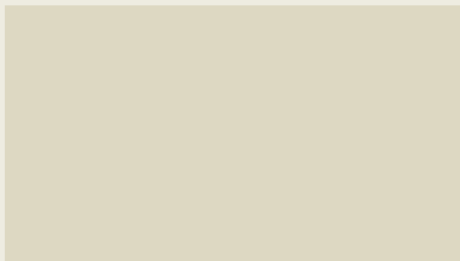


**Historique en français**

**Historical background in English**

**Porsche 908 L**  
*24 Heures du Mans 1969*



**25.03.2016**

## Historique en français

### N°64 pilotée par Hans Herrmann & Gérard Larrousse

*Apparue à l'occasion des préliminaires au Mans en 1968, la Porsche 908 est le premier proto Porsche équipé d'un moteur 3l et de 8 cylindres. Ce projet aurait pu ne jamais voir le jour, puisque déjà le concept de la 917 a germé dans les esprits des ingénieurs Porsche. La particularité de la 908L réside dans son aileron issu des courses de côte. Il s'agit de 2 dérives verticales sur lesquelles était fixée une large lame de métal avec une suspension qui permettait d'activer l'aileron mobile. Ce système permettait de répartir la charge sur les roues arrière.*

*En 1968, la Porsche 908 n°33 de Rolf Stommelen réalisait le record absolu du tour (sur nouveau circuit).*

*Son retour en 1969 lui permet de bénéficier d'une saison complète de développement et d'améliorations. Son poids est ramené à 1320 pounds contre 1492. Cela est rendu possible grâce à l'adoption de la nouvelle transmission 5 vitesses type 916. Le moteur est équipé d'un vilebrequin plat qui supprime toutes les vibrations du moteur qui à la longue endommageaient l'alternateur et avait contraint plusieurs fois à l'abandon l'année d'avant. Le système d'échappement est devenu par conséquent plus compliqué. En ce qui concerne la carrosserie, sur la version longue, on a conservé les formes de la 907. La version spider est simplement tronquée de son toit.*

*Pourtant la saison 69 ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices pour les Porsche 908 à Daytona notamment puis à Sebring où la fin de course est fructueuse mais difficile pour les 3 voitures restantes. Les essais ne se sont pas déroulés dans de bonnes conditions. En revanche, on attend beaucoup de cette nouvelle saison pour les 917 avec les 580 chevaux et dont le 12 cylindres de 4.5l reprend des éléments mécaniques de la 908.*

*En 1969, pour cause d'élections présidentielles, le départ est donné à 14 heures. Il est quelque peu perturbé par Jacky Ickx, qui en signe de désapprobation au départ type Le Mans encore en vigueur, marche lentement vers sa voiture et attache sa ceinture avant de démarrer en dernière position...Devant la course est déjà entamée. L'issue du premier tour est marquée par la disparition de l'unique 917 LH privée n°10 et de son conducteur John Woolfe à Maisons Blanches. Les 917 LH d'usine prennent le commandement de la course. C'est Rolf Stommelen, ancien détenteur du record du tour qui prend la tête de la course sur la n°14. Vic Elford le suit de très près dans la n°12. Siffert dans la Porsche 908/2 spider n°20 prend la 3<sup>ème</sup> position contre toute attente avec son petit moteur 2l. A l'occasion des ravitaillements des 917 LH, il ravira même le commandement de la course, deux heures durant. Malheureusement des ennuis de boîte de vitesse dont une canalisation d'huile s'est rompue le ralentissent puis le contraignent à l'abandon durant la 5<sup>ème</sup> heure de course. Contrairement à la Porsche de Stommelen & Ahrens qui ne cesse de faire des haltes, la Porsche d'Elford et Attwood ne connaît aucun incident mécanique, et reprend facilement la tête de la course pour la conserver jusqu'à son abandon à la 21<sup>ème</sup> heure sur panne d'embrayage. Dans le peloton, les autres Porsche sont aux aguets devant les Matra, et l'Alfa Romeo de Pilette, qui devance de peu les 2 Ford GT 40, jugées démodées mais qui semblent garder le contact. La Matra de Beltoise & Courage parviendra à la tombée de la nuit à atteindre la seconde place derrière la 917 de Elford. Et la course tourne à la monotonie. Alors*

qu'elle pointe en 3<sup>ème</sup> position la 908 n°23 de Schutz-Mitter prend feu en sortant de la piste dans la courbe des Hunaudières. Les Porsche déciment leurs adversaires au fur et à mesure. Les Ford tournent sans se préoccuper des Porsche. Pourtant la 908 de Hermann & Larrousse est la plus rapide. Durant la nuit et remonte progressivement dans le classement jusqu'à la 4<sup>ème</sup> position après 20 heures de course derrière la Ford des Jacky Ickx et Oliver lui reprenant même 2 tours en 4 heures. Quelques minutes après le début de la 21<sup>ème</sup> heure pourtant, la Porsche de tête s'arrête pour réparer son embrayage, mais repart au ralenti. C'est ensuite au tour de la Porsche 908 n°22 de Links & Kauhsen de s'arrêter pour ne pas repartir. Attwood est contraint de rentrer au stand avant la fin de la 21<sup>ème</sup> heure en laissant le champ libre à la Ford n°6 conduite par Jacky Oliver et suivi de près par la Porsche de Hermann. Après un ravitaillement, c'est Ickx qui prend le volant derrière Oliver qui ravitaille et Hermann laisse son volant à Larrousse. Il parvient à recoller à la roue de Ickx et à le passer lorsque celui-ci ravitaille de nouveau. A 13 heures, 2 secondes séparent la Porsche de la Ford. Les pilotes craignent pour les mécaniques éprouvées par 20 heures de course. La Porsche a toujours une meilleure accélération que Ford, mais celle-ci a un meilleur virement en courbe et bénéficie de l'expérience de Ickx au volant. Durant la dernière heure de course, les 2 voitures de tête vont s'échanger 8 fois la première place. Mais c'est Ickx qui sera le plus malin en se laissant doubler au début des Hunaudières avant de le repasser dans la courbe avant le freinage à Mulsanne. Douze mètres séparent la Ford de la Porsche lorsqu'elles passent le drapeau à damiers. La foule est en délire, le spectacle est unique. Porsche n'a pas encore gagné mais cette seconde place laisse un bon présage pour l'année suivante... Les 24 Heures du Mans 1969, malgré cette seconde place marqueront la fin de la carrière.

## Historique en anglais

### #64 driven by Hans Herrmann & Gérard Larrousse

*Introduced at the Le Mans test weekend in 1968, the Porsche 908 was the first prototype of the firm with a 3 litre and eight cylinder engine. This project may have never existed as the ideas of the 917 model were also germinating. The particular feature of the 908 L version is the long tail which originated on the earlier hill climb car. With twin vertical fins, on which was mounted a wide fixed airfoil with suspension activated mobile flaps, this system was able to equalize rear wheel loadings.*

*In 1968, the Porsche 908 car number 33 of Rolf Stommelen ran the fastest lap ever run (on the new track). Returning in 1969, the 908 had benefited from a full season of racing development and improvement. The car's overall weight was reduced from 676 to 600 kg. The adoption of the new type 916 5-speed transmission contributed to the weight savings. The engine also had a flat crankshaft which removed all the unwanted vibration that had caused alternator problems and the retirement of several cars in the previous season. Consequently, the exhaust system was more complicated on this version than on the previous one. Concerning the body design, the 907's shape was retained. For the spyder version, only the roof was removed.*

*Yet the 1969 season did not start under favorable auspices for the Porsche 908. First in Daytona and then in Sebring, the cars and the teams were sorely tested. And the private practices happened in bad conditions. On the other hand, hopes were high for the 917 with their 580 horsepower and the 4.5 l engine which took some mechanical components of the 908.*

*Because of the presidential election, the start was given at 2 o'clock. It was disturbed by Jacky Ickx, who went through the track not by running but walking to his car and taking the time to attach his belt as a sign of disapproval of the Le Mans starting rules in force. The race began tragically for Porsche . . . a dramatic first lap accident of the only privately entered 917 LH car, number 10, in Maisons Blanches cost the life of John Woolfe.*

*At the start of the race, the factory 917 LH took the first places. Rolf Stommelen, lap record holder, took the first position in car number 14, followed closely by Vic Elford in car number 12. Contrary to all expectations, Jo Siffert took the 3rd place with the little 2 l engine Porsche 908/2 spyder. At the occasion of his adversary's refueling he even took the lead for 2 hours. Unfortunately, the car was put out during the 6th hour because of an overheated oil line that led to the transmission breaking. Contrary to the Porsche of Stommelen & Ahrens, that needed to stop several times, the Porsche car number 12 of Vic Elford and Richard Attwood suffered no mechanical incidents and claimed the first position during the 4th hour and held it until their retirement during the 21st hour due to a clutch failure.*

*In the main body of the runners, the other Porsches were on the lookout behind the Matra and the Alfa Romeo of Pilette, who got in front of the two supposedly outdated Ford GT40s. During the night, the Matra of Beltoise & Courage succeeded in reaching the 2nd position behind the Porsche 917 of Elford. The rest of the race continued in monotony. Schutz in Porsche 908 L car number 23 was in 3rd position when he lost control on the bend at Hunaudières and the car caught fire.*

*The Ford ran without worrying about the Porsche. Yet the Porsche of Herrman & Larrousse was the fastest during the night and came back from the bottom of the grid to the 4th*

*position after 20 hours racing behind the Ford GT 40 of the Jackys Ickx and Oliver. A few minutes after the start of the 21st hour, the leading Porsche car number 12, with a four lap lead, had to stop to repair the clutch. The repairs did not last and Attwood had to retire before the end of this hour; and the Porsche car number 22 retired with gearbox trouble soon after. These 2 retirements left the Ford GT 40 car number 6 driven by Oliver a clear field, closely followed by the Porsche car number 64 of Hermann & Larrousse.*

*After refueling, Jacky Ickx took the wheel. Then it was Hermann's turn to refuel as he took the wheel from Larrousse. Larrousse had succeeded in overtaking Jacky Ickx while he was refueling. At one o'clock on Sunday only 2 seconds separated the two cars. The drivers worried about their machines, already battered by over 21 hours of racing. Hermann in the Porsche had better acceleration but suffered from the loss of power of a tired engine and low brake pads. The Ford handled better around the corners, and benefited from Ickx's endurance experience. In the final hour the two cars overtook each other 8 times. However Jacky was the smarter . . . he let Hermann overtake him at the beginning of the Hunaudières before overtaking him again in the curve before braking in Mulsanne. Only one hundred twenty meters separated the Ford from the Porsche as the checkered flag fell. The spectators were all on their feet cheering and waving.*

*Despite losing Le Mans, Porsche secured the Makes title with its spring streak. This second place was a sign for the year to follow. Despite the second place of the Porsche 908, Le Mans marked the end of the long-tailed 908's career with the factory.*