

Ein Hoch auf den schnellen Wagen

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

11/04/2015 Im Motorsport ist die Maschine genauso wichtig wie der Mensch. Mindestens. Der Porsche 917 half vielen Fahrern aufs Siegertreppchen.

Der Porsche 917 ist der wohl berühmteste Porsche-Rennwagen, obwohl er zu Beginn seiner Karriere den zweifelhaften Ruf hatte, eigentlich unfahrbar zu sein. Der Grund für die Startschwierigkeiten war ein schlichtes Zeitproblem: Zwischen den ersten Entwürfen und der Vorstellung auf dem Genfer Autosalon am 13. März 1969 lagen gerade einmal neun Monate; Zeit zum Testen blieb nicht. Der luftgekühlte Zwölfzylinder fuhr gewissermaßen vom Reißbrett direkt auf die Rennstrecke. Die Aerodynamik hatte bei der Konstruktion im Vordergrund gestanden – zu Lasten des Abtriebs, also der Fahrstabilität.

Doch der Reihe nach: 1968 ändert die FIA aus heiterem Himmel das Reglement der Markenweltmeisterschaft, die Hubraumgrenze wird von drei auf fünf Liter angehoben. Der Drei-Liter-Porsche 908 ist also nur noch bedingt konkurrenzfähig. Ein neues Fünf-Liter-Auto muss her.

Der Startschuss zum Bau des Porsche 917

Entwicklungschef Ferdinand Piëch, vom Ärger über die Reglementänderung angetrieben, gibt den Startschuss zum Bau des Porsche 917. Der damals 31-jährige Ingenieur lässt Zweifel an dem kostspieligen Projekt nicht gelten. Er will ein siegfähiges Auto. Um jeden Preis. Und das Risiko zahlt sich aus.

Die Rennsaison 1969 wird allerdings ein schwieriges Jahr. Die Porsche-Werksfahrer können sich nicht so recht mit dem Auto anfreunden. Das Fahrverhalten ist heikel. Erfolge bleiben zunächst aus. Das ändert sich am 10. August 1968: Jo Siffert und Kurt Ahrens gewinnen das 1000-km-Rennen am Österreichring. Die Bestätigung ist da, der 917 kann siegen.

Nach der Saison wird die Karosserie des 917 völlig umgebaut: Heck, Nase, Schweller und Kotflügel werden komplett überarbeitet. Nur die Windschutzscheibe, die Türen und das Dach des alten 917 bleiben erhalten. Fahrverhalten und Speed verbessern sich extrem. Plötzlich ist der 917 ein Siegertyp. Die Saison 1970 kann kommen. Das John Wyers Gulf Team und das Team Porsche Salzburg melden den 917 für die Sportwagen-Weltmeisterschaft.

Der 620 PS starke Bolide hält, was er verspricht und gewinnt sieben von acht Saisonrennen. Auch in Le Mans trumpft der 917 auf. Hans Herrmann und Richard Attwood gewinnen im rot-weißen Porsche Salzburg 917 Kurzheck. Porsche hat sein Ziel erreicht - den Gesamtsieg in Le Mans. Gerard Larousse und Willi Kauhsen im 917 Langheck vervollständigen das Ergebnis mit Platz zwei.

Die Siegesserie des 917 hält an

Der Porsche 917 ist jetzt nicht mehr zu stoppen. Die harte Arbeit hat sich gelohnt. Die Siegesserie hält an. Auch in der Saison 1971 siegt der 917 in sieben von acht Rennen. Und erneut gelingt der Triumph in Le Mans. Dort stellt das Siegerteam Helmut Marko/Gijs van Lennep mit 5.335,16 gefahrenen Kilometern einen Renndistanz-Rekord auf, der fast 40 Jahre lang halten wird.

Nach der Saison 1971 wird das Reglement der Marken-Weltmeisterschaft erneut geändert, und der 917 ist nicht mehr startberechtigt. Doch er siegt weiter. Bei der Can-Am-Serie in Nordamerika und der Interserie in Europa. Bis 1975 insgesamt 37 Mal.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-motorsport-historie-le-mans-sieger-1970-porsche-917-kh-coupe-23-10278.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ba11a6ff-6465-40d6-91f5-fa26ca516093.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/sportandevents/motorsport/

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