçá-los.

1987

A sétima vitória seguida da Porsche foi também uma das mais prazerosas para a direção da fábrica de Stuttgart. Os Jaguar e Sauber-Mercedes vinham travando disputas bastante equilibradas com os Porsche nas corridas do Campeonato Mundial e muitos previam (na verdade, alguns

até torciam) que o domínio da Porsche chegaria ao fim.

Logo nas primeiras voltas, a Porsche tomou um susto: um carro de fábrica (pilotado por Bob Wollek) e cinco particulares abandonaram com problemas mecânicos causados por gasolina adulterada. Restava apenas o 962 de Bell/Stuck/Holbert para combater os Jaguar e Sauber-Mercedes. O dilema era: acelerar tudo e forçar os adversários (correndo o risco de também enfrentar contra-tempos) ou manter um ritmo mais calmo e esperar pelos acontecimentos? Optou-se pela primeira alternativa e, um a um, os adversários mais perigosos foram ficando pelo caminho. A Porsche venceu em Le Mans pela 12ª vez na história.

1994

Explorar as possibilidades do regulamento também faz parte da receita para chegar à vitória. Em 1994, o ACO abriu a 24 Horas à participação de protótipos especiais e de GTs de rua preparados. Estes teriam algumas vantagens, como peso menor e permissão para usar mais combustível durante a corrida.

Nessa mesma época, a Porsche havia autorizado Jochen Dauer (piloto e dono de uma equipe particular) a desenvolver uma versão "de rua" do 962. Era praticamente o mesmo carro que havia dominado as corridas de protótipos nos anos 80, com os devidos equipamentos de conforto e segurança para andar em vias públicas: luzes de direção, sistema de som, ar condicionado, etc.

O carro, denominado Dauer 962 LM, fez furor nas ruas e também na pista. Tinha características de protótipo, mas não havia como impedir sua inscrição na categoria GT. E assim ele enfrentou (e venceu) o favoritismo da Toyota. Os vencedores foram Yannick Dalmas, Hurley Haywood e Mauro Baldi. O outro 962 LM, pilotado por Hans Stuck, Thierry Boutsen e Danny Sullivan, terminou em 3º lugar.

1996

Poucas vezes um modelo híbrido foi tão competitivo em Le Mans. A Joest Racing (a mesma que venceu em 1984 e 1985) resgatou um antigo



1987: Bell/Stuck/Holbert vencem pelo segundo ano consecutivo.

1994: com o Dauer GT, igualzinho ao 962, Yannick Dalmas/Hurley Haywood/Mauro Baldi superaram os protótipos.



1996: mais uma da Joest Racing. Com um chassi antigo, o WSC-95 surpreende e vence com Manuel Reuter/Davy Jones/Alexander Wurz.





1997: mesma equipe e mesmo carro do ano anterior, com novas cores e novos pilotos: Michele Alboreto/Stefan Johansson/Tom Kristensen.

chassi TWR, instalou nele um motor do Porsche 962 e cobriu o conjunto com uma carroceria spyder. Resultado: o carro, denominado TWR Porsche WSC-95 e preparado com a colaboração da Porsche, surpreendeu os favoritos e venceu.

Como nos anos 80, a equipe de Reinhold Joest deixou para trás a própria equipe de fábrica da Porsche, que estreava em Le Mans os novos 911 GT1. O trio Davy Jones/Alex Wurz/Manuel Reuter liderou praticamente toda a corrida, sempre seguido de perto pelos 911 GT1.

1997

O mesmo cenário do ano anterior: o TWR Porsche WSC-95 da Joest lutando pela vitória com os 911 GT1 da Porsche AG. Mas desta vez a Porsche concentrou seus esforços na equipe oficial, só dando à Joest o acesso necessário para comprar peças e componentes do motor.

Os dois GT1-Evo, tripulados por

Bob Wollek/Hans Stuck/Thierry Boutsen e Yannick Dalmas/Emmanuel Collard/Ralf Kelleners, se firmaram nos dois primeiros lugares, sem sofrerem ameaças. Tudo funcionou perfeitamente para a Porsche até as 7 horas da manhã. Foi quando Wollek teve um semi-árvore quebrada e ficou fora da corrida. Dalmas/Collard/Kelleners assumiram a liderança, mas cinco horas depois uma bomba de óleo rompida provocou um vazamento seguido de incêndio. A liderança caiu no colo do TWR Porsche WSC-95, que desta vez era pilotado por Michele Alboreto, Stefan Johansson e Tom Kristensen.

1998

Este foi o ano em que toda a fábrica da Porsche estava envolvida na comemoração dos 50 anos da marca. Não é necessário mencionar a enorme pressão sobre o departamento de competições para levar a Stuttgart o troféu de Le Mans. Mas as coisas não

andavam muito bem. O GT1-Evo não conseguiu terminar a prova no ano anterior nem mostrar uma performance digna de menção durante a temporada de 1997. A ordem foi construir um carro completamente novo e torná-lo competitivo em poucos meses. Surgiu o 911 GT1-98.

A grande promessa para a prova eram os Toyota GT-One, que apresentavam resultados impressionantes no início da temporada. Porsche e Toyota voltaram a se enfrentar, exatamente como havia acontecido quatro anos antes.

Foi uma das 24 Horas de Le Mans mais interessantes da história. Uma tempestade durante a madrugada embaralhou as cartas e fez com que as equipes revissem todas suas estratégias. Ao amanhecer, o tempo havia se firmado e a pista estava seca. Mas os Toyota estavam na liderança. Como nada além da vitória interessava à Porsche naquele ano, a ordem foi pressionar ao máximo a concorrência.

Os Porsche e Toyota disputaram arduamente durante toda a manhã... até que o último GT-One cometesse harakiri a 40 minutos do final da prova. A 16ª vitória da Porsche foi obtida pelo trio Allan McNish, Laurent Aiello e Stéphane Ortelli. A bandeirada de chegada foi dada pelo próprio Ferry Porsche, no cinquentenário da marca que ele criou. 🏆



1998: Allan McNish/Laurent Aiello/Stéphane Ortelli superam os Toyota e BMW para dar à Porsche a 16ª vitória na classificação geral em Le Mans.

GALERIA DE CAMPEÕES

Ano	Classe	Modelo	Pilotos
1951	751 a 1.100 cm ³	356	Auguste Veuillet/Edmond Mauche
1952	751 a 1.100 cm ³	356	Auguste Veuillet/Edmond Mauche
1953	1.101 a 1.500 cm ³	550	Richard von Frankenberg/ Paul Frere
1954	1.101 a 1.500 cm ³	550	Johnny Claes/Pierre Stasse
	751 a 1.100 cm ³	550	Zora Arkus Duntov/ Gonzague Olivier
1955	1.101 a 1500 cm ³	550	Helmtuh Polensky/ Richard von Frankenberg
	Coupe Bienalle 54-55	550	Helmtuh Polensky/ Richard von Frankenberg
	Índice de Performance	550	Helmtuh Polensky/ Richard von Frankenberg
	751 a 1.100 cm ³	550	Zora Arkus Duntov/ Auguste Veuillet
1956	1.101 a 1.500 cm ³	RS 550 A	Wolfgang von Trips/ Richard von Frankenberg
1957	1.101 a 1.500 cm ³	RS 550 A	Ed Hugus/ Carel Godin de Beaufort
1958	1.501 a 2.000 cm ³	RSK	Jean Behra/Hans Herrmann
	1.101 a 1.500 cm ³	RSK	Edgar Barth/Paul Frere
1960	1.301 a 1.600 cm ³	1600 GS	Herbert Linge/ Hans-Joachim Walter
1961	1.601 a 2.000 cm ³	RS 61	Masten Gregory/Bob Holbert
	1.301 a 1.600 cm ³	695 GS	Herbert Linge/Bem Pon
1962	1.301 a 1.600 cm ³	695 GS	Edgar Barth/Hans Herrmann
1963	1.601 a 2.000 cm ³	718/8	Edgar Barth/Herbert Linge
1964	1.601 a 2.000 cm ³	904	Robert Buchet/Guy Ligier
1965	1.601 a 2.000 cm ³	904/6	Herbert Linge/Peter Nocker
	Índice de Performance	904/6	Herbert Linge/Peter Nocker
	Rendimento Energético	904	Gerhard Koch/Anton Fischhaber
1966	1.601 a 2.000 cm ³	906/6 LH	Jo Siffert/Colin Davis
	Índice de Performance	906/6 LH	Jo Siffert/Colin Davis
	Grupo S	906/6	Gunther Class/Rolf Stommelen
	GT	911 S	"Franc" Jacques Dewez/ Jean Kerguen
1967	1.601 a 2.000 cm ³	907/6	Jo Siffert/Hans Herrmann
	Índice de Performance	907/6	Jo Siffert/Hans Herrmann
	Grupo S	906	Vic Elford/Ben Pon
1968	Esporte-Protótipo	907/8	Dieter Spoerry/Rico Steinemann



Jacky Ickx pilota o 936 na 24 Horas de Le Mans de 1976. O belga é o maior vencedor desta corrida: 6 vezes.

	2.001 a 2.500 cm ³	907/8	Dieter Spoerry/Rico Steinemann
	2.501 a 3.000 cm ³	908	Rolf Stommelen/Jochen Neerpasch
	GT	911 S	Jean-Pierre Gaban/ Roger Vanderschrick
1969	Esporte-Protótipo	908	Hans Herrmann/Gerard Larrousse
	2.001 a 2.500 cm ³	908	Hans Herrmann/Gerard Larrousse
	1.601 a 2.000 cm ³	910	Christian Poirot/Pierre Maublanc
	GT	911 S	Jean-Pierre Gaban/Yves Deprez
1970	Geral	917 K	Hans Herrmann/Richard Attwood
	Rendimento Energético	917 LH	Gerard Larrousse/Willy Kauhsen
	2.501 a 3.000 cm ³	908	Rudi Lins/Helmut Marko
	Esporte-Protótipo	908	Rudi Lins/Helmut Marko
	Índice de Performance	908	Rudi Lins/Helmut Marko
	GTS	914/6	Guy Chasseuil/Claude Ballot-Lena
	2.001 a 2.501 cm ³	911 S	Nicolas Koob/Erwin Kremer
1971	Geral	917 K	Helmut Marko/Gijs van Lennepe
	GTS	911 S	Raymond Touroul/André "Anselme"
	2.001 a 2.500 cm ³	911 S	Raymond Touroul/André "Anselme"
	Esporte-Protótipo	907	Walter Brun/Peter Mattli
	1.601 a 2.000 cm ³	907	Walter Brun/Peter Mattli
1972	2.001 a 3.000 cm ³	911 S	Michael Keyser/Jurgen Barth/ Sylvain Garant
1973	Rendimento Energético	Carrera	Erwin Kremer/ Clemens Schickentanz/Paul Keller
1975	GTS	Carrera RSR	John Fitzpatrick/Gijs van Lennepe/ Manfred Schurti
	GT	Carrera RS	Gerhard Maurer/Christian Beez/ Eugen Straehl
	GTX	Turbo	Thierry Sabine/Philippe Dagoreau/ Jean-Pierre Aeschlimann
	Classement Combiné	911	René Boubet/Philippe Dermague
1976	Geral	936	Jacky Ickx/Gijs van Lennepe
	Grupo 5	935	Rolf Stommelen/Manfred Schurti
	3.001 a 4.000 cm ³	935	Rolf Stommelen/Manfred Schurti
	4.001 a 5.000 cm ³	934	Hubert Striebig/ Annie-Charlotte Verney/ Hughes Kirschhoffer
	Grupo 4	Carrera RS	"Segolen" / Maurice Ouvieri/"Ladagi"
	IMSA	Carrera RSR	John Rulon Miller/Tom Waugh/ Jean-Pierre Laffeach
1977	Geral	936	Jacky Ickx/Jurgen Barth/ Hurley Haywood
	Grupo 5	935	Claude Ballot-Lena/ Peter Gregg
	3.001 a 4.000 cm ³	935	Claude Ballot-Lena/Peter Gregg
	Grupo 4	934	Bob Wollek/Philippe Guardjian/"Steve"
1978	Rendimento Energético	936/78	Bob Wollek/Jurgen Barth/Jacky Ickx
	IMSA	935	Brian Redman/Dick Barbour/John Paul
	Grupo 5	935	Jim Busby/Rick Knoop/Chris Cord
	GT	Carrera	Annie-Charlotte Verney/Xavier Lapeyre/François Servanin
1979	Geral	935 K3	Klaus Ludwig/Bill Whittington/Don Whittington
	IMSA	935	Rolf Stommelen/Dick Barbour/Paul Newman
	Grupo 4	934	Herbert Muller/Angelo Pallavicini/Marco Vanoli
1980	IMSA	935 K3	John Fitzpatrick/Brian Redman/Dick Barbour
	Grupo 5	935	Dieter Schornstein/Harald Grohs/Gotz von Tschirnhaus
	Grupo 4	934	Thierry Perrier/Roger Carmillet
1981	Geral	936	Jacky Ickx/Derek Bell



es
ns
lin
70

CLASSEMENT GENERAL
HERRMANN/ATTWOOD PORSCHE 917
LAPROUSSE/KALHSEN PORSCHE 917
LINS/DR.MARKO PORSCHE 908
POSEY/BUCKNUM FERRARI 512S
DE FIERLAND/WALKER FERRARI 512S
CHASSEUIL/BALLOT-LENA PORSCHE 914-6
KREMER/KOEB PORSCHE 911

INDICE DE PERFORMANCE
LINS/DR.MARKO PORSCHE 908

INDICE AU FRENEMENT ENERGETIQUE
LAPROUSSE/KALHSEN PORSCHE 917

COUPE DE GRAND TOURISME
CHASSEUIL/BALLOT-LENA PORSCHE 914-6



	Grupo 5	935 K3	Claude Bourgoignie/ Dudley Wood/John Cooper
	IMSA GTO	924 GTR	Manfred Schurti/Andy Rouse
	Grupo 4	934 "Carburol"	Thierry Perrier/ Valentin Bertapelle/ Bernard Salam
1982	Geral	956	Jacky Ickx/Derek Bell
	IMSA GTX	935	John Fitzpatrick/David Hobbs
	Grupo 5	K3	Claude Bourgoignie/Paul Smith/ John Cooper
	Grupo 4	934	Richard Cleare/Tony Dron/ Richard Jones
	IMSA GT	924 GTR	Jim Busby/Doc Bundy
1983	Geral	956	Vern Schuppan/Hurley Haywood/ Al Holbert
	Grupo B	930	John Cooper/Paul Smith/ David Ovey
1984	Geral	956	Klaus Ludwig/ Henri Pescarolo
	Rendimento Energético	956	Alan Jones/Vern Schuppan/ Jean-Pierre Jarier
	IMSA GTO	911	Raymond Touroul/ Valentin Bertapelle/ Thierry Perrier
1985	Geral	956	Klaus Ludwig/Paolo Barilla/ "John Winter"
1986	Geral	962 C	Derek Bell/Hans Stuck/ Al Holbert
	IMSA GTX	961	René Metge/Claude Ballot-Lena
1987	Geral	962 C	Derek Bell/Hans Stuck/ Al Holbert
1993	Categoria 4	Carrera RSR	Joel Gouhier/Jurgen Barth/ Dominique Dupuy
1994	Geral	Dauer 962 LM	Yannick Dalmas/ Hurley Haywood/Mauro Baldi
	LM GT2	Carrera RSR	Jesus Pareja/Dominique Dupuy/ Carlos Palau
1995	WSC	Courage C34	Bob Wollek/Mario Andretti/ Eric Helary
1996	Geral	TWR WSC 95	Davy Jones/Manuel Reuter/ Alexander Wurz
	LM GT1	911 GT1	Hans Stuck/ Thierry Boutsen/Bob Wollek
	LM GT2	911 GT2	Guy Martinolle/Ralf Kelleners/ Bruno Eichmann
1997	Geral	TWR WSC 95	Michele Alboreto/ Stefan Johansson/Tom Kristensen
	GT2	911 GT2	Michel Neugarten/ Jean-Claude Lagnieur/Guy Martinolle
1998	Geral	911 GT1	Allan McNish/Laurent Aiello/ Stephane Ortelli
1999	GT	996 GT3	Uwe Alzen/Patrick Huisman/ Luca Riccitelli
2000	GT	911 GT3-R	Hideo Fukuyama/ Bruno Lambert/Atsushi Yogou
2001	GT	911 GT3-R	Gabrio Rosa/Luca Drudi/ Fabio Babini
2002	GT	911 GT3-R	Kevin Buckler/Lucas Luhr/ Timo Bernhard

OBS: não estão consideradas as vitórias por categoria dos carros vencedores na geral.