

**Historique en français**

**Historical background in English**

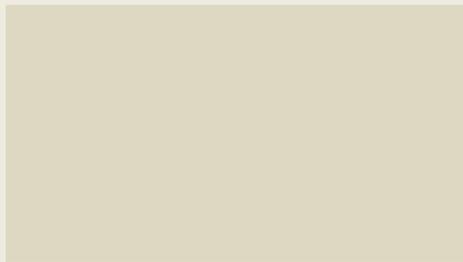
**Porsche 961**

**n°180**

**24 Heures du**

**Mans 1986**

**Revue de presse / Press review**



**04.07.2016**

## Bibliographie / Bibliography

*A lire, à voir, et/ou à écouter :*

**24 Heures du Mans 1923-1992, Vol. II**

Christian Moity, Jean-Marc Teissède  
Ed. d'Art JP Barthélémy

**Porsche Racing cars : a history of factory competition,**

Bill Oursler  
MBI Publishing Company  
ISBN 0-7603-0727-X

**24 Heures du Mans 1923-2010, Tome III**

Christian Moity, Jean-Marc Teissède & Alain Bienvenu  
Ed. d'Art JP Barthélémy

**Voitures de Légendes : Porsche Le Mans**

Editions Atlas

## Historique en français

L'usine Porsche revient au Mans en 1986 avec la ferme intention de reconquérir sa place de leader en endurance. Ayant laissé la victoire de 1985 au team privé Joest et le retour de Jaguar en endurance est marqué par la victoire à Silverstone, Porsche a du pain sur la planche. L'usine engage donc 3 voitures aux couleurs Rothmans dont le développement est supervisé par Norbert Singer. Elle engage en nom propre et sans fioriture la Porsche 961 étroitement dérivée de la 959 et vainqueur du Paris-Dakar de 1986.

La Porsche 961 est la version endurance de la Porsche 959 de série. La carrosserie de la 959 diffère peu de celle de la 961. Elle apparaît pour la première fois aux essais préliminaires du 9 mai 1986 et attise la curiosité. C'est la première voiture à quatre roues motrices engagée au Mans. Le système de transmission est multi disques et permet de compenser les pertes d'adhérence sur l'un des trains et l'auto dispose d'une unité de contrôle électronique de répartition variable du couple moteur. Les capteurs intégrés au châssis permettent de mesurer en temps réel la vitesse, le patinage, le régime, et les commandes du pilote.

Le moteur qui l'équipe est le même que celui des 956/962 du groupe C : 6 cylindres à plat, 4 soupapes par cylindre. La cylindrée est de 2848 cm<sup>3</sup>. Il se caractérise par son double turbo KKK, son refroidissement mixte, à air pour les cylindres, à eau pour les culasses et sa lubrification à carter sec. Il peut développer jusqu'à 680 chevaux.

Cette 961 est munie d'un ordinateur de bord qui permet de passer en 2 roues motrices sur la ligne droite des Hunaudières pour un rendement maximum. Le pari est audacieux pour Porsche qui connaît les faiblesses d'un système 4X4 qui s'avère avantageux surtout dans des conditions météorologiques défavorables. C'est aussi la seule de sa catégorie : GTX.

Le team René Metge - Claude Ballot Léna est un équipage expérimenté mais le pilotage de cette voiture est aussi très technique et physique. Et la météo avantageuse ne sera pas au rendez-vous.

Partie en 27<sup>ème</sup> position, à mi-course la voiture de René Metge pointe seulement à la 24<sup>ème</sup> place. Trois incidents lui font perdre une cinquantaine de minutes dans les stands : un problème de ressort d'accélérateur, une crevaison à haute vitesse et un changement de demi-arbre de transmission dans la matinée du dimanche. Elle effectue quelques 23 ravitaillements et l'équipage bénéficie de la défaillance et de l'abandon de nombreux concurrents qui la font terminer à la 7<sup>ème</sup> place derrière 6 autres Porsche.

C'est le seul et unique bon résultat de cette voiture dont la carrière s'arrête court après l'édition des 24 Heures en 1987, d'autant plus qu'elle ne trouve pas ses clients en raison de son prix très élevé.

1986 était pour Porsche une année sans grande concurrence. Le résultat est à la hauteur des attentes du constructeur allemand. Le team Joest tire son épingle du jeu en se plaçant sur la 3<sup>ème</sup> place du podium.

## Historical background in English

The Porsche factory comes back to LeMans in 1986 with the goal to get back its place of leader in endurance racing. The official team has left the victory of 1985 to the private German Joest Team and the coming back of Jaguar is marked by their victory in Silverstone a few weeks before: Porsche has a lot to do. It enters 3 cars under the Rothmans colors, which development is made under the management of Norbert Singer. And in proper name it enters the first very simple decorated Porsche 961 closely derived of the 959, and 1986 Paris-Dakar winner.

The Porsche 961 is the endurance version of the production Porsche 959. The body does not look very different. It appears for the first time at LeMans Test on 9<sup>th</sup> May 1986 and arouses the curiosity. It is the first four-wheel drive car entered in LeMans. The transmission system is multi-disks. It allows compensating for the losses of road holding on one of the wheel axle and the car is fitted with a electronic control unit for variable distribution of the engine torque. The integrated sensors into the chassis measure in real time, the speed, the clutch skating and engine speed such as the commands of the driver.

The engine which equips the 961 is the same as the one of the 956/962 of the Group C : 6 flat cylinders with 4 valves. Its capacity is of 2848 cm<sup>3</sup>. It is composed by a double turbo KKK with mixed cooling system; in air for cylinders, in water for breeches and dry sump lubrication. It can develop up to 680 horsepower.

This prototype is provided with an on-board computer to switch to the two-wheel driving in straight line like on the Hunaudieres for a maximal efficiency. The bet is audacious for Porsche who knows the weaknesses of a 4x4 system which turns out advantageous especially in unfavorable weather conditions. It is also the only one car in its category: GTX.

The teammates René Metge and Claude Ballot Léna are experimented but the driving of the car is also very technical and physical. And the expected favorable weather conditions are not there.

René Metge's car clocks only in the 24<sup>th</sup> place at mid-race while it was 27<sup>th</sup> on the start grid. The team wastes more than fifty minutes into the pit because of 3 main incidents: a problem of spring of accelerator, a flat with high speed and a change of half-propeller shaft of transmission on Sunday morning. It stops for 23 refueling but mainly benefits from the failure and retirements of competitors to finally cross the finish line in the 7<sup>th</sup> position behind 6 other Porsche.

It is the only one good result of the Porsche 961 which career ends after the 24 Hours Le Mans 1987; all the more it does not find its customers because of its very high price of sale.

1986 was for Porsche a year with strong competitors. The result is as high as the expectations of the German car manufacturer. The Joest team does well by taking the 3<sup>rd</sup> place in final ranking.

# Revue de presse / Press review

Source : Automodélisme # 210 – Février 2015 – France

## 15 SALON DE NÜREMBERG 2015



18 1/43

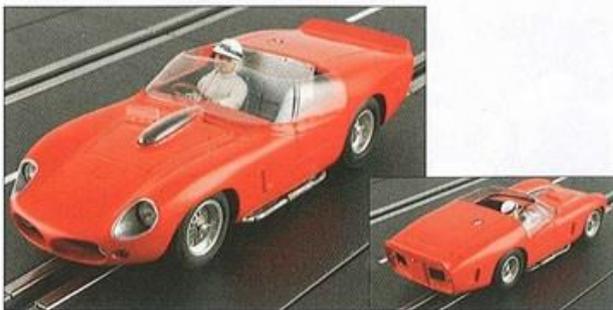
36 1/18

45 MAQUETTES

49 SLOT RACING

### > LE MANS MINIATURES

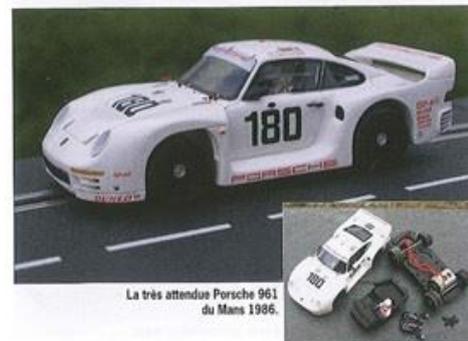
Le Mans Miniatures n'avait pas, physiquement, de stand cette année, mais Benoît et Angèle, les animateurs de la marque, avaient tout de même fait le déplacement, avec dans leurs bagages le prototype d'une Ferrari TR 61 n°10 (Gendebien-Hill) LM 1961. La très attendue Porsche 961 du Mans 1986 est également au programme, avec toute une série de pièces, au choix, adaptables (à voir sur le site : [www.gts-series.com](http://www.gts-series.com))



A venir, au 1/32<sup>e</sup>, Ferrari TR61 du Mans 1961.



Dans la gamme Série GTS, la R5 Alpine.



La très attendue Porsche 961 du Mans 1986.

**1:32 Kleinserienmodelle und -kits:**

**Betta & Classic** (<http://betaandclassic.com>)  
 - Fiberglaskarosserien -  
 1914 Mercedes GP 4,5l  
 1936 Auto Union C-Type Langheck  
 1961 Maserati Tipo 61  
**BSB** - British Slot Bodies ([www.ebay.co.uk](http://www.ebay.co.uk))  
 Karosseriekits aus Resine ohne Decals, u.a.  
 Abarth SE010, Brabham BT45, Ensign MN 176, Ligier JS5, Tecno PA123  
**DarioRS** (<http://resinasdarios.blogspot.de>)  
 Ford Fiesta ST  
**GMC** ([www.gmc-slotcars.com](http://www.gmc-slotcars.com))  
 DB HBR5 LM 1959  
 Lola Mk1 LM 1960  
**GTM/England** ([www.georgeturnermodels.com](http://www.georgeturnermodels.com))  
 Chaparral 2D  
**Charlie Mac Ginnis**  
 (E-Mail: [c.macginnis.122@gmail.com](mailto:c.macginnis.122@gmail.com))  
 Datsun Sunny  
 Ford Capri Mk1  
 Morris Ital und Marina  
 Commer PA Minibus und PB Van  
**Le Mans Miniatures**  
 Porsche 961 LM 1986  
**MMK** ([www.mmkproductions.com](http://www.mmkproductions.com))  
 Lister Jaguar LM 1963  
**MS Slot** ([www.ms-slot.es](http://www.ms-slot.es))  
 F. 340 America Spyder  
**MSC**  
 Peugeot 405 T16 Grand Raid - Pionner 1988  
**Pre-Wing** ([www.mre.co.uk](http://www.mre.co.uk))  
 BRM H16  
**Proto Slot Kit**  
 Transporter Holtkamp "Cheetah"  
**Resin Body Kits** ([www.pendleslotracing.co.uk](http://www.pendleslotracing.co.uk))  
 Sunbeam Rapier  
**RMS** ([www.msresins.com](http://www.msresins.com))  
 1968 Chevy II Nova  
**SlotKlass** (<http://slotklass.blogspot.com.es>)  
 angekündigt: Volvo PV544 Rallye Monte Carlo  
**Völk Model Cars** (GFK-Karosseriekits)  
 P. 909 Bergspyder 1968  
 P. 356 Coupé 1950  
 P. 356 Spyder 1952 (Neumann/USA)



Werkfoto

Charlie Mac Ginnis Modelle



Racer Toyota 2000GT SCCA 1968



Werkfoto

MSC Peugeot 405T16 Grand Raid 1988



Werkfoto



GTM/England Chaparral 2D mit Fahrwerk



Werkfoto

Proto Slot Kit Transporter Holtkamp "Cheetah"



Le Mans Miniatures Porsche 961 LM 1986



MMK Chenard & Walker LM 1925



Werkfoto

Charlie Mac Ginnis Commer PA Minibus



Völk Model Cars P. 909 Bergspyder



Morris Ital

Datsun Sunny

Ford Capri Mk1

Werkfoto



VMC P. 356 Spyder



**Porsche 911 RS**

Ist vom Rondeau M379 in der Siegerversion 1980 eine Neuauflage in einer überarbeiteten Ausführung mit einem Fahrwerk aus ABS-Kunststoff und Slot-It Technik zu erwarten. Optional wird ein Chassis aus Aluminium erhältlich sein (L). Im Hinblick auf den betriebenen Aufwand ist das Erscheinen weiterer Versionen denkbar. Daneben zeigte man bei Le Mans Miniatures auch das Muster eines Porsche 961, dessen Vorbild 1986 mit einem Allradantrieb in Le Mans am Start war. In der GTS-Serie mit Straßenfahrzeugen ist ebenfalls für den Herbst eine Fortführung mit zwei Renault RS Alpine angekündigt. Schließlich sind bei Le Mans Miniatures neue Grid Girls zu erwarten, die aufwendig gefertigt Liebhabercharakter haben.



**Renault RS Alpine**



**Porsche 961**



**Rondeau M379**

**Le Mans Miniatures**

Bei den Franzosen erscheinen bereits in diesen Tagen zwei Varianten des Porsche 911 RS aus der Targa Florio 1973, die durch ihren markanten Heckspoiler besonders auffallen. Bereits für April ist der Matra MS670 in zwei Langheckausführungen aus 1972 vorgesehen. Auch die Siegerversion mit dem kurzem Heck und der Startnummer 15 folgt. Zudem



**Matra MS670 LM 1972**



**Porsche 961**

**LE MANS MINIATURES**

Renowned for their very detailed replicas of (mostly) Le Mans cars, LMM had a resin prototype of the Porsche 959 on show. Alongside is a completely new reworking of the Rondeau M379 which has a serious detail upgrading and a new metal chassis. A long-tail version of the Matra MS670 is due to be released, a welcome variation to the cars planned by other manufacturers. LMM also produce very detailed figures and are adding to their range with a set of grid girls.



