

32

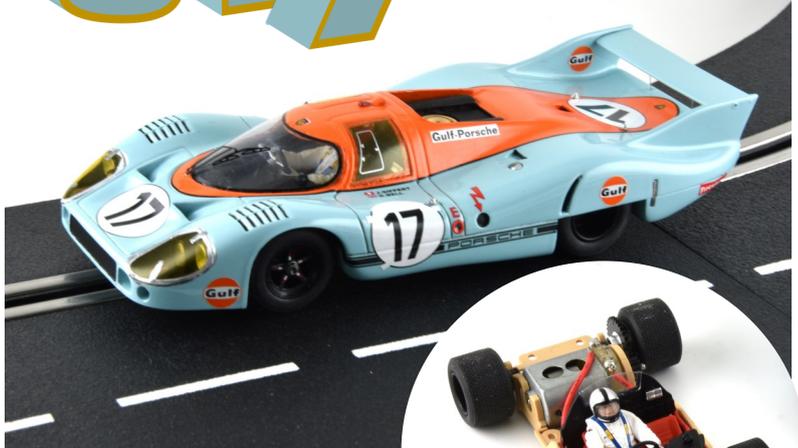
# PORSCHE



## 24 Heures du Mans 1971

# 917

# 18



n°17 pilotée par / driven by  
**Pedro Rodriguez & Jackie Olivier**



n°18 pilotée par / driven by  
**Jo Siffert & Derek Bell**



132071/17M



3 700474 501276

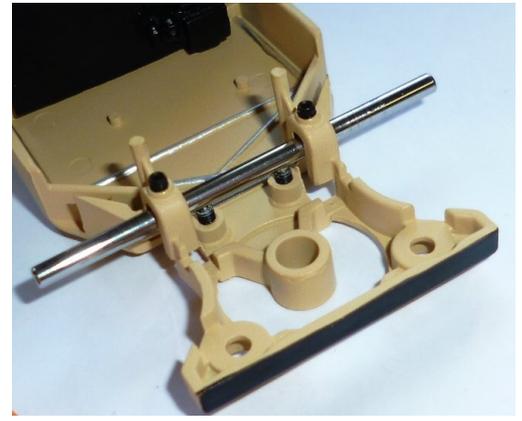
132071/18M



3 700474 501306

## Caractéristiques / Specifications

Carrosserie / Body : Résine polyuréthane  
Châssis / Chassis : ABS injecté / injected ABS  
Jantes / Rims : Alu à l'arrière avec vis M2 / Aluminum rims at the rear with M2 screw  
Train avant ajustable / Adjustable front wheels axle  
Moteur / Engine : Transversal / Side winder  
Couronne / Crown : Slot.it ref. GTS1832-PI  
Poids / Weight : 104 g



## Historique / Historical background

L'année 1971 marque un tournant dans l'histoire des 24 Heures du Mans. Après 20 ans d'absence, les femmes sont de nouveau admises en course. Marie Claude « Beaumont » sera la seule à profiter de cette libéralisation. Le départ style Indianapolis est instauré et Steve McQueen est le Président d'Honneur de la course.

Les performances des essais intervenant pour la mise en grille, c'est la Porsche n°18 de Rodriguez / Oliver qui prend la pole position. Mais c'est Rodriguez qui a l'honneur de passer en tête à l'issue du premier tour, au milieu des 2 autres 917 LH, les voitures les plus rapides. Au 2<sup>ème</sup> tour il était déjà à même de doubler la lanterne rouge, la 911 S de Verrier.

Après l'abandon de la Porsche 917LH n°21, peu après 21 heures, les responsables commencent à afficher une certaine inquiétude pour les turbines des autres voitures qui seront régulièrement contrôlées et changées. Mais cela n'empêchera pas l'ingénieur responsable de ce défaut de qualité d'être dès le lundi matin licencié de l'usine Porsche.

Jusqu'au lever du jour, les abandons vont se succéder. Le cochon rose de R. Joest s'arrête au milieu de la course, accidentée. Quant à la voiture de Rodriguez, après avoir dominé la course, elle s'arrête définitivement à 6 heures du matin sur une rupture de canalisation d'huile qui inonde le cockpit.

Une suite d'ennuis éliminera la dernière « longue queue » du team Wyer Automotive Engineering. Dès la 2<sup>ème</sup> heure, elle est confrontée à problème de boîtier de transmission d'allumage, puis elle est encore contrainte de s'arrêter une heure durant pour remplacer un porte moyeu usé, qui la relèguera à la 14<sup>ème</sup> place à 28 tours de la voiture de tête, la Porsche n°18 de Rodriguez. Mais c'est après 18 heures de course que le coup de grâce est porté : une fuite d'huile au carter moteur. Elle pointait alors en 6<sup>ème</sup> position.

La fin de la course n'a pas été le finish à grand spectacle de certaines années. Les 2 Porsche en tête avalèrent les kilomètres dont le total allait constituer un nouveau record. Les Porsche 917 termineront là leur brève carrière en beauté. En effet, le nouveau règlement annoncé pour le Championnat veut exclure les monstres de 5 litres.

The year 1971 was a watershed in the story of the Le Mans 24 hour race. First, women came back after a 20-years long absence. Marie Claude « Beaumont » was the only one to take advantage of this liberalization. The Indianapolis start was established and Steve McQueen was the honorary President of the event.

As the results of the practices determined the starting grid, the Porsche number 18 of Rodriguez / Oliver took the pole position. Rodriguez was first at the end of the first lap leading both 917 LH's, the fastest cars of the race. On the second lap, he was able to overtake the tail-ender; Verrier's 911S.

When the car number 21 retired few after 21 o'clock the engineers began to feel anxious about the turbines for the other cars even though they had been tested and changed regularly. It would not avoid the responsible engineer to be dismissed on the Monday morning after the race.

Until the daybreak, withdrawals continued. The Pink Pig, with Reinhold Joest at the wheel, had to stop because of an accident. Rodriguez continued to dominate the race until 6 o'clock in the morning when a failure of an oil pipe completely flooded the cockpit. The second 917 LH retired.

A whole series of troubles eliminated the last "long tail" of John Wyer Automotive Engineering Team. In the second hour, it had to face its first problem of a loose transistor housing in the ignition system. Then the car had a one-hour pit stop to replace a worn hub holder. The car was relegated to 14th position, 28 laps behind the leader of the race, teammate number 18. On re-entering the race, it gained positions so that in the 18th hour of the race, it was up to the 6th position before having to give up due to an oil leak in the transmission casing.

The end of the race was not the close finish of previous years. The two Porsche 917K's finishing first and second led the third place car by 400 kilometres. They did set new records for speed and distance. A fitting end to a short but very successful career for the 917s.

## Articles associés / Associated items

