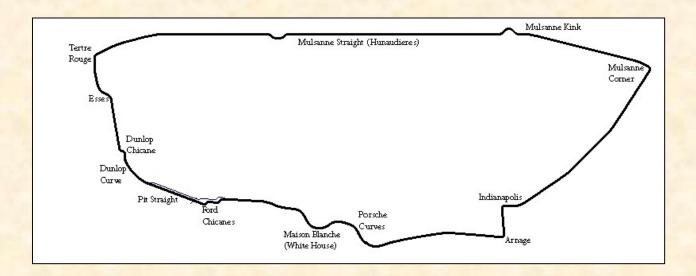


1- Le Mans 1996:

Las 24 Horas de Le Mans de 1996 fueron la edición número 64 y se llevaron a cabo los días 15 y 16 de junio de 1996. Lo ganó un prototipo Tom Walkinshaw-Porsche dirigido por Joest Racing con los pilotos Davy Jones, Manuel Reuter y el novato de Le Mans, Alexander Wurz completando 354 vueltas. Si bien no fue el auto más rápido en la pista, sí fue el más fiable y el que estuvo menos tiempo en boxes y supo aprovechar los infortunios de los otros equipos que le disputaron la carrera. Esta fue la segunda victoria de Reuter en Le Mans, y la primera para Jones (después de terminar como subcampeón en 1991 con Jaguar) y Wurz, quien, a los 22 años, se convirtió en el ganador absoluto de Le Mans más joven de la historia.



Regulaciones y entradas:

El Automobile Club de l'Ouest (ACO) sólo introdujo pequeños cambios en el reglamento de este, al incluir el volumen del motor y el turbo boost en sus cálculos. Los LMP1 y LMP2 se acercaron a la categoría IMSA-WSC con dimensiones de carrocería nuevas y actualizadas.

El resumen, en comparación con las regulaciones de 1995, fue:

- LM WSC (P1) máximo 5.1L o 3.0L (turbo), tanque de combustible 80L, ancho máximo de llanta 16 ", peso mínimo 875 kg.
- LM P2: máximo 3.4L o 2.0L (turbo), tanque de combustible 62L, ancho máximo de llanta 14 ", peso mínimo 650 kg.
- LM GT1: máximo 8.0L o 4.0L (turbo), tanque de combustible 100L, ancho máximo de llanta 14 "(delantero) y 12" (trasero), peso mínimo basado en una escala móvil.
- El LM GT2 tenía las mismas especificaciones que el LM GT1.

En GT1, ahora se permitían modificaciones importantes del motor, mientras que GT2 todavía tenía que usar motores de producción en serie.

Este año, la ACO redujo a la mitad el número de inscripciones automáticas de 20 a 10. Recibieron 107 solicitudes iniciales y aceptaron 66 para la precalificación en abril además de las 10 automáticas, para reducir a 53 para la semana de la carrera (48 participantes + 5 reservas).

Al no haber ninguna serie europea tras la desaparición del Campeonato Mundial de Automóviles Deportivos en 1992, solo había 14 prototipos, aunque todos ellos de alta calidad. Como era de esperar, la mayor parte de los inscritos estaban en GT: 27 en GT1 más 12 en GT2. Muchos equipos procedían de la próspera serie BPR Global.

En prototipos, Kremer y Courage regresaron, esta vez desafiados por un nuevo prototipo de Porsche desarrollado por Joest Racing juntamente con TWR Motorsport. El TWR- Porsche WSC-95 partió de la base de un coche de carreras Jaguar XJR-14 diseñado por TWR, modificado a un diseño de techo abierto por Tom Walkinshaw Racing y equipado con el motor Porsche 962.

Aparecieron tres coches IMSA-WSC: dos Ferrari 333 SP dirigidos por Scandia Racing frente al mejorado Riley&Scott (ganador de las carreras de Daytona y Sebring de ese año). En la categoría LMP2 sólo cuatro equipos inscritos: Welter y Bonnet se unieron a un Kuzdu-Mazda, quien pasaba a ser equipo oficial de la marca nipona.

En GT1, los campeones defensores McLaren-BMW habían actualizado los coches con especificaciones de 1996, con restricciones de aire más estrictas que reducían ligeramente la potencia de salida. Esta vez incluyeron un par de vehículos como equipo de BMW (a través de sus socios italianos Bigazzi). A los McLarens se unieron nuevamente Nissan, Toyota y Lister (ahora patrocinado por Newcastle United Football Club). Chrysler-Dodge regresó con un cuarteto de Vipers con sus grandes motores retumbantes de 8 litros; un par dirigido por ORECA en la BPR y la segunda pareja por Canaska-Southwind en la serie norteamericana.

Pero, tal vez como era de esperar, la gran noticia fue con Porsche y el nuevo 911 GT1, una vez más provocando controversia. Este era, literalmente, virtualmente un Porsche 911 solo de nombre, con la similitud visual de un 911 aplastado y alargado. Este fue el primer automóvil de Porsche con motor central, que usaba un motor de seis cilindros plano de 3.2L diseñado específicamente para este propósito. Motor refrigerado por agua (otra primicia para Porsche). El primer chasis estuvo listo en marzo, y con solo dos autos de carretera obtuvo la homologación EU GT1 (nuevamente, como el Dauer-Porsche del '94, usando la cláusula de "producción prometida").

Clasificación:

Los tiempos de calificación más rápidos de este año fueron los de los prototipos. En primera instancia, Eric van der Poele, este año en el Scandia Ferrari, marcó el ritmo inicial. Pero fue Pierluigi Martini (recién salido de la F1) quien puso la pole con su Joest TWR-Porsche, solo una décima de segundo por delante del Courage de Jérôme Policand. Van der Poele fue tercero por delante de los 911 GT1 de Wendlinger y Wollek, y de Taylor en el Riley&Scott.

En un cambio novedoso este año, la ACO decidió alinear la primera docena de autos en la parrilla con los seis autos más rápidos de cada categoría de dos en dos: prototipos a la izquierda y autos GT a la derecha. Con solo un segundo entre los primeros cinco autos, esto no fue tan sesgado como podría haber parecido, lo que dio más credibilidad a las regulaciones de equivalencia. El primer McLaren fue Steve Soper de Bigazzi en octavo lugar (pero comenzando sexto como el tercer auto GT1 más rápido). En LMP2, los WR estarían aquí por última vez (las regulaciones de la ACO para 1997 exigían vehículos de 2 plazas). No pudieron repetir las hazañas de 1995, cuando empezaron en la primera fila de la parrilla. Este año, Gonin fue el 12º más rápido, a más de cuatro segundos del tiempo de la pole del año pasado. David en el otro WR fue 3 segundos más lento. Pero a sus rivales les fue peor: el nuevo Kudzu estaba en el puesto 23 de la parrilla y al Debora, después de problemas electrónicos en la clasificación, se estropeó el motor en el calentamiento de la mañana y no quiso tomar la salida.

En GT2, la predecible multitud de Porsche 911 privados (en la versión actual 993 GT2) se enfrentó al Kunimitsu Honda NSX, de regreso para defender su victoria el año pasado. Solo había un Callaway (de Agusta) y un nuevo Marcos de la pequeña empresa inglesa. El más rápido fue el Porsche de Roock Racing, un nuevo equipo procedente de la serie GT alemana, que marcó el ritmo de la serie BPR este año. Tenía un margen cómodo sobre el Callaway y el Porsche del equipo PARR Motorsport de Nueva Zelanda (aquí celebrando 30 años desde que los tres pilotos neozelandeses Bruce McLaren, Chris Amon y Denny Hulme terminaron primero y segundo en la primera victoria de Ford en Le Mans).

La Carrera:

La salida se adelantó a las 15:00 horas para dar cabida a los miles de aficionados británicos en el lugar para ver el partido de fútbol Inglaterra-Escocia en la Eurocopa. A diferencia de las fuertes lluvias del año pasado, la carrera comenzó con sol. Dalmas y Wollek al volante de los Porsche GT1 se pusieron en cabeza durante las primeras cuatro vueltas hasta que los dos Joest TWR-Porsche pilotados por Jones y Theys los adelantaron. Con neumáticos más anchos, menor peso y mejor aerodinámica, los TWR pudieron hacer de las suyas mientras que otros tenían sus problemas: Boutsen y Dalmas se salieron de la pista y perdieron minutos. Cottaz, en el Courage más rápido, se había mantenido entre los cuatro primeros inicialmente, pero perdió tiempo en la segunda hora por problemas electrónicos. Asimismo, el mejor Kremer estuvo bien entre los diez primeros. Ambos coches de los equipos Gulf y Bigazzi McLaren ocuparon la mitad inferior de los diez primeros.

Noche:

Los coches Joest mantuvieron una cómoda ventaja de 1-2 en la noche. El equipo de los veteranos Wollek/Stuck/Boutsen se mantuvo en contacto con el Porsche GT1 y finalmente recuperó el segundo lugar a media vuelta de distancia del TWR de Theys. Después de sus retrasos iniciales, el Courage de Cottaz/Alliot/Policand había conseguido remontar hasta la cuarta plaza, pero Alliot estrelló el Courage en Tertre Rouge poco después del amanecer. El otro prototipo de Ferrari (patrocinado por una organización benéfica de 1001 miembros de la realeza belga, celebridades y ciudadanos) tenía problemas con los neumáticos al principio, pero al igual que el Courage, había ido ganando puestos para quedar quinto.

El Riley&Scott había corrido bien durante el día a pesar de tener un consumo excesivo, pero después de varios incidentes fue cayendo en la clasificación y a las 2.30 de la madrugada se descompuso dejando tirado a Jim Pace en Mulsanne.

A las 4.30 Duez, que iba séptimo, tuvo que parar el primer Bigazzi McLaren en boxes por un problema de transmisión. Después de dos cambios de caja de cambios durante el día siguiente, finalmente terminaron 11º. Los Ferrari F40 nunca fueron tan competitivos como el año anterior y al amanecer los cuatro autos se habían retirado, incluido un breve, repentino y espectacular incendio de combustible en los boxes de uno de ellos.

Mañana:

Un relevo triple de Stuck casi puso al Porsche GT1 al frente, pero los líderes siempre tenían margen suficiente. A las 9.20 Pier Luigi Martini se salió en la primera chicane de Mulsanne con el segundo TWR, y el tiempo dedicado a las reparaciones los llevó al cuarto lugar, detrás del Gulf McLaren de Ray Bellm. Pero luego el McLaren se detuvo para un cambio de caja de cambios al mediodía, lo que tomó 90 minutos y los

dejó caer al décimo puesto. Después de varios problemas de Wendlinger y Goodyear en la noche, el segundo Porsche GT1 había caído al 12, pero a primeras horas de la mañana había recuperado el quinto lugar. El otro Bigazzi McLaren del campeón de F1, Nelson Piquet, al igual que su coche hermano, estaba en el séptimo lugar cuando también se detuvo durante una hora para sustituir caja de cambios. Con el desgaste de la carrera, pudieron volver al octavo lugar al final, justo por delante del Gulf McLaren de Bellm.

Justo después del amanecer, el Ferrari 333 también necesitaba un cambio de caja de cambios, lo que tardó media hora y lo dejó caer al décimo. Luego, Van der Poele voló por el circuito, marcando la vuelta más rápida de la carrera varias veces y luego a las 7 am, cuando estaban ya de nuevo en el quinto lugar, su compañero Éric Bachelart se estrelló en Esses.

En GT2, el Porsche Roock Racing líder tuvo que reemplazar su eje de transmisión al mediodía, pero tenía suficiente ventaja para mantener su liderazgo.

Final y post carrera:

El TWR del equipo Joest Racing de Jones/Reuter/Wurz nunca perdió el ritmo y siempre estuvo realmente en la cabeza de carrera. Al final, ganaron por una vuelta sobre el Porsche GT1 dorsal 25; una vez más Bob Wollek fue derrotado hasta el segundo lugar (y una vez más, bloqueado por el tiempo perdido en excursiones fuera de la pista). Con solo 22 años, Alexander Wurz se convirtió en el ganador de Le Mans más joven de la historia, comenzando una carrera en la F1 exactamente un año después, con Benetton en el Gran Premio de Canadá. El acuerdo de Reinhold Joest con Porsche decía que él podría quedarse con el auto si era un ganador de la carrera, y que reaparecería nuevamente para la carrera de 1997.

Con solo 40 minutos para el final, el eje de transmisión se rompió en el segundo TWR, dejando varado al desafortunado Martini en el circuito de Arnage. El tercer lugar cayó entonces al otro Porsche GT1, terminando a una distancia de 13 vueltas detrás de los ganadores. McLaren ocupó los siguientes tres lugares: los dos autos del equipo DPR con problemas y el segundo auto de Gulf Racing. Estos incluyeron a Derek Bell, que finalmente corrió el telón de una ilustre carrera en Le Mans a la edad de 54 años; una carrera de más de 25 años que incluyó cinco victorias absolutas y un par de segundos lugares, además de ganar tres veces las 24 horas de Daytona y ganar dos veces el Campeonato Mundial de Automóviles Deportivos, lo que lo sitúa como uno de los grandes de todos los tiempos.

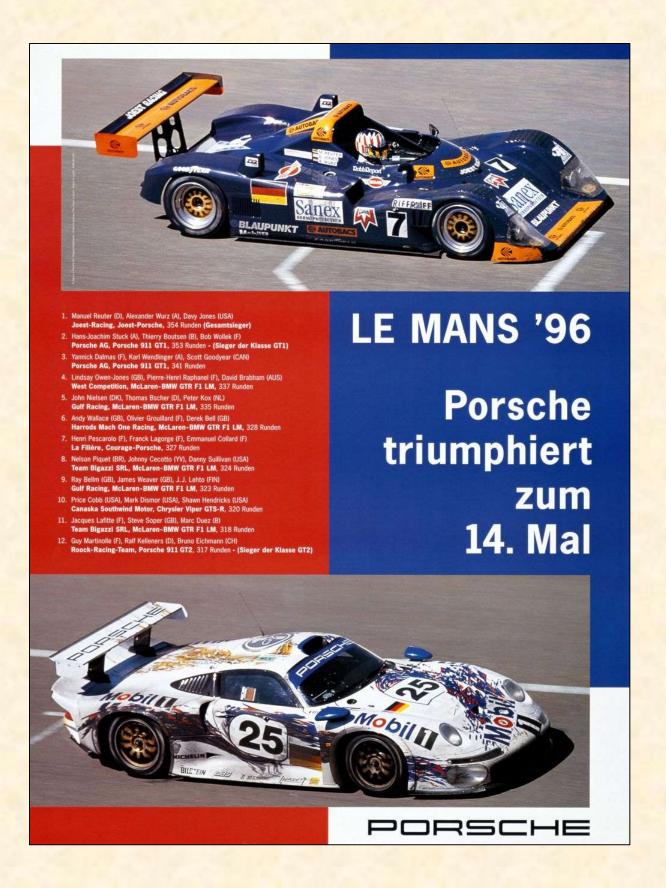
Séptimo fue el Courage de Pescarolo/Lagorce/Collard del equipo La Filière (una academia de deportes de motor en el circuito de Le Mans), y el segundo prototipo LMP1. Sin la sustitución del embrague durante la noche hubieran podido luchar por posiciones de podio, pero finalmente quedaron a 27 vueltas del ganador.

El Roock Racing Porsche ganó fácilmente la clase GT2 terminando 12º en la general y cuatro vueltas por delante del PARR Motorsport Porsche. El Porsche neozelandés tuvo una carrera sin problemas, pasando la menor cantidad de tiempo en los boxes de cualquier coche durante la carrera, excepto el TWR-Porsche ganador. Los GT japoneses no fueron competitivos contra los Porsche y McLarens, y los que terminaron estaban muy por debajo del tablero. El Kudzu-Mazda fue el único finalista de LMP2, llegando al fondo de la clasificación a casi 100 vueltas detrás de los ganadores.

Después de Le Mans, el equipo oficial de Porsche inscribió sus GT1 en tres carreras de la serie BPR Global, ganando las tres. En el año nuevo, vendieron más autos a los equipos de los clientes, usurpando a McLaren para convertirse en la nueva fuerza dominante en las carreras de GT.

Andy Evans, propietario del equipo Scandia que maneja los prototipos de Ferrari, junto con Roberto Muller (ex-CEO de Reebok) compraron el control de la organización estadounidense IMSA, y los cambios

llevaron a la renuncia de varios miembros de la junta y la formación de una serie separatista de la USRRC.



1000 km. El Sot 2024 v1.0

2- Modelos:

Admitidos todos los modelos participantes en Le Mans 1996 que hubieran participado, es decir, como mínimo tuvieron que estar clasificados. Se aceptan los "did not start" y "did not finish". La lista completa se puede encontrar en:

https://www.racingsportscars.com/photo/Le_Mans-1996-06-16.html

3- Carrocería:

Deberá ser una réplica lo más fiel posible al coche que representa, a 1/32 y con un ancho máximo de 65.5 mm.

Deberá tener todos los elementos estéticos propios del modelo que reproduce, escapes, faldones, parabrisas. Se permite prescindir de los limpias y los espejos. Se permitirá eliminar o falsear las ruedas de repuesto siempre que tenga un resultado estéticamente aceptable.

Los cristales, así como las tulipas de los faros o los alerones podrán ser sustituidos por lexan transparentes y pintado en caso del alerón, siempre que soporten la presión de 1Kg. por cm. Deberá así mismo respetar la forma o curvatura de la carrocería y ajustar lo mejor posible a su posición original/real.

El peso mínimo será de 17,5 gramos para los Sport y los GT.

El cockpit será libre, siempre que incorpore un piloto en tres dimensiones de plástico o resina, no de lexan. Deberá ir diferenciado del resto del habitáculo y tener busto, cabeza y volante. Deberá cubrir todas las partes mecánicas.

La decoración será libre siempre que se corresponda con el modelo y respete las decoraciones históricas de la época. Es aconsejable que el dorsal respete la posición del equipo el año anterior, pero no es obligatorio.

4- Chasis:

Libre, no metálico. Podrá proceder de un chasis comercial, una impresión 3D o de construcción propia siempre que no sea metálico.

La cuna será obligatoriamente en línea de Slot.it sin modificaciones, pudiendo elegir entre offset 0 y -0,5 mm.

Las suspensiones serán libres, pero el anclaje de la cuna será el previsto por el fabricante y deberá poder desmontarse del chasis.

El chasis deberá respetar lo mejor posible la batalla del coche, coincidiendo el centro del eje al centro de los pasos de rueda.

La guía será libre al igual que las trencillas y los cables.

5- Transmisión:

El piñón será obligatoriamente de 10 dientes y 5,5 o 6 mm. de diámetro. La corona será de libre procedencia y de 24 dientes.

6- Motor:

Proporcionado por la organización, será el **Flat 6s naranja**, de una ventana, podrá ir orientado hacia la pista, es decir, hacia el exterior del coche. Se entregará el viernes por la tarde durante los entrenos libres, para que tengan tiempo los equipos de montarlo y testarlo correctamente. En caso de no estar conforme con su rendimiento se podrá sustituir por otro entregado también por la organización.

7- Llantas, neumáticos y ejes:

Los ejes serán libres, de titanio o de acero, no se admiten los de carbono. Las llantas serán libres, siempre que sean de 15,8 mm de diámetro mínimo y de un máximo de 16,5. Deberán usarse tapacubos históricamente correctos o llantas tengan un diseño real e históricamente correcto. Los tapacubos serán libres, de plástico, resina o en fotograbado.

Las llantas delanteras deberán tener un diámetro mínimo de 15,8 mm. y un ancho mínimo de 6 mm. El neumático delantero será libre, de goma negra. No es necesario que toquen en pista en ningún momento.

El conjunto de llanta y neumático no podrá sobresalir la carrocería visto desde un punto de vista cenital.

Los neumáticos traseros, proporcionados por la organización, serán los Scaleauto ref: 4756 de 20x10,5 y compuesto AS25. Habrá 2 juegos (en total) para disputar toda la carrera. En caso de cambio de neumáticos, se realizará en tiempo de carrera y en la zona habilitada para ello.

8- Composición de los equipos:

Los equipos tendrán un mínimo de 2 pilotos y un máximo de 6. Un piloto no podrá disputar menos de 4 carriles ni más de 8 (12 para los equipos de 2 pilotos) siempre que no haya una circunstancia de fuerza mayor que lo impida. La carrera se disputará a 4 pasadas en los 6 carriles de la pista de El Sot.

9- Horarios:



Viernes 13 de diciembre:

Entrenos libres
20h entrega de motores
21:30h cena
Verificaciones

Sábado 14 de diciembre:

08:00h Warm Up Muletos
08:30h Warm Up
08:45h Pole
09:00h Inicio Carrera
14:30h Pausa para comer (hora aproximada)
22:15h Fin de la carrera (hora aproximada)
22:45h Cena

10- ¿Cómo llegar?

Carrer Sales i Ferrer 13-15, 08041 Barcelona

https://maps.app.goo.gl/4tmKLu6m7zmuT3299

11- Palmarés:

Frauca-Ramos-Olaskoaga

2014 Porsche 911 Meeting - 504 m	2014 Porsche 911 Meeting - 504 min <mark>utos: 3 pa</mark> sadas, 1x34' y 2 <mark>x25'</mark>			
1 Cric Crac Sport Capel-Ranera	Porsche 911 RSR 1973	2559 v.VR. 11,104	Pole: 11,973	
2 EL SOT MANNSCHAFT Tràfach-Liñán	Porsche 934	2530 v.VR. 11,254	Pole: 12,305	
3 Iruñaslot Ciordia-Noriega-R. I	Porsche 934/5 Pérez	2484 v.VR. 11,224	Pole: 12,428	
4 Horta El Sot Urballa-Bonavida-L	Porsche 934 . Rodríguez-Martí-Bolsa	2460 v.VR. 11,226	Pole: 12,410	
5 Sat <mark>anca Fu</mark> A. Robles-J. Casano	Porsche 911 vas	2414 v.VR. 11,512	Pole: 12,099	
6 H7CC	Porsche 934	2379 v.VR. 11,245	Pole: 12,715	



	2015 Ferrari 512 Meeting	4 - 396 minutos: 3	pasadas, 1x30' y	2x18'
--	--------------------------	---------------------------	------------------	-------

23 mayo 2	ίU	15)
-----------	----	----	---

1 El Sot Sport Capel-Rane	Ferrari 512s CL ra-J. Robles-A. Robles	2234 v.	VR. 10,082	Pole: 10,926
2 GP Slot R. Pérez-D. 1	Ferrari 512s CL Pérez-Noriega	2195 v.	VR. 10,277	Pole: 10,688
3 El Sot TCL Tràfach-Cer	Ferrari 512s Spy <mark>der</mark> dà-Liñán	2186 v.	VR. 10,343	Pole: 10,753
4 El Sot Horta Urballa-L. R	Ferrari 512s Spyder odríguez-B <mark>onavida</mark> -Márquez	2116 v. z-Bolsa <mark>-Martí</mark>	VR. 10,663	Pole: 11,214
5 H7CC Frauca-Ram	Ferrari 512s Berlinetta ios-Olaskoaga	2100 v.	VR. 10,324	Pole: 10,911
6 ZZSLOT Estenban-Lo	Ferrari 512s Berlinetta ópez-Sobrevals	2082v.	VR. 10,621	Pole: 11,458
7 Oldsloters Ciordia-Mez	Ferrari 512M Can Am quiriz-Martu	2048v.	VR. 10,568	Pole: 11,457



2016	2016 Le Mans 1969 - 396 minutos: 3 pasadas, 1x30' y 2x18'				2 abril 2016
	1 El Sot Sport Capel-Ranei	Porsche 908 LH ra-J. Robles-A. Robles	2240 v.	VR. 10,104	Pole: 10,377
	2 H7CC Frauca-Ram	Porsche 908 LH Coupé os-López	2150 v.	VR. 10,323	Pole: 10,563
	3 Momo I3D Molins-Bolsa	Porsche 908 LH a-Baldominos-Cortada	2149 v.	VR. 10,513	Pole: 11,033
	4 El Sot Horta Urballa-Bon	Lola T70 MkIII avida-L. R <mark>odríguez</mark>	2134 v.	VR. 10,708	Pole: 11,200
	5 Oldsloters Ciordia-Mez	Ferrari 312P quiriz-Sobrevals	2101 v.	VR. 10,585	Pole: 10,846
	6 El Sot MDM Soriano-Cela	Ford GT40 aya-Márquez	2087 v.	VR. 10,740	Pole: 10,975
	7 El Sot Mannschaft Tràfach-Liña		2082 v.	VR. 10,617	Pole: 10,795



2017 Le Mans 1970 – 432 Minutos: 2x20' y 2x16'				
1 El Sot Sport Capel-J. F	Ferrari 512s CL Robles-A. Robles	2333 v.	VR. 10,494	Pole: 10,946
2 Momo I3D Molins-Bo	Lola T70 MkIII olsa-Baldo <mark>m</mark> inos-Cortada	2330 v.	VR. 10,534	Pole: 11,492
3 El Sot Horta Urballa-B	Lola T70 MkIII onavida-L. Rodríguez	2321 v.	VR. 10,651	Po <mark>le: 11,</mark> 078
4 H7CC Frauca-Ra	Porsche 907k amos-López	2260 v.	VR. 10,672	Pole: 11,006
5 El Sot TLF Tràfach-L	Porsche 917k iñán-Fregosi	2255 v.	VR. 10,703	Pole: 11,056
6 El Sot BPS Soriano-C	Porsche 917k Celaya-Márquez-Barceló	2232 v.	VR. 10,983	Pole: 11,193
7 Oldsloters Ciordia-M	Matra 660 Iezquiriz-Vidaurre	2200 v.	VR. 10,815	Pole: 11,527



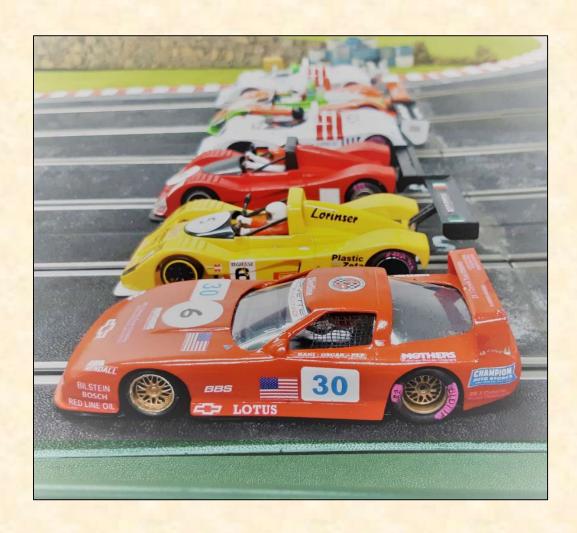
2018 Le Mans 1976 - 432	Minutos: 4x18'			14 abril 2018
1 Momo I3D	Mirage GR8	2370v.	VR. 10,442	Pole: 10,656
Molins-Bol	<mark>sa-Baldominos-I. Gó</mark> m	nez		
2 El Sot Sport	Lola T292	2368v.	VR. 10,503	Pole: 10,784
Capel-J. Ro	bles-A. Robles-Tràfac	ch		
3 El Sot Horta	Mirage GR8	2351v.	VR. 10,558	Pole: 10,770
Urballa-Bo	navida-L. Rodríguez-L	Lansac		
4 I3D Guatxipei	Mirage GR8	2340v.	VR. 10,562	Pole: 11,072
Carbajo-D.	González-Valbuena-F	Portet		
5 H7CC	Mirage GR8	2281v.	VR. 10,673	Pole: 11,098
Frauca-Rar	nos-Mañ <mark>an</mark> es			
6 Senna al Sot	Mirage GR8	2259v.	VR. 10,750	Pole: 11,033
Soriano-Ce	elaya-Márquez-Fregos	í-Barceló		
7 Oldsloters	De Cadenet Lola	2193v.	VR. 11,041	Pole: 11,433
Ciordia-Me	zquiriz-Vidaurre			



27 abril 2019

2019 Le Mans 1995 – 432 Minutos: 4x18'

1 Guatxipei	M <mark>azda Kudzu</mark> DG3	2210v.	VR. 11,176	
Carbajo-D. G	onzález-J <mark>onam</mark> a-Portet			
2 El Sot Horta	Kremer K8	2201v.	VR. 11,299	
L. Rodríguez-	·Bonavida-Iz <mark>q</mark> uierdo-Lansac			
3 Oldsloters	Corvette ZR-1	2192v.	VR. 11,256	
Ciordia-Rane	era-Capel			
4 El Sot Dark Room	Ferrari 333 SP	2192v.	VR. 11,236	
Soriano-Cela				
5 El Sot Sport	Ferrari 333 SP	2166v.	VR. 11,269	
Tràfach-Sere	rols-Robles-Robles			
6 Momo i3D	Ferrari 333 SP	2152v.	VR. 11,292	
Bolsa-Molins-Baldominos-Porta				
7 H7CC	Kremer K8	2111v.	VR. 11,436	
Frauca-Ramo	os-Ruiz			



2021	Le Mans	1967	432 Minutos: 4x18'
2021	no rauto	100/	TOZ PIHIULOS, TATO

11 diciembre 2021

1 El Sot Sport Trafach-Cerdà-Sei	Ferrari 330 P4 rerols-Capel	2277v.	VR. 11,020	Pole: 11,217
2 El Sot Revolution Parera-Soriano-Ma	Ford GT MK IV árquez-Celaya	2227v.	VR. 11,199	Pole: 11,313
3 El Sot y Punto Bonavida-L. Rodrí	Ford GT MK IV guez-Querol-J. Robles	2197v.	VR. 11,238	Pole: 11,580
4 Oldsloters Ciordia-Mezquiriz	Ferrari 365 P2 -Ranera	2160v.	VR. 11,178	Pole: 11,472
5 DZERO Calaveras Nevado-Bolsa-Valo	Ford GT MK IV divieso-V. González	2145v.	VR. 11,304	Pole: 11,881
6 H7CC Frauca-Ramos-Ma	Ford GT MK IV ñanes	2120v.	VR. 11,416	Pole: 12,031



10 diciembre 2022

1 Dark Room El Sot	Audi R8 LMP	2383v.	VR. 11,653	
P <mark>arera-Soria</mark> no-Már	q <mark>uez-Cel</mark> aya-Cortada			
2 El Sot Sport Trafach-Sererols-Ce	Reynard 2QK erdà-Capel	2372v.	VR. 11,644	
3 H7CC	Audi R8 LMP	2372v.	VR. 11,612	
Frauca-Goenaga-Rie	erola			
4 Horta Arreplegats L. Rodríguez-Bonavi	Reynard 2QK ida-Lansac-Valbuena	2356v.	VR. 11,782	
5 DZero	Audi R8 LMP	2347v.	VR. 11,784	
Nevado-Bolsa-V. González-Arredondo-G. Rodríguez				
6 Oldsloters Ciordia-Mezquiriz-R	Panoz LMP Lanera	2309v.	VR. 11,810	

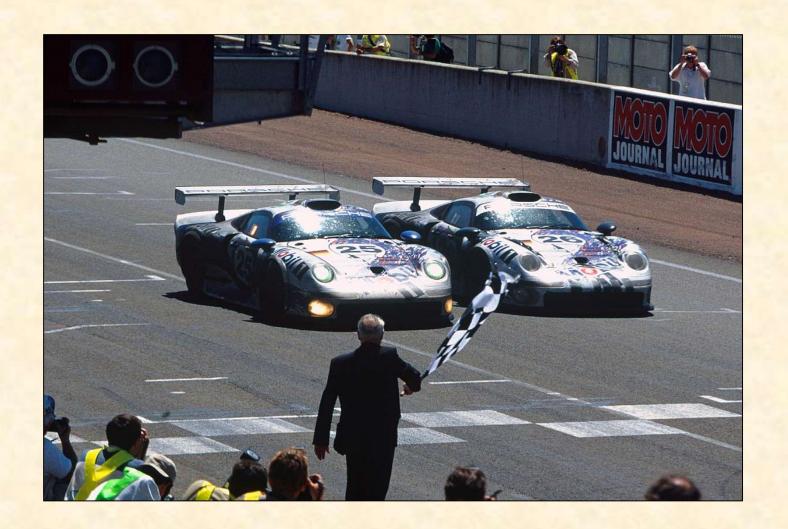


1 El Sot Sport Capel-Serer	Porsche 908/2 Flunder ols-Cerdà	2292v.	VR. 12,082	Pole: 12,242
2 Dzero Nevado-Bols	Porsche 908/3 sa-V. González-Arredondo-G	2287v. . Rodríguez	VR. 12,122	Pole: 12,302
3 Dark Room Parera-Cela	Ferrari 365 GTB ya- <mark>M</mark> árquez-Cortada	2263v.	VR. 12,272	Pole: 12,223
4 Simple Minds Soriano-Tra	Porsche 907K fach-L.Rod <mark>r</mark> íguez	2230v.	VR. 12,348	Pole: 12,708
5 Oldsloters Ciordia-Mez	De Tomaso Pantera quiriz-Vidaurre-Ranera	2218v.	VR. 12,386	Pole: 12,759
6 H7CC Frauca-Goei	Matra 670 naga-Ramos	2162v.	VR. 12,481	Pole: 13,181













1000 km. El Sot 2024 v1.0