

24 HORAS
DE LE MANS
DE 1977

POR UMA UNHA NEGRA

As 24 Horas de Le Mans de 1977 tinham tudo para ser emocionantes, graças à antecipada batalha entre Porsche e Renault, com algum favoritismo a recair no construtor francês. No entanto, a exibição dos homens da casa acabou em desilusão, mas a Porsche não se livrou de uns valentes sustos, com Jacky Ickx a salvar as operações para o construtor de Weissach com uma das melhores performances da sua carreira

Guilherme Ribeiro com Luis Santos
autosport@autosport.pt
Fotos Paul Kooyman

Aqueles eram os dias em que o Mundial de Sport-Protótipos estava dividido num Campeonato para os "Silhuetas" de Grupo 5 e Turismos de Grupo 4, e outro para verdadeiros Protótipos de Grupo 6. Claro está, como em tantas vezes aconteceu na história do WEC, que esta receita servia apenas para dispersar as atenções

e as marcas por dois campeonatos, sendo muito responsável pelo estado de decadência em que a disciplina entraria até ao início da década de 80, quando foram implementados os regulamentos do Grupo C. Até lá, Le Mans era, como sempre, o apogeu da temporada e reunia as diferentes categorias na mesma prova, já que não contava para qualquer dos campeonatos. Vencedores em 1976 com Jacky Ickx e Gijs Van Lennep, a Porsche fazia figura de favorita com os seus 936, inscrevendo duas viaturas para Ickx/Pescarolo e Barth/Haywood. De salientar que Ickx estava



CONHEÇA ESTA E MUITAS
OUTRAS HISTÓRIAS EM AUTOSPORT.PT



nomeado para os dois carros, uma nuance que viria a ter particular importância logo nas primeiras horas de prova. Os grandes rivais eram os Renault Alpine Turbo 442 que, depois de uma excelente época nas provas mais curtas em 1976, pareciam ter finalmente atingido a maturidade, e a marca do losango chegava a Le Mans com um verdadeiro "arsenal" de quatro carros: Tambay/Jaussaud, Laffite/Depailler e Jabouille/Derek Bell e as jovens promessas Arnoux/Pironi/Fréquelin ao volante de uma viatura inscrita pela Oreca. Todos os restantes faziam figura de outsiders, a

começar, no Grupo 6, pelos Mirage GR8, agora equipados com motores Renault e pilotados por Schuppan/Jarier e Posey/Leclère. Entre os presentes, contavam-se também dois De Cadenet, inscritos pelo famoso gentleman-driver inglês Alain de Cadenet e os Inaltera construídos por Jean Rondeau, com motores Ford Cosworth – dois estavam inscritos no Grupo 6 para Beltoise/Holbert e Lombardi/Christine Beckers, e finalmente um na categoria GTP para Rondeau/Ragnotti. Entre os Grupo 6 até dois litros não faltavam candidatos, com alguma vantagem

para o Osella oficial e para os Chevron B36 preparados pela R.O.C. e equipados com um motor derivado dos Chrysler/Simca, embora alguns dos Lola presentes também não fossem de excluir. No entanto, a única eventual ameaça para os favoritos seriam os Grupo 5, claramente penalizados em termos de peso e de eficiência aerodinâmica, mas não se podia de forma alguma esquecer o mítico poder dos Porsche 935, a começar pelo inscrito pela fábrica e pilotado por Stommelen/Schurti. Rivais de peso eram os da Gelo Racing, para Schenken/Heyer

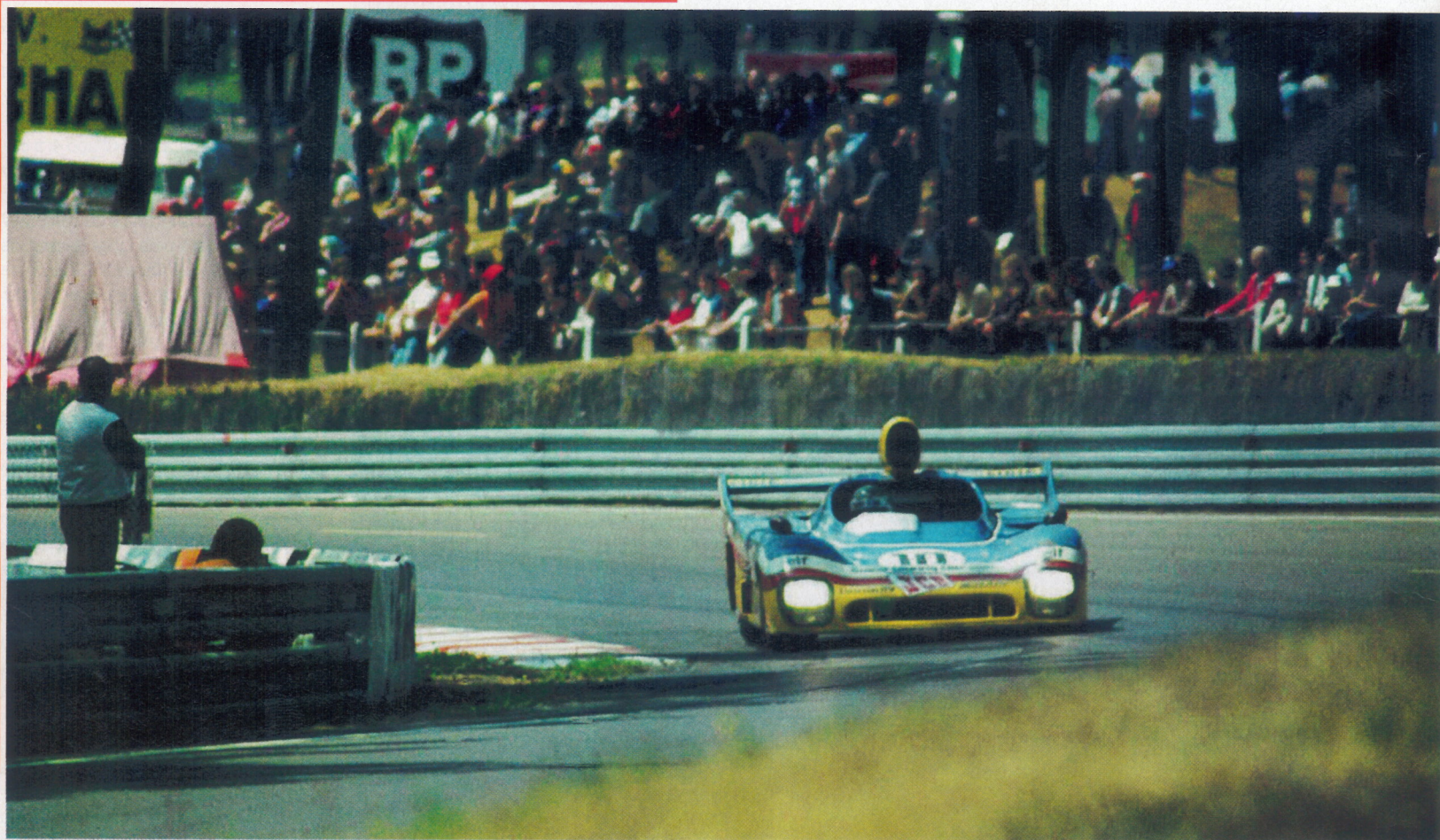
e Hezemans/Ludwig, o da J.M.S. Racing para Ballot-Lena/Gregg e o da Kremer, para Fitzpatrick/Edwards/Faure. Sem os Corvette de John Greenwood, a classe IMSA estava essencialmente controlada pelos "Silhuetas" de Grupo 4, a começar pelo fabuloso "art-car" de Roy Lichtenstein para Hervé Poulain, mas os grandes favoritos eram os outros BMW 3.0 CSL, inscritos pela Luigi Racing, os vários Porsche 911 Carrera RSR homologados nesta categoria e o espetacular Ferrari 365 GT4/BB da NART.

AS PRIMEIRAS HORAS

A largada foi dada sob um sol radioso, embora houvesse previsões de aguaceiros para a noite, e de imediato Jabouille disparou na frente, seguido dos Porsche de Stommelen e Ickx e dos Renault de Laffite e Tambay. Quanto ao quarto Renault, nem completava a primeira volta, fruto de uma rutura nas tubagens de óleo que originavam um espetacular incêndio, dando apenas tempo a Didier Pironi de deixar o cockpit do Alpine A442. A prova seguiu o seu curso, sempre com Jabouille na frente, mas não tardou a que surgissem contratempos entre os pilotos da frente, desta vez o Porsche 935 de Stommelen, que perdeu 4 voltas para reparar uma fuga de óleo. Quanto a Ickx, optava por abrandar o ritmo e deixar os Renault na frente, confiante na superior fiabilidade do Porsche... No entanto, durante a segunda hora a marca germânica perdia elementos importantes – entre os Grupo 5 Fitzpatrick e Hezemans abandonavam com problemas de motor, e Jürgen Barth efetuava uma paragem mais longa que o previsto, apenas para, na volta seguinte (a 18ª), regressar às boxes para mudar o sistema de injeção, acarretando uma perda global de 30 minutos, eliminando assim mais um Porsche da contenda. Na frente, seguiam os três Renault, e Ickx apenas passou brevemente pelo comando graças à autonomia superior do 936, apenas para o devolver ao Renault de Jabouille/Bell. Com duas horas de prova, esta dupla liderava, na frente de Pescarolo, Depailler e Jaussaud, com todos os restantes já a uma volta dos líderes.

DRAMA NA PORSCHE

No decurso do seu turno Henri Pescarolo estava visivelmente a perder tempo, e tal não estava a acontecer por uma questão de gestão da mecânica, mas sim porque algo estava errado com o seu 936, e na volta 45, ainda não estava completa a terceira hora de prova, o Porsche soltava uma longa cauda de fumo: uma biela tinha partido e a dupla Ickx/Pescarolo estava "fora de combate", deixando os três Renault calmamente na frente, seguidos dos dois Mirage, que apresentavam um



bom ritmo de corrida. E, pela quinta hora, desistiam também um dos BMW da Luigi e o Porsche 935 oficial de Stommelen/Schurti, ambos com problemas de motor. Parecia que a marca germânica tinha sido "encostada" por KO técnico, já que apenas o Porsche de Barth/Haywood permanecia em pista, na 41ª posição e a 9 voltas do primeiro Renault. Entretanto, a direção da marca de Weissach decidia arriscar tudo e colocar Jacky Ickx no segundo carro, ciente que, a fazer uma recuperação espetacular, essa estaria certamente ao alcance de um piloto de exceção como era o plurivencedor belga, que de imediato se lançou numa interessante recuperação. À quinta hora de prova, Jabouille/Bell mantinham o comando na frente de Depailler/Laffite, mas o terceiro posto era ocupado pelo Porsche da Gelo pilotado por Schenken/Heyer/Hezemans, já que o Renault de Tambay/Jaussaud havia perdido tempo com a reparação de um coletor de escape. De destacar o abandono do segundo Mirage, com problemas de alimentação à quinta hora, assim como a excelente exibição do Inaltera de Beltoise/Holbert, que rodava já num esplêndido quarto lugar. E quando Ickx pegou no Porsche nº4, este estava então num magro décimo posto e o piloto belga, ciente de que nada mais haveria a fazer,

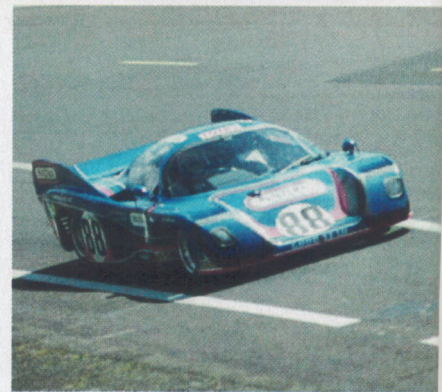
decidiu impor um ritmo elevadíssimo... "ou vai ou racha" diríamos em bom português, mas o que é certo é que o piloto belga não tardou a impor-se como o mais rápido em pista, batendo consecutivamente o recorde de volta até estabelecer um tempo de 3 min. 36.5 seg., esmagando o recorde de 3 min. 39.6 que datava de 1973, estabelecido pelo Matra de François Cévert. Com o cair da noite, Ickx tinha ganho uma volta aos Renault e ocupava já o quinto lugar, mas seria preciso uma hecatombe para que conseguisse efectivamente disputar a vitória... E se a Renault se sentia segura, mais valia não esquecer 1969...

As primeiras horas noturnas foram calmas para os favoritos, embora exercessem a sua raia nos Sport com menos de 2 Litros e nos GT e IMSA. Também o Inaltera de Beltoise perdia uma hora nas boxes devido a um curto-circuito e assim se esvaíam as possibilidades de um pódio, enquanto o De Cadenet, pilotado pelo patrão da marca e Chris Craft também se via a braços com numerosos problemas, maioritariamente derivados das vibrações excessivas do motor Cosworth.

'TRAGÉDIA' NA RENAULT

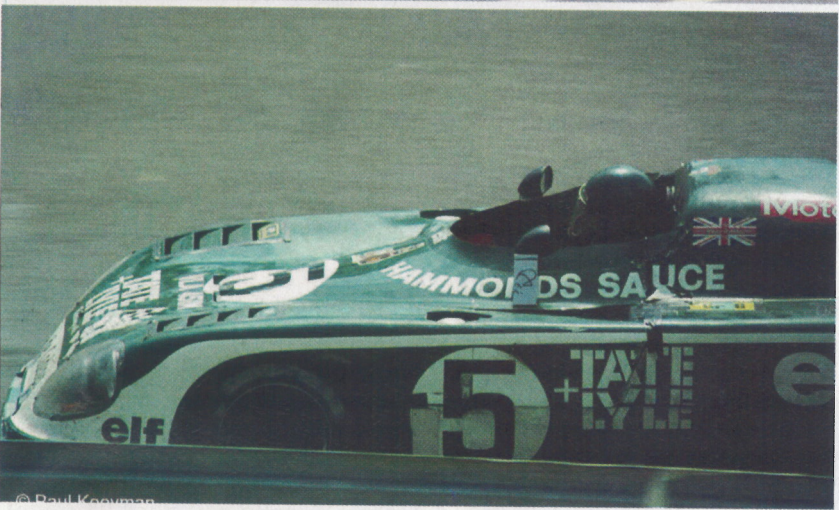
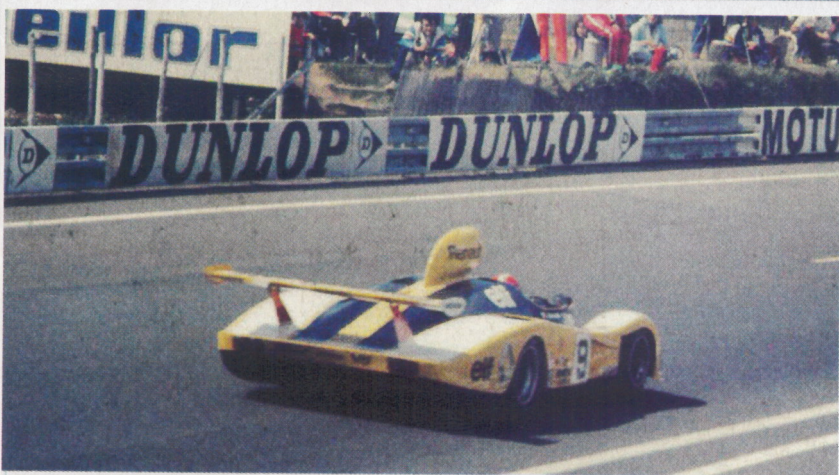
Passado o meio da prova, a Renault controlava ainda as operações, mas as últimas horas da noite iniciaram o volta-face que

marcaria para sempre esta edição das 24 Horas de Le Mans. A primeira vítima foi o A442 DE Tambay/Jaussaud, que tinha conseguido recuperar até ao terceiro lugar - deixando três Renault na frente - para desistir com o motor quebrado ainda antes da 14ª hora de prova, promovendo o Porsche de Ickx/Haywood/Barth ao terceiro lugar. Uma hora depois, era a vez de Depailler perder 26 minutos nas boxes com problemas de caixa de velocidades, permitindo assim a Ickx continuar a sua fantástica recuperação e colocar o Porsche 936 com as cores da Martini no segundo lugar, embora ainda a 6 voltas de Jabouille/Bell, que rodavam com a precisão de um relógio suíço. Seguiam-se então Depailler/Laffite, a 8 voltas, o Porsche de Heyer, o surpreendente De Cadenet, o Mirage restante, o 935 de Ballot-Lena e o Inaltera de Rondeau/Ragnotti. E, com o amanhecer, a tão anunciada chuva marcava presença, o que favorecia o especialista Ickx, que continuava a rodar também com enorme regularidade e a mostrar-se o mais rápido em pista, enquanto Laffite tinha que fazer uma paragem para mudar as velas devido à infiltração de humidade na ignição. Mas era inegável que Ickx, quase assegurando todos os turnos de condução, já que mostrava ser bem mais rápido que o conceituado especialista de



Daytona Hurley Haywood, estava a ser o homem da prova e parecia bem colocado para, se o Renault da frente soçobrasse, dar mais uma vitória à Porsche.

A chuva matinal atrapalhava alguns pilotos, com Jabouille e Laffite a perderem tempo com piões e De Cadenet com uma colisão, enquanto Ballot-Lena perdia meia hora com problemas no turbo do seu Porsche 935. Outra vítima da chuva era Beltoise, que tinha que substituir o sistema de para-brisas, enquanto Ickx continuava a ganhar tempo ao Renault da frente. Era já de manhã quando Ickx cedia finalmente o volante a Jürgen Barth, assegurando ao homem da casa que tudo estava bem com o 936 e que havia que esperar por um golpe de sorte... Que não



tardou a surgir. Momentos depois da troca de piloto, o speaker anunciava que o Renault da frente, pilotado por Jabouille, rodava devagar com um longo rasto de fumo azulado a sair dos seus escapes. O francês trouxe o carro até às boxes aonde a equipa fez o que pode, mas uma volta depois era preciso render-se à evidência, um pistão quebrado punha fim à prestação da equipa que havia dominado 18 horas de prova, deixando na frente o improvável Porsche, com duas voltas de avanço sobre o Renault que restava!!!

Depailler partiu ao ataque e de imediato impôs um ritmo fortíssimo, ganhando em média 5 segundos por volta a Barth, recuperando cerca de meia volta antes de parar e ceder o carro a Jacques Laffite, que

não conseguiu manter o mesmo ritmo. Quanto ao Porsche, era já Ickx de novo que assegurava o turno e tentava manter uma margem de segurança sobre o Renault, e quando Depailler retomou o volante Gérard Larrousse, sem nada a perder, deu ordem de "maximum attack" ao feroz piloto francês, que não tardou a sair em busca do Porsche. De fora já estava o segundo Porsche da Gelo Racing, que por muito tempo ocupou o quarto posto, ao desistir com problemas de injeção durante a 21ª hora.

E, de repente, na aproximação a Indianápolis, Depailler viu o motor do seu Alpine A442 partir clamorosamente, sem nenhum sinal prévio... de um momento para o outro, a Renault estava comple-

tamente derrotada, com 4 carros KO, e a Porsche via-se com uma vantagem de 17 voltas (!!!) sobre o segundo, o Mirage de Schuppan/Jarier, cujo motor... Renault estava também ele a dar sinais alarmantes, o que os levou a abrandar para levar o carro até final.

SUSPENSE FINAL

Se a Porsche julgava que as restantes duas horas e pouco eram "favas contadas", estava bem enganada. Apesar da vantagem avassaladora sobre o titubeante Mirage, e uma vantagem ainda maior sobre o Inaltera de Rondeau e o Porsche de Ballot-Lena, o forcing a que o 936 tinha sido sujeito durante quase toda a noite não deixava de levantar alguns sinais de alarme nas boxes da Martini Racing, tendo em conta que o outro carro desistira tão cedo. Ickx cedia de novo o volante a Barth, que mantinha um ritmo claramente mais baixo agora que não havia um perigo iminente, enquanto o Inaltera era afligido por uma sequência de problemas, a começar pela embraiagem e a acabar com o Cosworth a funcionar apenas em 6 ou 7 cilindros, não sem antes sofrer um aparatoso furo que só a destreza dos ralis de Jean Ragnotti conseguiu aguentar o Inaltera na pista, o que o fazia perder o terceiro posto para o eficaz Porsche de Ballot-Lena.

Estava-se já dentro da última hora de prova quando Hurley Hawyood entrou nas boxes, com fumo suspeito a sair dos escapes do Porsche... Seria que tudo iria acabar ali, a uma hora do fim? Com tamanha vantagem os mecânicos da Porsche puderam analisar bem o motor do 936 e descobriram um pistão furado, procedendo de imediato à neutralização do cilindro em questão. Mas não havia que arriscar disputar toda a última hora com o motor a trabalhar em cinco cilindros e sem turbo, e assim o Porsche 936 ficou pelas boxes mais um pouco, "queimando tempo" à boa maneira de um jogo de futebol, até que Jürgen Barth teve a difícil tarefa de arrancar com o Porsche do pitlane e esperar que aguentasse duas voltas a um ritmo suficiente para ser considerado válido, apesar do fumo suspeito que continua-

va a sair dos escapes do Porsche. Foram certamente as duas voltas mais longas da carreira do engenheiro-piloto, mas na verdade o 936 lá aguentou e Barth cruzou a meta como vencedor, com 11 voltas ainda de avanço sobre o Mirage de Schuppan/Jarier (uma magra consolação para a Renault) e 27 voltas sobre Ballot-Lena/Gregg, vencedores no Grupo 5 após uma prova espetacular e marcada por uma regularidade extraordinária. Seguiu-se o Inaltera de Rondeau/Ragnotti, que venceu nos GTP, o De Cadenet de Craft/De Cadenet - mesmo com toda a espécie de problemas de motor, não acabou longe do terceiro posto - e, a fechar o top-6, O Chevron B36-ROC de Pignard/Dufrenne/Jacques Henry, vencedor na categoria de Sport até 2 Litros. Quanto às restantes categorias, Wollek/"Steve"/Gurdjian venceram o Grupo 4 com um Porsche 934 Turbo, e a categoria IMSA foi para os grandes favoritos Dieudonné/Xhenceval, ao volante de um BMW 3.0 CSL da Luigi. Sem dúvida que se tratou de uma grande vitória para a Porsche e, em particular, para Ickx mas, tal como em 1969, não se pode esquecer que a fiabilidade (ou a falta dela) dos rivais deu uma grande ajuda. A Renault dominou por completo as primeiras 17 horas de prova e terá sobrestimado a capacidade do seu motor depois de numerosos testes bem-sucedidos em Paul Ricard, mas a longa reta Mistral era bem diferente dos cerca de 5 Km de uma Hunaudières ainda sem chicanes, e terão sido os altos regimes que levaram a quebra dos pistões nos três Renault oficiais. E, com a concorrência eliminada ou severamente atrasada após cinco horas de prova, não teria sido melhor os Renault optarem por um ritmo mais reduzido e regular, assim preservando os seus componentes mecânicos, à imagem do que aconteceu com os Porsche em 1969? É uma pergunta que ficará sem resposta. Quanto à Porsche, depois do desespero da fase inicial quando perdeu dois dos seus três carros de fábrica e a maioria dos seus melhores privados ficaram pelo caminho, restava arriscar tudo por tudo com a equipa que restava, e Ickx aproveitou a frescura da noite e a chuva matinal para rodar com a pressão de turbo o mais elevada possível, possibilitando assim a marcação de tempos por volta tão altos, mas ao mesmo tempo tão regulares, algo só ao alcance de um virtuoso do volante. De destacar que Ickx fez 1h28 ao volante do seu carro inicial, e depois mais 10h53 ao volante do nº4, totalizando 12h21, ou seja, mais de metade da prova, enquanto Barth fez 8h32 e Haywood, bem menos à vontade com o carro (foi chamado à última hora para substituir Reinhold Joest) e com o circuito do que na sua "quinta" de Daytona apenas 3h13... Foi, decerto, uma das maiores exibições de sempre para Jacky Ickx, e uma merecida vitória! **A**