

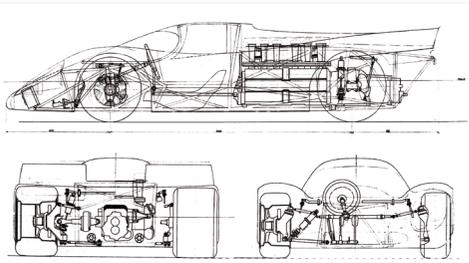
PORSCHE



NOREV

COLLECTORS





En 1968, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), décida d'introduire, pour la saison 1969, une nouvelle classe «voiture de sport» avec des moteurs jusqu'à cinq litres de capacité.

Im Jahre 1968 beschloss der Internationale Dachverband des Automobils, kurz FIA, die Einführung einer neuen «Sportwagen»-Klasse mit Motoren bis fünf Liter Hubraum für die Saison 1969.

Der in Zuffenhausen bei Stuttgart beheimatete Autohersteller Porsche begann daraufhin mit der Entwicklung des Typs 917, und präsentierte das Fahrzeug schließlich im März 1969 an den Ufern des Genfer Sees.

Le constructeur automobile Porsche, basé à Zuffenhausen près de Stuttgart, s'est alors attelé au développement du type 917 finalement présenté en mars 1969 sur les rives du lac Léman.

Lors des 24 Heures du Mans de cette année, Porsche engagea au total trois 917, qui échouèrent toutes, mais auront déjà pu démontrer l'énorme potentiel de la voiture de sport de 4,5 litres.

En 1970, le modèle subit de nombreuses modifications, y compris

In 1968, the International Automobile Federation (FIA) decided to introduce a new «sports car» class with engines up to five litres capacity for the following season.

Porsche, a car manufacturer based in Zuffenhausen near Stuttgart, began developing a new car according to these new regulations and presented the new Porsche 917 on the shores of Lake Geneva in March 1969.

Porsche entered three 917's in the 1969 Le Mans 24 hours, all of which had to retire but already offered a glimpse at the enormous potential of the new 4.5 litre sports car.

In 1970, the car underwent numerous modifications, including the new short tail



Für die 24-Stunden von Le Mans meldete Porsche insgesamt drei 917, die zwar im Rennen alle ausfielen, jedoch das enorme Potential des 4,5 Liter Sportwagen bereits erahnen ließen.

Für das Jahr 1970 erfuhr das Modell zahlreiche Modifikatio-



nen, unter anderem sollte die neue Kurzheck-Form sowie ein auf 4,9 Liter vergrößerter Motor den entscheidenden Durchbruch erzielen.

Erstmals gelang es Porsche in Le Mans, den Gesamtsieg zu erzielen, und entschied nicht weniger als sieben der acht Läufe zur Sportwagen-Weltmeisterschaft für sich.

la nouvelle carrosserie courte, le moteur atteignant désormais 4,9 litres afin de pouvoir réaliser la percée décisive.

Pour la première fois de son histoire, Porsche accéda à la victoire au classement général des 24 Heures du Mans, en remportant pas moins de sept des huit manches du Championnat du monde des voitures de sport.

bodywork and an enlarged 4.9 litre engine.

For the first time, Porsche managed to clinch overall victory at Le Mans and won no less than seven of the eight rounds of the World Sports Car Championship.

photos: Porsche



Das von Norev dargestellte Modell mit der Startnummer 3 (Chassis-Nummer #917-020) wurde bei den 12h von Sebring 1971 von Vic Elford und Gérard Larrousse pilotiert.

Elford und Larrousse qualifizierten sich auf dem vierten Startplatz. Nach Unfällen der führenden Fahrzeuge fand sich der Martini-917 auf der zweiten Position wieder, gegen 17:45 Uhr übernahmen Elford/Larrousse die Führung.

Le modèle n°3 (chassis n°917-020) reproduit ici par Norev, fut piloté aux 12h de Sebring en 1971 par Vic Elford et Gérard Larrousse.

Elford et Larrousse se qualifièrent sur la grille de départ en quatrième position. Après que les principales voitures aient été impliquées dans des accidents, la Martini-917 s'est ainsi retrouvée à la deuxième place. Elle prit alors la tête aux alentours de 17h45.



The model represented by Norev with start number 3 (chassis number #917-020) was piloted by Vic Elford and Gérard Larrousse at the 12h of Sebring 1971.

Elford and Larrousse qualified on the fourth grid position. After the leading cars were involved in accidents, the Martini-917 found itself in second place. Elford/Larrousse took the lead around 17:45h.



Das Rennen endete kurios: nachdem der Rennleiter versehentlich eine Runde zu früh abgewunken hatte, wähnte sich Larrousse in der Auslaufrunde und verlor die Konzentration, wobei er die Kontrolle über das Auto verlor und sich drehte - jedoch zum Glück ohne das Auto zu beschädigen. Am Ende siegte der 917 mit der Startnummer 3 mit drei Runden Vorsprung vor dem Alfa Romeo T33/3 von Stommelen/Galli.

La course se termina étrangement: après que le directeur de course eut involontairement agité le drapeau un tour trop tôt, Larrousse, déconcentré et se croyant alors dans le dernier tour, retourna la voiture, fort heureusement sans l'endommager. La Porsche 917 (numéro 3) remporta finalement les 12h de Sebring avec trois tours d'avance sur l'Alfa Romeo T33/3 pilotée par Stommelen/Galli.

The race ended curiously: after the race director had inadvertently waved a lap too early, Larrousse, who thought he was in the run-out lap, lost concentration and spun the car, luckily without damaging it. The number 3 Porsche 917 finally won the Sebring 12h by three laps ahead of the Alfa Romeo T33/3 driven by Stommelen/Galli.



Typ	
Type	917-020
Type	
Motor	
Moteur	912.10
Engine	
Hubraum	ccm
Cylindrée	4907 cm ³
Displacement	cc
Leistung	PS
Puissance	~ 600 ch @ 8400 tr/min
Power	hp
Höchstgeschwindigkeit	
Vitesse maximale	320 km/h
Top speed	
Chefkonstrukteur	
Chef Designer	Hans Mezger
Chief Designer	
Leiter der Porsche-Entwicklungsabteilung	
Responsable du développement Porsche	Ferdinand Piëch
Head of Porsche development	

