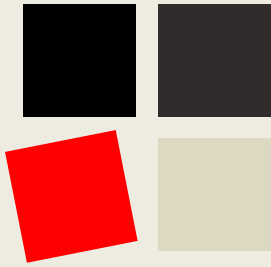


# Bibliographie / Bibliography



Historique en français

Historical background in English

**Porsche  
917 LH**

Revue de presse / Press review

*Porsche Konstruktionen K.G*

**N°25 : VIC ELFORD & KURT AHRENS**

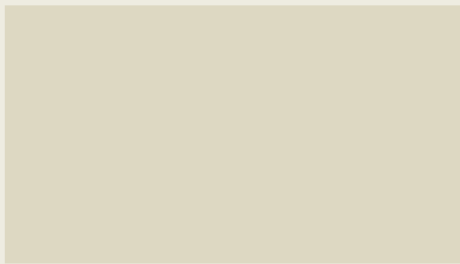
*Abandon 18<sup>ème</sup> heure (distribution) / Retirement 18th hour (distribution)*

*Record du tour / Fastest lap record : Elford en 3'21"0 = 241,235 km/h*

*International Martini Racing Team*

**N°3 : GERARD LARROUSSE ET WILLI KAUSSEN**

*2<sup>ème</sup> place - 2<sup>nd</sup> place*



**05.04.2017**

## Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

### Porsche 917 LH 24 Heures du Mans 1970

**Les 24 Heures du Mans 1923-1992,** vol II  
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

**Les 24 Heures du Mans 1923-**, Tome 2  
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu  
Ed. Le Mans Racing

**Porsche au Mans, Toutes les Porsche depuis 1951,**  
Dominique Pascal  
Ed. E.P.A

**24 :16**  
**Le Mans 24 Hours : 16 wins with Porsche**  
An autobiography with Michael Cotton  
Norbert Singer  
Ed. Coterie Press Book  
ISBN 1-902351-30-4

**Porsche : racing cars of the 70's**  
Paul Frère  
Ed. PSL  
ISBN 0 85059 442 1  
Anglais seulement / only English

**Sport-Auto 1970**  
Gérard Crombac

**L'Automobile n°290**  
Juillet 1970

**Europe Auto n°40**  
Juillet 1970  
Olivier Arnault

**Porsche Racing Milestone 356 to 962,**  
Hal Thoms  
Ed. RPM Auto Books

## Historique en français

Pendant 20 ans Porsche est venu au Mans sans jamais remporter la course.

En 1970 l'usine allemande a mis toutes les cartes de son côté : en faisant appel à John Wyer, dont la réputation au Mans n'est plus à faire et en engageant à la fois la version éprouvée longue queue des 917 et la nouvelle version courte amenée au Mans pour faire ses preuves.

C'est la voiture n°25 de Vic Elford qui pointe en tête peu après le départ devant les 917-Gulf moins rapides en pointe. Alors que Siffert se bat comme un lion pour conserver sa 2<sup>ème</sup> place, dès la 2<sup>ème</sup> heure, le combat en est terminé pour Rodriguez et Kinnunen contraint d'abandonner la voiture n°21 dont l'arbre de turbine vient de céder à Arnage. Après l'hécatombe des Ferrari à Maison Blanche, c'est aux tours de la Porsche n°22 de Hailwood & Hobbs et de la n°18 de David Piper d'être éliminées.

Alors que la pluie redouble de violence les versions longues des Porsche 917 sont en difficulté sur la chaussée humide alors qu'Elford avait 2 heures plus tôt battu le record du tour en 3'21'' mais sur sol sec. Elles tournent au même rythme que les GT !

Sur sa voiture à capot court, Siffert reprend du poil de la bête et creuse l'écart sur Elford et Ahrens confrontés à divers ennuis sans gravité. Alors que la nuit est fatale au dernier espoir de Ferrari qu'est Jacky Ickx s'en est aussi terminé pour Jo Siffert dont le moteur se casse suite à un problème de boîte.

A mi-course ne restent plus en piste que la Porsche 917K n°23 de Hermann & Attwood qui a largement pris la tête devant la n°3 de Gérard Larrousse et Willi Kauhsen et la Porsche LH de Vic Elford & Kurt Ahrens, qui remonte jusqu'à la 2<sup>ème</sup> place avant d'être trahie au petit matin par son moteur.

Cela laisse le champ entièrement libre à la Porsche n°23 qui termine triomphalement la course devant la longue queue de Larrousse / Kauhsen qui malgré la pluie ont réussi à garder le cap. Comme l'année précédente Gérard Larrousse doit donc se contenter de la 2<sup>ème</sup> place avec, en prime, la victoire au rendement énergétique.

## Historical background in English

For 20 years Porsche came to Le Mans without winning the mythical race.

In 1970, the German firm wanted to take no chances. Porsche got in touch with John Wyer, whose reputation was already well known in Le Mans and both the long and short tail versions of the Porsche 917 were entered. The long one had run the previous year in Le Mans while for the short one it was their first participation. John Wyer was more confident in the short version than in the long one.

After setting the fastest time in practice, the #25 LH and Vic Elford blasted out to an early lead in front of the three slower short 917-Gulf cars, but Siffert, who fought to keep his 2nd place, soon caught him. The Rodriguez & Kunninen Gulf #21 K retired in Arnage after only 23 laps with a broken cooling fan and distributor drive. A pileup in Maison Blanche, proved costly for the Ferrari's as two of the three remaining works cars and both Filipinetti cars were involved. The Porsche car number 22 of Hailwood crashed at the Dunlop Bridge and was out of the race.

Then retiring in the 11<sup>th</sup> hour were David Piper & Van Lennep in the #18K. Running as fast as the GT cars, Elford beat the speed record (3'21'') on dry track; but torrential rain fell the long tailed Porsche had difficulty staying on the wet track

At the wheel of his short tail car Siffert was at ease on the wet track and was also able to increase the distance between himself and the Porsche car number 25 of the team-mates Elford / Ahrens who were faced with a few problems, though none serious. Meanwhile Jacky Ickx, the last hope of Ferrari retired during the night, then it was Jo Siffert's turn to retire because of the failure of the engine following a problem with the gearbox.

At mid-race the only remaining short tail Porsche 917K, car number 23 of Hermann & Attwood, was leading the race followed by the 917LH of Gérard Larrousse & Willi Kauhsen and that of Vic Elford & Kurt Ahrens. The latter had succeeded in reaching second place before the failure of its engine early in the morning.

Keeping their first position, it was all clear for Porsche 917K car number 23 to win the race in triumph in front of the Porsche 917LH car number 3 whose teammates succeeded in finishing despite the rain. As in the previous year Gérard Larrousse again had to be content with the second place but with the Index of thermal efficiency to his credit.