

**Porsche 956 e 962**



## Máquinas perfeitas

Belos, velozes e quase invencíveis: os Porsche 956 e 962 marcaram época nas corridas de longa duração.

Texto: Luiz Alberto Pandini e Kiko Barros  
Fotos: Photo 4 e Porschepress

Havia necessidade de renovação nas corridas de longa distância no final de 1981. A FISA (Federação Internacional do Esporte Automóvel), o poder desportivo da FIA (Federação Internacional do Automóvel), sempre teve uma preocupação exagerada em regulamentar seus campeonatos e, apesar de se dizer internacional, tinha esfera e influência notoriamente européias, para não dizer francesa. A FISA interferia nos regulamentos técnicos com duas preocupações básicas: manter o esporte "acessível" e competitivo e evitar o domínio de uma marca ou um carro (leia-se Porsche).



Norbert Singer, um dos responsáveis pelo sucesso dos 956 e 962, posa com sua criação. Abaixo, o 956 do acervo do museu da Porsche.



Durante a década de 1970, o regulamento da FIA estipulava oito grupos básicos para carros de competição em circuito fechado. Os grupos 1, 2 e 3 eram carros de turismo. Os grupos 4 e 5 eram carros de produção em série (GTs e turismo) extensamente modificados (por exemplo, os Porsche 934 e 935). Os esporte-protótipos estavam enquadrados no Grupo 6 (exemplo: Porsche 936), enquanto os Can-Am estavam no Grupo 7 e os monopostos, no 8.

Na primeira metade dos anos 1970, diante das costumeiras queixas ao custo elevado dos carros do

Grupo 6 e do visível esvaziamento dos grids de largada, a FIA resolveu beneficiar os carros GT em detrimento dos autênticos protótipos de corrida. E só não conseguiu seu intento porque os organizadores da 24 Horas de Le Mans decidiram manter sua prova aberta a carros especiais. Com isso, a corrida francesa deixou de valer para o Campeonato Mundial entre 1975 e 1979. Isso serviu para duas coisas: primeiro, mostrar que a 24 Horas de Le Mans, sozinha, tinha muito mais importância para os fabricantes do que o campeonato inteiro; segundo, aniquilar a importância do Campeonato

Mundial, que perdeu a participação das fábricas e ficou entregue aos carros GT (principalmente Porsche 934 e 935, de equipes particulares). Era preciso trazer as fábricas de volta, e isso somente seria conseguido se fosse adotada uma regra técnica que prestigiasse os protótipos - como era até os anos 1970.

Havia também a preocupação com a segurança. Bólidos que andavam a bem mais de 300 km/h e proporcionavam acidentes espetaculares estavam arranhando a imagem do esporte e da FIA. Outro eterno projeto era unificar os campeonatos europeus com as provas

## Boesel: "Foi um modelo histórico"

Em 1990, Raul Boesel fez cinco corridas com um 962 da equipe Dauer. Terminou apenas uma (Nürburgring, em 11º lugar) e chegou a liderar em Miami, mas o motor quebrou quando o carro era pilotado por Bob Wollek. "Na época, meu parâmetro de comparação era o Jaguar que pilotei em 1987, quando fui campeão mundial. O 962 era bem mais macio e tinha um motor muito forte. Era muito legal! Lembro bem do assobio gerado pelo turbocompressor



Boesel com o 962 da equipe Dauer em Monza, em 1990.

quando eu tirava o pé do acelerador e a turbina girava em falso. Posso dizer que conheço bem o 962: vi esse carro

à minha frente, na minha traseira e por dentro... Foi um modelo histórico, gostei muito de correr com ele."

americanas, criando um verdadeiro Campeonato Mundial. Nos EUA, os regulamentos eram bem mais permissivos - e as entidades locais não estavam dispostas a abrir mão disso.

A partir de 1982, as novas regras da FIA levaram à criação dos grupos N, A, B e C. No grupo N ficariam os

carros do anterior grupo 1. No A, correriam os antes concorrentes do grupo 2, enquanto o novo grupo B teria os carros antes destinados aos grupos 3, 4 e 5. Por enquanto, vamos nos limitar ao grupo C, onde se encaixavam os caros e mal amados protótipos. No novo regulamento, havia a exigência

de uma estrutura segura para os pilotos, novas determinações para uma série de parâmetros (como altura e tamanho dos carros) e constava peso mínimo de 800 kg sem combustível. Na parte mecânica estava a grande novidade: valia qualquer tipo de motor, com qualquer número de cilindros, qualquer potência e cilindrada a gosto do cliente. Mas... para uma prova de 1.000 km estariam disponíveis somente 600 litros de combustível e para uma prova da 24 horas, meros 2.600 litros, tudo armazenado em tanques com 100 litros. Como diria Derek Bell: "O novo regulamento era o sonho dos projetistas e o pesadelo dos pilotos". Estava criado o grupo C - de consumo, talvez!

## Um Porsche com efeito solo

Quem não tinha nada a ver com contas de consumo de combustível ficou entusiasmado - e quem conhecia a sede de seus carros não gostou nada da idéia. Mas Norbert Singer, engenheiro-chefe do departamento de competições da Porsche, viu sua oportunidade. No final de 1981, nascia o Porsche 956. A princípio, a idéia era adaptar o consagrado modelo 936 com chassi tubular, mas a exigência de uma célula de segurança para o piloto levou a fábrica a desenvolver um monobloco em plástico com fibra-de-vidro e kevlar. Este novo conceito suportava todos os esforços de suspensão e motor, além de proporcionar uma rigidez torcional inédita.

Talvez o aspecto mais importante no projeto 956 era o uso, pela primeira vez em um Porsche, de efeito-solo - ou



1000 Km de Monza, 1983. Bob Wollek/Thierry Boutsen conquistam a primeira vitória de um 956 de equipe particular: a Joest Racing.



Versões com cockpit aberto foram bastante usadas nos Estados Unidos e na Europa. Aqui, Giovanni Lavaggi, campeão da Intersérie européia em 1993.

seja, aproveitar o fluxo de ar que passa por baixo do carro para gerar sucção e mais aderência. Sob a orientação do engenheiro Eugen Kolb, a forma do carro foi testada exaustivamente em túnel de vento - até as posições dos radiadores de água, óleo e ar foram cuidadosamente otimizadas. Isto explica o cockpit apertado e as enormes entradas de ar.

O Porsche 956 seria impulsionado por um motor 6 cilindros boxer biturbo com 2.650 cm<sup>3</sup>. Denominado 935/78, ele era descendente do motor 930 de rua, mas com cabeçotes de dois comandos e quatro válvulas. A refrigeração era mista, com cilindros refrigerados a ar e cabeçotes, a água. Com olhos atentos para o consumo, a taxa de compressão escolhida foi de 7,2:1 e a pressão de admissão ficou em somente 2,2 bar. Mesmo assim, produzia 630 cv de potência.

O primeiro teste do Porsche 956 foi em dezembro de 1981 na pista de Weissach, sob o olhar atento do professor Helmudt Bott (então diretor da Porsche), Norbert Singer e do mago dos motores Hans Mezger. Ao volante estava Jurgen Barth, piloto de testes da fábrica. Barth se recorda: "Dei cinco voltas com o carro e entrei nos boxes para checar os fluidos. Então, Prof. Bott me perguntou se eu havia saído da pista. Estranhei a pergunta e fui apresentado à traseira do carro, completamente coberta de poeira. O efeito solo havia aspirado toda a sujeira de pista!". Para quem pensa que vida desse tipo de piloto é fácil, na mesma semana Barth e Roland Kussmaul tiveram uma missão importante: testar a

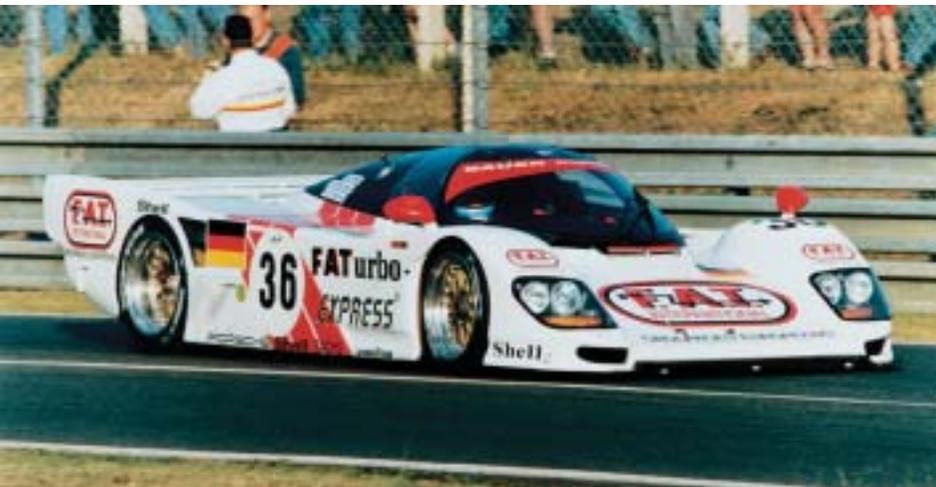


A equipe particular Brun foi uma das mais ligadas à Porsche e comprou em 1991 o chassi 177, último 962 a sair da fábrica.

durabilidade do novo chassi de material composto. Para tanto percorreram 1.000 km em oito horas com o 956 na pista de testes de suspensão em Weissach - isso mesmo, aquela cheia de paralelepípedos e buracos. As lembranças dos dois não são das mais agradáveis...

Em janeiro de 1982, no circuito de Paul Ricard, no sul da França, foi a vez de Derek Bell (que no ano anterior havia vencido a 24 Horas de Le Mans pilotando um 936 em dupla com Jacky Ickx) testar a novidade. "Saí completamente esgotado fisicamente. Eu nunca havia pilotado um carro com efeito-solo", recorda. "Foi emocionante. Eu não acreditava na velocidade em que fazia as curvas, com o carro andando como se estivesse sobre trilhos. Mas com o efeito-solo a mínima saída de trajetória resultava em acidente, e eu sentia falta das derrapagens controladas...".

Em 1994, a Dauer construiu versões do Porsche 962 para andar nas ruas. Com uma delas, Yannick Dalmas/Mauro Baldi/Hurley Haywood venceram a 24 Horas de Le Mans.



Inicialmente, a Porsche previa um programa reduzido para o 956 em 1982. A intenção era inscrevê-lo somente em cinco das oito corridas do campeonato - sendo uma delas a 24 Horas de Le Mans - e entrar para valer em 1983, quando o 956 já estaria completamente desenvolvido e competitivo. A equipe oficial só entrou no campeonato na segunda corrida, em Silverstone, e com apenas um carro para Jacky Ickx/Derek Bell. A estréia foi promissora: 2º lugar, atrás da Lancia LC1 de Riccardo Patrese/Michele Alboreto, um carro de 640 kg e 1,4 litro de cilindrada. A Lancia era mais econômica e nas retas o 956 tinha que andar devagar se quisesse terminar dentro de sua cota de combustível. Protestos de Bell: "Eu odiei! Nós estamos no show business. O público não entende porque classificamos com 1min15 e nosso tempo na prova era 1min24, tudo para economizar combustível! Parece piada!". Nas cinco corridas seguintes, porém, apenas uma não seria vencida pelo Porsche 956 - porque a equipe não correu.

## Os dois primeiros anos

O leitor de Clubnews sabe que Le Mans é sempre a jóia do campeonato. Nesta pista, os 956 atingiam somente 347 km/h, contra os 369 km/h dos 936, mas o efeito solo e a estabilidade garantiam ao 956 voltas mais rápidas. Em 1982, a equipe oficial conseguiu um feito notável: inscreveu três 956 para Ickx/Bell, Jochen Mass/Vern Schuppan e Al Hobert/Hurley Haywood/Jurgen

Barth. Eles terminaram nos três primeiros lugares, nessa ordem - e, requinte ainda maior, obedeceram exatamente à ordem de sua numeração (1, 2 e 3). Era a sexta vitória de Ickx na 24 Horas de Le Mans, um recorde que até hoje não foi batido. O belga voltaria a vencer a etapa seguinte, 1000 Km de Spa, desta vez com Mass. Bell/Schuppan terminaram em 2°. Em Mugello, a Porsche não correu. A etapa seguinte, penúltima do campeonato e última do programa previsto pela Porsche, seria em Fuji, no Japão, onde Ickx/Mass conseguiram mais uma vitória - Bell/Schuppan abandonaram com um pneu furado.

Para a Porsche, o campeonato de 1982 deveria acabar ali. Ainda havia mais uma corrida, 1000 Km de Brands Hatch, mas ela não estava na programação da Porsche. Só que também não estava previsto que Ickx saísse de Fuji como líder do campeonato, quatro pontos à frente de Patrese e sua Lancia. Evidentemente, essa situação fez a Porsche participar da corrida final - onde Ickx e Bell venceram, conquistando os títulos de pilotos e de marcas para o 956.

Havia uma explicação para o sucesso dos 956. Boa parte dos carros que correram em 1982 havia sido construída nos anos anteriores, alguns ainda nos anos 70 - havia, por exemplo, muitos Porsche 936 e 935 em



Antônio Hermann e o K8 no Porsche Racing Festival de 1998, em Interlagos.

equipes particulares. Entre os carros novos, somente as Lancia e os 956 eram realmente competitivos, apesar da insaciável sede do motor 935/78. Em 1983, a Porsche decidiu disponibilizar os 956 a equipes particulares, pois haveria vários carros novos e a disputa prometia ser bem mais dura.

Não foi difícil arranjar compradores. Logo na primeira prova do ano, em Monza, cinco equipes alinhavam seus 956: a oficial de fábrica e as particulares Joest, Obermaier, John Fitzpatrick e Richard Lloyd. Sete carros... que terminaram nos sete primeiros lugares, com os pilotos da Joest

na primeira e terceira colocações (respectivamente com Bob Wollek/Thierry Boustien e Rolf Stommelen/Clemens Schickentanz/Hans Heyer). Entre os dois, ficou o carro da Porsche AG pilotado por Ickx/Mass. O outro carro oficial, de Derek Bell/Al Holbert, terminou em 7º lugar.

Holbert, porém, não poderia disputar todas as corridas do Mundial em virtude de seus compromissos com a série IMSA (International Motor Sport Association) - a equivalente norte-americana da categoria Protótipos. Para Silverstone, a Porsche recrutou um jovem promissor, que no ano anterior mostrara muito talento nas corridas de

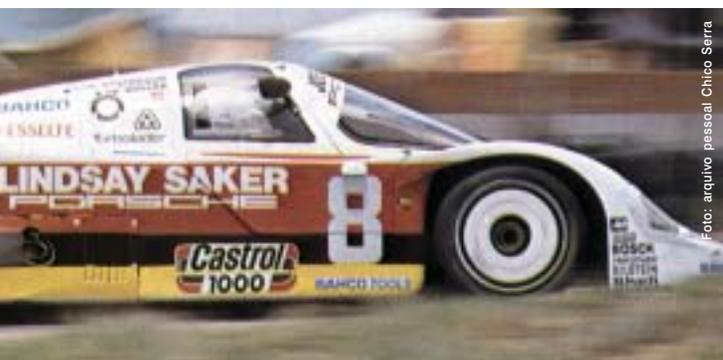


Foto: arquivo pessoal Chico Serra

O 956 usado por Chico Serra em Kyalami, em 1983.

**Serra: "Gostei bastante do carro"**

Chico Serra lembra bem da única vez em que pilotou um 956. Foi nos os 1000 Km de Kyalami, na África do Sul, pela equipe Joest. "Era a última corrida do campeonato de 1983. Fui convidado para

guiar em parceria com o Bob Wollek e o Stefan Johansson. Fizemos o 10º tempo e o Bob ganhou algumas posições no começo da prova. Entrei para o segundo turno e, nas minhas primeiras voltas, caiu um dilúvio repentino no meio do circuito. Ficou tudo alagado, todo mundo estava de pneus slick e uns 12 carros rodaram ou bateram. Não fui exceção: rodei e rocei nas telas de proteção. O motor apagou, mas o carro ficou intacto. Quando consegui fazer o motor funcionar de novo, fui atingido em cheio por outro Porsche 956, pilotado pelo David Hobbs. Ele havia rodado e só parou quando bateu no meu carro. Aí a corrida acabou para mim. Gostei bastante da experiência e considerei a hipótese de continuar na categoria em 1984, mas não apareceu nenhuma oportunidade em boa equipe."



Os 956 da Porsche AG seguidos por um Lancia em Spa, em 1983.

Fórmula 2: o alemão Stefan Bellof, de 25 anos de idade. E o novato não deixou por menos: cravou a pole position, quase 2 segundos mais rápido que seus experientes companheiros de equipe (Bell, o mais velho, tinha 40 anos nessa época, enquanto Ickx tinha 38 e Mass, 36 anos). Bellof/Bell venceram a corrida com certa facilidade, seguidos por outros quatro 956. A corrida seguinte, em Nürburgring - a última do Mundial disputada no traçado com 22,8 km de extensão -, foi vencida por Ickx/Mass, à frente de outros três 956.

Viria então a 24 Horas de Le Mans. A confiança no 956 era tanta que o chefe de equipe, Peter Falk, resolveu deixar o quarto carro (que teria o número 33) como reserva: três é bom, quatro é demais. O carro 33 estava inscrito para Ickx, Bell, Schuppan e Jurgen Barth, que não correu e trabalhou somente nos boxes. O plano era repetir o 1-2-3 do ano anterior com Ickx/Bell (carro 1), Mass/Bellof (carro 2) e Holbert/Schuppan/Haywood (carro 3). Outros oito 956 particulares estavam presentes na largada em 1983. Ickx largou na pole com 210,18 km/h de média e pulou na frente. Depois de quatro voltas, resolveu disputar uma freada com o 956 da Richard Lloyd, pilotado por Jan Lammers. Os dois rodaram a 200 km/h, um belo espetáculo! Isso custou a Ickx a liderança da prova. Mass/Bellof e Holbert/Haywood/Schuppan assumiram os dois primeiros lugares. Os problemas de Falk estavam para começar.

Bell/Ickx mandaram as preocupações com o consumo às favas e forçaram o ritmo para alcançar os carros 2

e 3 da equipe - chegaram a ser cronometrados a 380 km/h em Mulsanne. Cada parada de box era um desafio à saúde cardíaca de Peter Falk: por imposição da FIA, durante o abastecimento não poderia entrar no tanque mais de 1 litro por segundo, e com isso cada pit stop levava mais de três minutos. O carro número 2, que liderava, começou a apresentar defeitos na ignição e no motor de arranque, caindo para o 11º lugar. A essa altura, Falk começou a sentir saudade do quarto carro...

No início da manhã, Bell sentiu algumas falhas na ignição, que em seguida parou de funcionar em plena reta

Em 1987, a última temporada da equipe oficial da Porsche no Mundial de Protótipos.





O carro pilotado por Moreno em Le Mans, em 1984.

### Moreno: "Atingia velocidades impressionantes"

Roberto Moreno é outro brasileiro que fez apenas uma corrida com um Porsche 962. "Foi na 24 Horas de Le Mans de 1984. Corri na equipe John Fitzpatrick, em parceria com o Guy Edwards e o Rupert Keegan. Largamos em 16º e subimos algumas posições, mas sofremos um acidente e tivemos que abandonar. Não voltei mais a andar com protótipos, mas lembro que o carro era muito potente e atingia velocidades impressionantes na reta."

Mulsanne. Sem nenhuma cerimônia, Bell parou no acostamento de uma reta percorrida a no mínimo 250 km/h, removeu sozinho a carenagem do motor, substituiu o módulo por um reserva e voltou à carga. Era quase meio dia quando Schuppan, que estava no carro líder, comunicou por rádio que sua porta havia voado, danificando um radiador. A falta desta porta alterava drasticamente o fluxo de ar para os radiadores, comprometendo sua eficiência. Falk demorou cerca de cinco voltas para aprontar uma porta nova, enquanto Schuppan reduziu seu ritmo administrando o aquecimento do motor. O carro número 2 abandonou a prova com problema num cabeçote. Ickx dirigia como um fanático tentando se aproximar do número 3 e entregou o carro para Bell percorrer a última hora de prova com um disco de freio trincado.

Durante as duas últimas voltas, Bell ouvia pelo rádio seu colega Holbert, que liderava, reportar a Falk a temperatura da água: "120", "150", "200", "agora sem temperatura!". "Sem temperatura", no caso, significava "sem água". Bell nos conta: "O motor de Holbert travou por um instante, daí voltou a funcionar e ele foi orientado a continuar. Eu estava cerca de um minuto atrás e fiz a última volta como um louco! Os fiscais de pista me acenavam com todas as bandeiras e eu ainda tentava vencer!".

O superaquecimento causou um vazamento de óleo que piorou o que já estava ruim. Holbert cruzou a linha de chegada muito devagar e parou 20 metros após a linha de chegada. A multidão invadiu a pista. Menos de

30 segundos depois, Bell cruzou a linha de chegada no meio de um turbilhão de gente que carregava Holbert enquanto o 956 vencedor soltava vapor de água e fumaça de óleo.

A Porsche humilhou a oposição. Colocou nove 956 entre os dez primeiros lugares (o "intruso" foi um Sauber-BMW, em 9º lugar) e um 934 em 11º, faturando a categoria GT - ou Grupo B, segundo o novo regulamento.

### Muda o regulamento, muda o 956

Até o final da temporada, só deu Porsche, com Ickx conquistando mais um título de pilotos. Uma consulta à tabela final mostrava que, dos 30 primeiros colocados, apenas dois não haviam pilotado Porsche 956 - o melhor dos "não-Porsche" aparecia em 17º lugar. No campeonato de marcas, a Porsche marcou 100 pontos (140 sem os descartes) contra 32 da Lancia, vice-campeã. Um massacre - possível, principalmente, por causa da qualidade do Porsche 956 e do alto nível de preparação das equipes particulares.

Mesmo assim, a Porsche não estava totalmente satisfeita. Ainda em 1983, começaram estudos para aperfeiçoar o 956 e torná-lo ainda mais competitivo para a temporada seguinte. Além de manter a hegemonia no Mundial em 1984, interessava à Porsche fazer um carro que se destacasse no campeonato IMSA, equivalente norte-americano do Mundial. O resultado foi um carro novo, o 962, que visualmente era idêntico ao 956. As diferenças: "A IMSA não tinha restrições de consumo de combustível tão rígidas quanto no Mundial", explica Derek Bell. "Era possível fazer os motores atingirem 800 cv." Para 1984, a FISA mudou mais uma vez as regras: o consumo permitido foi reduzido em 15%, foram criadas duas novas opções (850 kg ou 900 kg mínimos, de acordo com a cilindrada) e exigido que os pés dos pilotos ficassem atrás do eixo dianteiro. Por isso, o 962 era 125 mm mais longo que o 956. A Porsche protestou retirando a equipe oficial de Le Mans em 1984, mas um 956 da equipe Joest venceu a prova.

Para desespero da concorrência, o 962 mostrou-se ainda mais competitivo que os 956. O batismo oficial do novo

24 Horas de Daytona de 1995: última vitória importante de um K8, derivado do 962. Os pilotos foram Giovanni Lavaggi/Christophe Bouchut/Jurgen Lässig.



modelo aconteceu na 24 Horas de Daytona, com Mario Andretti conseguindo a pole position. Na corrida, o carro liderou até a caixa de câmbio quebrar. O 962 garantiu à Porsche o título de marcas da IMSA durante quatro anos seguidos (de 1985 a 1988). No campeonato de pilotos, Al Holbert foi o vencedor em 1985 e 1986. No ano seguinte, o título ficou com Chip Robinson, à frente de outros seis pilotos de 962.

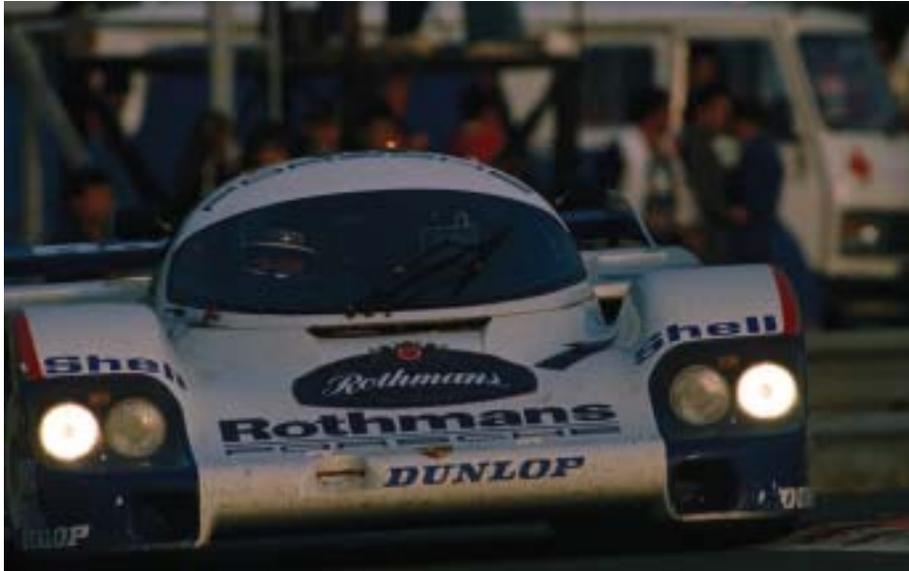
Na Europa, as equipes (inclusive a oficial) continuaram com o 956. O 962 só foi usado pelos times particulares que encomendaram seus carros depois do lançamento do novo modelo. O favoritismo da Porsche em 1984 manteve-se inabalado: os 956 venceram 10 das 11 corridas disputadas e a marca venceu mais uma vez o título de construtores. Entre os pilotos, o jovem Bellof derrotou seus veteranos companheiros e mostrou ter grande potencial. Nesse mesmo ano, ele havia estreado na Fórmula 1 pela equipe Tyrrell.

Na temporada de 1985, a Porsche AG e algumas equipes particulares já estavam com os 962C. Houve também mudanças entre os pilotos. O campeão Bellof pretendia se concentrar na F 1,

mas sem abandonar as corridas de protótipos. Como haveria coincidência de datas, a Porsche AG encaixou Bellof em uma equipe particular, a Brun Motorsport, e chamou Hans-Joachim Stuck para seu lugar. Na época, comentava-se que Bellof poderia assumir em 1986 um cockpit na McLaren, que usava motores TAG-Porsche (ver Clubnews nº 7).

Os resultados ficaram dentro do esperado. A Porsche venceu 8 corridas, sendo 7 com os 962C - a exceção

aconteceu justamente em Le Mans, onde a Joest surpreendeu ao levar seu 956 ao 1º lugar. A dupla Bell/Stuck ganhou o título de pilotos e a Porsche garantiu o 1º lugar entre as marcas. Mas dois acidentes jogaram uma sombra sobre a festa. Em agosto, Manfred Winkelhock sofreu um acidente fatal no circuito de Mosport, no Canadá. Três semanas mais tarde, Bellof encontrou o mesmo destino ao fazer uma mal-sucedida tentativa de ultrapassagem sobre Ickx na curva Eau Rouge, em Spa.



Jacky Ickx/Derek Bell na 24 Horas de Le Mans de 1983: uma atuação marcante e o 2º lugar.

Em 1988, a última participação de um 962 em Le Mans com apoio oficial da Porsche. Bell/Stuck/Ludwig terminaram em 2º lugar.





Foto: arquivo pessoal Antônio Hermann

Hermann e seu CK8 na chuva de Le Mans, em 1995.

### Hermann: "Sensacional!"

Antônio Hermann foi o único brasileiro que guiou os dois 962: o de carroceria fechada (somente em treinos) e o K8, aberto. "Gostei mais do aberto, que permitia 'curtir' melhor a pilotagem. Era sensacional, muito fácil de guiar, apesar do tamanho e da potência. Era tão rápido que mesmo

na chuva o piloto não se molhava! Lembro bem das três corridas que fiz com esse modelo, todas em 1995. A primeira foi a 24 Horas de Daytona. Corri com o Franz Konrad, o Cor Euser e o Tiff Needel. Chegamos a liderar, mas um pneu estourou e o Tiff, que estava ao volante, bateu. Depois, nas 12 Horas de Sebring, terminamos em 8º lugar na geral e em 1º na categoria. Nes-

sas duas corridas, usamos um carro com chassi de alumínio, pertencente ao próprio Konrad. Na 24 Horas de Le Mans, nós dois e o Jurgen Lässig corremos com um carro da equipe Kremer. Esse modelo era mais evoluído, com chassi em fibra de carbono. Choveu muito durante a corrida. O Konrad ia me entregar o carro na liderança, mas bateu a 300 metros da entrada do box e danificou a traseira. Perdemos um bom tempo para repará-la e voltamos à corrida. Depois, em outros turnos, o Konrad bateu mais duas vezes. E já havíamos completado uns dois terços de prova quando o carro parou de vez por causa de uma pane elétrica."

Hans-Joachim Stuck se recorda: "Os 956 e 962 seguiam a tendência da época, com o piloto sentando bem à frente. Era perigoso, mas também era o que de havia mais avançado no começo dos anos 80".

Stuck foi personagem de uma situação absurda no campeonato de 1986. Ele continuou fazendo dupla com Bell e ambos terminaram o campeonato em 1º lugar, com o mesmo número de pontos. Mas houve uma única corrida, disputada em Norisring (Alemanha), em que todos os pilotos correram individualmente, já que a distância prevista era de apenas 100 milhas (160 km). Tanto Bell quanto Stuck terminaram fora da zona de pontuação, com o inglês em 11º e o alemão em 15º. Contudo, o mal escrito regulamento da FISA obrigava a utilizar essa corrida como critério de desempate - e por conta dela o título de pilotos foi atribuído somente a Bell. Uma enorme injustiça.

### As sete vidas do 962

A Porsche venceu com folga o campeonato daquele ano, mas já havia concorrência à altura. A Lancia abandonara o campeonato no final de 1985, mas a Jaguar e a Sauber-Mercedes já dispunham de carros competitivos, cujos projetos eram pelo menos cinco anos mais novos que os dos 956 e

962. Ainda em 1986, aconteceu na 24 Horas de Le Mans mais um acidente fatal com um piloto de 962 - a vítima foi o austríaco Jo Gartner, que decolou na reta Mulsanne.

Por questões estratégicas, a Porsche diminuiu seu envolvimento com competições a partir de 1987. Aquele seria o último ano dos motores TAG-Porsche na F-1 e também o último em que a Porsche AG teve equipe própria no Campeonato Mundial de Protótipos. Isso, mais a evolução dos Jaguar e Mercedes, fez com que a Porsche (e os 956-962) fosse derrotada pela primeira vez desde 1982 - Raul Boesel venceu o título de pilotos

e a Jaguar, o de construtores. Mas a Porsche conquistou a jóia mais cara da coroa (a 24 Horas de Le Mans, com Bell/Stuck/Holbert) e venceu também a corrida de Norisring, com Mauro Baldi/Jonathan Palmer ao volante do 962C da Richard Lloyd.

A partir de 1988, os 962C ficaram apenas com equipes particulares. A Porsche AG só montou equipe oficial para a 24 Horas de Le Mans - e terminou em 2º lugar, com Bell/Stuck/Klaus Ludwig, mas na mesma volta e apenas 2min36s atrás do Jaguar XJR9 de Lammers/Wallace/Dumfries. Mesmo sem desenvolvimento de fábrica, os carros ainda eram suficientemente



Ayrton Senna guiando o carro da Joest em Nurburgring, em 1984.

competitivos para andar nos primeiros lugares. No Japão, a Porsche foi representada naquele ano pela equipe de Vern Schuppan, tendo entre seus pilotos o brasileiro Maurizio Sala (veja box). Nessa época, muitas equipes particulares da Europa e dos Estados Unidos construíram suas versões do 962, seguindo o projeto original ou introduzindo modificações diversas.

A última vitória de um Porsche 962 no Campeonato Mundial aconteceu em Dijon, na França, em 1989, com Bob Wollek/Frank Jelinski guiando um carro da Joest Racing - sempre ela. Muitos deles continuaram correndo até o final de 1991. E só não participaram em 1992 (última temporada do Mundial de Protótipos) porque o regulamento passou a proibir o uso de motores turbo.

Mas os 956, 962 e suas variações tinham fôlego de gato. Conquistaram títulos de Intersérie (tradicional campeonato europeu de esporte-protótipos com provas de curta distância) entre 1986 e 1993. A equipe Kremer construiu chassis denominados CK e K8 - ou seja, os 962 com cockpit aberto. Em 1994, Derek Bell participou da 24 Horas de Le Mans com um deles. Colocou o carro na primeira fila e ficou impressionado com a máquina: "Parecia um F 1 com rodas cobertas". Naquele mesmo ano, outra equipe alemã, a Dauer, foi ainda mais longe: construiu e homologou versões do 962 para andar nas ruas, capazes de atingir 402 km/h. Graças a isso, pôde inscrever esses carros em Le Mans como integrantes da categoria GT e não de protótipos. Esta teria restrições de consumo de combustível que não valiam para aquela - e os Dauer-Porsche 962 LM terminaram em 1º e 3º lugares. A última vitória importante de um 962 aconteceu em fevereiro de 1995 (11 anos após seu lançamento e 13 após o surgimento do 956): Lavaggi, Christophe Bouchut e Jurgen Lässig conduziram um K8 da equipe Kremer à vitória na 24 Horas de Daytona.

Os Porsche 956 e 962 marcaram época. Eles formaram uma das linhas de modelos mais vitoriosos que a Porsche teve em competições - mais do que eles, só mesmo os incansáveis 911. Hoje, são considerados clássicos dos anos 1980. ▀



Sala e o 962 no Japão: uma vitória em 1988.

### Sala: "O carro que mais gostei"

Maurizio Sala é o brasileiro que mais guiou os Porsche 956-962. Defendeu em 1988 a equipe Schuppan (oficial da Porsche) no Campeonato Japonês de Protótipos (venceu uma corrida, os 500 Km de Suzuka). Em 1989, disputou também algumas corridas do Campeonato Mundial e a 24 Horas de Le Mans. "Foi o último ano antes da introdução das chicanes na reta Mulsanne. Correr ali era um sonho que eu alimentava desde que vi o filme '24 Horas de Le Mans', com o Steve McQueen. Cheguei a 380 km/h e naquela velocidade o carro sofre muita turbulência. Para complicar, a reta de Le Mans aproveita uma estrada, e como toda via pública ela tem superfície convexa para evitar acúmulo de água da chuva. São apenas duas faixas, e por medida de segurança você deve escolher uma faixa e ficar nela até fazer a curva. Então, você corre fica corrigindo o volante o tempo todo para compensar o caimento. Tudo isso assusta no começo, mas depois fica uma delícia. No Japão, havia uma configuração de classificação que deixava o motor com 1.000 cv. A potência era tanta que em Suzuka, um circuito longo, os pneus de classificação acabavam antes mesmo de completar a volta. O Porsche 962 foi o carro de corrida que mais gostei de guiar."

### Senna: "O carro é muito rápido"

Em 1984, Ayrton Senna fez uma corrida, a 1000 Km de Nurburgring, com um 956 da Joest (ver Clubnews nº 3). Durante a corrida, o carro teve problemas de suspensão e embreagem, que deixaram Senna e seus companheiros Stefan Johansson e Henri Pescarolo em 8º lugar na bandeirada. Mesmo assim, Senna gostou da experiência: "É mais pesado que os F-1, mas é muito rápido". Depois da corrida, conversou longamente com a equipe, querendo saber mais sobre o 956. Cogitou participar de outras corridas pela Joest, mas os compromissos com a Fórmula 1 impediram que isso acontecesse.

# 12 ANOS DE CONQUISTAS

Todas as vitórias dos Porsche 956/962 em provas de endurance

Corrida	Campeonato	Pilotos	Equipe
<b>1982</b>			
24 Horas de Le Mans	Mundial	Jacky Ickx/Derek Bell	Porsche AG
1000 Km de Spa	Mundial	Jacky Ickx/Jochen Mass	Porsche AG
6 Horas de Fuji	Mundial	Jacky Ickx/Jochen Mass	Porsche AG
1000 Km Brands Hatch	Mundial	Jacky Ickx/Derek Bell	Porsche AG
9 Horas de Kyalami	extra	Jacky Ickx/Jochen Mass	Porsche AG
<b>1983</b>			
Zolder	Alemão	Bob Wollek/Thierry Boutsen	Joest
500 Km de Suzuka	Japonês	Vern Schuppan/Naohiro Fujita	Trust
1000 Km de Monza	Mundial	Bob Wollek/Thierry Boutsen	Joest
1000 Km de Silverstone	Mundial	Derek Bell/Stefan Bellof	Porsche AG
1000 Km de Nurburgring	Mundial	Jochen Mass/Jacky Ickx	Porsche AG
500 Km de Fuji	Fuji	Vern Schuppan/Naohiro Fujita	Trust
24 Horas de Le Mans	Mundial	Vern Schuppan/Al Holbert/Haywood	Porsche AG
Elkhart Lake	Can-Am	John Fitzpatrick	Fitzpatrick
1000 Km de Fuji	Fuji	Vern Schuppan/Naohiro Fujita	Trust
1000 Km de Suzuka	Japonês	Vern Schuppan/Naohiro Fujita	Trust
1000 Km de Spa	Mundial	Jacky Ickx/Jochen Mass	Porsche AG
1000 Km de Brands Hatch	Mundial	John Fitzpatrick/Derek Warwick	Fitzpatrick
1000 Km de Fuji	Mundial	Stefan Bellof/Derek Bell	Porsche AG
1000 Km de Mugello	Mundial	Bob Wollek/Stefan Johansson	Joest
1000 Km de Kyalami	Mundial	Derek Bell/Stefan Bellof	Porsche AG
<b>1984</b>			
500 Km de Suzuka	Japonês	Vern Schuppan/Katayama	Trust
1000 Km de Monza	Mundial	Derek Bell/Stefan Bellof	Porsche AG
1000 Km de Silverstone	Mundial	Jochen Mass/Jacky Ickx	Porsche AG
1000 Km de Fuji	Japonês	Kunimitsu Takahashi/Keiji Takahashi	Nova
500 Km de Mid-Ohio	IMSA	Al Holbert/Derek Bell	Holbert
24 Horas de Le Mans	Mundial	Henri Pescarolo/Klaus Ludwig	Joest
Watkins Glen	IMSA	Derek Bell/Al Holbert/Jim Adams	Holbert
1000 Km de Nurburgring	Mundial	Derek Bell/Stefan Bellof	Porsche AG
1000 Km de Brands Hatch	Mundial	Jonathan Palmer/Jan Lammers	Lloyd
1000 Km de Mosport	Mundial	Jochen Mass/Jacky Ickx	Porsche AG
1000 Km de Suzuka	Japonês	Kunimitsu Takahashi/Keiji Takahashi/Geoff Lees	Nova
Road America 500	IMSA	Al Holbert/Derek Bell	Holbert
1000 Km de Spa	Mundial	Stefan Bellof/Derek Bell	Porsche AG
Pocono 500	IMSA	Al Holbert/Derek Bell	Holbert
1000 Km de Imola	Mundial	Stefan Bellof/Hans-Joachim Stuck	Brun
1000 Km de Fuji	Mundial	Stefan Bellof/John Watson	Porsche AG
Fuji 500	Fuji	Vern Schuppan/Katayama	Trust
3 Horas de Daytona	IMSA	Al Holbert/Derek Bell	Holbert
1000 Km de Sandown Park	Mundial	Stefan Bellof/Derek Bell	Porsche AG
<b>1985</b>			
24 Horas de Daytona	IMSA	A.J. Foyt/Bob Wollek/Al Unser/Thierry Boutsen	Henn
Grand Prix de Miami	IMSA	Al Holbert/Derek Bell	Holbert
12 Horas de Sebring	IMSA	A.J. Foyt/Bob Wollek	Henn
300 Km de Nurburgring	Intersérie	Hans-Joachim Stuck	Brun
1000 Km de Mugello	Mundial	Jacky Ickx/Jochen Mass	Porsche AG
1000 Km de Monza	Mundial	Manfred Winkelhock/Marc Surer	Kremer
600 Km de Riverside	IMSA	John Morton/Pete Halsmer	Busby
1000 Km de Fuji	Japonês	Vern Schuppan/Keiichi Suzuki	Trust
Laguna Seca	IMSA	Al Holbert	Holbert
1000 Km de Silverstone	Mundial	Jacky Ickx/Jochen Mass	Porsche AG
500 Km de Charlotte	IMSA	Al Holbert/Derek Bell	Holbert

Lime Rock  
 500 Km de Mid-Ohio  
 24 Horas de Le Mans  
 3 Horas de Watkins Glen  
 1000 Km de Hockenheim  
 500 Km de Portland  
 Fuji 500  
 300 Km de Sears Point  
 1000 Km de Mosport  
 1000 Km de Suzuka  
 Road America 500  
 500 Km de Pocono  
 1000 Km de Brands Hatch  
 500 Km de Watkins Glen  
 500 Km de Columbus  
 500 Km de Fuji  
 1000 Km de Selangor  
 3 Horas de Daytona

### 1986

24 Horas de Daytona  
 Grand Prix de Miami  
 12 Horas de Sebring  
 500 Km de Suzuka  
 Monza Supersprint  
 6 Horas de Riverside  
 1000 Km de Fuji  
 500 Km de Charlotte  
 Lime Rock 200  
 24 Horas de Le Mans  
 Mid-Ohio 500  
 Norisring Supersprint  
 Watkins Glen 500  
 Fuji 500  
 1000 Km de Brands Hatch  
 Portland  
 Jerez Supersprint  
 Sears Point  
 1000 Km de Suzuka  
 Road America 500  
 1000 Km de Spa  
 Columbus 500  
 1000 Km de Fuji  
 500 Km de Kyalami

### 1987

24 Horas de Daytona  
 12 Horas de Sebring  
 500 Km de Suzuka  
 Road Atlanta  
 Laguna Seca  
 Lime Rock  
 Lexington  
 24 Horas de Le Mans  
 Norisring 200  
 Watkins Glen  
 Fuji 500  
 Portland  
 Sears Point  
 Road America  
 San Antonio  
 Columbus  
 Del Mar  
 500 Km de Kyalami

IMSA  
 IMSA  
 Mundial  
 IMSA  
 Mundial  
 IMSA  
 Japonês  
 IMSA  
 Mundial  
 Japonês  
 IMSA  
 IMSA  
 Mundial  
 IMSA  
 IMSA  
 Japonês  
 Mundial  
 IMSA

IMSA  
 IMSA  
 IMSA  
 Japonês  
 Mundial  
 IMSA  
 Japonês  
 IMSA  
 IMSA  
 Mundial  
 IMSA  
 Japonês  
 Mundial  
 IMSA  
 Japonês  
 IMSA  
 Mundial  
 IMSA  
 Japonês  
 extra

IMSA  
 IMSA  
 Japonês  
 IMSA  
 IMSA  
 IMSA  
 Mundial  
 Mundial  
 IMSA  
 Japonês  
 IMSA  
 IMSA  
 IMSA  
 IMSA  
 IMSA  
 extra

Drake Olson  
 Al Holbert/Derek Bell  
 Klaus Ludwig/Paolo Barilla/"John Winter"  
 Al Holbert/Derek Bell  
 Derek Bell/Hans-Joachim Stuck  
 Al Holbert  
 Kunimitsu Takahashi/Keiji Takahashi  
 Bob Wollek  
 Derek Bell/Hans-Joachim Stuck  
 Kunimitsu Takahashi/Keiji Takahashi  
 Drake Olson/Bobby Rahal  
 Al Holbert/Derek Bell  
 Derek Bell/Hans-Joachim Stuck  
 Al Holbert/Derek Bell  
 Drake Olson/Price Cobb  
 Kunimitsu Takahashi/Keiji Takahashi  
 Jacky Ickx/Jochen Mass  
 Al Holbert/Al Unser Junior

Al Holbert/Derek Bell/Al Unser Junior  
 Bob Wollek/Paolo Barilla  
 Bob Akin/Hans-Joachim Stuck/Jo Gartner  
 Kunimitsu Takahashi/Keiji Takahashi  
 Derek Bell/Hans-Joachim Stuck  
 Rob Dyson/Price Cobb  
 Kunimitsu Takahashi/Keiji Takahashi  
 Drake Olson/Price Cobb  
 Al Holbert  
 Derek Bell/Hans Stuck/Al Holbert  
 Al Holbert/Derek Bell  
 Klaus Ludwig  
 Al Holbert/Derek Bell  
 Vern Schuppan/Georges Fouché/Keiichi Suzuki  
 Bob Wollek/Mauro Baldi  
 Al Holbert  
 Oscar Larrauri/Jesus Pareja  
 Price Cobb/Rob Dyson  
 Hideki Okada/Tsunehisa Asai/Jiro Yoneyama  
 Al Holbert/Al Unser Junior  
 Thierry Boutsen/Frank Jelinski  
 Bob Wollek/Scott Pruett  
 Vern Schuppan/Keiichi Suzuki  
 Piercarlo Ghinzani

Derek Bell/Al Unser Jr./Al Holbert/Chip Robinson  
 Jochen Mass/Bobby Rahal  
 Mike Thackwell/Hideki Okada  
 James Weaver/Price Cobb  
 Klaus Ludwig  
 Al Holbert  
 Jochen Mass/Bobby Rahal  
 Derek Bell/Hans-Joachim Stuck/Al Holbert  
 Mauro Baldi/Jonathan Palmer  
 Price Cobb/Vern Schuppan  
 Kunimitsu Takahashi/Kenny Acheson  
 Chip Robinson  
 Jochen Mass  
 Price Cobb/Johnny Dumfries  
 Derek Bell/Chip Robinson  
 Bobby Rahal  
 Jochen Mass  
 Jochen Mass

Dyson  
 Holbert  
 Joest  
 Holbert  
 Porsche AG  
 Holbert  
 Nova  
 Bayside  
 Porsche AG  
 Nova  
 Dyson  
 Holbert  
 Porsche AG  
 Holbert  
 Dyson  
 Nova  
 Porsche AG  
 Holbert

Holbert  
 Bayside  
 Akin  
 Nova  
 Porsche AG  
 Dyson  
 Nova  
 Dyson  
 Holbert  
 Porsche AG  
 Holbert  
 Joest  
 Holbert  
 Trust  
 Lloyd  
 Holbert  
 Brun  
 Dyson  
 Nova  
 Holbert  
 Brun  
 Bayside  
 Trust  
 Joest

Holbert  
 Bayside  
 Nova  
 Dyson  
 Bayside  
 Holbert  
 Bayside  
 Porsche AG  
 Lloyd  
 Dyson  
 Nova  
 Holbert  
 Bayside  
 Dyson  
 Holbert  
 Bayside  
 Bayside  
 Lloyd

500 Km de Fuji	Japonês	Kunimitsu Takahashi/Kenny Acheson	Nova
<b>1988</b>			
3 Horas de Miami	IMSA	Price Cobb/James Weaver	Dyson
500 Km de Fuji	Japonês	Hideki Okada/Stanley Dickens	Nova
12 Horas de Sebring	IMSA	Hans-Joachim Stuck/Klaus Ludwig	Bayside
500 Km de Suzuka	Japonês	Eje Elgh/Maurizio Sala	Schuppan
1000 Km de Fuji	Japonês	Kris Nissen/Bruno Giacomelli	Kremer
Fuji 500	Japonês	Hideki Okada/Stanley Dickens	Nova
1000 Km de Suzuka	Japonês	Hideki Okada/Stanley Dickens	Nova
3 Horas de San Antonio	IMSA	Price Cobb/James Weaver	Dyson
Kyalami	extra	Bob Wollek	Joest
<b>1989</b>			
24 Horas de Daytona	IMSA	Bob Wollek/Derek Bell/John Andretti	Busby
500 Km de Fuji	Japonês	Harald Gröhs/Akihiko Nakaya	Nova
Palm Beach	IMSA	Bob Wollek/John Andretti	Busby
1000 Km de Fuji	Japonês	Vern Schuppan/Eje Elgh/Keiji Matsumoto	Schuppan
Dijon	Mundial	Bob Wollek/Frank Jelinski	Joest
Fuji 500	Japonês	Hideki Okada/Masanori Sekiya	Kremer
1000 Km de Suzuka	Japonês	Kunimitsu Takahashi/Stanley Dickens	Nova
<b>1990</b>			
Tampa	IMSA	James Weaver	Dyson
<b>1991</b>			
24 Horas de Daytona	IMSA	Frank Jelinski/Henri Pescarolo/Hurley Haywood	Joest
<b>1993</b>			
500 Km de Road America	IMSA	Manuel Reuter/"John Winter"	Joest
<b>1994</b>			
24 Horas de Le Mans	extra	Mauro Baldi/Yannick Dalmas/Hurley Haywood	Dauer

Além destas, os Porsche 956 e 962 venceram outras 77 corridas de longa e curta duração válidas para campeonatos nacionais e internacionais. Não estão incluídas vitórias obtidas pelas versões "spider" e outras modificadas.

## OS NÚMEROS DOS 956 e 962

- 6 vitórias na 24 Horas de Le Mans (1982 a 1987).
- 5 vitórias na 24 Horas de Daytona (1985, 1986, 1987, 1989, 1991).
- 5 títulos mundiais de construtores (1982 a 1985) e um de equipes (1986).
- 5 títulos mundiais de pilotos (1982 e 1983, com Jacky Ickx; 1984, com Stefan Bellof; 1985, com Derek Bell/Hans Stuck; 1986, com Derek Bell).
- 4 títulos no campeonato alemão (1983 a 1986).
- 4 títulos no campeonato europeu Intersérie (1987, 1989, 1990, 1991).
- 4 títulos no campeonato IMSA (1985 a 1988).
- 7 títulos no campeonato japonês (1983 a 1989).
- 8 Porsche 956 nos 8 primeiros lugares na 24 Horas de Le Mans de 1983, e mais um na 10ª posição.
- Quase 300 pilotos guiaram as várias versões dos Porsche 956 e 962. Entre eles, os brasileiros Ayrton Senna, Roberto Moreno, Maurizio Sala, Chico Serra, Raul Boesel e Antônio Hermann, e campeões mundiais de F-1 como Mario Andretti, Jack Brabham (depois de anos afastado das pistas), Alan Jones, Keke Rosberg e o próprio Senna.
- Foram construídos ao todo 166 Porsche 956 e 962. Alguns desses carros, apesar de receberem uma nova numeração de série, foram construídos ou modificados aproveitando chassis já existentes - em alguns casos, carros destruídos em acidentes tiveram peças reaproveitadas em outros. Desses 166, 29 foram modelo 956 (10 da equipe de fábrica e 19 vendidos a clientes) e 137 eram 962 (15 de fábrica, 79 para clientes e 43 modelos especiais, construídos ou modificados por equipes particulares). O primeiro 956 (chassi 956-001, da equipe de fábrica) ganhou as pistas em 1982; o último (chassi 962-177) era uma versão "cliente", sendo construído e vendido à equipe Brun Motorsport em 1991.
- Em 1983, as versões "cliente" do 956 custavam cerca de US\$ 300.000. Em 1991, o último 962C foi vendido à Brun por cerca de US\$ 840.000.

Fontes de consulta: revistas "Auto Hebdo", "Auto Sprint", "Autosport", "Course Auto", "Grand Prix International" e "Motor Sport"; anuários "Autocourse" e "L'automobile Year"; livro "Porsche", de Peter Vann; site "WSPR-Racing.com". Depoimentos de Derek Bell e Jurgen Barth extraídos do livro "Porsche Legends", de Randy Leffingwell.