

# 32

## Porsche 917K Team Kremer 1981



Version 24 Heures du Mans

N°10

Bob Wollek, Xavier Lapeyre & Guy Chasseuil

Version 1000 km Brands Hatch



N°2

Bob Wollek & Henri Pescarolo



# Caractéristiques / Specifications :



Carrosserie / Body : résine polyuréthane / polyurethan resin  
Châssis & guide injectés / Injected chassis & pickup  
4 jantes alu / 4 aluminum turned rims  
Pneus injectés 30 ShoreA / Rubber injected tires 30 ShoreA  
Axes / Axles 3/32"  
Courone Slot.it / Slot.it crown ref. GS1832-PI  
Moteur transversal / Side winder motor  
Poids / Weight : 105 g

Ref. 132081/2M



317004741500279

Ref. 132081/10M



317004741500286



## Historique / Historical background :

Le Team Kremer 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. 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 ainée.

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. Il est associé à deux autres pilotes français, le très rapide Bob Wollek et à Guy Chasseuil.

C'est la Porsche 936/81 de Ickx-Bell n°11 qui prend la pole et rapidement le large face à ses adversaires.

Pour les Porsche Kremer, la 3<sup>ème</sup> 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 9<sup>ème</sup> place. Mais elle abandonne respectivement à 19h 18 et 21h53

La carrière de cette 917 aurait dû s'arrêter là, si les frères Kremer n'avaient pas décidé de l'engager 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 3<sup>ème</sup> sur la grille de départ derrière la nouvelle génération de Ford (C100 n°1 qui prend la pole) et de Lola (T600 n°3 2<sup>ème</sup> sur la grille). L'expérience et la rapidité de Bob Wollek ont ensuite participé à sa prise de tête de la course. Mais la rupture d'un triangle de suspension à l'avant arrête sa course définitivement après 52 tours.

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. The 917K replicas, "K" for "Kremer" and no more for "Kurz" was a valiant attempt for a failed return.

Thanks the abolishing of limits of cylinder capacity for the "Sport" cars category a 917 would be eligible for World Championship in 1981: 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 18<sup>th</sup> place of the starting grid. He is associated with two other French drivers, the very fast Bob Wollek, and further to Guy Chasseuil.

Porsche 936/81 of Ickx-Bell #11 takes the pole position and fastly get away.

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 9<sup>th</sup> place. But they respectively give up at 7.18 and 9.53 pm.

That would have been the end of the 917's career in professional racing had the Kremer brothers not decided to enter it to 1000 Km of Brands Hatch in the UK on September, 21<sup>st</sup>, 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 2<sup>nd</sup> 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 after 52 laps.