

Bibliographie / Bibliography

Historique en français

Historical background in English

Revue de presse / Press review

**Porsche
917 K**

Porsche 917 Kremer Racing Team

24 HEURES DU MANS

N°10 : BOB WOLLEK, XAVIER LAPEYRE & GUY CHASSEUIL

1000 KM BRANDS HATCH

N°2 : BOB WOLLEK & HENRI PESCAROLO

22.03.2018

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Porsche 917 Krémer

Les 24 Heures du Mans 1923-1992, vol II

Christian Moity, Jean-Marc Teissède & Alain Bienvenu

Les 24 Heures du Mans 1923-, Tome 2

Christian Moity, Jean-Marc Teissède & Alain Bienvenu

Ed. Le Mans Racing

Porsche au Mans, Toutes les Porsche depuis 1951,

Dominique Pascal

Ed. E.P.A

Porsche : 917 Kurz – Langheck – Spyder, the ultimate weapon

Ian Bamsey & Bill Oursler

Ed. Haynes

ISBN 0 85429-605-0

Anglais seulement / only English

24 Heures du Mans 1981

Christian Moity & Jean-Marc Teissède

Ed. Publi-Inter

ISBN 2-903356-06-08

http://www.racingsportscars.com/photo/Brands_Hatch-1981-09-27.html

Historique en français

Le Team Kremer fort de sa victoire au Mans en 1979 avec la Porsche 935 K3 et devant une opposition féroce menée par 2 Porsche 936 d'usine revient au Mans en 1981 avec une « réplique » de la 917K dont les succès 10 ans plus tôt ont marqué l'histoire de l'automobile et de l'endurance. Construite avec l'accord de la firme allemande qui leur a fourni la copie des plans et 2 moteurs « neufs », la réplique 917K « K » pour « Kremer » et non plus « Kurz » est une jolie tentative de comeback avorté.

Cette nouvelle construction est rendue possible grâce à l'abolition de la limite de cylindrée pour les « Sport ». La reconstruction du nouveau châssis nécessite un renforcement de la structure imposé par l'adhérence exceptionnelle des pneus modernes. Le moteur de 4.5l est remplacé par un 4.9l pour donner du punch en ligne droite. D'autres détails trahissent la nouveauté : bas de caisse droits, capot avant, aileron arrière et coffrages de roues. De nouvelles ouvertures sont pratiquées sur le toit et autour du compartiment moteur. Mais tous ces efforts n'apportent que peu d'amélioration et ne permettent pas d'atteindre les performances et la tenue de route de son aînée.

Un tour en 3'46''54 durant les essais permet à Xavier Lapeyre d'aligner la voiture à la 18ème place sur la grille de départ. C'est d'ailleurs le pilote toulousain qui a amené le constructeur et promoteur d'habitat de standing Mallardeau, originaire de la ville rose aussi, à sponsoriser la voiture. Xavier Lapeyre est associé à deux autres pilotes français, le très rapide Bob Wollek, que Porsche aurait aimé récupérer suite à la défection de Rick Mears, et à Guy Chasseuil.

C'est la Porsche 936/81 de [lckx](#)-Bell n°11 qui prend la pole et le large, la n°12 de Mass-Schuppan et Haywood essaie de se faire une seconde place, mais de sérieux ennuis la font plonger au milieu du classement. Si le duel tant attendu avec Rondeau ne se termine pas en la faveur du sarthois, les [379M n°7](#) et [8](#) terminent respectivement en 3ème et 2ème place. Pour les Porsche Kremer, la 3ème heure de course marque l'apothéose. La K3 n°59 des frères Whittington et Field pointe en tête devant la Porsche n°11 et la 917K n°10 est remontée à la 9ème place.

Mais l'euphorie retombe vite quand la K3 capitule un peu plus d'une heure plus tard. La n°10 de Chasseuil, dont l'autonomie devait constituer le principal atout s'offre une panne d'essence. Chasseuil ramène la voiture au stand à la poussette puis repart. Lapeyre prend ensuite son premier relais peu avant 20h. Mais un accrochage avec la Porsche 935 n°40 de Narvaez fausse la partie arrière du châssis dans les virages Ford. Après une demi-heure au stand, le Toulousain repart mais un peu plus d'une heure plus tard, le moteur s'arrête.

La carrière de cette 917 aurait dû s'arrêter là, si les frères Kremer n'avaient pas décidé de vérifier une dernière fois la compétitivité de leur réplique. Ainsi elle est engagée aux 1000 km de Brands Hatch au Royaume-Uni le 21 septembre 1981. Avec cette voiture qui porte pour l'occasion le n°2, Wollek et [Pescarolo](#) se placent 3ème sur la grille de départ derrière la nouvelle génération de Ford (C100 n°1 qui prend la pole) et de Lola (T600 n°3 – 2ème sur la grille). L'expérience et la rapidité de Bob Wollek ont ensuite participé à sa prise de tête de la course quand les autres pilotes hésitaient encore. Mais la rupture d'un triangle de suspension à l'avant arrête sa course définitivement après 52 tours.

Historical background in English

Based on its experience in LeMans 24 Hours in 1979 with the victory of Porsche 935 K3 the Kremer Racing Team comes back to LeMans in 1981 with a replicas of the Porsche 917K which successes, 10 years earlier, made the history of racing cars and endurance. But two Porsche 936 entered by the German factory emerged as strong competitors. Built with the co-operation of Porsche which supplied factory drawings, advice and two engines, the 917K replicas, "K" for "Kremer" and no more for "Kurz" was a valiant attempt for a failed return.

The new regulations published showed that a 917 would be eligible for World Championship in 1981: abolishing of limits of cylinder capacity for the "Sport" cars category. The new frame must be strengthened to adapt the suspension and suit to contemporary rubber wear. The 4.5l engine is replaced by a 4.9l to increase the speed in straight line. Other details point out innovation: it featured a lowered body with nose splitter, slab sides and full width rear wing. New holes were necessary, especially on the roof, and around the engine to improve the fuel efficiency. But all these efforts bring only not much improvement and do not allow to reach the performances and the road holding of its elder sister.

During practices, Xavier Lapeyre runs a 3'46"54 lap which allows the car to be in the 18th place of the starting grid. It is moreover the Toulousian driver who brought the builder and the promoter of luxury housing environment Mallardeau, native of the pink city also, to sponsor the car. Xavier Lapeyre is associated with two other French drivers, the very fast Bob Wollek, whom Porsche would have liked getting back further to Rick Mears's desertion, and further to Guy Chasseuil.

Porsche 936/81 of [lckx](#)-Bell #11 takes the pole position and fastly get away, #12 of Mass-Schuppan and Haywood tries to keep the second place, but sever problems make it dive in the middle of the pack.

If the expected duel between Rondeau and Porsche does not end in the favor of the French guy, [Rondeau 379M # 7](#) and [#8](#) end respectively in 3rd and 2nd positions.

For the Kremer Racing team, the third racing hour marks the highlight: K3 #59 of the Whittington brothers and Ted Field lead in front of Porsche #11, and 917K #10 comes back to the 9th place.

But the euphoria falls again fast when K3 gives up a little more than one hour later. Car #10 of Chasseuil, whose autonomy would have been a strength, is out of gas. Chasseuil has to push the car to the pit and leaves again. Lapeyre then takes over shortly before 8 pm. But a collision with Porsche 935 #40 of De Narvaez breaks the rear of the chassis in Ford curve. After half an hour into the pit, the Toulousian restarts but a little more than one hour later, the engine stops.

That would have been the end of the 917's career in professional racing had the Kremer brothers not decided to verify their 917K-81 was competitive". They entered it to 1000 Km of Brands Hatch in the UK on September, 21st, 1981. With this car numbered 2 for the

occasion, Wollek and [Pescarolo](#) qualified third on the starting grid behind the new generation cars: Ford (C100 #1 that took the pole position) and Lola (T600 #3 – 2nd on the grid). The experience and Bob Wollek's speed than participated to take the lead of the race as the other drivers faltered. But a front wishbone pick-up broke and definitively stopped the race of the 917 which adventure was ended here.