

Der Tag der Macher

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

02/05/2019 Beim legendären Porsche 917 dauerte es vor 50 Jahren weniger als ein Jahr von der Idee bis zur Inspektion der von der FIA geforderten 25 Prototypen. Jetzt trafen sich erstmals die Zeitzeugen in Weissach, um die wilde Zeit Revue passieren zu lassen – bei röhrendem 917-001.

Es ist grau und kühl an diesem Frühlingstag am Skidpad im Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach. Doch das stört die Männer nicht, die fasziniert die Kreise des unglaublich bassig röhrenden Porsche 917-001 verfolgen. Am Steuer: Le Mans-Sieger Marc Lieb. Sie selber: die Macher. Wie zum Beispiel Hans Mezger, damals unter anderem Motorsportchef und Projektverantwortlicher. Oder Hermann Burst, Prozessplaner und Verantwortlicher für die 25 Homologationsautos, die am 21. April 1969 von der FIA auf dem Führungskräfteparkplatz vor Werk 1 inspiziert wurden. Dazu Designer Eugen Kolb, Karosseriebauer Klaus Ziegler, Laminatexperte Roland Bemsel, Testfahrer Günter Steckkönig und Gerhard Küchle, Mechaniker im Motorenbau. Sowie natürlich Kurt Ahrens – einst Werksfahrer ohne Werksvertrag. Ein echter 917-Bändiger.

Hans Mezger, Gerhard Küchle, Roland Bemsel, Klaus Ziegler, Günter Steckkönig, Hermann Burst und Eugen Kolb (l-r)

Der Kunststoff-Karosseriebauer und Laminatexperte Roland Bemsel kann sich noch gut erinnern, welche Probleme die Windschutzscheiben machten. „Die Fahrer hatten Schwierigkeiten mit den Spiegelungen. Alle Scheiben waren unterschiedlich. Denn die wurden per Hand gewölbt. Immerhin unterstützten sie die Stabilität des Autos." Aber das Hauptproblem war: „Wird die Karosserie am Rohrrahmen halten? Ist alles richtig fest? So vieles war damals Neuland."

Die Frauen der verheirateten Rennfahrer sollen ihre Göttergatten vor dem Rennen in Spa unter Tränen angefleht haben, nicht einzusteigen. Ahrens: „Aber der Sound war das Geilste. Da kam ja alles hinten raus, was drin war." Der 917 konnte übrigens offiziell gekauft werden – auf der Preisliste standen 140.000 Mark. Miterworben wurde dann sowohl das demontierbare lange Heck, um den Wagen in einen Kurzheck zu verwandeln, aber auch die Tatsache, dass jeder Motor im Rennen in Le Mans bei jedem Stint den Nachschub von vier Litern Öl benötigte. Und der Makel, dass sich so einige Auspufftüten auf Nimmerwiedersehen verabschiedeten – sie rüttelten sich einfach los.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/historie/porsche-917-001-treffen-zeitzeugen-weissach-mezger-kuechle-bemsel-ziegler-steckkoenig-burst-kolb-ahrens-17547.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/caad21a6-371f-4aee-bc13-aa471a8569ad.zip

Externe Links
www.porsche.de/museum

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