

LE MANS - L'incidente mortale del 32enne austriaco Jo Gartner una settimana dopo, fa ancora discutere. Il punto più discusso è ancora la causa della sciagura. Il portavoce della Kremer, la squadra con la quale ha corso Gartner sin dall'inizio dell'anno, Achim Stroth, spiega la versione del team: «Ancora durante la notte siamo andati al punto dell'incidente per parlare con i commissari. Loro hanno detto che hanno visto per un attimo accendersi le luci dei freni. Poi la macchina si è subito intraversata e ha toccato sulla sinistra il guard rail».

Ci sono anche voci che parlano di una gomma esplosa. Stroth però spiega: «La coda posteriore della macchina è volata subito via al primo impatto e nulla fa pensare che una gomma potrebbe essere esplosa. Anche sulla strada non si vedono segni».

La tragedia di JO GARTNER ha riaperto la ferita di sempre ma si avanza un'ipotesi nel team Kremer

# Una frenata all'improvviso

(per un animale o per un difetto di visibilità notturna)

Altra gente parlava della possibilità che la sospensione posteriore si fosse rotta. Qualche ora prima, sempre con Gartner al volante, si era staccata una parte della sospensione posteriore destra. Stroth però anche di questo non vuole sentir parlare: «Quando è accaduto Jo ha fatto ancora quasi un giro e quando è arrivato ai box pensava di aver forato. Un difetto così non è una causa che può far intraversare di colpo la macchina».

Qual è ancora la teoria della squadra Kremer che nonostante gli incidenti mortali di Winkelhock e Gartner vuole continuare a gareggiare in Gruppo C? Stroth continua: «I segni sulla strada mostrano che prima dell'impatto ancora tutte e quattro le ruote erano fissate. I commissari del luogo hanno detto che Jo è uscito molto normalmente da questa curva a destra che precede il punto dell'incidente. Stava viaggiando al centro della strada. Ha cambiato dalla quarta alla quinta marcia e accelerato anche in quinta. Poi ha frenato e subito dopo la macchina si è intraversata. Forse qualche pezzo di una macchina davanti è volato via e Jo ha frenato d'istinto. Nella notte si vede pochissimo e si va sempre molto veloci. Quando si frena improvvisamente a queste velocità si perde molto presto il controllo della vettura».

Anche Juergen Barth, responsabile per i clienti della Porsche, ha una teoria simile: «I segni sulla strada non mostrano niente. Sono i soliti segni di un testacoda. La mia teoria personale è che qualche animale lo ha toccato e che ha improvvisamente frenato. Lo stesso è accaduto a me qualche anno fa». E secondo Barth nel punto dell'incidente, cambiando dalla quarta alla quinta marcia, si toccano senz'altro i 290 km/h.

L'impatto con il guardrail sul lato sinistro forse non sarebbe stato mortale. In questo punto però il Rail era fissato molto male (a mano) e non era un guardrail triplo come i piloti lo vogliono da anni ma solo doppio. Il guard-rail non poteva contenere il missile che la Porsche-Kremer con il numero 10 era in quel momento. Infatti la vettura circa due metri dietro il guard rail ha picchiato contro un muretto in cemento. La macchina è stata distrutta da questo muretto e Gartner ha riportato qui le ferite mortali.

Allora Gartner è morto al primo impatto e non - come qualcuno pretendeva - nel fuoco. Un medico della squadra Kremer è andato all'ospedale e ha detto che non c'era nessun segno che Gartner fosse morto per il fuoco.

La teoria di un errore umano certamente non è da escludere. Più probabile però è la possibilità che qualcosa si sia rotto. Anche una sospensione, o il cambio (bloccato), oppure una rottura del differenziale come è successo l'anno scorso a Joel Gouhier, non sono da escludere.

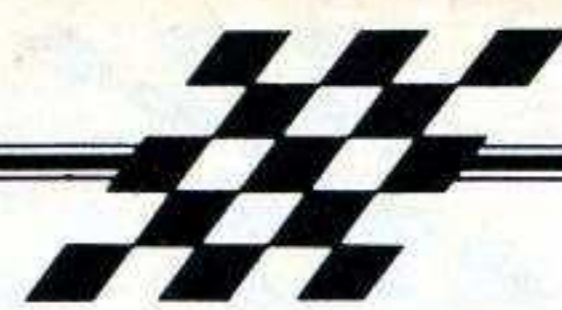
Thomas Voigt



A sinistra, il punto dell'incidente di Gartner con segni ancora evidenti sull'asfalto. Nell'altra pagina, sopra, le vetture in gara nella 24 ore di Le Mans, impressionanti nella loro sfilata ad oltre 300 all'ora. Sotto, la Porsche di Gartner.







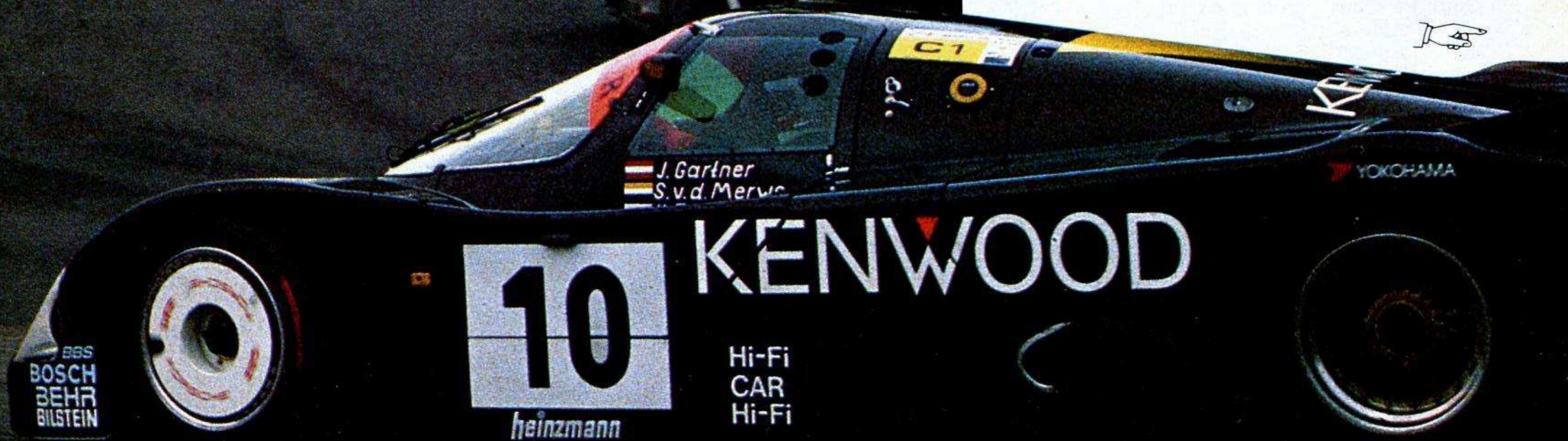
*Il saccentismo tecnico  
fa di tutta l'erba un fascio  
ma un argomento è valido:*

Ancora una volta i prototipi, Le Mans, ma soprattutto le Hunaudieres hanno ucciso. La morte di Jo Gartner, forse perché avvenuta in un periodo e in un contesto di disgrazie che fa rabbrivire, sembra avere scatenato i saccenti commentatori del nostro sport, quelli che comodamente seduti nelle loro redazioni si degnano di parlare delle gare di durata solo quando s'ammazza qualcuno. Sui più autorevoli quotidiani europei se ne sono lette di tutti i colori: aboliamo Le Mans, circuito dannato, aboliamo le gare di durata, pericolose per lo stress psicofisico imposto ai piloti, peraltro non sempre in grado di guidare vetture così potenti, aboliamo i prototipi, vetture potentissime ma telaisticamente superate, aboliamo questo mondiale che non interessa più nessuno, e via dicendo.

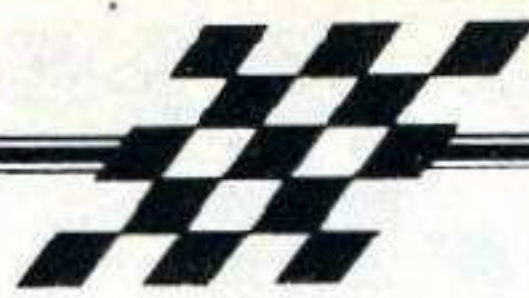
# HUNAUDIERES basta !

Senza voler minimizzare gli avvertimenti che ci vengono dai drammi di Winkelhock, Bellof e Gartner, ci sembra che non bisogna fare di ogni erba un fascio e che sarebbe più utile analizzare il problema con serenità per individuare in modo preciso quanto deve essere corretto o migliorato.

Sul significato e sulla validità delle gare di durata in sé non ci sembra nemmeno il caso di polemizzare: anche in questi anni di delirio regolamentare da parte della FISA e di strapotere Porsche sul piano sportivo, le gare di durata hanno un contenuto tecnico sulla cui consistenza non si può dubitare. Che poi il mondiale prototipi, o endurance che sia, debba cambiare completamente strada se vuol ritrovare la collo-








*L'UOMO PIÙ VELOCE  
di Le Mans '86  
il tedesco KLAUS LUDWIG  
(374 all'ora con  
la PORSCHE Joest)*

I piloti sono d'accordo che così Le Mans non può continuare. Già l'anno scorso, quando alla conferenza stampa dell'ACO si chiedeva se non fosse ora di cancellare le Hunaudières, i responsabili avevano risposto: «Non è necessario, anzi il rettilineo è tradizionale». Klaus Ludwig allora si era alzato arrabbiato: «E si deve anche morire per tradizione?».

Dopo l'incidente di Gartner, Ludwig, tre volte vincitore di Le Mans, aveva detto: «Mi basta, io non torno mai più a Le Mans. È troppo pericoloso». Molti pensavano che lo avesse detto a caldo, al primo momento, ma martedì dopo la cor-

# ACCUSA

 BASTA!

cazione che aveva, è un altro discorso. Spetta alla federazione internazionale fare uno studio serio su questa questione, sentire tutte le parti in causa, e riorientare il futuro di questa specialità. Così come spetta alla FISA delimitare il potenziale di performances dei prototipi, omogeneizzare gli standard dei vari gruppi (e magari anche gli standard di pilotaggio), cercare un modo per rilanciare l'interesse per questo tipo di gare e ridare una dimensione veramente mondiale a questa specialità.

Francamente, non ci sembra nemmeno che le Gruppo C siano vetture particolarmente pericolose e insicure. Anzi, negli ultimi anni si è verificato un notevole arricchimento nella ricerca e una sofisticazione nella progettazione che senza dubbio rappresentano un progresso su tutti i piani. Ma una vettura lanciata a 250-300 chilometri orari contro un ostacolo fisso rimarrà sempre un oggetto fragile come un vaso di cristallo.

Il primo vero problema è forse qui, nell'inadeguatezza di certi tracciati dove normalmente corrono queste vetture. Winkelhock è morto a Mosport, tracciato tutt'altro che moderno, contro un muro di cemento. Lo stesso dicasi per Bellof, vittima del punto più critico del circuito di Spa-Francorchamps. Gartner si è schiantato alle Hunaudières, rettilineo maledetto dove il minimo errore, il minimo guaio sono fatali.

Forse è il caso, quando si parla della sicurezza dei prototipi e delle gare di durata, di cominciare ad interessarsi alla sicurezza dei tracciati. Nel caso di Le Mans, con la massima urgenza. Quel lungo rettilineo di 6 km, in mezzo agli alberi, con un fondo quasi sconnesso, dove si sfiorano in prova i 400 orari, è una trappola mortale che non ha più alcun senso.

Quello che colpisce di più è che, nell'atmosfera magica di quelle 24 ore, l'incidente grave alle Hunaudières, almeno uno all'anno, magari pure con il morto, vengono considerati una cosa assolutamente scontata e normale, che fa parte della leggenda di quella gara. Semmai ci si stupisce e ci si scandalizza al secondo incidente grave nel corso di una stessa edizione, quando cioè la «media» viene superata. Sono anni che si parla del futuro delle Hunaudières, del fatto che i piloti osano timidamente proporre una soluzione alternativa, senza ottenere risposta o facendosi addirittura accusare di voler uccidere Le Mans o di comportarsi come ragazzine. A noi sembra che sia giunta l'ora di modificare o di sopprimere l'anacronistica «ligne droite des Hunaudières».

a.f.



**Non si  
per**





sa ha ribadito le sue parole: «Io ho sempre paura su questo rettilineo, sento che io sarei il prossimo».

Anche Hans-Joachim Stuck, vincitore quest'anno, è sicuro che così non si può continuare. «Soprattutto per i circuiti non permanenti si deve fare qualcosa. Ci devono essere dei piloti che prima della gara ispezionano il circuito. Se ci sono cose che non sono fatte secondo le norme allora non si corre. Se poi i guardrail non sono fissati bene e quando c'è un muretto di cemento che ha fatto morire Jo, tutto è da ripensare».

Ha senz'altro ragione. Velocità attorno i 374 kmh (Ludwig in prova) sono troppo alte con le vetture attuali. Jochen Mass già prima della

gara aveva detto una cosa: «È folle che si costruiscano delle vetture speciali per Le Mans. Se si abolissero le code lunghe, le velocità non sarebbero così alte. Si deve fare qualcosa».

La tradizione è importante per quelli di Le Mans. Ma la curva di Mulsanne è stata pure cambiata: in peggio. Mass sottolinea: «In passato c'era molto spazio di fuga. Si poteva andare dritti quando si aveva un problema. Adesso si toccano delle cose massicce e fisse. È incredibile». Insomma, proprio dagli uomini- endurance viene il vero atto d'accusa per il rettilineo di Le Mans.

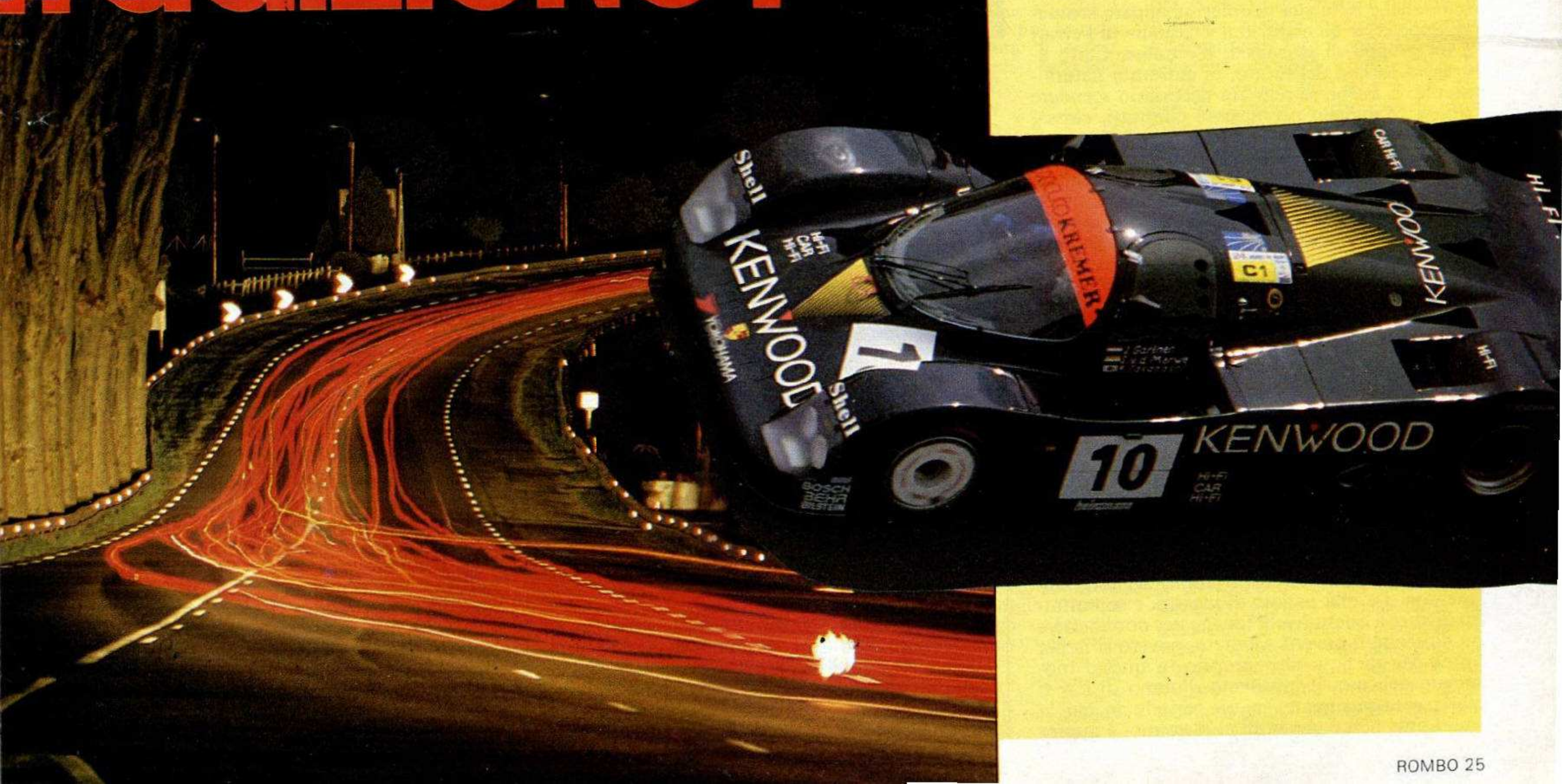
Thomas Voigt



può morire  
tradizione!

In una suggestiva immagine notturna vedete qui accanto il tratto del circuito di Le Mans alla fine del Tertre Rouge, dove comincia l'«incubo» dell'interminabile rettilineo delle Hunaudières. L'incubo per Jo Gartner (sotto) è diventato tragedia poco più oltre. **Sopra** la Porsche 956 di Ludwig e Barilla: il tedesco, che l'anno scorso ha vinto per la terza volta la 24 Ore, non ha risparmiato le accuse al troppo spesso mortale rettilineo che gli organizzatori della Sarthe non vogliono eliminare

fotocolor PHOTO 4





## Leopoldo Canetoli

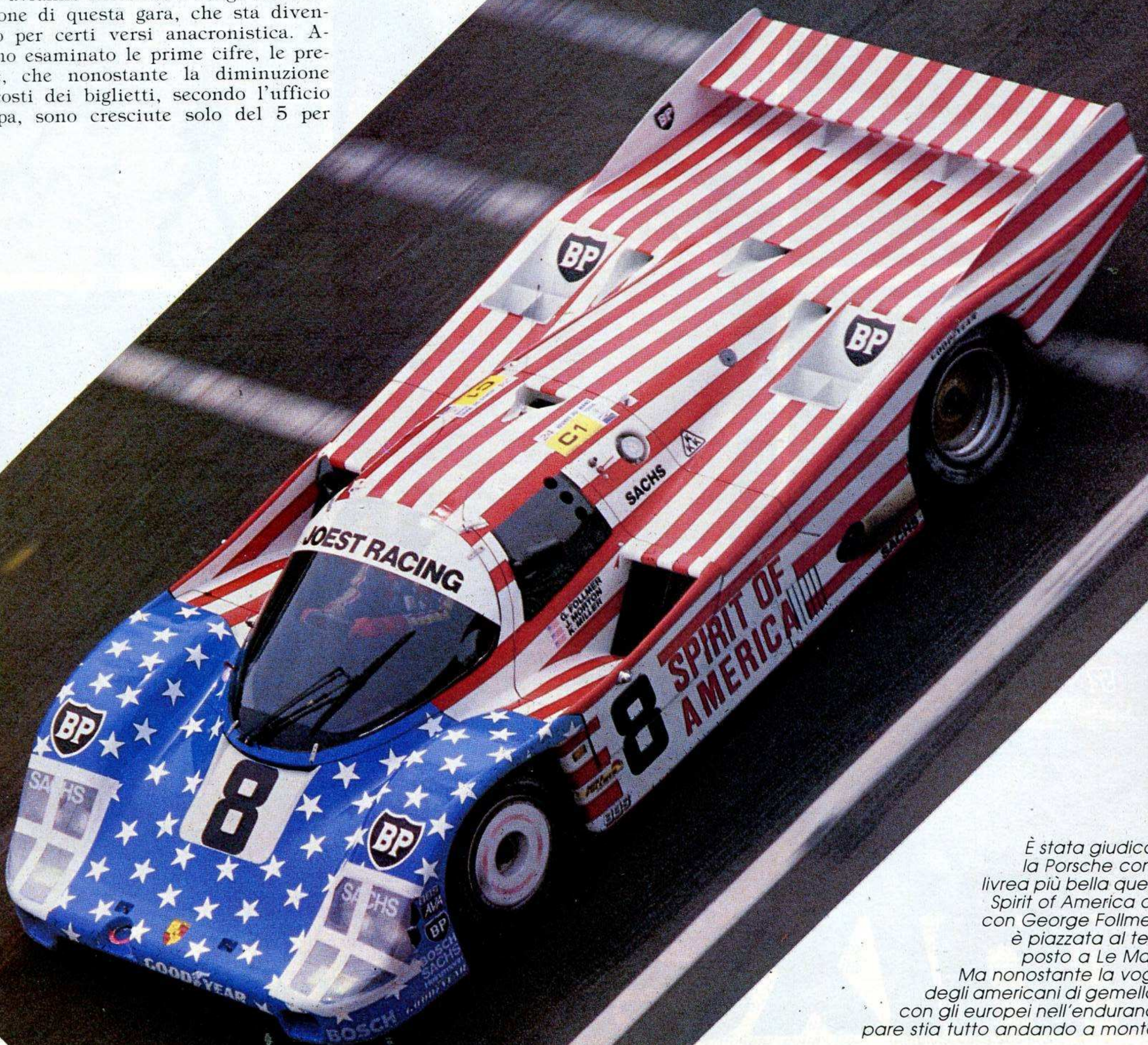
C'è stato un fuggi fuggi, domenica primo giugno, da Le Mans, al termine della 24 Ore. I giornalisti avevano preparato parte dei loro reportages in anticipo: con la Porsche ufficiale, con tre quarti d'ora di vantaggio su un'altra Porsche privata, c'era poco da aspettarsi colpi di scena. Al calar della sera quindi, sei ore dopo l'abbassarsi della bandiera a scacchi, solo in pochi erano rimasti nella capitale della Sarthe.

All'ultimo tavolo della sala da pranzo dell'Hotel Moderne, l'unico segnalato con una stella dalla guida Michelin, si sedevano Raymond Gouloumes, presidente dell'AC de l'Ouest, e il suo braccio destro Alain Bertaut, presidente della commissione sportiva, con le rispettive mogli.

Certo avranno riflettuto a lungo sulla situazione di questa gara, che sta diventando per certi versi anacronistica. Avranno esaminato le prime cifre, le presenze, che nonostante la diminuzione dei costi dei biglietti, secondo l'ufficio stampa, sono cresciute solo del 5 per

cento. Ma con cifre globali che rimangono ben distanti dai record delle 24 Ore dei bei tempi.

Certo la situazione è cambiata. Sta di fatto che da una decina di anni a questa parte chi va a Le Mans non riesce ad assistere che a una processione di Porsche in fila, e niente di più. I giapponesi, tanto contrabbandati nei giornali locali, la sfida di Jaguar e Mercedes, non hanno minimamente intaccato questa enne-



*È stata giudicata la Porsche con la livrea più bella questa Spirit of America che con George Follmer si è piazzata al terzo posto a Le Mans. Ma nonostante la voglia degli americani di gemellarsi con gli europei nell'endurance, pare stia tutto andando a monte...*



sima tappa della «coppa Porsche» che sta cominciando a stançare tutti quanti. Forse qualcosa si poteva fare, per dare nuovo ossigeno all'Endurance. E una volta tanto ci aveva pensato addirittura il presidente Balestre, che aveva preso a cuore la situazione. Da un paio d'anni infatti, proprio Balestre, quando si presentava alle gare di F.1, non faceva che parlare del campionato sport, dell'arrivo di tante altre marche, dell'interesse di

questa serie. Era andato addirittura a Daytona, portandosi dietro il suo tecnico Cadringer, ed aveva parlato con gli americani dell'IMSA, con il patron Bishop. Un gemellaggio, un vero campionato del mondo, con sfida Europa-America, stava diventando possibile. Erano interessati gli americani, e sul piano tecnico, secondo Cadringer la cosa era possibile.

Così Balestre aveva presentato alla commissione endurance tutto il pacchetto di proposte. Ma si è trovata la porta chiusa proprio da parte di quell'Alain Bertaut, responsabile di Le Mans, e da Pierre Aumonier, di Silverstone, che hanno bocciato il progetto. E naturalmente l'Esecutivo non ha potuto più portare avanti la proposta. Cosa volessero difendere, quali interessi volessero portare avanti, nel chiudere la porta agli americani, i due tecnici europei, non è ben chiaro. Certo piccoli interessi locali, niente di più.

E lo ha ribadito proprio Bertaut, nel corso della conferenza stampa del venerdì mattina, a La Mans, quando la domanda è subito saltata fuori, ribadendo che la commissione tecnica aveva detto no, che l'Esecutivo aveva avallato, che la cosa ►



**B**alestre  
 ai ferri corti  
 con gli  
 organizzatori  
 della 24 Ore  
 pensa a un  
 Mondiale Gr. A



## GO HOME

interessava solo gli USA, e che la cosa interessava solo la FISA. Aveva aggiunto che la cosa non era possibile anche per un problema di calendario, così fitto per l'IMSA con 18 date, e che a lui interessava solo la stabilità dei regolamenti. Balestre non c'era a questa conferenza, ed è stato un vero peccato. Ma quando è arrivato a Le Mans, la sera stessa, è stato informato per filo e per segno di quanto era accaduto.

Che non corra buon sangue tra il presidente della FIA, FISA e FFSA, e gli organizzatori di Le Mans, è cosa nota da tempo. Ed è altrettanto noto che Balestre non abbia alcuna intenzione di attaccare frontalmente gli organizzatori di Le Mans, che rappresentano il più grosso AC di Francia. Ma questa volta, quando ha saputo, si è veramente imbestialito, e dopo aver assistito al via, è partito nella prima mattinata, per non dover discutere più a lungo sull'argomento.

Qualcosa aveva comunque già dichiarato al quotidiano Ouest France, a proposito dei regolamenti: «Tutti i regolamenti che basano la riduzione delle potenze sui consumi sono un compromesso, sono regolamenti contraddittori, ma noi siamo condannati a questo sistema». Ed ha aggiunto: «Il 1986 sarà un anno decisivo per il Mondiale Sport, che è ormai giunto a un punto morto di sfida sempre tra macchine Porsche. Poi rimane il problema delle date: purtroppo ci sono 38 date per i tre campionati del mondo da sistemare. Ed ogni paese ha a che fare con

feste nazionali, altri avvenimenti sportivi da piazzare. Sta diventando un vero problema. Io non so più come trovare date senza concomitanze: ma sono disposto a offrire 100 bottiglie di champagne a chi mi riesce a stilare un calendario giusto, che faccia contenti tutti quanti. La sicurezza a Le Mans? Per ora c'è la formula del consumo. E guai toccare il rettilineo della Hunaudieres».

Queste cose Balestre le aveva dette già prima della gara, prima di scapparsela subito dopo la notizia della morte del povero Gartner. E certamente se la deve essere legata a un dito, se da qualche tempo a questa parte non parla più di endurance, e di sport, ma porta avanti un altro discorso. Quello del Mondiale gr.A, con berline stupende, grosse marche partecipanti, e pare anche con uno sponsor da tre milioni di dollari pronto a coprire le spese per tutta la serie.

Ora Balestre «sbugiardato» da Bertaut e compagnia sul programma del ponte Europa-America (che a lui sarebbe servito anche per la F.1...) ha deciso di farla pagare cara agli ottusi organizzatori di questa serie, che nonostante tanti sforzi non riesce a decollare. Il Giappone attacca? Ma ormai nessuno crede più alle favole. Per primi gli spettatori francesi, che a una 24 Ore di kermesse Porsche non si divertono più. E hanno preferito frequentare le gare del campionato «production». Come dare loro torto? E se questo, alla fin fine, è il volere del pubblico, quello che alla fine paga, perché andare ancora contro di lui?



Sempre sorridente e cortese con tutti, Jo Gartner era arrivato, con molta fatica, due anni fa alla F.1. Lo vediamo sotto a destra al volante della Osella. Ma i migliori risultati li stava ottenendo nell'Endurance: in casa Porsche, sotto, era considerato tra i più veloci





In ricordo di JO GARTNER

# Quelle promesse non mantenute

Non posso dire che lo conoscessi bene né che fossi il suo amico, ma mentirei se non dicessi che c'erano tra Jo Gartner e chi scrive una simpatia e una stima reciproca che andavano ben oltre la normale cordialità del rapporto professionale tra un pilota e un giornalista. Una simpatia e una stima che nacquero spontaneamente, senza ragione precisa, quando ci incontrammo per la prima volta, a Zandvoort, due anni fa, il venerdì delle prove del GP d'Olanda.

Aveva problemi con Osella, di soldi, di contratti, era imbarazzato nei confronti del suo sponsor, era scontento della macchina. Eppure non si limitava a recriminare, non sparava a zero su nessuno. Anzi, nelle sue parole c'era un gran rispetto per tutti, voglia di capire il perché di certe cose. In realtà stava semplicemente scoprendo, a sue spese, l'aspetto «business» delle corse.

L'ho rivisto tante volte da allora e sempre c'è stata fra di noi quella simpatia della prima volta. Ricordo un'altra lunga chiacchierata in Portogallo, l'ultimo GP dell'84, al sole nel retrobox, quando mi fece un bilancio neanche troppo amaro di quella sua prima esperienza in Formula 1. Ci siamo più volte ripromessi di andare a cena insieme, fuori dallo stress delle gare, per conoscerci meglio.

Certo, non era un grande campione, non si è mai parlato di lui come l'erede di Lauda, ma era un ottimo pilota che avrebbe meritato la possibilità di esprimersi con un mezzo competitivo. Era molto veloce. Lo stava dimostrando ora, nelle gare di durata americane ed europee, alle quali si era «riconvertito». Gare che gli stavano permettendo di guadagnare qualcosa e di diventare uno dei piloti di prototipi più apprezzati.

Ma a Jo Gartner, pilota vero, interessavano soltanto le gare di velocità, la Formula 1. Me lo disse ancora una volta un mesetto fa, in occasione della 6 Ore di Silverstone, al bar dell'albergo. Quella sera aveva una vistosa cravatta di seta verde che faceva risaltare la sua aria di eterno adolescente, era più sorridente e contento del solito, forse per la presenza di alcuni amici e di una ragazza bionda cui rivolgeva spesso uno sguardo dolce.

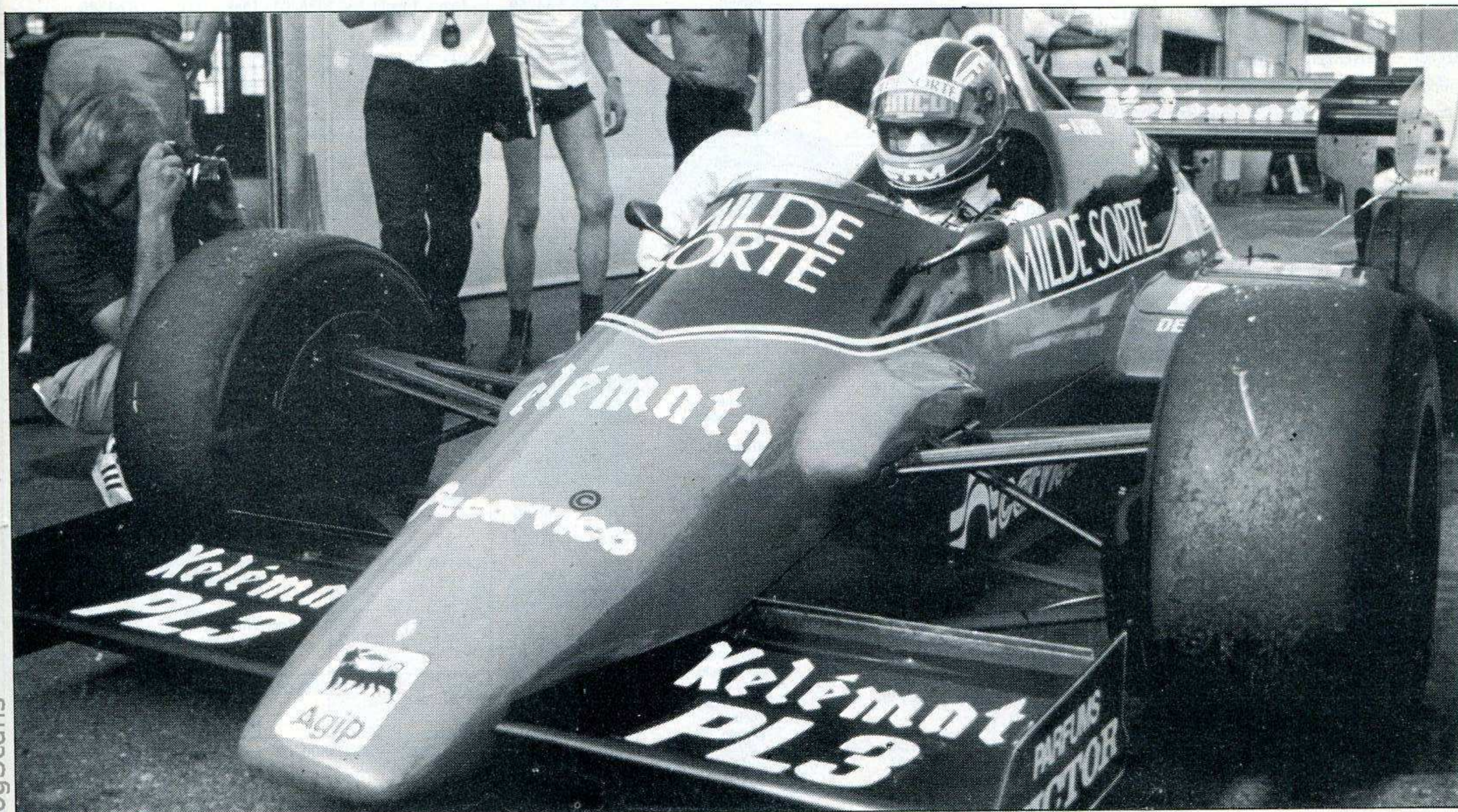
A Le Mans sono arrivato soltanto per la gara. Jo l'ho visto poco prima del via, durante il festoso cerimoniale della presentazione dei piloti al pubblico. Stava parlando con i tecnici del suo team, mi è venuto incontro e mi ha salutato con il calore di sempre. A mezzanotte, mentre la sua macchina era bloccata ai box e i meccanici lavoravano su quella sospensione che poi sarebbe stata uno degli im-

putati del dramma, gli ho chiesto quando potevamo vederci per alcune domande che volevano fargli, destinate a un servizio che sto preparando. «Domani mattina, quando vuoi, tanto non dormo, sarò qui in giro» mi ha risposto. Quando ho lasciato il cricuito per andare a riposare qualche ora, aveva appena ripreso il volante. Più che preoccupato per l'inconveniente tecnico mi era parso seccato per il tempo e le posizioni perse, per il risultato che sfuggiva. Non l'ha rivisto più nessuno.

Al mattino, la proprietaria dell'albergo mi ha detto che c'era stato un incidente grave, ma non ha saputo fornirmi altri dettagli. Alla prima edicola ho comprato il quotidiano locale, l'ho visto subito quell'occhiello aggiunto in chiusura al giornale, quelle sei parole in neretto su fondo giallo che mi hanno fatto rabbrivire: «Dernière minute: Jo Gartner se tue».

Se n'è andato nel cuore della notte, in silenzio, mentre la 24 Ore sonnecchiava. Quell'appuntamento, quella cena, sono rimasti delle promesse non mantenute, come forse lo è stata la sua esistenza, e non per colpa sua. Sarà per un'altra volta, Jo.

Alfredo Filippone







DE VILLOTA

Fiesta spagnola a LE MANS

## La paura della notte

Con ben dieci vetture tedesche nei primi dieci: la solita pattuglia Porsche e una Gebhardt (vincitrice in C2 e prima non-Porsche), successo di un trio anglo-tedesco-americano, ma successo anche dei piloti spagnoli che ottengono un risultato addirittura storico, sino ad oggi il miglior risultato era stato il quinto posto di Jun Fernandez e Paco Torredemer su Porsche 908 nel 1973: i quattro rappresentanti iberici al via sono giunti al traguardo e fra i primi dieci.

Jesus Pareja, secondo con Oscar Larrauri e Joel Gouhier, sue vecchie conoscenze nell'Europa Cup, era incapace di parlare dall'emozione.

«Sono stravolto ma felice - ci diceva - anche se mi ci vorrà del tempo per realizzare che sono giunto secondo. Per me, dopo i problemi di Monza e Silverstone, è un risultato meraviglioso e per il team è un'iniezione di fiducia».

Più sereno, Oscar Larrauri dichiarava: «Tutto è andato bene, la macchina non ha avuto problemi, eravamo affiatatissimi e ora siamo secondi nel mondiale».

Quarti sulla 956 di Fitzpatrick, Emilio De Villota e Fermin Velez hanno condotto una gara regolarissima, nonostante abbiano corso sin dal primo giro con la pressione del turbo bloccata a 1,4. «Siam dovuti andare piano, facendo attenzione a non sforzare» spiegava il giovane Velez. Villota, che ha guidato per molte ore in modo impeccabile, era felicissimo. «Dopo i problemi che abbiamo avuto col turbo - ha detto - non avrei sperato questo risultato. Le Mans è stata durissima quest'anno ma è una gara favolosa, unica, un'atmosfera incredibile. Confesso però che di notte il circuito fa paura, soprattutto le Hunaudieres. Questo è il nostro terzo risultato utile su tre gare, la stagione sta andando bene oltre le previsioni».

All'arrivo anche Paco Romero, pilota che debuttava in Endurance proprio a Le Mans, sulla seconda 956 di Fitzpatrick, grazie all'appoggio del casinò di Marbella e della sua società immobiliare. «La macchina ha avuto tutti i problemi del mondo - ha spiegato l'andaluso - ma siamo arrivati sino in fondo e decimi. La gara e il tracciato non mi hanno impressionato: erano come li ho sempre sognati».

a. f.

## LE MANS '86: i TEMPI delle PROVE

vettura	cil.	Gr.	piloti	merc.	giov.
Porsche 962 C	3710	C1	Mass Wollek	3'15"99 3'30"81	3'27"36 3'27"45
Porsche 962 C	3710	C1	Stuck Holbert Bell	3'16"60 3'27"44 3'28"44	3'29"14 3'28"49 3'28"21
Porsche 956	3710	C1	Ludwig Barilla Winter	3'17"11 3'26"98 3'37"71	3'25"79 3'32"54 3'33"18
Porsche 956	3708	C1	Boutsen A. Fertè Theys	3'26"74 3'35"85 3'41"03	3'20"10 3'34"26 3'36"70
Jaguar XJR6	5993	C1	Cheever Warwick Schlesser	3'21"60 3'24"03 3'53"09	- 3'25"59 3'26"71
Porsche 962 C	3708	C1	Larrauri Gouhier Pareja	3'30"70 3'39"14 3'51"73	3'23"47 3'30"91 3'33"57
Jaguar XJR6	5993	C1	Heyer Haywood Redman	3'28"81 3'30"45 3'31"26	3'24"95 3'43"01 3'34"70
Porsche 962 C	3710	C1	Schuppan Olson	3'31"76 3'34"56	3'25"34 3'27"97
Kouros Mercedes	6962	C1	Danner Quester Pescarolo	3'34"96 3'51"75 3'43"47	3'26"69 3'33"64 3'42"87
Cougar C12	3708	C1	De Cadenet Raphanel Courage	- 3'31"39 4'24"77	3'26"98 5'08"86 3'46"56
Porsche 956	3710	C1	Morton Barilla Miller Follmer	3'27"37 - 3'36"90 3'48"49	3'38"56 3'27"72 3'36"76 3'43"37
Porsche 962 C	3710	C1	Sigala Jelinski Brun	3'28"22 3'50"47 3'40"71	3'28"05 3'29"41 3'45"25
Kouros Mercedes	6962	C1	Nielsen Thackwell	3'44"05 3'31"13	3'29"22 3'43"37
Jaguar XJR6	5993	C1	Branatelli Percy Hahne	3'29"25 3'41"20 4'15"25	3'29"24 3'32"53 3'34"59
Porsche 962 C	3710	C1	Van Der Merwe Gartner Takahashi	- 3'31"17 - 3'41"75	3'30"10 3'32"05 3'41"75
Porsche 956	3708	C1	Baldi Cobb Dyson	3'46"13 3'52"30 3'55"80	3'30"31 3'35"05 3'44"23
Porsche 956	3710	C1	Konrad Alliot Trollé Romero	- 3'48"66 4'10"69 4'48"44	3'33"86 3'34"42 3'37"92 3'59"90
WM	3990	C1	Raulet Migault Pignard	3'33"97 3'34"26 3'35"30	3'44"83 3'39"57 3'34"86
Porsche 956	3708	C1	Lassig Wood Ballabio	3'41"49 3'53"88 4'26"33	3'35"27 3'49"12 3'55"23
Porsche 956	3710	C1	De Villota Velez Fouché Fernandez	3'37"75 3'54"35 - 5'05"94	3'35"99 3'41"55 3'55"43 -
Porsche 936	3748	C1	Brunn Schuster Seher	3'37"42 3'53"75 4'30"66	3'44"61 3'57"19 3'56"88
Porsche 956	3708	C1	Yver Striebig Cohen Olivar	3'55"71 3'39"79 3'58"97	3'39"56 4'04"81 3'41"52
Spice Pontiac Fiero	3300	C2	Spice Bellm Martin	3'43"86 3'49"91 4'02"70	3'40"47 3'47"06 3'55"72
Nissan R86V	4194	C1	Oshino Matsumoto A. Suzuki	3'41"49 4'32"13 3'56"06	3'49"73 3'55"39 -
Mazda 757	3531	GTP	Katayama Yorino Terada	3'43"31 3'47"15 3'46"88	- 3'45"90 4'07"48
Porsche 961	3990	GTX	Metge Ballot Lena	3'46"91 3'51"96	3'43"45 3'46"03

vettura	cil.	Gr.	piloti	merc.	giov.
Rondeau M 379	3000	C2	Soffy Rossiaud Del Bello	3'43"74 3'54"62 4'00"08	- 4'00"34 4'22"09
Gebhardt JC43	3300	C2	Dickens De Thoisy Yvon	3'46"50 4'03"57 4'04"84	3'44"57 3'55"78 4'03"40
Mazda 757	3531	GTP	Kennedy Dieudonné Galvin	3'44"74 3'52"53 3'53"78	3'49"04 3'45"49 3'48"22
Dome Toyota 86C	2926	C1	Gabbiani Elgh T. Suzuki	3'45"25 3'45"86 3'55"74	- 21'49"11 3'57"30
Rondeau M 482	3000	C1	Grand Goudchaux Menant	3'49"59 4'07"22 4'22"84	3'47"17 4'51"09 4'10"80
March Porsche	3998	GTP	Robert Newsun Cleare	- 23'53"90 4'00"08	3'47"32 4'02"86
Nissan R85V	4194	C1	Weaver Hasemi Wada	- 3'55"01 4'01"94	3'47"35 3'53"09 3'53"83
WM P85	3730	C2	Pessiot Dorchy Haldi	3'48"55 3'50"04 3'51"63	3'57"90 3'59"99 3'54"18
Rondeau M 382	3300	C1	Justice Oudet Julienne	3'49"13 4'01"01 4'43"64	- - -
Sauber C6	3500	C2	Lacaud Bassaler Tapy	3'59"09 4'03"52 4'06"73	3'53"27 4'01"33 4'07"06
Argo JM19	2590	C2	Schanche Elghe Birrane	4'15"22 4'23"05 4'15"15	3'53"49 4'01"85 4'05"18
URD	3500	C2	Winther Mercer Viggo	3'59"71 3'58"98 4'05"91	3'53"85 - 4'05"40
Alba AR3	3300	C2	Taverna Palma Vanoli	4'53"34 4'48"97 4'33"84	3'54"51 4'06"63 -
Tom's Toyota 86C	2926	C1	Lees Sekiya Nakajima	3'54"85 3'56"31 4'12"67	- - -
Ecosse C286	3000	C2	Mallock Wilds Leslie	3'55"35 3'57"99 4'02"25	- - 4'20"27
Gebhardt JC843	3300	C2	Harrower Clements Dodd	3'56"99 4'03"42 4'04"48	4'30"54 - -
Tiga Ford GC86	2380	C2	Sheldon Thyrring Nicholson	4'03"23 4'21"47 4'05"73	3'57"36 3'57"44 4'18"31
ALD 02	3500	C2	Descartes Heuclin	4'01"95 4'05"02	3'57"59 26'25"08
March 84G	2600	C1	Los Touroul Dermagne	4'05"30 4'20"85 - 15'19"35	3'59"21 11'13"72 -
Tiga Ford GC84	2380	C2	Allison Thomas Musetti	4'57"61 - - 4'15"36	3'59"60 4'04"55 -
Bardon DB1	3300	C2	Adams Jones Donovan	4'28"14 4'06"77 4'44"15	3'59"97 4'02"07 4'10"73
Tiga Ford GC86	2380	C2	Bain Hall Andrews	4'28"11 4'18"71 4'13"39	4'02"78 4'02"86 4'19"87
Ecosse C285	3300	C2	Delano Hotchkiss Petery	4'03"98 4'17"17 4'14"71	4'11"39 4'05"64 4'10"34
BMW M1	3500	Sport	Witmeur Krankenberg Libert	4'08"68 4'14"54 4'19"09	4'41"93 4'30"87 4'15"87
Tiga	4620	C1	Crang Gimbel Davey	- - 4'51"41	4'09"58 4'25"60 -
Strrandell Porsche	3500	C2	Leim Fritsch Hellberg	4'51"79 5'13"94 4'51"88	4'19"32 4'20"56 -