

24

PORSCHE 917/20 n°23 ou n°20



24 Heures du Mans 1971



Pièces en résine
Resin parts

Modèle statique



Pièces en métal photodécoupées
Photo-etched parts

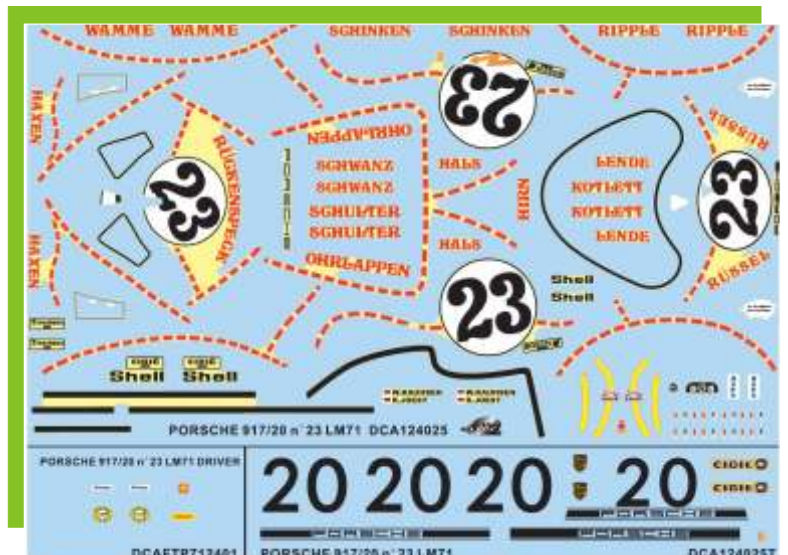
Taille réelle / Real size : 140 x 76 mm



Figurine & Naca (Test car)



Décalcomanies
Decal sets



3 700474 500378

Article associé / Associated article :

DCA124025 :

ACW124010:

Jeu de 4 roues pour / Set of wheels for
Porsche 917K - LH & 917/20
1970 & 1971

Decal sets for / Planche de décalcomanies
pour / for ref. 124025K

EAN 3700474502747



EAN 3700474500750



DECALQUE / DECAL SETS
Porsche 917/20
n°23 ou n°20
24 Heures du Mans 1971



LE MANS miniature - Lieu-dit "La Madrie" - F-72330 Vallée-Française - France
www.lemansminiatures.com

Historique / Historical background :

Début 1968, Renault confie son programme sportif à Alpine. Ce partenariat sera particulièrement visible sur la déco des A220.

Dans l'optique de rester transposable à la série, la nouvelle A220 conserve le pare-brise de la Berlinette. On note l'apparition des radiateurs d'eaux latéraux et du radiateur d'huile sur le capot avant entre les phares. L'empattement, lui, reste identique à tous les protos Alpine fabriqués jusque-là mais c'est la première fois que le poste de pilotage est à droite. Les jantes 4 branches plus légères sont équipées de pneus Michelin larges.

L'installation du fameux « peigne » aérodynamique en guise de becquet arrière (plus fin sur la n°30 que sur les 3 autres A220) permet d'améliorer la stabilité de l'A220 qui en ligne droite s'avère catastrophique.

Le report exceptionnel en septembre des 24H, en raison des mouvements sociaux de mai-juin 1968 permet à Alpine de préparer 11 voitures sur les 13 françaises engagées (4 A220, 5 A210, and 2 A110).

C'est Jo Siffert sur la Porsche 908 n°31 qui part en pôle position. L'A220 n°27 de Mauro Bianchi a arraché le 8^{ème} temps. Après une heure de course, l'A220 n°29 est 5^{ème}, la n°27 occupe la 13^{ème} place, la n°28 est 20^{ème}, et la n°30 pointe en 41^{ème} position. La n°30 remonte en 11^{ème} position après 7 heures de course. Mais des ennuis d'allumage et la bulle du capot arrière qui se détériore inexorablement lui font encore perdre un temps précieux. La n°28 remonte au 13^{ème} rang mais Grandsire perd le contrôle de sa voiture dans la nuit sur la bosse de Mulsanne et la voiture est détruite. La n°29 va connaître de nombreux problèmes électriques qui la contraignent à l'abandon au petit matin.

La n°27 remonte grâce à Depailler en 7^{ème} position puis en 6^{ème} place à la 3^{ème} heure, en tête des Alpine, et entame un chassé croisé avec la Matra n°24 de Pescarolo-Servoz-Gavin en pleine remontée. A la 5^{ème} heure, alors qu'elle est à 2 tours des Ford/Gulf de tête, les ennuis commencent et elle retombe en 17^{ème} place et retrouve la 7^{ème} position après 10 heures de bataille. A 11h30 le dimanche matin, Mauro Bianchi sort de son stand et perd le contrôle à l'entrée des esses du Tertre et s'enflamme devant la Matra de Pescarolo.

La dernière A220 de l'équipage Vinatier-de Cortanze n°30 franchit la ligne d'arrivée paisiblement à une anonyme 8^{ème} place avec la protection des phares enlevée et la bulle arrière abîmée.

At the beginning of 1968, Renault entrusts its sports program to Alpine. This partnership is obvious on the decoration of A220 w

In order to remain transposable in the series, new A220 keeps the windscreen of Berlinette. We note the new side radiators of waters and the radiator of oil on the front hood between headlights. The wheelbase remains unchanged like all Alpine prototypes made up until there but it is the first time the cockpit is on the right. The 4 spoke rims are lighter and fitted with wide Michelin tires.

During the practices made before the race the famous aerodynamic "comb" is set on the rear bonnet (finer on car number 30 than on the 3 other A220) improves the stability of A220 which is in straight lines catastrophic.

The adjournment to September of the 24 hours race, because of the social movements of May-June, 1968, allows Alpine to prepare 11 cars on the 13 French cars entered (4 A220, 5 A210, and 2 A110).

Jo Siffert on Porsche 908 car number 31 takes the pole position. Mauro Bianchi's A220 car number 27 takes the 8th time. After one hour racing, A220 #29 is 5th, #27 occupies the 13th rank, #28 points 20th and #30 is in 41st position. It comes back up in 11th position after 7 hours racing. But troubles of ignition and the bubble of the back hood which inexorably deteriorates make it waste time again. Car number 28 reaches the 13th row but Grandsire loses control of his car on the bump of Mulsanne at night and destroys it. Car number 29 is going to know numerous electric problems; starter and rear light and technical; exhaust, ignition and finally problems of alternator that forces it to retire by early morning.

Thanks to Depailler, car number 27 comes back in 7th position then in 6th place at the 3rd hour, in front of Alpine. He starts a battle with Matra car number 24 of Pescarolo-Servoz-Gavin which goes back up slowly. At the 5th hour, while Alpine #27 is 2 laps behind the Ford / Gulf leading car, the troubles begin and it falls again in 17th rank and finds again the 7th position after 10 hours of hard battle. It will keep this position until the 20th hour. In fact at 11.30 am on Sunday morning the last Alpine A220 #27 of Mauro Bianchi but one still in competition goes out of the pit but slips out of its driver's hands in the entry of the "Esses du Tertre" and ignites in front of the Matra of Pescarolo.

The last one A220 of the teammates Vinatier-de Cortanze crosses the finishing line peacefully to the 8th place. Car number 30 is the only one A220 on the finishing ligne with removed protection of headlights and damaged back bubble.