

Comeback des Ersten seiner Art

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

29/04/2019 Mit hohem Aufwand und modernster Technologie ist der erste Porsche 917 aus dem Jahr 1969 wieder in seinen Ursprungszustand zurückversetzt worden.

Nur wenige Monate nach den ersten Überlegungen und Konstruktionsskizzen von Hans Mezger wird der erste Porsche 917 mit der Chassis-Nummer 001 am Abend des 10. März 1969 fertiggestellt. Gerade noch rechtzeitig für die offizielle Pressevorstellung des neuen Gruppe-4-Sportwagens von Porsche zwei Tage darauf, am 12. März 1969 um 15.00 Uhr auf dem Genfer Automobilsalon. Kurze Zeit später, am 21. April 1969 sind schließlich alle vom Reglement geforderten 25 Exemplare fertiggestellt und der 917 erhält von den Motorsportbehörden die Homologation und damit die Zulassung für Renneinsätze.

Der erste 917 bleibt ein Versuchs- und Ausstellungsfahrzeug

Ein Rennen wird mit dem 917-001 jedoch nie bestritten, sondern er dient zeitlebens als Test- und

Präsentationsfahrzeug. So absolviert er am 14. Mai 1969 mit Rolf Stommelen am Steuer Versuchsfahrten auf der Südschleife des Nürburgrings und wenig später einen Dauerlauf auf dem Skidpad in Weissach zur Erprobung der Radlagerung.

Im September 1969 stellt Porsche diesen 917 auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt aus. Eigens dafür erhält der Wagen eine neue Lackierung in Weiß-Orange an Stelle der bisherigen Farbgebung in Weiß mit grün lackiertem Bugteil. Kurz darauf verkündet Porsche in einer Pressekonferenz am 30. September 1969 auf der London Motor Show den Verzicht auf ein eigenes Werksteam und die Übertragung der Renneinsätze an das Team J.W. Automotive Engineering des zweifachen Le-Mans-Siegers John Wyer.

Auch bei diesem Anlass dient der 917-001 als Präsentationsfahrzeug und ist dafür in den Markenfarben Hellblau und Orange des US-amerikanischen Mineralölkonzerns und Sponsors Gulf lackiert worden. In dieser Farbgebung dient der 917-001 fortan als Repräsentationsfahrzeug auf diversen Auto-Shows. Seinen vorläufig letzten offiziellen Auftritt erlebt der Wagen im Juni 1970 – immer noch als Langheck von 1969 und in Gulf-Farben – bei einer Parade ehemaliger Porsche-Rennfahrzeuge in einem Schlosshof nahe Le Mans.

Der 917-001 wird zum Le-Mans-Sieger umgebaut

Im Nachgang des lang ersehnten ersten Gesamtsiegs bei den 24 Stunden von Le Mans erfolgt im September 1970 der Umbau des 917-001 in die siegreiche 1970er-Kurzheck-Version von Hans Herrmann und Richard Attwood. Dafür erhält der 917-001 unter anderem einen abgeänderten Heckrahmen, eine neue Bug- und Heckkarosserie sowie eine modifizierte Auspuffanlage, bei der die Abgasrohre der vorderen sechs Zylinder des V12-Motors nicht mehr zur Seite hin, sondern nach hinten geführt sind. In den Farben des Le-Mans-Siegerwagens von Porsche Salzburg und mit der Startnummer 23 versehen, wird der 917-001 am 6. Oktober an die Porsche Presseabteilung übergeben und noch im selben Monat auf dem Pariser Autosalon präsentiert. Später wird der Wagen zum festen Bestandteil der Museumssammlung.

Der 917-001 wird wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt

Anlässlich des nahenden Jubiläums „50 Jahre 917“ entschließt sich das Porsche Museum 2017 dazu, den 917-001 wieder in jenen ursprünglichen Zustand zu überführen, der seinerzeit bei der ersten Vorstellung in Genf 1969 herrschte.

Eine erste technische Bestandsaufnahme erfolgt im Januar 2018. Der Rückbau des 917-001 erfordert hohen Aufwand, doch die Basis erscheint erfreulich gut. So verfügt der Wagen noch über den originalen Aluminium-Rohrrahmen, der im Heckbereich für den Kurzheck-Umbau jedoch gekürzt worden war.

Entsprechend sind der Bau eines Rahmenhecks und die Anfertigung einer Karosserie mit abnehmbarem Langheckteil aus Polyester-Glasfaser-Laminat notwendig. Ebenso anzufertigen ist die Hebelkinematik von der Hinterachse zu den beiden Luftklappen am Heck, wie sie 1969 zum Einsatz gekommen sind. Die Dachpartie mit Frontscheibe und Scheibenrahmen, Türen und Türrahmen entsprechen noch dem technischen Stand von 1969 und können damit erhalten bleiben.

Auch die beiden Kraftstofftanks können weiterverwendet werden. Sie verfügen über die für die Auspuffführung notwendige Ausbuchtung und entsprechen bis auf die abgeänderten Tankeinfüllstutzen ebenso dem Stand von 1969 wie die an den Vorderseiten der Türeinstiege erkennbaren Ausformungen für die Einfüllrohre. Ein weiteres Merkmal, welches den 917-001 als Originalfahrzeug von 1969 identifiziert, ist eine fehlende Diagonalstrebe in der Frontpartie des Rahmens vor der Pedalerie.

Im Februar 2018 wird der 917-001 von den Spezialisten des Porsche Museums vollständig zerlegt. Im Zuge der Demontage tritt ein weiteres Indiz zu Tage, welches die hohe originale Substanz des 917-001 belegt. So ist am rechten Schweller eindeutig zu erkennen, dass die ursprüngliche Aussparung für die Auspuffführung von 1969 nachträglich mit Glasfaser-Laminat verschlossen wurde.

Aufwendige Nachfertigung der Karosserie mittels modernster 3D-Technologie

Bei der Rückführung des 917-001 in den Ursprungszustand vom März 1969 soll so viel Originalsubstanz wie möglich erhalten bleiben. Deshalb wird der Karosserie-Rahmen-Verbund des 917-001 mittels 3D-Technik gescannt. Aus diesen Daten werden nach einer sogenannten Flächenrückführung neue CAD-Daten berechnet. Diese mittels der originalen Konstruktionszeichnungen erstellten Daten dienen schließlich zum Fräsen exakter Negativformen zur Herstellung der neuen Karosserieteile. Da jeweils nur ein einziges Teil der jeweiligen Karosseriekomponenten benötigt wird, werden die Negativformen direkt aus dem Werkstoff Ureol gefräst. Dies führt zu einer wertvollen Zeit- und Kostenersparnis. Die neuen Karosserieteile werden schließlich aus einem vergleichbaren Polyesterlaminat hergestellt, um größtmögliche Originalität sicherzustellen.

Bereits im September 2018 verzeichnet das Projekt große Fortschritte. Das neu gefertigte, Bugteil der Version von 1969 erweist sich als absolut passgenau und kann mit dem Rahmen und dem verbliebenen Karosserie-Mittelstück verbunden werden. Zeitgleich erfolgt die Anpassung des Heckrahmens sowie der beiden Kraftstofftanks an die verbaute Technik.

Fertigung der Luftklappen und ihrer Anlenkung nach Originalzeichnungen

In den Wochen darauf werden die Heckhaube, das ansetzbare Langheckteil – der sogenannte Rucksack – sowie die Luftklappen vorne und hinten angefertigt. Wie für fast alle nachzufertigenden Bauteile kann auch hier auf die originalen Konstruktionszeichnungen aus dem Archiv des Porsche Museums zurückgegriffen werden. Insbesondere die Luftklappen am Heck stellen eine aufwendige Konstruktion dar, welche die nahe Verwandtschaft zum Flugzeugbau aufzeigt. Es handelt sich um zwei Formteile aus GFK für die Außenhaut der Ober- und Unterseite der Klappe. Im vorderen Bereich dient ein Aluminiumrohr als Welle, an die wiederum – ähnlich wie bei einem Flugzeugflügel – zwei Versteifungsrippen und ein Querblech aus Aluminiumblech angeschweißt sind. Am Heck erhalten diese Klappen eine Kinematik für die Koppelung mit den Radträgern der Hinterachse, vorne bleiben sie jedoch starr. Letzteres deshalb, weil der 917-001 bei der Präsentation in Genf 1969 genau über diesen technischen Stand verfügt hat. Hierbei wird auch Hans Mezger, Chefkonstrukteur des 917, zu Rate gezogen. Sein Fazit könnte positiver nicht ausfallen: „Es freut mich sehr, dass dieses Projekt in so guten Händen ist. Ich bin beeindruckt."

Zeitdruck für die Fertigstellung fast wie vor Genf 1969

Im Januar 2019 werden sämtliche Karosserieteile sowie der Karosserie-Rahmen-Verbund sorgfältig geschliffen, gefüllert und in Weiß lackiert. Abschließend erhält der Fahrzugbug die typische grüne „Genf-Nase", das mittig über dem Lufteinlass des Ölkühlers platzierte Porsche Wappen sowie die plakativen, in Schwarz gehaltenen 917-Schriftzüge.

Im Anschluss daran bleiben kaum vier Wochen, um den 917-001 wieder zusammenzubauen und – mit nach Originalvorlagen neu gegossenen Magnesium-Rädern – in den fahrfertigen Zustand zu versetzen. Fast unter demselben Zeitdruck wie vor 50 Jahren arbeiten die Technikspezialisten daran, den allerersten Porsche 917 termingerecht fertigzustellen. Aber auch diesmal nicht für einen Renneinsatz, sondern wie vor 50 Jahren für seine Präsentation. Nicht in Genf, sondern auf der Retro Classics in Stuttgart.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/historie/porsche-917-001-rueckbau-restaurierung-museum-17524.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/654d56f9-81bf-4de5-876f-d087237a0635.zip

Externe Links
www.porsche.de/museum

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart