

Le Mans Classic

Classic News



O Porsche 904/6 nos boxes e no paddock de Le Mans (à direita): eleito o melhor carro da marca na Le Mans Classic.

Paraíso em Le Mans

Uma 24 Horas de Le Mans disputada pelos carros que participaram das edições de 1923 a 1975. Sonho? Não: aconteceu mesmo, com uma equipe brasileira chegando em 3º lugar com um Porsche 904/6.

Texto: Luiz Alberto Pandini
Fotos: arquivo Dener Pires

Johnny Rives, um dos mais conhecidos jornalistas franceses de automobilismo, escreveu em 1974 um conto chamado "Dragster for Paradise". É uma narração divertida, em primeira pessoa, sobre um jornalista que tenta descobrir, de maneira incontestada, quem foi o maior piloto de todos os tempos. A certa altura, o personagem morre e, já no "outro lado", se vê diante de todos os carros de competição que o haviam encantado no passado. É com uma dessas máquinas que ele vai chegar ao céu, onde finalmente terá a resposta que tanto procura.

Quem estivesse em Le Mans nos



dias 21 e 22 de setembro de 2002 veria transformada em realidade uma cena parecida com a descrita por Rives. Era a Le Mans Classic, uma prova de 24 horas aberta somente a modelos que disputaram a corrida entre 1923 e 1975 - de preferência, unidas presentes às edições realizadas nesses anos. Desnecessário informar que foi um sucesso: a pista francesa recebeu 305 carros, todos em perfeito estado de conservação. Outros 80 ficaram na suplência e houve até inscrições recusadas porque os carros não atenderam aos critérios de originalidade, representatividade e

qualidade de restauração estipulados pelos organizadores. Entre as 305 preciosidades estava um Porsche 904/6 fabricado em 1964, pilotado pelos brasileiros André Lara Resende, Dener Pires e Roberto Keller. A preparação do carro foi feita por Douglas Pires, que dividiu com Dener os trabalhos nos boxes.

Os participantes foram divididos em cinco categorias ou pelotões, cada um com 61 carros: 1 (carros fabricados entre 1923 e 1939), 2 (1946 a 1956), 3 (1957 a 1961), 4 (1962 a 1965) e 5 (1966 a 1975). Cada categoria disputou quatro baterias com 35

minutos de duração, alternadas ao longo das 24 horas (largava a categoria 1, depois as seguintes, e em seguida começava tudo de novo). Dos 305 carros, 80 disputaram a 24 Horas em suas respectivas épocas e três foram vencedores: um Lorraine Dietrich (1926), um Jaguar D-Type (1955) e um Aston Martin DBR1 (1959). Havia 153 modelos representando 57 marcas. Estavam inscritos 39 Porsche, modelos 356, 356 Speedster, 550 Spyder, RS 61, 904, 906, 908, 910, 911 e 917. Para proporcionar maior equilíbrio, cada modelo tinha um coeficiente pré-determinado de acordo com a



O Porsche 917 "psicodélico" pilotado por Bobby Rahal e Brian Redman. Abaixo, a comemoração dos brasileiros pelo 3º lugar na categoria 4.



potência do motor. O tempo obtido deveria ser multiplicado por esse coeficiente, e dessa operação sairia o tempo a ser considerado para o resultado final. No caso dos brasileiros, o coeficiente era 1. Isso significava que o tempo válido seria o real, obtido no cronômetro.

Os carros eram as maiores atrações, mas alguns pilotos chamavam a atenção. Eram os casos do francês Jean-Pierre Jaussaud (vencedor da 24 Horas em 1978 e em 1980), do inglês Tiff Needell (que teve uma breve passagem pela Fórmula 1 em 1980) e do

norte-americano Bob Garretson (que nos anos 70 e 80 quase venceu a 24 Horas na geral, correndo com um Porsche 935). Bobby Rahal (três vezes campeão da CART) e Brian Redman (piloto oficial da Porsche entre 1969 e 1971) dividiram um Porsche 917K com a pintura "psicodélica" em azul e verde - um clássico de 1970 inscrito na categoria 5. Bobby Rahal participou também da categoria 4 com um Porsche 904/6, competindo contra o modelo idêntico pilotado pelos brasileiros. A lista de "colunáveis" era completada por dois músicos de bandas

famosas: Nick Mason, baterista do Pink Floyd, e Mark Knopfler, guitarrista do Dire Straits. Mason é há décadas um ativo participante de corridas, principalmente as de carros clássicos. Ele disputou a 24 Horas de Le Mans em 1983 e 1984 (nesta última, com um Porsche 956) e, na Le Mans Classic, pilotou uma Ferrari 250 GTO, inscrita na mesma categoria dos brasileiros. Knopfler, por sua vez, correu com um Maserati 300S no pelotão 3.

A categoria 1 largou às 16 horas de sábado, como na 24 Horas original. A "largada Le Mans" (usada até 1969, com os pilotos atravessando a pista correndo em direção a seus carros) também esteve presente, ainda que apenas para realçar a nostalgia. Os pilotos corriam para seus carros, ligavam o motor e saíam, mas logo adiante paravam em um grid estático para afivelar corretamente os cintos de segurança. A largada para valer era dada em movimento, depois de uma volta de apresentação.

A corrida seria disputada no circuito completo, que inclui trechos de estradas que só deixam de receber o tráfego normal na 24 Horas de Le Mans. Foi a primeira vez que essas estradas foram abertas para uma corrida que não fosse a prova original, disputada em junho. Como havia o compromisso de não fechar a pista antes de sábado, o tempo para treinos ficou muito restrito. Houve uma sessão diurna de 45 minutos e outra noturna com 20 minutos, realizada depois das cinco primeiras baterias (uma de cada categoria). Lara já conhecia a pista por ter participado da 24 Horas de Le Mans em 1997. Deu algumas voltas no treino diurno para checar o carro e entregou-o a Keller. Este deu somente duas voltas e cedeu o carro a Dener, mas nesse momento a pista foi fechada. Keller e Dener aproveitaram então o treino noturno para conhecer melhor os 13,650 km do traçado. "Esse conhecimento é fundamental nesta pista", diziam. "Existem muitas curvas 'cegas' que são feitas de pé embaixo. Além disso, a pista é basicamente plana, o que não facilita o aprendizado por referências." Como se não bastasse, o tempo restrito para treinos obrigava a descobrir rapidamente o melhor acerto para a corrida. Douglas

Pires, que dividiria com Dener os trabalhos de box, mudou a direção das entradas de ar (para mandar ar fresco para os carburadores) e ajustou o carburador para melhor adequação à gasolina de 102 octanas fornecida pelos organizadores. Isso deu ao carro dos brasileiros um diferencial de potência em relação aos outros 904.

Coube a Lara disputar a primeira bateria da classe 4, iniciada às 19 horas e ainda com a luz do dia. Tudo transcorreu normalmente, com o carro mostrando-se bastante estável e veloz. Divulgada a folha com os tempos corrigidos, a primeira surpresa agradável: o Porsche dos brasileiros estava classificado em 2º lugar. Um resultado excepcional para um carro cuja restauração havia sido concluída poucas semanas antes do embarque para Le Mans. Depois do primeiro turno de cada pelotão, houve uma sessão de treinos à noite, em que Dener Pires aproveitou para guiar mais o carro. "O carro andava muito, chegava a 8.200 rpm em 5ª marcha. Atingimos 257 km/h no final da reta, mas nosso objetivo era preservar a máquina e evitar acidentes", dizia.

Beto Keller guiaria no turno seguinte, a ser realizado de noite. Só não imaginava que seria um dos pilotos da bateria mais dramática do final de semana. "A pista estava muito lisa com óleo e o carro chegou a ficar de lado saindo dos 'esses' de alta velocidade. Resolvi pilotar com cuidado", conta. Logo depois de passar pelos boxes e completar a segunda volta, Keller viu as placas de bandeira vermelha (corrida interrompida) e, mais adiante, depois da primeira chicane da longa reta Hunaudières, um clarão. "Era uma fogueira enorme, com uns 6 metros de altura e uma silhueta de um carro dentro. Não dava nem para reconhecer, só depois eu fiquei sabendo que era um Alpine Renault." O fogo foi causado por um vazamento de gasolina e o piloto escapou sem ferimentos. Continuando a volta sob bandeira vermelha, logo após a curva Mulsanne (no final da longa reta), Keller viu três carros batidos - um MG tipo B, um Jaguar E e um Bizzarrini Coupé. Mais adiante, outro carro acidentado, um Ford GT 40. Acabou? Não: já próximo aos boxes, havia um Porsche 904 destruído. "Fui para



André Lara no cockpit do 904/6 (acima) e com Dener Pires (abaixo, à direita).





O Porsche 904/6 no grid, à frente de um Ford Mustang (branco) e de outro 904.



Lara na "largada Le Mans".

Da esq. para a dir.: Douglas, Lara, Dener e Beto.



o box achando que a corrida seria paralisada em definitivo, mas em menos de uma hora, depois de um serviço de remoção e limpeza extremamente eficientes, ela recomeçou para mais quatro voltas", lembra Keller. "Acompanhei o ritmo de um Ford GT 40. Andei forte, mas com muito cuidado para preservar o carro."

Na terceira bateria da categoria 4, André Lara Resende voltou ao cockpit. Nesta bateria, o Porsche 904/6 conseguiu mais um 2º lugar no tempo corrigido. Na última etapa, já realizada

de dia, o carro terminou em 3º lugar. Com essa combinação de resultados, os brasileiros terminaram em 3º lugar

na categoria 4, atrás apenas da Ferrari 250 GTO de Nick Mason e do Ford GT 40 de Ray Bellm.

"Eu me senti transportado

para dentro do filme 'Le Mans', do Steve McQueen", resume Keller. "Foi sensacional!". Para Dener, guiar um Porsche à noite em Le Mans foi "uma das coisas mais legais que já fiz ao volante de um automóvel". Também foi motivo de orgulho para ele e Douglas o bom resultado da restauração feita



Le Mans Classic - 21 e 22 de setembro

Categoria 1 (20 voltas)

1º Grist/Grist (Alfa Romeo 8C)	1:49:31.829
2º Burnett (Talbot 105)	1:52:38.148
3º Woolley/Woolley (Bentley 4,5L)	1:55:55.901
4º Burnett (Talbot 90)	1:57:10.844
5º Laing/Mahany (Aston Martin 2 Seat)	1:57:15.737

Categoria 2 (23 voltas)

1º Davies/Fitzgerald (Lotus 11),	2:00:16.902
2º Percy (Jaguar D-Type),	2:03:27.895
3º Griffiths/Diffey (Lotus 11),	2:06:13.513
4º Neumark/Griffiths/Green (Jaguar D-Type)	2:08:28.728
5º Fabri/Stoop/Noblet/Gachot (Aston Martin DB3 S)	2:10:50.071

Categoria 3 (23 voltas)

1º Whale/Guest (Jaguar E-Type)	2:03:57.879
2º Thornton/Garrett (Aston Martin DB4 GT)	2:05:29.786
3º Barazi/Barazi II/El-Akabi/Moseley (Aston Martin DB4 GT)	2:06:59.877

4º Cooke/Hancock/Hancock (Lotus 11)	2:07:51.463
5º Bourne/Wells/Lawrence/Lawrence (Morgan 4)	2:08:38.853

Categoria 4 (26 voltas)

1º Mason/Hales (Ferrari 250 GTO)	2:12:25.795
2º Bellm (Ford GT 40)	2:16:52.195
3º Lara Resende/Keller/Pires (Porsche 904/6)	2:22:58.039
4º Sheperd (AC Cobra)	2:25:32.024
5º Battelier/Gletton (Ferrari 275 GTB)	2:28:50.670

Categoria 5 (27 voltas)

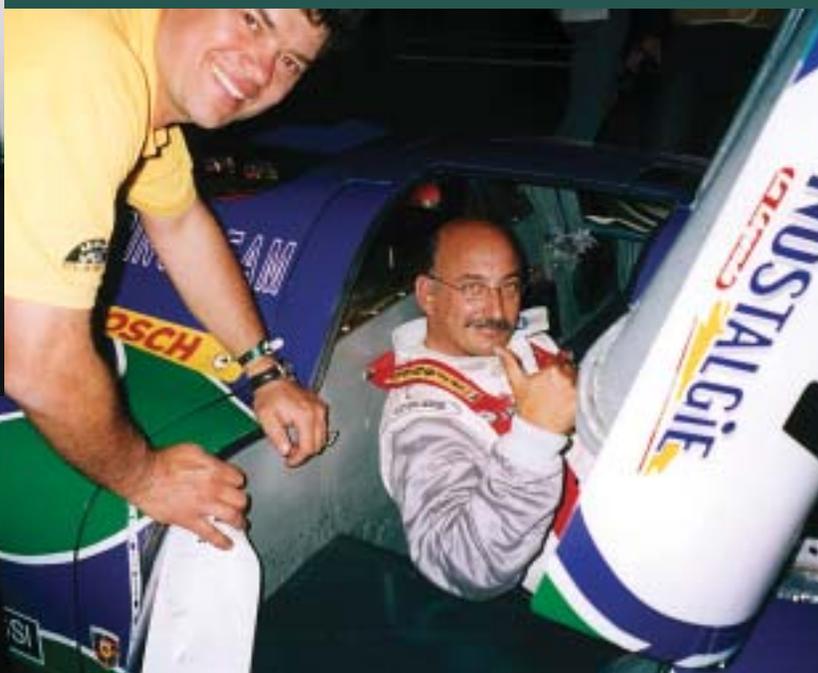
1º Shipman/Hales (Alfa Romeo T33)	2:33:30.579
2º Quiniou/Hitchins/Filhol (Chevron B16)	2:38:10.255
3º Cartier/Traber (Porsche 911 Carrera RSR 2.8)	2:39:25.272
4º Crubille (Porsche 910/6)	2:40:43.679
5º Perrier/Richard/Barretto (Porsche 911 Carrera)	2:44:05.527

Os tempos totais considerados para efeito de resultado final são obtidos por meio da multiplicação do tempo obtido na pista pelo coeficiente específico de cada modelo.



Dener Pires preparando o 904/6.

no 904/6 em suas respectivas oficinas, em São Paulo - um trabalho que garantiu o prêmio de melhor Porsche presente ao evento. "Esse prêmio fez eu me sentir como se minha filha tivesse vencido um concurso de beleza!", brincou Douglas. Um belo desfecho para a participação dos brasileiros na corrida que materializou o sonho delirante de Johnny Rives. ■



Douglas Pires conversa com Bobby Rahal sobre o 917.