



PORSCHE

Fête d'anniversaire les 13 et 14 juin au Porsche Museum : présentation de la 917 KH victorieuse au Mans

50^{ème} anniversaire de la première victoire au général de Porsche au Mans

Stuttgart. 19 victoires au classement général, d'innombrables victoires de catégorie et des émotions indescriptibles : voilà les souvenirs qui lient Porsche depuis plus de soixante ans aux 24 Heures du Mans, la course la plus riche en traditions et la plus suivie au monde. Le 14 juin 1970, Porsche y décrochait sa toute première victoire au classement général avec la 917 KH et ses 580 ch. 50 ans après cet événement historique, le Porsche Museum met à l'honneur le modèle victorieux au cœur de ses collections pour le week-end des 13 et 14 juin 2020.



Depuis la première participation de Porsche en 1951 et la victoire de catégorie obtenue d'emblée par la 356 SL, la classique d'endurance sarthoise est incontournable pour le constructeur de voitures de sport. Mais le chemin a été long jusqu'à la première victoire au général. En effet, jusqu'à la fin des années 1960, le constructeur fait figure d'outsider et se concentre avec succès sur les plus petites cylindrées. En fin de décennie, Porsche change de stratégie. En 1969, il ne lui manque que 75 mètres, soit une grosse seconde, pour s'imposer lors du finish le plus serré de toute l'histoire du Mans. L'expérience accumulée lors des éditions précédentes est mise à profit lors de la préparation l'épreuve de 1970. Résultat : une victoire éclatante. Porsche décroche la première place au classement général et réalise le triplé, la Porsche 917 LH Martini Racing de Gérard Larrousse et Willy Kauhsen et la Porsche 908/02 de Rudi Lins et Helmut Marko décrochant respectivement la deuxième et la troisième place du podium.



En 1971, Gijs van Lennep et Helmut Marko ont également remporté la course dans le 917 KH

Cette première victoire envoie un message fort : dès l'année suivante, en 1971, 33 des 49 voitures alignées sur la grille de départ sont des modèles de sport ou de course issus des ateliers de

Zuffenhausen, un record encore inégalé à ce jour. Cette année-là, c'est encore une Porsche 917 KH qui l'emporte. En 1974, Porsche lance l'ère des turbos au Mans en engageant la 911 Carrera RSR Turbo 2.1. La première victoire d'un modèle turbo sur ce circuit intervient en 1976 avec la 936 Spyder. L'année suivante, l'écurie d'usine réédite son exploit toujours avec une 936 Spyder. Deux ans plus tard, un team client s'impose pour la première fois avec une Porsche 935 K3 : c'est aussi la première victoire d'un modèle de course avec moteur à l'arrière et d'une voiture de course produite des écuries privées et développée à partir d'un modèle de série, la Porsche 911.

De 1981 à 1987, les modèles de course Porsche restent invaincus au Mans. Cette série de victoires, la plus longue jamais enregistrée sur le circuit de la Sarthe, commence avec la troisième et dernière décrochée victoire par la Porsche 936 Spyder. En 1982, la nouvelle Porsche 956 fait ses débuts au Mans, engagée par l'écurie d'usine, et réalise d'emblée le triplé. C'est le premier modèle Porsche à être doté d'un châssis monocoque en aluminium et d'une aérodynamique innovante, avec une forte déportance sans augmentation notable de la résistance à l'air. La 956 et la 962 C qui lui succède permettent au constructeur d'accélérer le développement des systèmes électroniques d'injection et d'allumage ainsi que de sa boîte de vitesse à double embrayage, la boîte PDK aujourd'hui plébiscitée par les clients. À partir de 1983, ces deux modèles sont également engagés par des écuries privées. En 1983, neuf Porsche 956 se classent parmi les dix premiers. Huit Porsche 956 figurent dans le top 10 en 1984 et en 1985.



En 1994, la 962 Dauer Le Mans GT développée sur la base de la 962 C à Weissach a remporté la course

Dans les années 1990, l'écurie d'usine et les teams clients décrochent au total quatre victoires au classement général avec trois modèles de course. La première victoire, en 1994, est décrochée par la Porsche 962 Dauer Le Mans GT, développée à Weissach à partir de la 962 C. Cette victoire est suivie en 1996 et 1997 par celle de la TWR Porsche WSC Spyder également développée par Porsche et engagée par un team client. Enfin, en 1998, c'est la Porsche 911 GT1 '98 qui l'emporte, fêtant ainsi dignement le cinquantième anniversaire de l'homologation de la première sportive signée Porsche, la 356/1 Roadster. Doté de la toute première monocoque en fibres de carbone conçue par Porsche, c'est aussi le premier modèle engagé par l'écurie d'usine à disposer de freins en fibres de carbone.

Après ce succès, Porsche consacre son activité en sport automobile à développer des versions de course proches de la Porsche 911 de série et à soutenir les écuries privées. Au Mans, cet engagement est récompensé par onze victoires de catégorie entre 1999 et 2018. En 2014, l'écurie d'usine se relance dans la course à la victoire au classement général. Développée à Weissach à

partir d'une page blanche, la Porsche 919 Hybrid se distingue par ses innovations techniques. Le modèle de course est doté notamment d'une solution technique unique : la batterie haute performance est alimentée à la fois par un système de récupération au freinage qui transforme l'énergie cinétique en énergie électrique, et par une turbine couplée à une génératrice, entraînée par les flux de gaz d'échappement en sortie du moteur V4 turbocompressé. Résultat : la puissance cumulée du moteur électrique et du moteur thermique atteint près de 900 ch. Cette stratégie novatrice est couronnée de succès : Porsche décroche trois victoires d'affilée au Mans, de 2015 à 2017.

Avec un palmarès de 108 victoires de catégorie et 19 au classement général, Porsche est le constructeur le plus titré de la course mythique du Mans, qui approche de ses 100 ans d'existence. Depuis 1951, des sportives Porsche ont toujours été alignées au départ. Cette tradition se perpétue en 2020 lors des 24 Heures du Mans virtuelles : la nouvelle écurie Porsche Esports Team se mesurera à ses rivales les 13 et 14 juin prochains avec quatre Porsche 911 RSR (année-modèle 2017). Les dernières informations sur la course seront publiées par le compte Twitter @PorscheRaces, tandis que le compte @PorscheNewsroom retracera l'historique de l'édition 1970 pendant tout ce week-end d'anniversaire.

Hans Herrmann et Richard Attwood se remémorent la course

En 1970, après avoir parcouru 343 tours, soit très exactement 4 607,811 km, Hans Herrmann et Richard Attwood franchissent les premiers la ligne d'arrivée pour Porsche Salzburg au volant de leur Porsche 917 KH floquée du numéro 23. « La course a eu lieu en grande partie sous une pluie battante. Il nous a fallu sans cesse nous adapter à l'état de la chaussée. Ce n'est pas l'usure qui nous a obligés à changer les pneumatiques, mais la météo très changeante. Nous nous

sommes très bien entendus entre pilotes, c'est ce qui nous a permis de gagner. Remporter les 24 Heures à deux seulement, ce n'est pas une mince affaire », se souvient Hans Herrmann.

Bon nombre de concurrents, dont beaucoup de modèles Porsche, abandonnent au fur et à mesure de la course. « Au Mans, ça passe ou ça casse. À l'époque, les 24 Heures étaient avant tout une épreuve d'endurance », raconte Richard Attwood. « Nous ne pensions pas pouvoir remporter Le Mans avec Hans, car notre voiture n'avait pas les bons réglages pour les vitesses. Hans et moi, nous formions tout simplement le duo parfait. »

Les réglages sur la voiture se poursuivent pendant les essais. Hans Herrmann se souvient des réglages de la voiture : « Au début, la 917 était une voiture de course très capricieuse. C'est plus elle qui nous conduisait que nous qui la conduisions, jusqu'à ce qu'une optimisation de l'aérodynamique en fasse un modèle taillé pour la victoire. » Un défilé de la victoire est ensuite organisé à Stuttgart, qui traverse le centre-ville et la place du marché. Par la suite, cette victoire a acquis une importance majeure. Qui aurait cru avant la course que Porsche y décrocherait un record ? », se réjouit Richard Attwood. Le pilote britannique ignorait encore qu'une difficulté personnelle s'ajoutait à l'exploit sportif « Pendant la course, je ne pouvais rien avaler, je n'ai fait que boire du lait pour pouvoir continuer à piloter. Ce que je ne savais pas encore, c'est que j'avais les oreillons. »