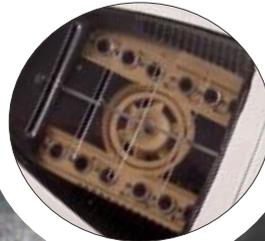
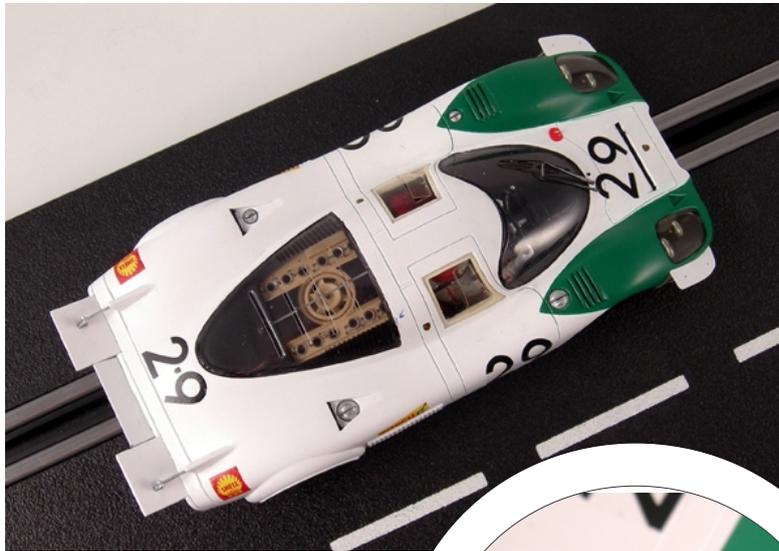
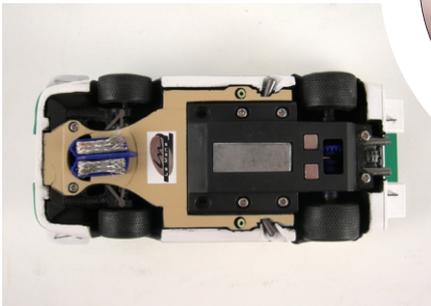


32

Porsche 917K n°29
1000 km Zeltweg 1969



Jo Siffert
&
Kurt Ahrens



Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie & châssis / Body & chassis : résine polyuréthane / polyurethan resin
Support moteur / Engine support : plastique injecté / injected parts
Peinture / Painting : polyuréthane / polyurethan
Roues et pneus injectés / Injected wheels and tyres
Poids / Weight : 87.8 g

Historique / Historical background :

C'est au Mans en 1969 que les 917 ont montré leur incroyable potentiel. Vic Elford croyait en la 917 pourtant difficile à piloter et parvint donc à convaincre l'usine d'engager 2 voitures pour Le Mans. Allié à Dick Attwood, Elford prouva sa confiance en menant la course jusqu'à la 22^{ème} heure avant d'abandonner sur une fuite d'huile.

Neuvième et dixième des 25 voitures homologuées juste avant Le Mans, les châssis 9170009 et 9170010 sont reconvertis en version courte et font leur première apparition en course pour à Zeltweg le 10 août. Les passages de roues arrière sont élargis pour accueillir des jantes de 15" avec des pneus course plus larges pour améliorer la stabilité. Les conduits d'air à l'avant sont plus gros qu'au Mans, une large sortie d'air du radiateur a été ajoutée sur le capot avant ainsi que des grilles sur les ailes ainsi que sur les flancs pour augmenter la dispersion de la chaleur. Le réservoir situé à l'arrière gauche était réservé pour l'essence, celui de droite servait à remplir le système dernier cri de refroidissement du pilote.

Le châssis numéro 9 se présente sous la livrée du numéro 29 dont les ailes avant sont repeintes en vert la veille de la course. La voiture est confiée à Jo Siffert et Kurt Ahrens. Le châssis n°10 présenté dans la même configuration de carrosserie prend le n°30, voiture blanche avec décoration noire et elle est confiée à Richard Attwood et Brian Redman.

La 917-009 n°29 réalise le 4^{ème} temps des essais en 1'48'400" à seulement 0"8 seconde de la voiture la plus rapide, la Mirage-Ford M3-300 de Jacky Ickx engagée par John Wyer Automotive Engine. Mais dès le départ Jo Siffert remonte en 2^{ème} position. Au 4^{ème} passage, il dépasse même la Mirage qui reprend le contrôle de la course au 25^{ème} tour. Lors du premier ravitaillement, la Porsche s'éloigne de la tête de course en raison de bulles d'air dans les canalisations d'essence, l'empêchant de repartir. Quand Ahrens prend son relais à la fin du 38^{ème} tour, c'est en quatrième position, à un tour de la Mirage de tête, de la Matra MS650 de Pedro Rodriguez et de la LolaT70 de Jo Bonnier. A mi-course revirement de situation pour le trio de tête qui accumule les problèmes. La Porsche de Ahrens est parvenue à garder le contact et quand Siffert reprend le relais au 119^{ème} tour, il s'envole déjà vers la victoire. Il devance la LolaT70 et d'un tour la 917 n°30 de Richard Attwood.

It was at Le Mans 1969 that the 917 first truly showed its potential. Vic Elford, despite the car was difficult to drive, believed in 917 and convinced Porsche to bring two cars to the race. Partnered by Dick Attwood, Elford proved the wisdom of his beliefs by leading the event through the twenty-second hour before retiring with an oil leak.

Ninth and tenth of the 25 cars homologated just before Le Mans the chassis 917-009 and 010 were converted into a short-tail version and made their race debut in Zeltweg on 10th of August. The rear wheel arches have been widened to allow 15J rims with wider racing rubber. Bigger front break nose ducts were another feature for the Zeltweg race, a large radiator air intake was added on the front hood and additional louvers had been cut on the tops of the front wings and above the side exhaust to enhance heat dispersion. By the way, while left-hand tank ahead of the rear wheel was for oil, the right-hand one was for topping up the latest driver cooling system.

The chassis 009 appeared wearing car number 29 which front wings were repainted in green the day before the race. The car is driven by Jo Siffert and Kurt Ahrens. The chassis 917-010 had the same body configuration and took the car number 30, white car with black livery and was driven by Richard Attwood and Brian Redman.

917-009 qualified fourth (1'48'400) only 0.8 seconde behind the pole sitter Jacky Ickx and his Miareg-Ford M3/300 entered by John Wyer Automotive engine. At the race start, Jo Siffert immediately leaped to second position behind Ickx and overtook the Mirage on lap 4 until the Belgian driver took it back on the lap 25. The first pit stop drop the Porsche from the top position because of air locks in the fuel line made the car difficult to start. When Ahrens went back into the race at the end of the 38th lap he was in fourth position: one lap behind the leading Mirage, Rodriguez' Matra MS650 and Jo Bonnier's LolaT70. At mid-race the three leading cars must face with troubles. Ahrens who kept the contact give the wheel to Siffert on lap 119 and this latter can took the victory ahead of the Lola T70, one lap in front of the 917-010 #30 entered by David Piper and driven by Richard Attwood.

Articles associés

Associated articles :

SPA132024 : Spare parts set
Pièces de rechange

FLM132001 : Pilote courant
Running driver

FLM132002 : Pilote assis
Sitting driver

132031/12M & 14M :
Porsche 917 LH n°12 & 14
Le Mans 1969



Emballage / Packing :

132052M



3 700474 150082 8
180 x 100 x 80

