



PORSCHE 935

32

24 Heures du Mans 1976



Rolf Stommelen
&
Manfred Schurti



Couronne Slot-It inclus
Slot-It ref. GS1832-PI

Included Slot-It sidewinder spur gear
Slot-It ref. GS1832-PI



Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : résine polyuréthane / polyurethan resin
Injected chassis plate / plaque chassis injecté
Moteur transversal / sidewinder motor mount
Peinture polyuréthane / polyurethan painting
Jantes en alu tourné / turned alu rims
Pneus injectés / injected tires
Poids / Weight : 104.5 g

Le +

Couronne "Slot-it" / "Slot-it" side winder spur gear

Historique / Historical background :

Construite sur la coque nue de la 930 turbo qui a été allégée autant que possible, les capots avant et arrière, les portes et les ailes de la 935 sont faits en plastique renforcé de fibre de verre. La 935 n°40 est équipée de la version d'avant la plus efficace au niveau aérodynamique avec les ouïes plates sur le dessus du capot : les phares se situent dans le spoiler avant. L'aileron arrière est fait en aluminium et en plastique. Deux supports latéraux ont été ajoutés à l'aileron standard de la 911 turbo pour accueillir l'aileron supérieur réglable. L'intérieur est plutôt spartiate. Sur le tableau de bord, le tachymètre était bien en vue dans la ligne de vision du pilote et à portée de main se trouve aussi la célèbre molette de turbo qui peut être actionnée en course pour augmenter ponctuellement la pression du turbo et la puissance moteur. Les roues sont moulées en magnésium de 16" à l'avant et de 19" à l'arrière.

La course commence sous une forte chaleur et la Renault A442 n°19 de Jean-Pierre Jabouille, Patrick Tambay and Jose Dolhem mène les premiers tours de la course, mais elle est rapidement devancée par Ickx dont la Porsche 936 n°20 ne quittera plus la tête de la course. Alors qu'elle pointait en troisième position l'A442 est contrainte d'abandonner à 2h du matin à cause d'un piston crevé. La Porsche 935 Martini est retardée à plusieurs reprises en raison de problème d'allumage. Les deux 936 se relaient en tête de course durant la nuit, mais la 936 de Joest doit abandonner après 15 heures de course. La 936 n°20 d'Ickx est tellement en avance en tête de course qu'elle peut prendre 20 minutes au stand pour changer un échappement fendu qui réduit la pression du turbo. Malgré cela un écart de 11 tours reste jusqu'à la fin de la course.

La Mirage-Ford n°10 de Jean-Louis Lafosse et François Migault se classe finalement deuxième, la de Cadenet Lola n°12 de Alain de Cadenet et Christ Craft termine 3^{ème} devant la Porsche 935 Martini n°40 gagnante du Groupe 5.

The Porsche 935 was built up from the bare body shell of the 930 turbo, which was further lightened as much as possible. The front and rear lids, the doors, and the fenders were all made of fiberglass-reinforced plastic. The Porsche 935 #40 were took the second version of the front body with aerodynamically more-efficient flat-topped fenders: the headlights were relocated to the air dam. The rear wing is made of aluminum and plastic material. It was built up on the standard Turbo spoiler and had an adjustable trailing edge as well as two lateral "fences". The interior appeared quite bare. On the dashboard, mounted well in the driver's line of vision was the tachometer and within reach was the famous "boost knob" which could be turned, during the race, to momentarily increase the turbo boost pressure and hence the engine power. The wheels were one-piece magnesium castings with center-lock hub of 16" front and 19" rear.

The race started in very hot weather and the Renault A442 #19 crewed by Jean-Pierre Jabouille, Patrick Tambay and Jose Dolhem led the first few laps of the race, but Ickx on Porsche 936 #20 swept by into a lead which he and van Lennep would hold for the entire duration of the event. While it was in 3rd position, the Renault retired at 2 am with a holed piston. The Martini Porsche 935 of Stommelen and Schurti was delayed by repeated ignitions problems. The two 936s built up a commanding lead during the night, but Joest and Barth's car #18 must retire after 15 hours. Ickx'936 car #20 was so far in the lead that there was ample time to make a 20-minute stop and change a split exhaust pipe which had reducing pressure to the turbocharger. Even so Porsche maintained an 11 lap lead to the end of the race.

Second was the Mirage-Ford car #10 of Jean-Louis Lafosse and François Migault, third the de Cadenet Lola car #12 of Alain de Cadenet and Christ Craft, and fourth was Porsche's Martini 935's, the Group 5 winner.

Emballage / Packing :

132040M



Article associé / Associated article :



SPA132024 : Spare parts set -
Pièces de rechange

ENG132-130DHV : Moteur
Engine 12V axle D=2mm

NEW

