

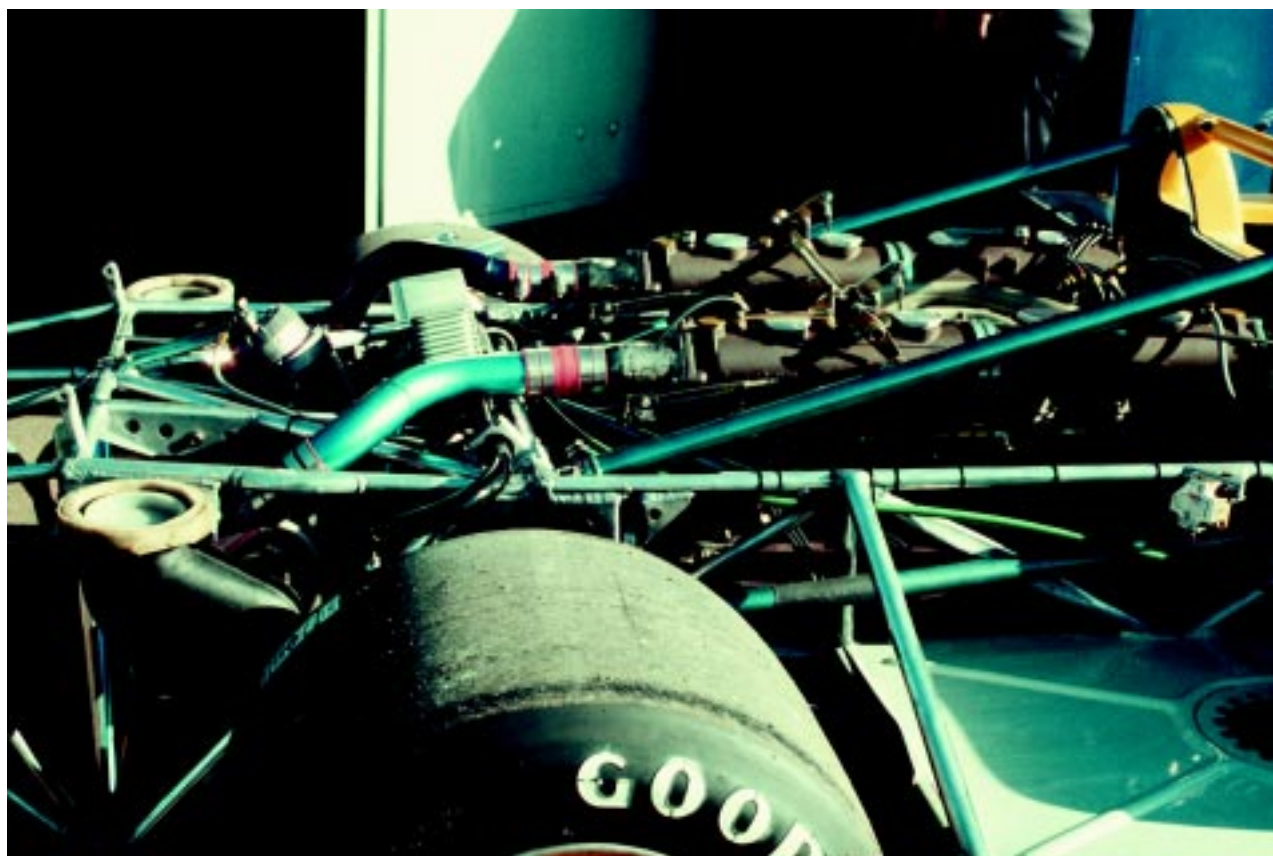


A conquista da América

Depois de ganhar o Mundial de Marcas e a 24 horas de Le Mans em 1970 e 1971, só restava à Porsche uma área a ser explorada: os EUA. Sua arma: os 917/10 e 917/30.

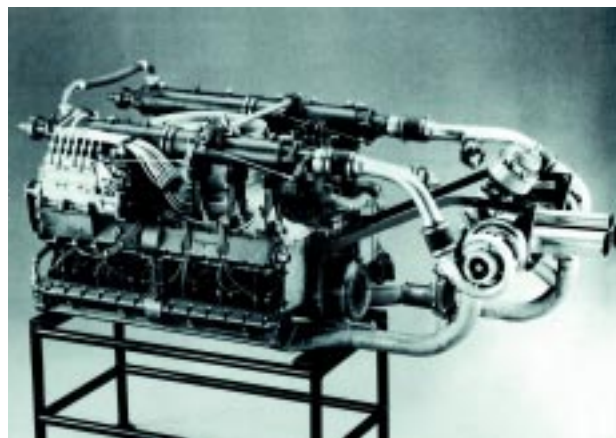
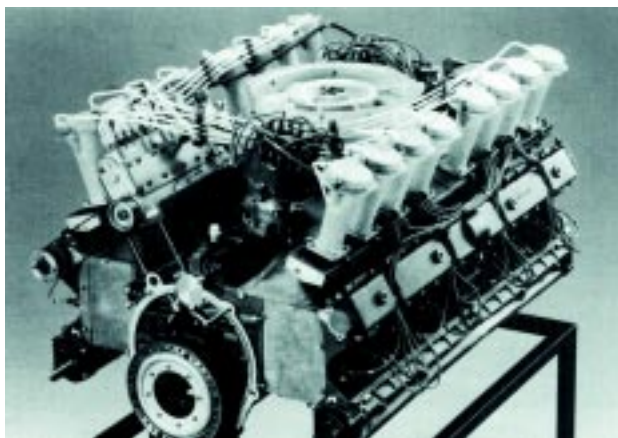
Texto e pesquisa: Kiko Barros e Luiz Alberto Pandini

Fotos: Mike Smith/www.turbosracingphotos.com, Photo 4 e Porschepress



No início de 1975, somente um desafio se colocava à frente do Porsche 917/30: o recorde mundial de velocidade em circuito fechado. No ano anterior, o esperto A. J. Foyt preparou um monoposto de Fórmula USAC (a atual Indy), o Coyote, e levou-o ao circuito de Talladega, no Alabama, para estabelecer seu recorde mundial em um circuito oval e inclinado, com 2,66 milhas de extensão (4,280 km). Sob holofotes e com muito barulho, Foyt cravou uma média de 217,854 milhas por hora (350,602 km/h). Se auto-intitulou herói.

Nessa época, outro ídolo do automobilismo norte-americano, Mark Donohue, corria na Fórmula 1 pela equipe Penske. Suas atividades com o Porsche 917/30 haviam se encerrado no final da temporada de 1973. Naquele ano, Donohue venceu 6 das 8 etapas do campeonato Can-Am, consagrando o 917/30 como campeão absoluto no continente. Mas a ofensa de Foyt não poderia passar em branco. Donohue ressuscitou o 917/30 das oficinas da Penske e, em 9 de agosto de 1975, cravou em Talladega, o recorde de 221.120 mph (355,858 km/h). Esta seria a última conqui-



Página anterior: o motor Turbo em sua versão final, com mais de 1.100 cv de potência, montado no Porsche 917/30. No alto, o 917/30, campeão da Can-Am em 1973 com Mark Donohue, e acima o 917/10 que George Follmer levou ao título de 1972.



ta do 917, em todas as suas versões, e, ironicamente foi a última conquista de Mark Donohue. Ele viria a falecer em um acidente quando pilotava seu Penske de F 1 em Osterreichring, na Áustria – exatamente o circuito onde o 917 venceu sua primeira corrida, em 1969.

Por que correr na América? – O leitor de Clubnews se recorda que a carreira vitoriosa do 917 terminou no cenário europeu quando a FIA resolveu mudar as regras do Campeonato Mundial de Marcas em 1972, limitando a cilindrada máxima de 3,0 litros e assim banindo os potentes e vencedores 917 com seus motores de 12 cilindros e 5,0 litros. Não havia somente o problema da cilindrada: o livro de regras da FIA era um emaranhado de exigências e limitações, elaboradas com todo o esmero para tentar beneficiar outras marcas.

Após as vitórias da marca Porsche na Europa desde 1950, com carros de produção, monopostos e protótipos, a fábrica baseou concentrar seus esforços de competição nos carros baseados no modelo 911, criando os Carrera RS, RSR e ou-

tros. Ao mesmo tempo, o mercado americano comprava quase a metade de todos os Porsche de rua produzidos desde o final de década de 1960. Esforços para estabelecer a marca e gerar vendas nos EUA eram sempre bem-vindos.

Havia na América do Norte um campeonato muito interessante e de grande repercussão: o Can-Am. Esta sigla significava Canadian-American e o campeonato tinha corridas nos dois países, todas televisionadas (novidade para a época). Seu regulamento também era sui generis: possuía tantas páginas quanto o número de vogais em “Can-Am”. Basicamente, determinava que os automóveis deveriam ter quatro rodas, que estas deveriam ser cobertas e que os carros deveriam ter dois assentos com cockpit aberto. Cada prova duraria exatamente 200 milhas (321,8 km). Ponto. Em outras palavras: valia tudo! Não havia limite de cilindrada, de cilindros ou qualquer outra imposição, e qualquer idéia maluca era festejada...

A Can-Am era a Meca da criatividade, da força bruta e do sucesso em termos de repercussão. Neste ambiente surgi-



O primeiro 917/10 em dois momentos: disputando a Can-Am em 1972, com Mark Donohue em Mosport, e orgulhosamente exposto em museu.

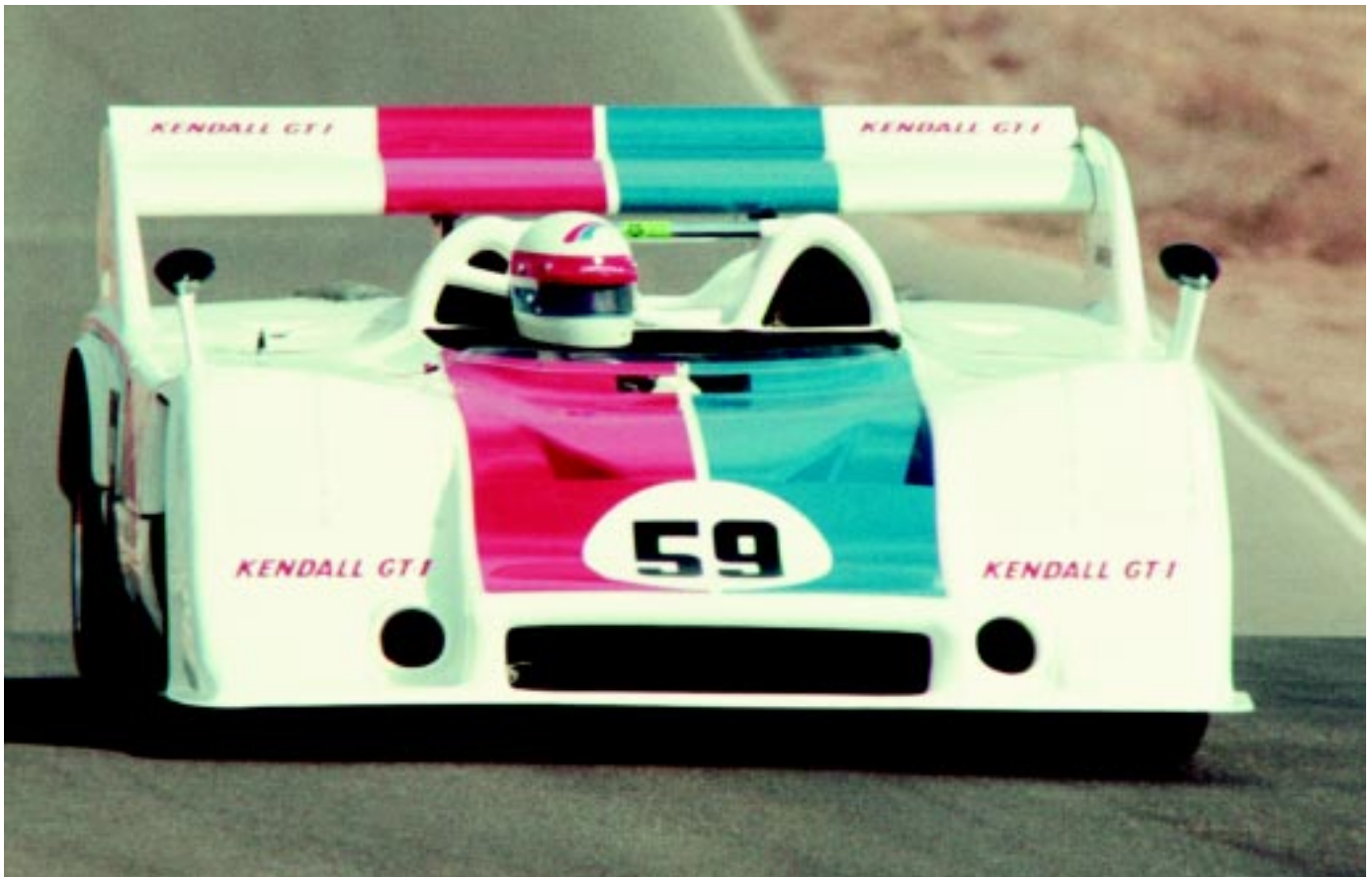
ram mitos entre os construtores, como Bruce McLaren com seus M8 e M20; Jim Hall com seus Chaparral; Eric Broadley e os Lola; e Don Nichols com suas Shadow. Pilotos importantíssimos como o próprio Bruce McLaren, Dennis Hulme, Jackie Stewart, Jo Bonnier, John Surtees, Mario Andretti, Graham Hill, Phill Hill, François Cevert, Chris Amon e Dan Gurney, entre vários outros, passaram pela Can-Am. Ou seja: não era somente um grupo de malucos correndo em criativos protótipos com motores gigantescos, mas uma categoria fundamental no cenário americano, altamente profissional e com grande repercussão internacional.

Primeiras tentativas – Em 1968, quando o 917 era pouco mais do que um projeto, foi celebrado nos Estados Unidos um acordo segundo o qual as revendedoras de automóveis Audi venderiam automóveis Porsche e vice-versa. Esta estratégia recebeu o nome de P+A e vários de nós lembramos das propagandas Porsche assinadas por Porsche+Audi. No entusiasmo por esta idéia, ficou definido que haveria a presença de um carro P+A na Can-Am. John von Neumann, o distribuidor P+A para a costa oeste, montou toda a estrutu-

ra necessária em Culver City, na Califórnia. Contratou Richie Ghinter e Jo Siffert e em pouco tempo tinha o circo armado. Mas ninguém parou para pensar que em 1968 o único Porsche disponível era o 908. Embora vencedor na Europa, ele não seria páreo, com seu motor de 3,0 litros, aos protótipos da McLaren, Lola, Ferrari e Chaparral com motores de 7,0 ou 8,0 litros.

A solução óbvia era trazer o recém-nascido 917 para a Can-Am. O projeto 917 apresentou em 1969 toda sorte de problemas e não havia disponibilidade na Porsche para desenvolver um 917 específico para Can-Am. A solução foi adaptar o 917 para a sua tarefa na América. Dois 917 com motores de 4,5 litros foram escolhidos para a missão – um carro somente de teste e outro de pista, chassis 027 e 028. Receberam algumas alterações de chassis e de suspensão para receber pneus maiores e foram vestidos com uma carroceria muito parecida com a do 908 “Flounder”. Os motores eram idênticos aos preparados para provas de longa duração. Nascia o 917 PA.

Apesar de todo seu nobre *pedigree*, o 917 PA era 110 kg mais pesado que o McLaren (entre 1968 e 1971, o carro mais competitivo da Can-Am) e dispunha de 70 cv a menos – sem contar os problemas que apresentava por conta da infância de seu projeto. A orgulhosa equipe P+A se apresentou em Mid Ohio em agosto de 1971, com metade do campeonato já decorrido. O chefe de competições da Porsche, Rico Steinemann, declarou: “Nosso carro pode não ser um competidor de ponta, mas não será o mais lento na pista”. O carro largou em 7º e terminou em 4º, uma volta atrás do vencedor. Em Elkhart Lake, Ginther explodiu um motor e Siffert explodiu o outro. Em Bridgehampton veio o melhor resultado do 917 PA: 3º lugar, atrás dos dois McLaren M8D. Quebras, vazamentos e problemas aerodinâmicos atrapalharam as boas intenções de Ginther



No alto: Brian Redman (n° 3) no 917/10 de Vasek Polak. Acima: Hurley Haywood (n° 59) no carro da equipe Brumos Porsche durante a temporada de 1973 da Can-Am. O carro número 1 (página seguinte) é do finlandês Leo Kinnunen, que venceu os títulos de Intersérie (a versão europeia da Can-Am) em 1972 e 1973.



e Siffert. Os resultados modestos do 917 PA, somados aos pontos anteriores de Ginther, garantiram à dupla o 4º lugar no campeonato. Nada brilhante. Nada a ver com o padrão Porsche.

Outras idéias... – Ainda em 1969, o grupo de engenharia de motores, liderado por Hans Mezger, estava atento para a impossibilidade de combater os motores americanos de 7,0 litros (na maior parte derivados dos Chevrolet) com um motor de 5,0 litros. A primeira idéia foi aumentar a cilindrada do motor 912 (codinome para o 12 cilindros de 4,5 litros) pelo simples expediente de acrescentar mais cilindros. Surgiu um motor semelhante ao do 917, só que com 16 cilindros e uma cilindrada que poderia ir de 6,0 até 7,2 litros. Os testes aconteceram tanto no dinamômetro como no próprio 917 PA. O motor era confiável e seus 755 cv faziam dele o mais potente motor aspirado construído pela Porsche.

Os testes do 16 cilindros começaram ainda em 1970. No final de 1971, Donohue visitou Weissach e dirigiu o 917 PA equipado com a novidade. Palavras dele: “Era um monstro! O motor era tão longo que se podia ouvir uma parte começar a funcionar antes da outra... E havia canos de escape por toda a parte! Apesar de não estar acertado para o circuito, nas retas ele impressionava!”. Os custos de desenvolver um motor apenas para a Can-Am eram viáveis, uma vez que usava muitas partes do já consagrado motor 912. O que en-

terrou o 16 cilindros foi uma outra possibilidade sendo desenvolvida sobre o 12 cilindros.

Turbocompressores não eram novidade em 1970. Motores aeronáuticos americanos os usavam desde 1940. Em Indianápolis, quase todos os concorrentes usavam motores Offenhauser turbo e a BMW conquistou o título europeu de Turismo equipando com turbocompressores os motores dos pequenos 2002. O assunto não passou despercebido e em 1970 os turbocompressores eram a pauta do dia em Zuffenhausen. Paralelo ao programa 16 cilindros, Hans Mezger convocou seu colega engenheiro Valentin Schöffler para coordenar a instalação do sistema nos motores 912. O alvo era claro: Can-Am.

O Capitão, seu imediato e a criatura – A Porsche não estava entrando na Can-Am somente para marcar presença. Queria fazer história. Para tanto era necessário, além do carro, uma equipe de ponta. Em 1969, a Porsche chamou o melhor chefe de equipe que havia na Europa para administrar seus 917: John Wyer, da Gulf-JW Engineering. Seus carros pintados de azul claro e laranja viraram mitos. Era preciso uma outra equipe com o perfil de Wyer na América para coordenar a invasão em 1972.

A melhor opção era a Penske Racing, do exigente Roger Penske. Sob sua batuta, a Penske Racing havia vencido (leia-se dominado) todas as principais atividades de automo-



Mark Donohue com o 917/30, em 1973, em Riverside. Na outra página, o 917/10 na Interserie: Georg Loos (nº 6) na famosa curva Karussell, em Nurburgring, em 1973; e Willy Kauhsen (nº 11) em Silverstone, em 1972. Nesse mesmo ano, Kauhsen ganhou uma corrida no Brasil, em Interlagos. Ele possui o carro até hoje.

bilismo nos Estados Unidos. O pessoal da Porsche conhecia muito bem seu trabalho: em 1971, as Ferrari 512M de Penske (pintadas em azul, com o patrocínio da Sunoco) andavam muito melhor que as mesmas 512M pintadas de vermelho (as da equipe oficial). Roger Penske era conhecido no meio pela alcunha de “Capitão”. Trazia consigo, desde 1966, seu imediato Mark Donohue. Este piloto vencera provas em várias categorias. Em 1971, terminou em 3º lugar na primeira prova de F 1 que participou, debaixo de chuva. Em 1972, venceu a 500 Milhas de Indianapolis. Donohue era engenheiro mecânico e, além de entender da coisa, “dormia” dentro dos carros e se comunicava de igual para igual com a engenharia da Porsche.

Em meados de 1971, Donohue e Penske fizeram várias e demoradas visitas ao centro técnico de Wiessach. Donohue e Willy Kauhsen, o piloto de testes da Porsche, não demoraram muito para resolver problemas no chassi, suspensão e aerodinâmica em um protótipo equipado com o 12 cilindros aspirado. A grande tarefa da equipe chefiada por Norbert Singer era fazer o carro ser controlável.

Não foi fácil. No início, os compressores Eberspacher (tirados de um caminhão diesel) sobrealimentavam o motor de doze cilindros até sua completa destruição. Neste momento, Schöffel desenvolveu um sistema para aliviar a pressão do sistema: criou o mecanismo chamado “Wastegate”. Modificou vários aspectos nos cabeçotes, nos comandos de válvulas e ajudou a desenvolver o sistema Bosch de injeção mecânica. Resultado: 850 cv no motor de 4,5 litros e 1.000 cv no novo motor de 4,9 litros.

Mesmo assim, os testes na pista terminavam quase sempre com o motor em pedaços. Quando o motor não se destruía, quem corria riscos de destruição eram Donohue e Kauhsen. Donohue comparava o comportamento do motor ao de uma lâmpada: ou liga ou desliga. Ou não dispunha de nenhuma potência ou despejava toda a potência de uma só vez. Em termos práticos, o que ocorria era que, ao usar todo o acelerador, o motor demorava vários segundos para responder, devido ao tempo necessário para que as duas turbinas “enchessem” o sistema. Uma vez a toda potência, quando se tirava o pé, o motor também continuava forte um bom tempo até desacelerar.

No final de 1971, um acontecimento abalou a todos. Jo Siffert, que além da Can-Am disputava os mundiais de Marcas (pela equipe de John Wyrer) e de Fórmula 1 (pela inglesa BRM), morreu em uma corrida de F 1 extracampeonato em Brands Hatch, na Inglaterra. Seu BRM incendiou-se após bater em um barranco. Siffert, ligado à Porsche havia muitos anos, era um dos pilotos mais cotados para guiar o 917 Can-Am na temporada seguinte. Em dezembro de 1971, Schöffel conseguira fazer com que a unidade durasse mais de oito horas a toda potência. Os pilotos aprenderam a usar todo o acelerador antes da curva (para que a força surgisse depois dela) e a tirar o pé bem antes da placa dos 100 metros. O 917/10, pintado em branco e vermelho com as cores do cigarro L&M e ostentando uma asa traseira de fazer inveja ao Batmóvel, estava pronto para estrear. No início de 1972, o sorrateiro Penske levou a “criatura” até o autódromo de Mosport, no Canadá, para um teste secreto. Após poucas voltas, Donohue derrubou o recorde



da pista em três segundos. Reza a lenda que o Capitão teria dito ao seu imediato: “Vamos para casa. O campeonato de 1972 já terminou...”

Pronto para a guerra – O campeonato da Can-Am de 1972 teve nove etapas, realizadas entre junho e outubro. Na primeira, realizada em Mosport, estavam inscritos três Porsche 917/10, para Mark Donohue, Milt Minter e Peter Gregg. A McLaren, grande dominadora da Can-Am nas quatro temporadas anteriores, pressentiu o perigo e criou um carro inteiramente novo, o M20, para se manter competitiva frente à entrada da Porsche. Desenvolveu ainda mais o motor V8 Chevrolet, aumentando a capacidade para 8,0 litros. Seus pilotos seriam o neozelandês Denis Hulme, campeão mundial de F 1 em 1967, e o norte-americano Peter Revson.

Nos treinos, Donohue fez a pole position com um segundo de vantagem sobre Hulme. No início da corrida o 917/10 humilhou as M20, mas uma válvula de turbo defeituosa ajudou a McLaren a virar o jogo. Hulme venceu, deixando Donohue em 2º lugar. Revson, o 3º, ficou logo à frente de Minter e Gregg.

A etapa seguinte seria em Road Atlanta. Donohue apareceu na segunda-feira para acertar o carro. Durante os testes naquela manhã, em um trecho de alta velocidade, a asa traseira do 917 se desprendeu. O carro virtualmente decolou, promoveu um espetáculo assustador de acrobacias aéreas e se desintegrou no solo. Acidente muito semelhante ao que vitimou Bruce McLaren. Quando a equipe de resgate chegou ao local, ninguém acreditou no que via: cacos de fibra de vidro e pedaços metálicos por toda a parte. A maior peça resultante era o assento do piloto, com alguns tubos retorcidos em volta. Donohue estava sentado sobre ele com as pernas esticadas, consciente mas com o joelho danificado. Roger Penske tomou duas providências: enviou Donohue para o hospital (com ordens de retornar o mais breve possível!) e convocou outro norte-americano, George Follmer, para guiar.

Follmer ainda estava festejando sua conquista do campeonato Trans-Am de 1972 quando recebeu o telefonema de

seu ex-chefe com uma boa notícia, seguida de algumas outras não tão boas. A boa nova era que ele seria o piloto do novo Porsche da Penske – oportunidade cobiçada por pilotos como Ronnie Peterson, Jacky Ickx e Mario Andretti. O lado ruim da coisa era que estava intimado a comparecer no dia seguinte em Road Atlanta (um autódromo que desconhecia) para treinar no 917/10 (um carro que ele desconhecia) e que ele deveria qualificar o carro (ainda não totalmente domesticado) sem testes prévios. Faltou mencionar um aspecto de Penske que Follmer conhecia muito bem: o segundo lugar não era admitido.

A história deste final de semana merece um artigo à parte. Follmer chegou na quinta-feira, treinou na sexta, fez o treino classificatório no sábado e correu no domingo. Para conhecer a pista, deu umas voltas pelo circuito em seu Chevrolet Nova alugado. Sob imensa pressão (dos turbo-compressores e de Roger Penske), Follmer teve poucas voltas para aprender a acelerar antes da tangência da curva e a estar com o carro apontado para a direção correta quando os 800 cavalos surgissem. O 917/10 não estava desenvolvido, seu chassi era curto demais e ele serpenteava pelas curvas. Mesmo assim, Follmer se classificou em 2º lugar, atrás de Hulme.

No momento da largada Hulme saiu na frente, mas aqueles 800 cavalos surgiram do nada e antes da primeira curva estava em segundo. Follmer lembra que aprendeu a pilotar o carro durante a prova. Liderou de ponta a ponta. Estava definido o cenário para o resto de 1972. A corrida seguinte, em Watkins Glen, trouxe dissabores para toda a equipe. O 917/10 foi superado pelas duas McLaren e Follmer terminou em quinto, após um longo pit stop por conta de defeitos no motor. A esta altura, os 917/10 estavam equipados com o novo motor de 5,4 litros e 1.000 cv.

Na semana de testes para Mid Ohio, Donohue apareceu de muletas e orientou Follmer. Este, com mais confiança no carro, fez a pole position. Durante a prova, liderou facilmente até começar a chover. O 917/10 perde completamente o controle e roda em vários momentos. Penske acreditava que a chuva era passageira e não chamava Follmer aos



Em 1971, o piloto suíço Jo Siffert inaugura a presença da Porsche na Can-Am com o 917 PA, em Mid Ohio. Este carro serviu de base para desenvolver os 917/10. À direita, pôsteres produzidos pela Porsche para celebrar as conquistas dos 917/10 e 917/30 na Can-Am em 1972 e 1973.

boxes. Este se lembra de passar pela reta e ver Penske o observando sem esboçar nenhuma emoção nem chamar para trocar os pneus. Follmer passou várias voltas evitando os muros e sendo ultrapassado. Quando a pista secou e a fúria dos mil cavalos voltou ao controle, toda a concorrência teve de trocar pneus. O Porsche venceu e somente um carro, a Shadow de Jackie Oliver, terminou na mesma volta. Em Elkhart Lake, Follmer fez mais uma pole position e venceu sem ser incomodado.

Nesta altura do campeonato a McLaren tinha chances de ser campeã. Para tanto, conseguiu novos motores de nada menos que 9,26 litros e contava com todos os segundos lugares até o final da temporada. Para triste surpresa de Hulme, na etapa de Donnybrooke Roger Penske comparece com um segundo Porsche 917/10 para ser pilotado por Donohue. Donnybrooke não foi uma corrida feliz nem para a Penske nem para a McLaren. Donohue fez a pole com Follmer logo atrás. Lideraram quase toda a prova, mas Donohue teve uma suspensão quebrada e Follmer ficou sem combustível na volta final. As McLaren principais quebram. A vitória caiu no colo de François Cevert, que pilotou uma McLaren de 1971.

Donnybrooke foi a última oportunidade que Penske deu à concorrência. Em Edmonton, Follmer e Donohue largaram na frente, mas Hulme conseguiu terminar entre eles, em 2º lugar. Em Laguna Seca, Donohue deu passagem a Follmer para que este vença a prova, garantindo pontos preciosos no campeonato. Na última etapa, em Riverside, Follmer devolveu o favor a Donohue, mas este perdeu um pneu e deixou a vitória a seu companheiro de equipe.

George Follmer vence a Can-Am em 1972. Donohue, apesar de perder metade das provas, termina o campeonato em 4º lugar. O vice-campeonato ficou com Milt Minter, com um 917/10 da equipe Vasek Polak. Em nono termina Peter Gregg, com sua equipe Brumos Porsche. A Porsche conquista um novo território.

Ainda mais potência – Percebendo tudo o que iria acontecer, em 1973, a McLaren decide não participar da temporada da Can-Am de 1973. Oficialmente, o objetivo da retirada foi concentrar esforços na Fórmula 1, onde a equipe nunca havia sido campeã. A Porsche fornece o 917/10 a várias equipes particulares e desenvolve uma nova versão com exclusividade para a Penske Racing: o 917/30. A diferença estava basicamente no maior comprimento do chassi e na aerodinâmica refinada. Mas o motor trazia novidades. Depois de vários ajustes, o 12 cilindros rendia no dinamômetro impressionantes 1.560 cv. Para regime de corrida, foi escolhida uma configuração de 1.100 cv a 7.600 rpm, sob 1,3 bar de pressão. O que era bom ficou ainda melhor.

Os carros que eram da Penske são vendidos a uma nova equipe chamada Rinzler, onde pilotariam Follmer e Charlie Kemp, sob patrocínio de um refrigerante (da família de Rinzler). Como detalhe técnico, Bobby Rinzler adaptou um mecanismo elétrico na válvula de alívio, que permitia ao piloto alterar a pressão das turbinas durante a prova. Penske gostou, copiou e ninguém mais deteve Donohue.

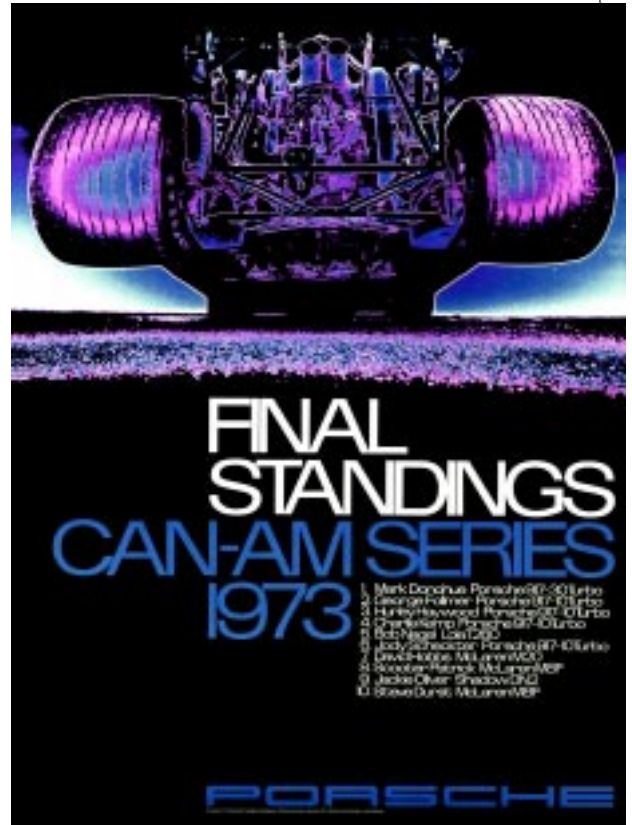
O ano de 1973 começou com vitórias de Kemp em Mosport e Follmer em Road Atlanta. Depois, a temporada foi marcada por poucas disputas entre Follmer na Rinzler e



Donohue na Penske-Sunoco. Donohue venceu seis das oito etapas e se sagrou campeão. Follmer foi vice-campeão e Hurley Haywood ficou em 3º com o 917/10 da Brumos, enquanto Kemp terminou em 4º lugar. Jody Scheckter ficou em 6º no 917/10 da Vasek Polak.

Em meados de 1973 veio a crise do petróleo e o regulamento de Can-Am determinou que para 1974 seriam permitidos somente 73 galões de combustível (273,3 litros) para cada prova de 200 milhas (320 km). Pouco mais da metade do que o 917/30 consumia. Mark Donohue deixa as pistas e Roger Penske volta sua capacidade para outras categorias. Restou ao 917/30 somente um recorde a ser quebrado, sem restrições de combustível: aquele que Donohue viria a estabelecer em 1975, em Talladega.

Na Europa, os 917/10 já vinham competindo desde 1972 no campeonato Intersérie, a versão da Can-Am naquele continente. O finlandês Leo Kinnunen (piloto oficial da Porsche no Mundial de Marcas em 1970 e 1971) conquistou o título daquele ano, defendendo a equipe AAW. O alemão Willy Kauhsen, que gerenciava sua própria equipe, ficou com o vice-campeonato. No ano seguinte, os dois repetiram essas colocações, desta vez seguidos por outros dois pilotos alemães com 917/10: Georg Loos e Ernst Kraus. O 5º colocado foi Reinhold Joest, com um 908/3. Mais um título seria conquistado em 1974, desta vez com o suíço Herbert Müller. Ele derrotou Helmut Kelleners,



que correu com um McLaren M20, por apenas um ponto. Para que isso acontecesse, foi decisiva a participação de Kinnunen, que se afastara da Intersérie, na última etapa, em Hockenheim. Müller não marcou pontos nessa corrida e Kelleners ficaria com o título se vencesse. Mas Kinnunen não deixou a menor hipótese de isso se transformar em realidade: venceu com uma volta de vantagem sobre Kelleners, que se contentou com o 2º lugar na corrida e no campeonato.

Os Porsche 917/10 e 917/30 estão entre os modelos mais importantes da história do automobilismo. Os críticos de plantão acusam os 917 turbo de serem demonstrações de pura força bruta. Mas os McLaren de 9 litros não podem ser chamados exatamente de “automóveis delicados”. E o fato é que em 1975 a Porsche apresentou seu modelo 930 – ou seja, o 911 com motor de 3,0 litros e turbocompressor, herdeiro direto da tecnologia desenvolvida nas provas de Can-Am.

Nos últimos 29 anos, os 911 turbo têm sido sinônimo de performance e sucesso. Sucesso que sobreviveu à crise do petróleo e foi evoluindo: ganhou duas turbinas, tração nas quatro rodas, carroceria toda nova e refrigeração líquida, até chegar aos dias atuais. Nas pistas, os motores turbo deram à Porsche vitórias memoráveis na 24 Horas de Le Mans e nos campeonatos mundiais de Fórmula 1 e de Marcas. Tudo isso teve como ponto de partida a histórica participação da Porsche na Can-Am. ■