

MAGGIO NERO fino all'ultimo: da LE due nuove tragedie nel fuoco uccidono Jo il rallyman WYDER, navigatore di MA



JO GARTNER

LE MANS - Ancora una corsa, una notte drammatica, alla 24 Ore di Le Mans. E' noto che, purtroppo, tutti gli incidenti peggiori avvengono nelle ore notturne. Ed è stato così anche in questa 54. edizione della 24 Ore, che ha preteso ancora una volta una vita umana. Quella del giovane austriaco Jo Gartner, viennese trentaduenne, una buona esperienza al volante di vetture Endurance, che si è immolato all'inizio del rettilineo della Hunaudieres, nella sua Porsche andata a fuoco, dopo aver distrutto almeno ottocento metri di guardrail. Ore 2.40 della domenica mattina. Gartner sale al posto del sudafricano Van Der Merwe sulla Porsche 962 C nuovissima, in ottava posizione dopo undici ore di corsa. Sulla macchina era appena stata sostituita la sospensione posteriore destra. Dopo mezz'ora il dramma. Alle 3,12 la vettura impazzita sbanda improvvisamente sulla sinistra, all'inizio del lungo rettilineo della Hunaudieres, ma già ad una velocità superiore ai tre-

cento orari, è impatta violentemente il rail all'altezza del posto 25. Il rottame della bella macchina, ancora col pilota a bordo, viene proiettato dalla parte opposta e, ribaltata, abbatte un lungo tratto di guardrail, prima di arrestarsi in fiamme.

Nell'incidente viene anche colpito il commissario di percorso Joseph Lipolis, ma il suo stato di salute non ispira inquietudini. Niente da fare invece per il povero Gartner, che secondo il medico accorso sul posto quando le fiamme sono state domate, è deceduto sul colpo per il violento impatto. In segno di lutto il concorrente Primagaz ha deciso di ritirare anche la seconda vettura, la Porsche 956 n.12.

Sulle ragioni dell'incidente ancora notizie confuse. Stuck afferma di aver notato per terra due strisciate metalliche (qualcosa della sospensione appena cambiata ha ceduto? un semiassie?), qualcun altro parla di molto olio in pista. Ma sarà difficile, per la commissione di inchiesta, stabilire le vere ragioni dell'incidente, visto che della Porsche è rimasto solo un ammasso di

Nell'incubo, il giro t



La Jaguar di Warwick-Cheever-Schlesser nella morsa delle due Porsche ufficiali, quella vincitrice di Stuck e Bell e quella di Mass-Wollek. Purtroppo, l'attesa alternativa alle vetture tedesche non è arrivata, a Le Mans, neppure dalle auto inglesi



24 ore di LE MANS

MANS al Rally HESSEN GARTNER ed C SURER (ancora grave)

ferraglie bruciate. Naturalmente per permettere i soccorsi usciva subito il pace car, che si trascinava dietro per quasi tre ore nella notte tutte le vetture rimanenti, per dare modo agli operai di sostituire il lungo rail distrutto nell'incidente.

Jo Gartner era nato il 23 gennaio 1954 a Vienna ed aveva iniziato a correre nel '77 terminando secondo nel campionato austriaco di Super Vee. Due anni dopo passava in F.3 con una Martini, per poi disputare nel 1983 una buona stagione in F.2 con la Spirit. Con questa monoposto riusciva a vincere anche una gara, a Pau, e terminava sesto nel campionato. Nel 1984 riusciva ad approdare in F.1 con la Osella, ottenendo come miglior risultato un ottavo posto nel GP d'Italia a Monza. Passava poi alle gare Endurance, e correva nella serie IMSA nel 1985 ma anche in gare europee. Si classificava infatti quarto alla 24 Ore di Le Mans su una Porsche del team Fitzpatrick assieme a Edwards e Hobbs. Quest'anno, sempre al volante di una Porsche, si era classificato ottavo a Monza e terzo a Silverstone.

La tragedia alle 3.12 di domenica alle Hunau-dieres

MARC SURER



ondo PORSCHE



ESSEN - Non si è spento ancora l'eco della tragedia rallistica di Toivonen e Cresto che un altro dramma si abbatte sul mondo dei rallies, e della F.I. Marc Surer, il simpatico pilota svizzero di Basilea, certamente uno dei più appassionati conduttori dei nostri giorni, si è ferito gravemente in un incredibile incidente rallistico, in cui ha perso la vita il suo coequipier Jean Louis Wyder durante la disputa del Rally Essen.

Un incidente drammatico, che milioni di telespettatori hanno potuto seguire in diretta, visto che una telecamera installata su un elicottero seguiva proprio in quel momento il pilota svizzero.

Surer era al volante di una Ford RS 200. Giunto alla 18. PS delle 23 in programma, quella lunghissima - 55 km., a dispetto delle nuove norme FISA - di Shottenring, sabato 31 maggio in mattinata. Dopo circa 800 metri dalla partenza si presentava una velocissima curva a sinistra, da affrontarsi in piena velocità. Ma all'inizio della curva, secondo le testimonianze avute appunto dalle immagini televisive, la macchina si intraversava inspiegabilmente, e partiva in testacoda verso l'esterno, centrando gli unici due alberi del campo all'esterno. La Ford si spezzava in due tronconi, prendendo immediatamente fuoco. Niente da fare per il navigatore Wyder, 36 anni, fratello di un noto giornalista sportivo, che rimaneva nelle fiamme, mentre Surer veniva eiettato dai resti dell'abitacolo.

Il pilota svizzero veniva raccolto in fin di vita, con fratture multiple alle gambe, fratture al bacino, ma soprattutto ustioni di terzo grado in gran parte del corpo. Subito ricoverato al centro grandi ustionati veniva messo in rianimazione. Ma successivamente veniva trasportato in un altro ospedale più specializzato e attrezzato. Le sue condizioni, certo gravi, rimanevano costanti.

In diretta alla TV tedesca la Ford RS 200 spezzata contro due alberi

ricostruzione grafica di EUGENIO LOY



24 ORE di LE MANS

Gara internazionale di velocità in circuito valida per il Campionato mondiale sport prototipi - Le Mans (Francia), 31 maggio-1 giugno 1986

◆ Direttore di gara: Marcel Martin
◆ Condizioni atmosferiche: cielo coperto e sole, 23 gradi, in gara ◆ Spettatori: 80.000

50 alla PARTENZA

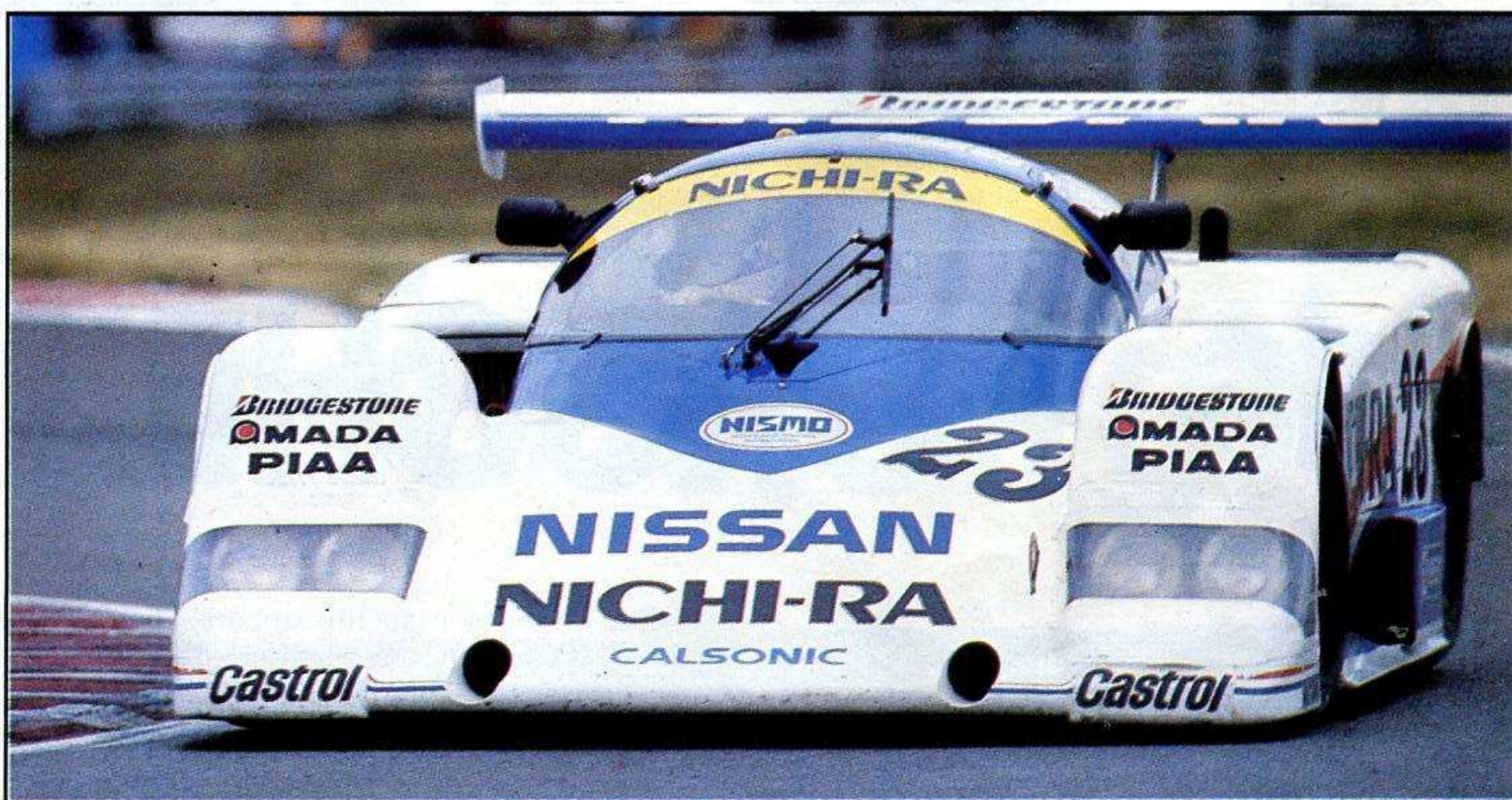
| | |
|---|--|
| Porsche 962 C Stuck-Bell-Holbert 3'16''60 | Porsche 962 C Mass-Wollek 3'15''99 |
| Porsche 956 Boutsen-Theys-A. Ferté 3'20''10 | Porsche 956 Ludwig-Barilla-Winter 3'17''11 |
| Porsche 962 C Larrauri-Pareja-Gouhier 3'23''47 | Jaguar XJR6 Warwick-Cheever-Schlesser 3'21''60 |
| Porsche 962 C Schuppan-Olson 3'25''34 | Jaguar XJR6 Redman-Haywood-Heyer 3'24''95 |
| Cougar C12 Courage-De Cadenet-Raphanel 3'26''98 | Kouros Mercedes Pescarolo-Danner-Quester 3'26''69 |
| Porsche 962 C Brun-Sigala-Jelinski 3'28''05 | Porsche 956 Follmer-Morton-Miller 3'27''37 |
| Jaguar XJR6 Brancatelli-Percy-Hahne 3'29''24 | Kouros Mercedes Nielsen-Thackwell-Pescarolo 3'29''22 |
| Porsche 956 Baldi-Cobb-Dyson 3'30''31 | Porsche 962 C Gartner-Van Der Merwe-Takahashi 3'30''10 |
| WM Peugeot Raulet-Pignard-Migault 3'33''97 | Porsche 956 Alliot-Romero-Trolle-Konrad 3'33''86 |
| Porsche 956 De Villota-Velez-Fouche 3'35''99 | Porsche 956 Lässig-Ballabio-Wood 3'35''27 |
| Porsche 956 Yver-Striebig-Cohen Olivar 3'39''56 | Porsche 936 Schuster-Seher-Brunn 3'37''42 |
| Nissan R86V Hoshino-Matsumoto-Suzuki 3'41''49 | Spice Pontiac Fiero Spice-Bellm-Martin 3'40''47 |
| Porsche 961 Metge-Ballot Lena 3'43''45 | Mazda 757 Katayama-Terada-Yorino 3'43''31 |
| Gebhardt JC843 De Thoisy-Dickens-Yvon 3'44''57 | Rondeau M 379 Del Bello-Rossiaud-Sotty 3'43''74 |
| Dome Toyota 86 C Eigh-Gabbiani-Suzuki 3'45''25 | Mazda 757 Kennedy-Galvin-Dieudonné 3'44''74 |
| March Porsche Cleare-Robert-Newsum 3'47''32 | Rondeau M 382 Grand-Goudchaux-Menant-Gonin 3'47''17 |
| WM P85 Peugeot Dorchy-Pessiot-Haldi 3'48''55 | Nissan R85V Hasemi-Wada-Weaver 3'47''35 |
| Sauber C6 Bassaler-Lacaud-Tapy 3'53''27 | Rondeau M 382 Oudet-Justice-Julienne 3'49''13 |
| URD Winther-Mercer-Jensen 3'53''85 | Argo JP19 Schanke-Kleppe-Birrane 3'53''49 |
| Tom's Toyota 86C Nakajima-Lees-Sekiya 3'54''85 | Alba AR3 Taverna-Palma-Vanoli-Pallavicini 3'54''51 |
| Gebhardt JC 843 Harrower-Clements-Dodd 3'56''99 | Ecosse C286 Mallock-Wilds-Leslie 3'55''35 |
| ALD 02 Heuclin-Descartes 3'57''59 | Tiga Ford GC86 Nicholson-Sheldon-Thyrring 3'57''36 |
| Tiga Ford GC84 Thomas-Musetti-Allison 3'59''60 | March 846 Los-Touroul-Dermagne 3'59''21 |
| Tiga-Ford GC 86 Hall-Andrews-Bain 4'02''78 | Bardon CB1 Donovan-Jones-Adams 3'59''97 |
| BMW M1 Krankenber-Witmeur-Libert 3'56''99 | Ecosse C285 Delano-Petery-Hotchkiss 3'55''35 |

Una Gebhard guasta la processione della
PORSCHE con 9 vetture nei primi 10

Nessuno è perfetto...

LE MANS - Sulle locandine dei vari quotidiani locali, nelle edicole, ne avevano scritte di tutti i colori. «Il Giappone attacca», oppure «Arriva il Giaguaro», e cose di questo genere, per cercare di interessare un pubblico che da anni si dimostra sempre più annoiato per una classica del calibro della 24 Ore di Le Mans. Ma gli addetti ai lavori, e gli sportivi più attenti, sapevano che si trattava di una pietosa bugia, e che battere uno squadrone di Porsche così ag-

grande organizzazione, è stata invece la Jaguar. «Grazie di essere venuti», ha scritto una mano ignota sul bancone dove, sino alla mattina del sabato, si sono alternati tecnici e cronometristi della squadra inglese. «Torneremo» hanno siglato di risposta gli inglesi, che hanno avuto, è bene dirlo, una tifoseria con bandiere e scritte veramente di tipo calcistico. E non è mai esistita neppure la Kouros Mercedes, se non sulle locandine e nei manifesti ufficiali.



fotocolor PHOTO 4

C'erano oltre 250 giornalisti giapponesi a Le Mans per seguire le prestazioni delle vetture del Sol Levante, insolitamente numerose in questa edizione della 24 Ore. Ma sono rimasti delusi. Nella foto, la Nissan R86V di Hasemi-Wada-Weaver, l'unica arrivata al traguardo, ma solo sedicesima

guerrito, e soprattutto così esperto di questa gara, che richiede una preparazione specialissima, era praticamente impossibile. I giapponesi sono arrivati sì, in massa, ma come turisti, con più di 250 tra giornalisti e fotografi al seguito. Ma le armi per dare battaglia ancora non le hanno costruite, almeno in questa categoria. Chi ci ha provato con molta buona volontà, e

Ci hanno provato, ma lo scotto dell'inesperienza su questa gara, unica al mondo, l'hanno dovuto pagare, con una serie di inconvenienti insanabili. Quando si è fermata, l'ultima Jaguar, era terza. Ma non era mai stata in grado di impensierire le macchine di testa.

Ha vinto così, per la undicesima volta, sesta consecutiva, una Porsche. E più precisamente la Porsche ufficiale numero uno, quella affidata a Derek Bell, Hans Stuck e Al Holbert, tre veterani di questa gara. Bell è infatti alla quarta vittoria (1975, 81, 82 e 86), ma era stato anche terzo l'anno scorso e secondo nel 1983, e anche Holbert ha già vinto, con la Porsche, tre anni fa. Tre superprofessionisti delle gare di durata che hanno trovato, come unico osso duro della loro gara, la 956 privata giallo-nera che li aveva messi in ginocchio già l'anno scorso, quella del team Jost egregiamente condotta da Ludwig Barilla e Winter. Una battaglia questa, tra le macchine ufficiali, ridotte alla fine a una sola, e la macchina del preparatore di Absteinach, che si è protratta sino alle 7,20 della mattina di domenica, quando il motore della 956 privata ha esalato l'ultimo respiro.

«Le macchine da corsa sono fatte per correre», diceva con una certa rabbia Domingo Piedade, attento manager della squadra. «Non si può farle girare, dopo che si sono scannate per metà gara, al rallentatore tre ore dietro a una pace

In 19 al traguardo

1. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962 C) 367 giri pari a 4972,7 km alla media di 207,197 kmh; 2. Larrauri-Pareja-Gouhier (Porsche 962) a 8 giri; 3. Follmer-Morton-Miller (Porsche 956) a 13 giri; 4. De Villota-Velez-Fouche (Porsche 956) a 19 giri; 5. Lässig-Ballabio-Wood (Porsche 956) a 23 giri; 6. Brunn-Schuster-Seher (Porsche 936) a 24 giri; 7. Metge-Ballot-Lena (Porsche 961) a 47 giri; 8. Harrower-Clements-Dodd (Gebhardt JC843) a 50 giri; 9. Baldi-Cobb-Dyson (Porsche 956) a 50 giri; 10. Alliot-Romero-Trolle (Porsche 956) a 56 giri; 11. Winther-Mercer-Jensen (URD) a 58 giri; 12. Dorchy-Pessiot-Haldi (WM P85) a 67 giri; 13. Grand-Goudchaux-Menant (Rondeau M482) a 69 giri; 14. Cleare-Robert-Newsum (March Porsche) a 69 giri; 15. Delano-Petery-Hotchkiss (Ecosse C 285) a 77 giri; 16. Hasemi-Wada-Weaver (Nissan R 86) a 85 giri; 17. Del Bello-Rossiaud-Sotty (Rondeau M 379) a 100 giri; 18. Courage-De Cadenet-Raphanel a 111 giri; 19. Spice-Bellm-Martin (Spice Pontiac) a 120 giri.

Giro più veloce: Ludwig (Porsche 956) 3'23''3 media 239,551 kmh.

◆ In neretto il nome del pilota al via

car, a passo d'uomo. Lo so bene che dovevano rifare i guardrail distrutti nell'incidente di Gartner. Ma se il rail lo fissassero solidamente a terra, invece che infilarlo semplicemente nel terreno, queste cose non succedrebbero...».

Accuse precise, quelle del manager portoghese, comunque soddisfatto della prestazione del suo pupillo Ludwig, autore del giro più veloce, e detentore, in prova, della velocità «cannone» di 374 kmh (che secondo la squadra sono addirittura 384...).

E' stata quindi, ancora una volta, una noiosa gara Porsche. Resa ancor più triste, e drammatica, dalla morte dell'austriaco Jo Gartner, volato fuori a trecento all'ora in piena notte, nel rettilineo delle Hunaudieres, e finito in fiamme nei pochi resti della sua fiammante Porsche 962. Soddisfazione naturalmente nel clan Porsche ufficiale, per l'ennesima vittoria della 962 numero uno che ha marciato come un orologio. E anche per la buona prestazione della 961 quattro ruote motrici, giunta settima al traguardo pur dopo la sostituzione di un semiassale. L'u-

nica cosa che non ha funzionato invece è stato il cambio semiautomatico PDK, che ha lasciato subito a piedi la terza vettura ufficiale Soddisfazione anche nel clan Brun, nel quale solo la macchina con lo sponsor Fortuna (e non poteva essere altrimenti, senza togliere nulla al bravo Poppy Larrauri) è riuscita ad arrivare seconda. Peccato per le altre due, quelle di Sigala e Brun, che ricoprivano posizioni di rincalzo, eliminate troppo presto da problemi di motore. Terza un'altra Porsche (ma non si legge altra marca sino alla decima posizione, interrotta solo dalla Gebhard ottava), quella con livrea Spirit of America affidata al veterano George Folmer. Poi ancora Porsche, quella degli spagnoli con De Villota e Velez, poi quella «Topolino» di Ballabio, primo italiano in classifica. Cambiando modello, ma sempre della stessa marca, troviamo di seguito la veterana 936, e poi la 961 quattro ruote motrici. Prima della classe C2 la Gebhard Ford, davanti ad altre Porsche, quella di Baldi, poi ancora quella di Alliot. Dicevamo della mancanza dei giapponesi. In

crisi subito le Mazda con problemi di motore, alla lunga è arrivata al traguardo, del suo passo, e con guai diversi, una sola Nissan, mentre lo sfortunato Beppe Gabbiani, quindicesimo nelle ultime battute della gara, non ce l'ha fatta a finire con la Dome Toyota. Non ci sono in classifica anche le Jaguar, eliminate rispettivamente per un problema di alimentazione, quella di Heyer, da un semiassale quella di Brancatelli, e dalla totale distruzione del retrotreno, l'ultima a cedere, dopo che Schlessler aveva fatto mezzo giro di pista con i pneumatici posteriori distrutti. Diciannove, alla fine, le vetture classificate, sulle 50 partite, un solo record battuto, quello del giro più veloce in gara, il 71. di Ludwig, in 3'23"3 alla media di 239,551 kmh, anche se è improprio parlare di record visto che ora la pista è stata modificata.

Pare che lo sarà ancora, per il prossimo anno, magari cercando di eliminare qualcuno di quegli avvallamenti terribili sulle Hunaudieres dei quali tanto si lamentano i piloti.

Leopoldo Canetoli

16:00

Il solito Ludwig

Sotto un cielo grigio e pesante, il via viene dato da John Egan, presidente... della Jaguar. Alla prima curva arrivano in quattro (Ludwig, Warwick, Stuck e Wollek) fianco a fianco ed è Ludwig, come sempre, ad imporre il ritmo agli altri. La Jaguar che deve far da lepre non riesce ad impensierire Ludwig che dopo il primo rifornimento (dopo 45 minuti) fa il buco. La Cougar si ferma subito (perdita di una portiera, non ve ne sono di scorta), la Rondeau di Grand pure (alimentazione), mentre Baldi ha problemi con l'avantreno e per le Kouros inizia un vero calvario. Aprono la lista dei ritiri Birrane e Andrews, entrambi per motore.

1. ORA

1. Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956) 16 giri in 57'06"4, media 227,414 kmh; 2. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962 C) a 23"; 3. Mass-Wollek (Porsche 962 C) a 34"; 4. Warwick-Cheever-Schlessler (Jaguar XJR6) a 1'13"; 5. Redman-Haywood-Heyer (Jaguar XJR6) a 1'15"; 6. Larrauri-Pareja-Gouhier (Porsche 962 C) a 1'19"; 7. Schuppan-Olson (Porsche 962 C) a 1'22"; 8. Brancatelli-Percy-Hahne (Jaguar XJR6) a 2'05"; 9. Boutsen-Theys-A. Ferté (Porsche 956) a 2'34"; 10. Folmer-Morton-Miller (Porsche 956) a 1 giro.
Giro più veloce: Stuck in 3'23"7 alla media di 239,091 kmh.

18:00

Cade una Rothmans

Continua a dominare, senza essere impensierita, la Porsche di Joest, quella dei miracoli a Le Mans, che viaggia ora con un giro di vantaggio su tutti. Mass e Wollek si affermano come leader dell'opposizione ma si verifica anche il primo ritiro importante: quello della terza Porsche ufficiale, ferma con la trasmissione rotta (Olson era già andato in testacoda due volte). Testacoda di Gartner ma senza danni. In C2 sempre prima la Gebhardt. Ancora venti minuti persi per la Kouros di Nielsen.

3. ORA

1. Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956) 50 giri in 2.59'42"3, media 225,836 kmh; 2. Mass-Wollek (Porsche 962 C) a 1 giro; 3. Bell-Holbert-Stuck (Porsche 962 C) a 1 giro; 4. Warwick-Cheever-Schlessler (Jaguar XJR6) a 1 giro; 5. Redman-Haywood-Heyer (Jaguar XJR6) a 1 giro; 6. Brancatelli-Percy-Hahne (Jaguar XJR6) a 2 giri; 7. Boutsen-Theys-A. Ferté (Porsche 956) a 2 giri; 8. Larrauri-Pareja-Gouhier (Porsche 962 C) a 2 giri; 9. Brun-Jelinski-Sigala (Porsche 962 C) a 3 giri; 10. Villota-Velez-Fouché (Porsche 956) a 4 giri.

20:00

Sigala, ah, la la!

Nulla di nuovo in testa, le posizioni sono praticamente uguali, come i distacchi. Finisce definitivamente l'agonia della Kouros di Nielsen che si ritira con il motore rotto. Stessa sorte per la Nissan di Hoshino (motore) e per la Gebhardt di Yvon (uscita di strada) che lascia via libera in testa al gruppo C2 all'Ecosse. Sparisce anche una Mazda 757, quella di Katayama (motore). Allo scadere dell'ora giunge anche il ritiro di Sigala, col motore rotto, e il milanese è particolarmente deluso.

5. ORA

Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956) 82 giri in 4.54'36"5, media 225,919 kmh; 2. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962 C) a 2'16"; 3. Mass-Wollek (Porsche 962 C) a 2'17"; 4. Warwick-Cheever-Schlessler (Jaguar XJR6) a 4'03"; 5. Brancatelli-Percy-Hahne (Jaguar XJR6) a 2 giri; 6. Larrauri-Pareja-Gouhier (Porsche 962 C) a 2 giri; 7. Boutsen-Theys-A. Ferté (Porsche 956) a 4 giri; 8. Gartner-Van Der Merwe-Takahashi (Porsche 962 C) a 4 giri; 9. Villota-Velez-Fouché (Porsche 956) a 4 giri; 10. Trollé-Alliot-Romero (Porsche 956) a 6 giri.
Giro più veloce: Ludwig in 3'23"3, media 239,551 kmh.

17:00

La débâcle Kouros

È l'ora di panico per l'ambizioso team Sauber-Kouros-Mercedes che vede entrambe le vetture ferme: quella di Nielsen e Thackwell per problemi di freni, sospensioni e trasmissione, quella di Pescarolo rimasta ferma in pista quasi un'ora (radiatore dell'olio rotto). Nei guai anche la Spice Pontiac (frizione) che deve lasciare il comando in C2 alla ottima Gebhardt di Yvon (addirittura 14.) e l'Alba di Vanoli (alimentazione elettronica). In testacoda Morton che poco dopo perderà pure il cofano posteriore. La situazione in testa alla gara non subisce modifiche importanti.

2. ORA

1. Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956) 33 giri in 1.58'15"3, media 226,505 kmh; 2. Mass-Wollek (Porsche 962 C) a 14"; 3. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962 C) a 21"; 4. Warwick-Cheever-Schlessler (Jaguar XJR6) a 1 giro; 5. Schuppan-Olson (Porsche 962 C) a 1 giro; 6. Redman-Haywood-Heyer (Jaguar XJR6) a 1 giro; 7. Brancatelli-Percy-Hahne (Jaguar XJR6) a 1 giro; 8. Larrauri-Pareja-Gouhier (Porsche 962 C) a 1 giro; 9. Boutsen-Theys-A. Ferté (Porsche 956) a 1 giro; 10. Gartner-Van Der Merwe-Takahashi (Porsche 962 C) a 2 giri.

19:00

Jaguar a secco

Il carosello si stabilizza e non si verificano grossi cambiamenti. Grazie al balletto delle fermate e anche al fatto che la Joest di testa ha ridotto il ritmo, le due Porsche ufficiali si sdoppiano ma rimangono ancora lontane dalla 956 giallo-nera. Un'altra vittima illustre in questa quarta ora: la Jaguar di Redman-Haywood-Heyer che rimane bloccata per strada senza benzina (alcuni parlano di malattia diplomatica). Si ferma di nuovo Nielsen, con la Kouros ormai in perdizione, e Baldi cambia le wastegates. La Gebhardt è sempre prima in C2.

4. ORA

1. Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956) 66 giri in 3.57'08"8, media 225,897 kmh; 2. Mass-Wollek (Porsche 962 C) a 1'16"; 3. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962 C) a 1'32"; 4. Warwick-Cheever-Schlessler (Jaguar XJR6) a 1 giro; 5. Brancatelli-Percy-Hahne (Jaguar XJR6) a 1 giro; 6. Boutsen-Theys-A. Ferté (Porsche 956) a 2 giri; 7. Larrauri-Pareja-Gouhier (Porsche 962 C) a 2 giri; 8. Brun-Sigala-Jelinski (Porsche 962 C) a 3 giri; 9. Villota-Velez-Fouché (Porsche 956) a 4 giri; 10. Gartner-Van Der Merwe-Takahashi (Porsche 962 C) a 4 giri.

21:00

Cambia il leader

Finalmente qualcosa si muove in testa: una fermata ai box più lunga del solito per sostituire le pastiglie e per un controllo generale fa perdere il comando (ma non la calma) al team Joest. A guidare la corsa ci sono ora le due Porsche ufficiali. Dietro tutto è normale, salvo che anche Boutsen-Theys-A. Ferté si sono ritirati, per un'uscita di strada. Dolcemente, cala la notte sul circuito. Inizia la parte più difficile, più dura e affascinante della gara.

6. ORA

1. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962 C) 99 giri in 5.58'30"7, media 224,138 kmh; 2. Mass-Wollek (Porsche 962 C) a 57"; 3. Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956) a 1'15"; 4. Warwick-Cheever-Schlessler (Jaguar XJR6) a 2 giri; 5. Brancatelli-Percy-Hahne (Jaguar XJR6) a 3 giri; 6. Larrauri-Pareja-Gouhier (Porsche 962 C) a 3 giri; 7. Gartner-Van Der Merwe-Takahashi (Porsche 962 C) a 6 giri; 8. Villota-Velez-Fouché (Porsche 956) a 6 giri; 9. Trollé-Alliot-Romero (Porsche 956) a 8 giri; 10. Brunn-Schuster-Seher (Porsche 936) a 9 giri.

Beffa alla TV di Stato

LE MANS - La copertura TV della 24 Ore di quest'anno è stata assicurata in esclusiva da «La Cinq», la rete privata francese appartenente a Silvio Berlusconi, della quale si parla tanto oltralpe. La Cinq è riuscita a beffare le TV di stato francesi, TF-1 e A-2, che assicuravano ogni anno la diretta della partenza e dell'arrivo. Quest'anno, fra il Mundial di calcio e gli internazionali di Francia di tennis, la 24 Ore «cadeva male» e le TV ufficiali non sembravano molto disposte a dare alla gara lo spazio concesso normalmente.

Dopo un tira e molla con gli organizzatori, è finita che l'ACO ha ce-

duto tutti i diritti TV alla Cinq, costringendo le TV pubbliche a comperare le immagini da passare ai telegiornali dalla tanto disprezzata rivale. La quale ha fatto uno sforzo notevole per essere all'altezza dell'impegno. Fra l'altro, una telecamera è stata montata all'interno della Rondeau rosa di Jean-Philippe Grand, peraltro sponsorizzata appunto da La Cinq.

◆ **PESCAROLO.** Henri Pescarolo, quattro volte vincitore a Le Mans, è stato «incoronato» Compagnon du Beaujolais il venerdì sera prima della 24 Ore di Le Mans, assieme ad altri personaggi e a un noto giornalista italiano.

◆ **BARILLA.** Quest'anno compatti sono arrivati tutti i Barilla per seguire la gara di Paolo, vincitore della edizione '85. Guido e Luca, fratelli grandi, si sono impegnati a mantenere sgombero il box durante i rifornimenti: ospite loro Andrea Balestrieri, il motociclista.

◆ **PAGNOSSIN.** A Le Mans si è rivisto il marchio di uno sponsor italiano che a suo tempo fece storia: Pagnossin. L'azienda di ceramiche trevigiana è ricomparsa sulla 956 di Ballabio, a più di 10 anni dal ritiro dalla F.1 dove, per molte stagioni, sponsorizzò Andrea de Adamich.

◆ **MASS.** Jochen Mass è stato premiato il venerdì prima della 24 Ore, con il Trofeo Rondeau, messo in palio da quest'anno per l'autore della pole position. La coppa gli è stata consegnata dalla madre dello sfortunato pilota costruttore.

Ce l'avrebbero

LE MANS - La possibilità, quest'anno, di controllare direttamente dall'indicatore della pompa i litri consumati durante i rifornimenti, ha scatenato il dilemma, almeno nelle prime ore, sui consumi. Ma ce l'avrebbero fatta, a quel ritmo, le Porsche di testa, a finire la gara? Eddie Cheever sosteneva, dopo le prime ore, di no: «Anche noi con le Jaguar potevamo girare più forte: per me a questo ritmo alla fine dovranno girare 10 o 15 secondi più piano. ma io penso che alla Porsche abbiano messo in previsione la pioggia, per recuperare un pò di carburante».

Dello stesso avviso l'ing. Lombardi.

22:00

Senza più Kouros

Situazione stabile, con una sola novità importante: Ludwig-Barilla-Winter recuperano piano piano e ora sono secondi dietro Bell-Stuck-Holbert. Sempre bene anche le due Jaguar, che hanno ripreso a viaggiare nello stesso giro. La Cougar, che è partita praticamente con sei ore di ritardo, è di nuovo ferma per un'escursione fuori pista di Raphanel, mentre sulla WM di Dorchy si sostituisce il cambio e la Spice Fiero è ferma per una perdita d'olio al cambio e problemi alla frizione. Allo scadere dell'ora esce di scena anche l'altra Kouros, quella di Danner, che si arrende con il motore rotto.

7. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 115 giri in 6.56'38"7, media 224.035 kmh; 2. **Ludwig-Barilla-Winter** (Porsche 956) a 1'16"; 3. **Mass-Wollek** (Porsche 962 C) a 2'37"; 4. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 3 giri; 5. **Brancatelli-Percy-Hahne** (Jaguar XJR6) a 3 giri; 6. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 4 giri; 7. **Gartner-Van Der Merwe-Takahashi** (Porsche 962 C) a 6 giri; 8. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 6 giri; 9. **Trollé-Alliot-Romero** (Porsche 956) a 9 giri; 10. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 10 giri.

24:00

Tête-à-tête notturno

Scocca la mezzanotte e continua la ronda, del piacere per alcuni, del dispiacere per altri, della fatica (che inizia a farsi sentire) per tutti. In testa Bell e Barilla viaggiano attaccati, senza scomporsi. Dietro la situazione è stabile. Fra i primi dieci, è in difficoltà solo Gartner che si ferma per sostituire freni e la sospensione posteriore destra. Si ritira l'Alba, bloccata ancora da problemi di alimentazione e rimasta per strada sul tracciato.

9. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 148 giri in 8.58'23"6, media 223.124 kmh; 2. **Ludwig-Barilla-Winter** (Porsche 956) a 1"; 3. **Mass-Wollek** (Porsche 962 C) a 2 giri; 4. **Brancatelli-Percy-Hahne** (Jaguar XJR6) a 6 giri; 5. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C); 6. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 8 giri; 7. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 9 giri; 8. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 12 giri; 9. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 13 giri; 10. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 14 giri.

2:00

Sorpasso in vetta

Finalmente la Porsche Joest si decide a forzare un po' il ritmo e attaccare e supera la Porsche di testa al 180. giro. L'ammiraglia della Rothmans si ferma subito dopo per un rifornimento. Non ci sono altre grosse novità. Vern Schuppan ha raggiunto Mass e Wollek mentre Gartner rimonta bene e Lassig-Ballabio-Wood entrano nei primi dieci. Si ritira l'ultima Mazda (Kennedy) col cambio rotto. L'Ecosse è sempre prima in C2 con dieci giri di vantaggio sull'URD BMW dei danesi Winter-Jensen.

11. ORA

1. **Ludwig-Barilla-Winter** (Porsche 956) 181 giri in 10.59'11"0, media 222.872 kmh; 2. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) a 1 giro; 3. **Mass-Wollek-Schuppan** (Porsche 962 C) a 2 giri; 4. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 9 giri; 5. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 9 giri; 6. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 11 giri; 7. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 14 giri; 8. **Gartner-Van Der Merwe-Takahashi** (Porsche 962 C) a 16 giri; 9. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 16 giri; 10. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 17 giri.

23:00

Duello in testa

Riaggancio in vetta alla classifica, cor. la 956 di Joest che oramai ha la Porsche di testa sotto i fari. Cominciano invece a declinare le Jaguar: quella di Schlesser è ritardata da problemi elettrici (sarà sostituita la batteria). Nel capitolo ritiri da notare quello della Toyota di Lees, col motore rotto. Anche la seconda 956 di Fitzpatrick, quella di Alliot, è ritardata ai box da problemi di freni e all'avantreno ma riparte poco dopo, con un nuovo musetto.

8. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 132 giri in 7.59'52"5, media 223.270 kmh; 2. **Ludwig-Barilla-Winter** (Porsche 956) a 4"; 3. **Mass-Wollek** (Porsche 962 C) a 2 giri; 4. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Jaguar XJR6) a 5 giri; 5. **Brancatelli-Percy-Hahne** (Jaguar XJR6) a 6 giri; 6. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 7 giri; 7. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 8 giri; 8. **Gartner-Van Der Merwe-Takahashi** (Porsche 962 C) a 8 giri; 9. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 11 giri; 10. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 11 giri.

1:00

«Branca» out

Le ore passano ma le cose non cambiano. Continua la battaglia tattica fra la Porsche Rothmans e il team Joest. Le loro due macchine viaggiano insieme, forse per non perdersi nella notte, ma senza attaccarsi e rifornendo invariabilmente in tempi identici. Due ritiri importanti: quello della WM di Migault (cambio) e soprattutto quello della Jaguar di Brancatelli che muore al box con la trasmissione rotta. Scorrendo la classifica oltre al decimo posto c'è da segnalare la buona gara di Ballabio (11.) e di Gabbiani (13.) mentre l'Ecosse sempre in testa al gruppo C2 è quattordicesima.

10. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 164 giri in 9.57'15"1, media 222.880 kmh; 2. **Ludwig-Barilla-Winter** (Porsche 956) a 0"4; 3. **Mass-Wollek** (Porsche 962 C) a 1 giro; 4. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 7 giri; 5. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 8 giri; 6. **Brancatelli-Percy-Hahne** (Jaguar XJR6) a 10 giri; 7. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 10 giri; 8. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 12 giri; 9. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 13 giri; 10. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 13 giri.

3:00

Il dramma Gartner

Si arriva alla metà gara e nel cuore della notte sopraggiunge il dramma, sempre «atteso» a Le Mans. Alle 3.12" Jo Gartner, che stava rimontando dopo i problemi al retrotreno, si schianta in piena velocità alle Hunaudières e muore sul colpo. La macchina va a fuoco, un km di guard rail è distrutto. Alle 3.23" entra in pista la paccar che rimarrà sul circuito per 35 giri. Si ritira anche Mass che scivola sull'olio e urta la Ecosse momentaneamente ferma a Mulsanne. In segno di lutto Kremer ritira anche la 956 di Cohen-Striebig-Yver che era 15.

12. ORA

1. **Ludwig-Barilla-Winter** (Porsche 956) 191 giri in 11.52'25"2, media 217.606 kmh; 2. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) a 3"; 3. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 8 giri; 4. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 9 giri; 5. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 11 giri; 6. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 7. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 16 giri; 8. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 18 giri; 9. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 21 giri; 10. **Eigh-Gabbiani-T.Suzuki** (Dome Toyota 86C) a 23 giri.

atta con i consumi?

il responsabile tecnico della Lancia, che su un taccuino annotava tutti i consumi, facendone automaticamente le medie. «Di questo passo non ce la possono fare assolutamente. Basta fare pochi conti. A meno che non vogliano finire a passo d'uomo...».

In effetti alle 23 del sabato, dopo 7 ore di corsa la situazione era in questi termini: la Porsche di Bell-Stuck aveva ingoiato 770 litri, quella di Mass-Wollek 764 mentre quella del team Jost, di Barilla e Ludwig, era ferma a 735. E dire che questa macchina, che è quella che ha vinto la stagione scorsa, era in quel momento al secondo posto, a pari giri

con la prima, ed aveva fatto segnare la migliore velocità di punta, 358 kmh contro i 345 delle ufficiali. Meglio, con i consumi, le Jaguar: quella di Warwick e Cheever aveva consumato solo 703 litri, 735 quella di Brancatelli. Comunque anche a detta dei team manager, quel ritmo non poteva durare. «Siamo fuori di 12 litri», diceva Domingo Piedade, manager della vettura del team Jost, «ma le Porsche ufficiali sono messe ancora peggio. Vedremo cosa vogliono fare loro...». Poi, per risollevare i consumi, non è arrivata l'acqua, ma due ore e passa di «pace car», che ha riportato tutto sull'orlo della tranquillità.

LENTE
D'INGRANDIMENTO

Le modifiche a Mulsanne

Insoddisfatti i piloti

LE MANS - L'Automobile Club de l'Ouest ha speso quest'anno un sacco di soldi per fare una specie di variante all'interno della curva di Mulsanne, dopo la quale la lunghezza del circuito è diminuita da 13626 metri a 13528. Lavori che sono stati spacciati per modifiche per la sicurezza, per creare una sorta di rallentamento in due punti, e non più ad angolo retto come prima alla fine del rettilineo della Hunaudières, mentre in realtà sono stati eseguiti per facilitare il traffico locale a circuito aperto, con la creazione di uno svincolo più razionale.

I piloti non hanno particolarmente gradito la novità. Renè Metge, che correva con la Porsche 4 ruote motrici ha detto: «Ci sono pro e contro. Se si frena prima, non ci sono problemi. Ma se si arriva un pò lunghi, si finisce direttamente nella ghiaia, con conseguenze disastrose».

Più o meno della stessa opinione Thierry Boutsen: «Il salto delle Hunaudières lo passiamo alla stessa identica velocità. La sola differenza è che ora non dobbiamo sbagliare la frenata, col rischio di finire nelle protezioni alla metà della variante».

Henri Pescarolo è stato anche lui critico: «Si poteva fare certamente meglio. Se una vettura si trova in difficoltà nella prima curva, quale può essere le soluzioni per la seconda? Il prolungamento della linea diritta era, un miglior compromesso».

4:00

Si ritira la Joest

La gara va avanti sotto le stelle e sotto le bandiere gialle, dietro alla pace-car, mentre i commissari ricostruiscono il guard-rail. In queste condizioni si verifica un colpo di scena importantissimo: il ritiro della Joest di Ludwig-Barilla-Winter che alle 4.37" si ferma ai box con il motore morto. I meccanici tentano un intervento ma è inutile (poi diranno che è stato fatale il rallentamento e conseguente raffreddamento imposto dalla neutralizzazione della gara). In difficoltà col motore pure l'Ecosse che ora ha un solo giro di vantaggio in C2 sulla Gebhardt di Harrower.

13. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 199 giri in 12.56'46"7, media 207,941 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 9 giri; 3. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 9 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 10 giri; 5. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 18 giri; 7. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 18 giri; 8. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 21 giri; 9. **Elgh-Gabbiani-T.Suzuki** (Dome Toyota 86C) a 23 giri; 10. **Metge-Ballot Lena** (Porsche 961) a 24 giri.

6:00

L'Ecosse abbandona

Situazione perfettamente stabile, mentre sul tracciato della Sarthe il cielo si schiarisce e si alza il giorno. La Porsche di testa va avanti tranquilla e si ferma anche per un lungo check-up che permette alla Jaguar, che viaggia a pieno ritmo, di sdoppiarsi due volte, anche se il rapporto di forza non cambia. Finisce invece l'agonia dell'Ecosse che si ritira alle 6.20".

15. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 225 giri in 14.58'40"0, media 203,221 kmh; 2. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 7 giri; 3. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 8 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 11 giri; 5. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 12 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 18 giri; 7. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 18 giri; 8. **Elgh-Gabbiani-T.Suzuki** (Dome Toyota 86C) a 24 giri; 9. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 25 giri; 10. **Metge-Ballot Lena** (Porsche 961) a 25 giri.

8:00

Jaguar addio

Svolta decisiva in quest'ora: sparisce l'ultima Jaguar, la vettura che almeno sulla carta poteva ancora impensierire la Porsche di testa. Subito dopo aver preso il volante, Schlesser si trova in difficoltà alle Hunaudières: si rompe l'alettone posteriore che taglia le gomme. Il francese tenta di tornare ai box, fra scintille e fiamme, ci riesce pure ma è il ritiro: la sospensione è stata irrimediabilmente danneggiata. Stuck e Bell hanno ora via libera.

17. ORA

1. **Stuck-Bell-Holbert** (Porsche 962 C) 257 giri in 16.58'52"5, media 204,737 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962C) a 9 giri; 3. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 13 giri; 4. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 5. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 21 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 21 giri; 7. **Elgh-Gabbiani-T.Suzuki** (Dome Toyota 86C) a 29 giri; 8. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 32 giri; 9. **Metge-Ballot-Lena** (Porsche 961) a 33 giri; 10. **Hasemi-Wada-Weaver** (Nissan R85V) a 33 giri.

5:00

Riparte la gara

Alle 5.47" si ritira la pace-car dopo aver raggruppato dietro di sé tutte le vetture. La situazione è ovviamente sempre la stessa. Si ritirano Los (March) e Sheldon (Tiga) che si erano fermati sul tracciato e vengono squalificati per aver ricevuto aiuto esterno. In C2 Harrower-Clements-Dodd-Noble (Gebhardt) perdono il comando (e il 13. posto assoluto), davanti alla Ecosse sempre più malata di motore. In testa nulla di nuovo e c'è da notare la bella gara dell'unica Brun superstita che non ha avuto alcun problema sino a questo momento.

14. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 209 giri in 13.58'01"7, media 202,428 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 9 giri; 3. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 9 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 11 giri; 5. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 6. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 18 giri; 7. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 18 giri; 8. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 21 giri; 9. **Elgh-Gabbiani-T.Suzuki** (Dome Toyota 86C) a 24 giri; 10. **Metge-Ballot Lena** (Porsche 961) a 24 giri.

7:00

Duelli privati

Anche in quest'ora nessuna novità importantissima. La Porsche di testa marcia come un orologio con un vantaggio stabile di otto giri sulla Jaguar, che non cede. La lotta si fa interessante fra la 956 di Villota-Velez-Fouché (con problemi di pressione di turbo sin dall'inizio della gara ma molto regolare) e la Joest superstita degli americani Follmer-Morton-Miller per il quarto posto e fra la 936 di Brunn e la 956 di Ballabio per il sesto posto. Perde terreno la 961 di Metge per una foratura alle Hunaudières.

16. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962C) 241 giri in 15.59'02"2, media 203,970 kmh; 2. **Warwick-Cheever-Schlesser** (Jaguar XJR6) a 8 giri; 3. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962C) a 8 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 13 giri; 5. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 20 giri; 7. **Ballabio-Lassig-Wood** (Porsche 956) a 20 giri; 8. **Elgh-Gabbiani-T.Suzuki** (Dome Toyota 86C) a 26 giri; 9. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 29 giri; 10. **Hasemi-Wada-Weaver** (Nissan R85V) a 31 giri.

9:00

961 in difficoltà

Si entra nella parte finale della gara, con una situazione assai chiara e non troppo emozionante, a dire il vero, che ricorda i tempi in cui il mondiale era una «coppa Porsche». E se non fosse per i giapponesi la Casa tedesca avrebbe davvero monopolizzato tutto. Unici fatti salienti: la 956 americana ha superato quella spagnola per il terzo posto e la 961 a trazione integrale di Ballot-Metge, che finora era andata benissimo, si deve fermare ai box per problemi di trasmissione, lasciando il decimo posto ai leader in C2.

18. ORA

1. **Stuck-Bell-Holbert** (Porsche 962 C) 273 giri in 17.59'37"6, media 205,245 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 9 giri; 3. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 14 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 14 giri; 5. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 21 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 22 giri; 7. **Elgh-Gabbiani-T.Suzuki** (Dome Toyota 86C) a 33 giri; 8. **Alliot-Romero-Trollé** (Porsche 956) a 36 giri; 9. **Hasemi-Wada-Weaver** (Nissan R85V) a 37 giri; 10. **Harrower-Clements Dodd-Noble** (Gebhardt-JC843) a 40 giri (1.C2).

IL GIOCO delle code

LE MANS - In assenza delle Lancia, le novità tecniche sul circuito della Sarthe questa volta sono state pochissime. Le Porsche come al solito a Le Mans hanno montato delle code più lunghe. Otto erano le Porsche 956 in pista, sei le più nuove 962C. La Casa, il team Rothmans-Porsche, aveva portato quattro telai: tre 962C con code lunghe ed una 956 coda corta come muletto. Le vetture di Stuck-Bell-Holbert e di Mass-Wollek montavano il cambio tradizionale, la terza, quella di Olson-Schuppan, invece usava il cambio semiautomatico PDK. Le differenze si vedevano nei pesi: la n.1 pesava 886

chili, la n.2 879 e la n.3, quella con il PDK, 920 chili. Uno degli ingegneri della Porsche responsabili per il cambio PDK spiegava però che presto questa situazione cambierà:

«Abbiamo già pronto, a Weissach, un successore di questo PDK. Uno dei vantaggi del nuovo cambio sarà il peso: non arriveremo al peso di un cambio tradizionale, ma sarà accettabile... Lo useremo in gara già quest'anno».

Per poter montare le code lunghe le Porsche sono dovute passare dalle ruote posteriori da 19 pollici a quelle da 16. Altrimenti avrebbero dovuto usare le code modificate come si sono viste ad esempio nel team Brun. Quanto ai motori, la Porsche per le Mans faceva un passo indietro: nella prima sessione di prove del mercoledì usava i più potenti 3 litri con raffreddamento totale ad acqua, per la gara però tornava ai motori tradizionali da 2.65 litri con raffreddamento misto.

«I motori sono identici all'anno scorso - ha detto il diesse della squadra, Peter

Falk - non abbiamo pezzi sufficienti per usare i nuovi motori ad acqua in gara».

Per quanto riguarda i clienti Porsche, solo Joest e Kremer hanno portato motori 3 litri per le qualificazioni. Per la gara tutti sono comunque tornati ai soliti 2.65 litri. Ma Joest, per la gara, aveva preparato un motore speciale un po' meno potente ma con molta più coppia, sul quale era montato un cambio con rapporti più lunghi. Alla Brun, presente con tre vetture (sulla vecchia ma sempre veloce 956 questa volta c'era Boutsen) si dovevano modificare sensibilmente le code lunghe per poter continuare ad usare le larghe gomme Michelin da 19 pollici. Alla Kremer c'era una 962C completamente nuova per Gartner ed una vecchia 956 per il team Primagaz, composto da piloti francesi. Anche nel team Fitzpatrick le forze erano divise fra una 956 ed una 962C.

La Jaguar aveva portato tre vetture, tutte con le nuove code lunghe. Per il resto non si notavano modifiche particolari.

Anche le Kouros-Mercedes erano modificate solo nell'aerodinamica. Si notava invece con piacere l'apparizione di tre marche giapponesi. La March-Nissan aveva portato due telai diversi, una R86V nuova (più una come riserva) ed una R85V dell'anno scorso. Il telaio vecchio era molto più pesante, 950 chili rispetto agli 861 della R86V. Il motore era un tre litri con due valvole per cilindro con potenza sui 680 CV ad 8000 giri, con due turbo Garrett T3. Secondo i tecnici giapponesi, si potevano facilmente avere 1000 CV per le prove, ma a Le Mans non ci hanno neppure pensato.

Presente con due vetture completamente nuove anche la Toyota, con le squadre Tom's e Dome. Il telaio è stato costruito per motori più potenti e quindi con il 2.1 litri monoturbo da 503 CV non si poteva fare molto. Le macchine in ogni caso sono apparse ben fatte e ben preparate. Per la prima volta si è vista anche la Tiga-Cosworth turbo, ma purtroppo essa non si è qualificata.

10:00

Giapponesi nei guai

La situazione rimane drammaticamente identica in testa. Ormai si ha l'impressione che i giochi sono fatti e che la Porsche Rothmans può solo perdere la gara. Ad avere gravi problemi è la 956 di Alliot-Romero-Trollè che gira ormai su cinque cilindri e le due vetture giapponesi più in vista: la Dome è ritardata da problemi di surriscaldamento e di lubrificazione e la Toyota si ferma con problemi elettrici. In entrambi i casi si armeggia a lungo ai box.

19. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 289 giri in 18.59'25"6, media 205.871 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 10 giri; 3. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 14 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 14 giri; 5. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 22 giri; 6. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 22 giri; 7. **Alliot-Romero-Trollè** (Porsche 956) a 38 giri; 8. **Harrower-Clements** **Dodd-Noble** (Gebhardt JC843) a 42 giri; 9. **Metge-Ballot-Lena** (Porsche 961) a 43 giri; 10. **Grand-Goudchaux-Manant** (Rondeau M482) a 47 giri.

12:00

In processione Porsche

A costo di ripeterci, neanche in quest'ora succede nulla di trascendentale. La successione di fermate ai box fa sì che Pareja e Larrauri guadagnino un giro sul distacco che li separa dalla macchina di testa mentre da Joest si assicura ormai definitivamente il terzo posto. Sempre nei guai con l'elettronica la Nissan che ora è 17., e la Rondeau di Grand che è scesa al 15. posto.

21. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 320 giri in 20.56'38"4, media 206.692 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 9 giri; 3. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 15 giri; 5. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 22 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 22 giri; 7. **Alliot-Romero-Trollè** (Porsche 956) a 43 giri; 8. **Metge-Ballot Lena** (Porsche 961) a 44 giri; 9. **Harrower-Clements** **Dodd-Noble** (Gebhardt JC843) a 45 giri; 10. **Baldi-Cobb-Dyson** (Porsche 956) a 50 giri.

14:00

Il patema di Alliot

La corsa è diventata una vera lagna e non si vede l'ora che finisca. Ad animare, si fa per dire, le cose sono le tribolazioni della Porsche di Alliot, ora fermo anche per la sostituzione dei freni anteriori, e della BMW M1 di Krankenberg-Witmeur-Libert, l'unica vettura iscritta in Gruppo Sport (ex-B), che avanza quasi a passo d'uomo con il cambio bloccato e il motore molto danneggiato.

23. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 352 giri in 22.59'13"4, media 207.152 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 9 giri; 3. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 18 giri; 5. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 24 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 24 giri; 7. **Metge-Ballot Lena** (Porsche 961) a 47 giri; 8. **Harrower-Clements** **Dodd-Noble** (Gebhardt JC 843) a 49 giri; 9. **Baldi-Cobb-Dyson** (Porsche 956) a 51 giri; 10. **Alliot-Romero-Trollè** (Porsche 956) a 53 giri.

11:00

Ed ecco Baldi!

Nulla di nuovo né di particolarmente nuovo. Si può notare soltanto che la 956 americana di Joest risale in classifica e diminuisce il suo distacco mentre continua la lotta fra la 956 del team Obermeier e la vetusta 936 di Brunn per il quinto posto. Intanto fra i primi dieci fa capolino Mauro Baldi, sulla 956 di Joest, ritardata da mille piccoli problemi nel corso della gara. In rimonta anche la 961 di Metge che ora ha ripreso a funzionare correttamente.

20. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 305 giri in 19.59'30"0, media 206.387 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 10 giri; 3. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 14 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 15 giri; 5. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 22 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 23 giri; 7. **Alliot-Romero-Trollè** (Porsche 956) a 41 giri; 8. **Metge-Ballot-Lena** (Porsche 961) a 44 giri; 9. **Harrower-Clements** **Dodd-Noble** (Gebhardt JC843) a 44 giri; 10. **Baldi-Cobb-Dyson** (Porsche 956) a 49 giri.

13:00

Spice poco... Fiero

La gara si fa noiosa, praticamente non succede più nulla e l'unica emozione sta nel sapere chi si ritirerà nella fase finale e per quale stupidaggine. Per ora in questa particolare specialità quelli piazzati peggio sono Alliot-Romero-Trollè la cui vettura ha tutti i malanni del mondo e continua a perdere giri, pur rimanendo caparbiamente in pista, con il motore che fa un rumore spaventoso. In difficoltà, ancora per l'accensione, la Pontiac Fiero di Spice, decisamente bersagliata dalla sfortuna.

22. ORA

1. **Bell-Stuck-Holbert** (Porsche 962 C) 336 giri in 21.57'19"3, media 207.029 kmh; 2. **Larrauri-Pareja-Gouhier** (Porsche 962 C) a 9 giri; 3. **Follmer-Morton-Miller** (Porsche 956) a 13 giri; 4. **Villota-Velez-Fouché** (Porsche 956) a 19 giri; 5. **Lassig-Ballabio-Wood** (Porsche 956) a 26 giri; 6. **Brunn-Schuster-Seher** (Porsche 936) a 27 giri; 7. **Alliot-Romero-Trollè** (Porsche 956) a 45 giri; 8. **Metge-Ballot Lena** (Porsche 961) a 45 giri; 9. **Harrower-Clements** **Dodd-Noble** (Gebhardt JC 843) a 47 giri; 10. **Baldi-Cobb-Dyson** (Porsche 956) a 51 giri.

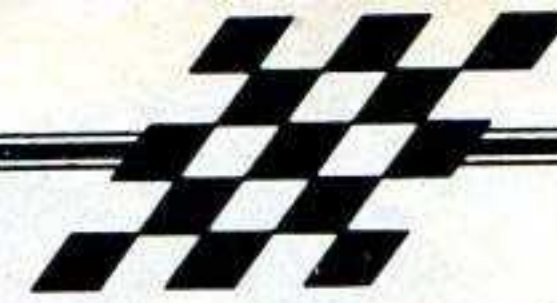
15:00

Si perde Gabbiani

Le cose si animano soltanto a mezz'ora dalla fine quando si mette in moto la macchina del folklore di Le Mans, sempre bello e commovente. Protagonista di quest'ora è l'orologio, beninteso. Tutte le macchine «ferite» riusciranno ad arrivare sino in fondo (anche se le tre ultime non sono classificate per distanza insufficiente) ma a mancare all'appello è la Dome di Gabbiani (sino al quel momento 11.) che a un quarto d'ora dalla fine rimane per strada, per cause inspiegate. Se ne accorgono in pochi: viene abbassata la bandiera a scacchi, e come sempre il pubblico invade la pista e festeggia i superstiti.

Alfredo Filippone

◆ **ENERGIA.** La Pontiac Fiero di Spice-Bellm ha vinto la speciale classifica all'indice energetico (33,44 litri/100 km di consumo), una piccola ricompensa dopo una gara tormentata, davanti alla Porsche di Stuck-Bell-Holbert e alla Ecosse di Delano-Petery-Hotchkis. Spice e Bellm hanno vinto anche il Challenge Amada Sprint.



Mai PROVE così relax

Stuntman, che botto!

LE MANS - Negli anni scorsi, quasi mai si erano viste prove con così poca tensione (e pochi incidenti). In particolare ci sono stati solo tre «fuori pista» da ricordare. Mercoledì sera, nel primo turno di prove ufficiali, è uscita di strada la Cougar-Porsche guidata dal giovane pilota di F.3000 Pierre-Henri Raphanel. La vettura era molto danneggiata nella parte anteriore ma poteva essere riparata per la seconda giornata di prove e Raphanel, senza colpa per l'incidente (pare si fosse rotto qualcosa) ha portato la sua Cougar a sorpresa al decimo posto in griglia.

Incidente anche per Remy Julienne, il noto stuntman francese, che giovedì è uscito malamente ad Arnage bloccando le prove per quasi mezz'ora, visto che era necessario riparare il guard-rail. Sempre giovedì era uscita di strada anche la March-Porsche Cosmik con il francese Dermagne alla guida.

In assenza della Lancia, che a Le Mans andava sempre forte in prova, questa volta le qualifiche sono state un affare fra le Porsche. Mercoledì si notavano quattro Porsche dotate dei motori da qualificazione, tre delle quali erano ai primi tre posti. Solo l'austriaco Jo Gartner con la nuova Kremer-Porsche 962C era nei guai, in quanto quasi subito si è rotto il motore tre litri. Alla fine, doveva accontentarsi della 15. posizione. Sulla Porsche n.3, la vettura di Olson-Schuppan dotata del cambio semiautomatico PDK, si utilizzava un motore normale da 2.65 litri e questo, dopo tre giri, a sorpresa si spaccava. In lotta per la pole sono stati Jochen Mass, Hans-Joachim Stuck ed il solito velocissimo Klaus Ludwig, come gli ultimi anni al volante della Porsche 956 del tesam Joest. Ludwig trovava però un gran traffico nel suo giro più veloce, e così il suo motore 3 litri lo portava solo al terzo posto in griglia, subito dietro alle due Porsche-Rothmans di Mass e Stuck. Quest'ultimo è stato il più veloce nella prima sessione di mercoledì poi Holbert, il terzo pilota su questa vettura, faceva modificare l'assetto che Stuck e Bell hanno definito «il peggiore mai usato». Per cui Mass, già mercoledì sera, aveva la possibilità di battere il compagno di squadra.

Il più veloce del giovedì, quando tutti ormai provavano con l'assetto da gara, era Boutsen che ha portato così la più veloce delle Porsche del Brun Motorsport al quarto posto, davanti alla migliore delle Jaguar, quella di Cheever-Warwick-Schlesser. Alla Jaguar c'erano da risolvere piccoli problemi con l'aerodinamica, mentre Cheever ha anche perso una portiera... Molto bene sono andate le Kouros-Mercedes che, durante le prove, hanno girato solamente con assetto e boost da gara. Il più veloce della squadra è stato Christian Danner, molto migliore di Thackwell e Nielsen. Le March-Nissan hanno deluso, qualificandosi solo al 25. e 34. posto per problemi di elettronica, di motore ed anche di assetto, visto che la squadra si ostinava a non stare a sentire quello che dicevano i piloti.

In C2 la più rapida è stata la Spice-Fiero ed è andata abbastanza bene anche la Porsche 961 a trazione integrale. Il responsabile per il progetto 959/961, Roland Kussmaul, però ha detto: «Spero che in gara ci sia molta pioggia, ed almeno un paio d'ore di neve...!».

t.v.

Nella teoria di Porsche al traguardo si è inserita, e bene, l'attesa 961 a trazione integrale condotta da Metge e Ballot-Lena ad un onorevole settimo posto assoluto

La 961 mangia gomme...

LE MANS - Alla Porsche si era considerata la 24 di Le Mans come una prova di durata per la nuovissima versione da corsa della 959, ribattezzata 961 che aveva debuttato in pista solo qualche settimana fa, alle pre prove. Solo una settimana fa, mentre la stavano ancora provando a Weissach, il responsabile dello sviluppo della macchina, l'ing. Kussmaul notava che c'erano ancora problemi con le gomme: troppo strette. A questo punto, però, intervenne il ds della Porsche Peter Falk che disse: «non penso che questo sia un problema visto che possiamo dividere le forze su quattro ruote motrici».

A Weissach si era notato, però, che la 961, costruita secondo le norme del G.B ma che a Le Mans avrebbe corso nella classe IMSA GTX, «mangiava» quasi le gomme.

«Non reggevano per più di otto giri - disse Kussmaul - allora abbiamo fatto una prova con la sola trazione posteriore, che si può inserire elettricamente, però le gomme erano «bruciate» subito. A Le Mans, comunque, il problema delle gomme non è così grande anche se si resta un po' delusi quando si sa la potenza di cui la macchina dispone. Potremmo correre con 650 CV, anche arrivare a 700, ma non avrebbe senso».

Per quanto riguarda il rapporto della trasmissione tra le forze anteriori e posteriori Kussmaul non poteva fornire cifre chiare: «normalmente ci sarà molta più forza dietro, ma in ogni marcia il rapporto è diverso».

In prova si erano avuti pochi problemi: solo la regolazione del booster del doppio turbo ne aveva creati, che però in gara è andato benissimo da far delineare un risultato sorprendente.

Il sabato sera la vettura aveva lamentato un problema quando, durante una sosta ai box, era entrato un po' d'olio nell'elettronica, causando problemi nel motore al massimo dei giri. Risolto l'inconveniente, nella mattinata di domenica è esplosa una gomma che ha causato la rottura di un semiasse ma «senza le quattro ruote motrici la macchina non sarebbe mai riuscita a tornare ai box visto che per poter rientrare ha dovuto compiere quasi un giro completo» - come ha spiegato Kussmaul, raggianti per il risultato ottenuto dalla macchina che con Metge e Ballot Lena si è piazzata davanti a tutte le C 2 presenti.

◆ **MECCANICI.** Il premio ESCRA alla miglior équipe di meccanici è stato attribuito ai meccanici della Toyota di Elgh-Gabbiani-Suzuki. I nomi dei premiati ve li diamo per curiosità, perché sono un vero poema: Masayoshi Kishimoto, Toshio Matsuo, Takeshi Sawashima e Kiyoteru Tanaka.

Hanno detto (a caldo) gli altri

Al Holbert: «È stato fantastico per me correre con Derek e Hans. Mi hanno invitato e sono felice di aver accettato. La macchina è stata perfetta e bellissimo il duello con la Porsche di Joest durante la notte».

Derek Bell: «Voglio ringraziare la Dunlop e soprattutto i meccanici della Porsche che hanno fatto un lavoro tremendo. La nostra strategia è stata di far consumare il più possibile alla Porsche di Joest: peccato che poi si sia ritirata. Quanto alla nostra macchina, è stato un miracolo che non abbiamo avuto problemi. Alla fine era perfetta come all'inizio».

Reinhold Joest: «Avrebbe potuto andare peggio: la macchina è intatta. Durante la fase gialla Ludwig ha segnalato ai box che aveva problemi con la pressione dell'olio, ha provato ad accelerare, ma è dovuto rientrare con il motore finito. Durante la notte era riuscito a risparmiare 10 litri di benzina tenendosi nella scia di Bell».

Per STUCK solo 19 litri di suspense

LE MANS - Il trentaduenne Hans-Joachim Stuck ha già partecipato otto volte alla 24 Ore di Le Mans, ma solo due volte è entrato in zona punti: l'anno scorso, quand'è finito terzo con Bell, e quest'anno, andando a vincere con lo stesso Derek Bell - il quarto successo per lui - e con Al Holbert, il direttore sportivo della Porsche North America.

Stuck ha commentato a caldo: «Naturalmente sono molto felice, perché c'è anche un risvolto speciale, se penso che per esempio due anni fa a Le Mans non sono stato qualificato quando ho corso con la Sehar SHS. Voglio ringraziare i miei colleghi, visto che senza di loro non avrei mai vinto».

- Ci sono stati problemi durante la gara?

«Quasi nessuno. Un set di gomme è andato molto male. Poi, alla prima sosta i commissari ci hanno trattenuti ed è costato molti secondi. Nella notte, all'una, avevamo consumato 19 litri di troppo, ma anche Joest aveva consumato troppo. Infine, durante le due ore e mezzo di «fase gialla» ho avuto problemi a mantenere le temperature del motore: ci sono riuscito rallentando per qualche tempo e riaccelerando. Altrimenti anche il nostro motore si sarebbe rotto. Per il resto la macchina è stata perfetta».

- La vittoria non è stata solo gioia... «No, purtroppo. Con Jo Gartner abbiamo perso un grande amico. Ma non c'è nulla da fare...».

- Non è troppo pericoloso correre a Le Mans?

«Senz'altro. Le Mans non è più adeguato alle nostre macchine».

◆ **FOLLMER.** Venti anni dopo (aveva corso a Le Mans nel 66 con una Ford) si è rivisto a Le Mans George Follmer, 53 anni, ex campione Can Am, al volante di una bellissima Porsche a stelle e strisce, con la quale si è esibito in un testacoda alla curva Indianapolis.

