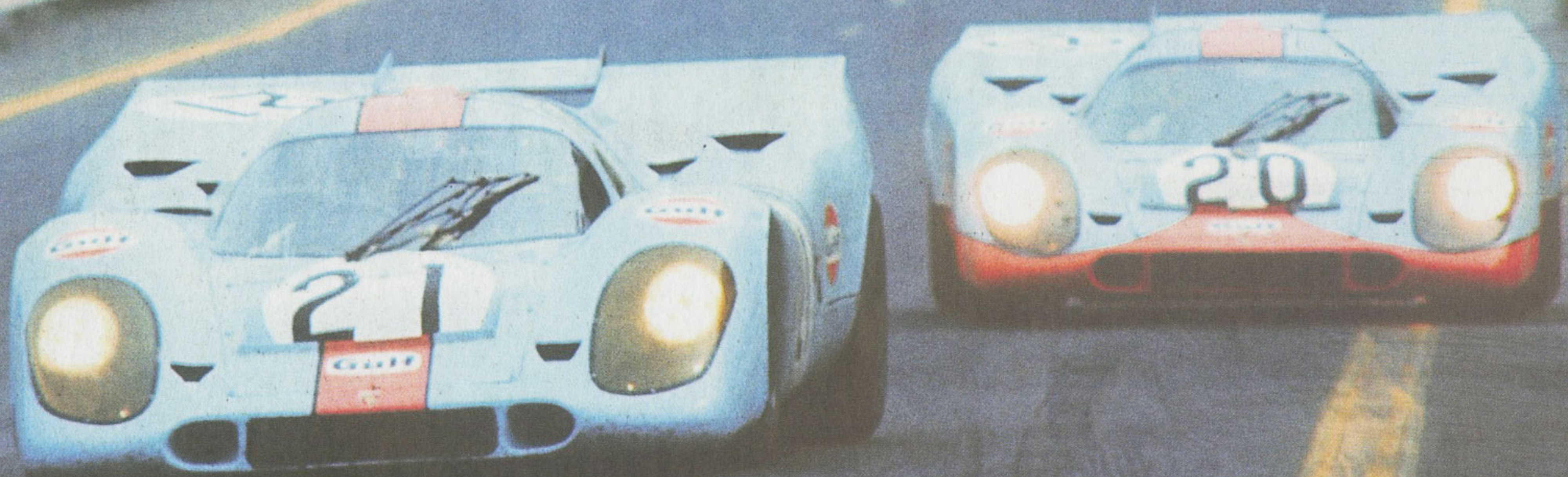


# Der Über-Porsche

# 917

Le Mans 1970: Siffert/  
Redman (20) verfolgen  
Rodriguez/Kinnunen (21).  
24-25



**917 Nummer 1** präsentiert sich wieder wie vor 50 Jahren in Genf nach einem mehrjährigen Rückbau durch Mitarbeiter der Museumswerkstatt in Zuffenhausen.



#### 25 Autos zählte die Homologationsserie.

Bis Mai 1969 mussten sie fertiggestellt sein. Der Aufwand band wertvolle Ressourcen in Zuffenhausen (o. l. und o. r.) Die Präsentation auf dem ACS-Stand (l.) sorgte für einen Menschaufmarsch, das Auto kam unerwartet. Der wichtigste Erfolg des 917 gelang ein Jahr später mit dem Gesamtsieg in Le Mans mit einem Wagen von Porsche Austria mit Hermann/Attwood (r.). Der Wagen wurde danach verkauft. Als Ersatz für das Museum diente die modifizierte Nummer 1, die nun zurückgebaut worden ist.

## «Das Auto ist zum Fürchten»

### DER ERSTE ÜBER-PORSCHE

Das hatte man so nicht erwartet. Nicht bei Porsche selbst, sondern auf dem Stand des ACS, der obersten Schweizer Motorsportinstanz, präsentierten die Zuffenhausener 1969 ihren bislang stärksten Rennwagen überhaupt, den nach dem Reglement der Gruppe 4 gebauten Porsche 917.

#### Martin Sigrist

Kaum jemand hatte das Auto erwartet, die Entwicklungsarbeiten hatten unter strengster Geheimhaltung stattgefunden. Leiter des Projekts war Ferdinand Piëch, der 1965 mit 28 Jahren als Versuchsleiter und Verantwortlicher der Rennabteilung nach Zuffenhausen (D) gekommen war.

Grund für den 917 war eine Reglementsänderung der FIA, welche im Oktober 1967 angekündigt hatte, dass per 1. Januar 1968 in der Sportwagen-Marktweltmeisterschaft die Dreiliter-Grenze aufgehoben und durch eine solche von fünf Litern ersetzt werde. Porsche war bis dahin mit dem 908 gestartet. Dank dessen geringen Gewichts glaubte man, weiterhin mit dem alten Achtzylinder-Dreiliter konkurrenzfähig zu sein. Die Ankündigung,

dass Ferrari einen Fünfzylinder-Sportwagen entwickle, bewog die Zuffenhausener, ebenfalls zu handeln. Im Juli 1968 begannen die Arbeiten. Der Motor, Typ 912 genannt, übernahm alle wesentlichen Masse und Teile des 908-Motors. Daraus ergab sich ein Zwölfzylinder mit 4494 cm<sup>3</sup> bei 85 Millimeter Bohrung und 66 Millimeter Hub. Porsche vertraute auf sein Können im Leichtbau sowie auf die Aerodynamik und hoffte, die fehlenden 500 cm<sup>3</sup> kompensieren zu können. Tatsächlich wog der in Genf gezeigte 917 mit Langheck nur 830 Kilogramm.

#### Konsequenter Leichtbau

520 PS Leistung wurden zuerst genannt, später reklamierte Porsche 560 PS für den 4.5-Liter-Zwölfzylinder. Nach Porsche-Manier ist dessen Magnesiumgehäuse vertikal teilbar. Zunächst kamen geschmiedete und mit einer Chromschicht auf der Lauffläche versehene Aluzylinder zum Einsatz, die Zylinderköpfe sind einzeln verschraubt, die Ventilsteuerung erfolgt über je zwei Nockenwellen pro Zylinderbank. Als Besonderheit hat der 180-Grad-V-Motor einen Mittelabtrieb über zwei geradverzahnte Räder auf eine Hilfswelle. Zu den Nockenwellen führen zwei Zahnradkaskaden mit je fünf Zahnradern. Es gibt zwei Doppelzündverteiler,

vorn in der linken, hinten in der rechten Zylinderbank eingebaut. Vom Mittelabtrieb ausgehend wird mit einem Kegelradpaar via die Hilfswelle auch das Kühlgebläse angetrieben. Das Gebläse aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) schaufelt 2400 Liter Luft pro Sekunde bei 8400 Umdrehungen des Motors. Dabei gehen 17 PS für die Kühlung verloren.

Die Benzinversorgung erfolgt via Einspritzung in die ebenfalls aus GFK bestehende Ansaugbrücke. Die Zündung ist bereits transistorisiert. Im Frühling 1971 bringen Nicasil-beschichtete Zylinder nochmals 30 PS Mehrleistung.

Die Karosserie besteht ebenfalls aus GFK und wiegt nur 95 Kilo. Sie ist nur 1,2 Millimeter dick und an strategischen Stellen mit Aluminium oder Schaumstoff verstärkt. Das Chassis besteht aus einem Gitterrohrrahmen. Vorne wie hinten kommen Doppelquerlenker zum Einsatz. Als Antrieb gibt es ein synchronisiertes Vier- oder Fünfganggetriebe und eine verstellbare Lamellen-Differenzialbremse. Der Motor gibt seine Kraft an eine Dreischeiben-Trockenkupplung weiter.

#### Teuer und zeitaufwändig

15 Millionen D-Mark sollte das Projekt 917 den damals noch kleinen Familienbetrieb Porsche kosten, und es absorbierte viele Kräfte. 25 Autos verlangte die Internationale Sportkommission, damit der Wagen homologiert würde. 20 davon sollten für 140000 D-Mark an private Teams verkauft werden, fünf waren für die eigene Rennabteilung vorgesehen. Allerdings stieg der Preis bald auf über das Doppelte und mehr. Porsche suchte einen Partner, welcher sich schliesslich in Form von John Wyer in Slough (GB) auch fand. Wyer wurde von Gulf unterstützt, dessen 917 trugen folglich das berühmte Hellblau mit orangem Akzent.

Doch der Reihe nach. Denn zunächst galt es, für den Wagen Rennfahrer zu finden, denen die Sache geheuer war. Der 917 hatte ein aerodynamisches Problem, er war bedingt durch die kurze Entwicklungszeit – Stichtag, um die 1969er-Saison zu schaffen, war der 1. Mai, an dem die 25 Porsche 917 auf dem Hof zu stehen hatten – nicht ausgefeilt. Jo Siffert und Vic Elford mochten zunächst

lieber den alten 908 weiterfahren. Und Rolf Stommelen soll den 917 so beurteilt haben: «Das Auto ist zum Fürchten.» Die Langheck-Version war bei hohen Tempi instabil. Zudem bot die Wagenfront kaum Schutz bei einem Aufprall. Nur die dünne GFK-Haut trennte die Füsse des Fahrers vor der Aussenwelt.

#### In der Kürze lag die Würze

Sollte die Langheck-Version bei schnellen Rundkursen eingesetzt werden, so bot die Kurzheck-Variante mehr Grip in Kurven, aber weniger Endgeschwindigkeit. Doch zunächst plagten technische Probleme das Auto. Das erste Rennen, die 1000 Kilometer von Spa (B), endeten im Mai 1969 mit Ventilbruch in der ersten Runde. Die 1000 Kilometer vom Nürburgring (D) brachten aber immerhin einen achten Rang. In Le Mans (F) schied ein 917 nach 20 Stunden in Führung aus. Das Potenzial war erkennbar, noch fehlte aber ein brauchbares Resultat. Dieses folgte mit Jo Siffert und Kurt Ahrens am Steuer bei den 1000 Kilometern von Zeltweg (A) mit einem Kurzheck-917, gemeldet vom Privatier Karl Freiherr von Wendt. Und John Wyer, werunterstützt von Porsche, gelang der Sieg bei den 24 Stunden von Daytona (USA) mit einem Doppelsieg von Pedro Rodriguez/Leo Kinnunen und Jo Siffert/Brian Redman. Das Eis war gebrochen, und die Kurzheck-Variante brachte die Lösung der aerodynamischen Probleme. Zudem war noch 1969 der im Rennen verstellbare Heckspoiler des ersten 917 von der FIA verboten worden. Mit dem Gesamtsieg in Le Mans 1970 mit dem 917K/23 von Porsche Salzburg (A) mit Hans Herrmann und

Richard Attwood am Steuer gelang schliesslich auch der langsehnte Durchbruch beim berühmtesten Langstreckenrennen der Welt. Auf Rang 2 fuhr der 917 Langheck des Martini International Racing Teams mit Larousse/Kaushen. Im Jahr darauf sollte sich das Szenario wiederholen, diesmal mit zwei Kurzheck-917. Martini Racing gewann mit Lennep/Marko, und John Wyer (Gulf) beendete die 24 Stunden auf Rang 2 mit Richard Attwood und dem Schweizer Herbert «Stumpen-Herbi» Müller am Lenkrad.

Für 1972 sollte in der Langstrecken-WM wieder die Dreiliter-Formel gelten, und Porsche zog sich, nach 15 Siegen bei 24 Starts zwischen 1969 und 1971, zurück. Doch der 917 hatte zu diesem Zeitpunkt, übrigens auf Anregung von Jo Siffert, bereits eine zweite Karriere in der Canam- und Interserie begonnen.

Was Ferdinand Piëch später als «das grösste Risiko meines Lebens» bezeichnet und Porsche fast in den Ruin getrieben hat, ist heute einer der berühmtesten Rennwagen überhaupt und hat auch in die Filmgeschichte Eingang gefunden – in «Le Mans» mit Steve McQueen fährt der Hauptprotagonist Michael Delaney einen 917 in Gulf-Farben. Von 14. Mai bis 15. September würdigt das Porsche-Museum in Zuffenhausen das Jubiläum eines seiner wichtigsten Rennwagen. Zu sehen wird neben der wohl umfangreichsten 917er-Ausstellung auch der 917 Nummer 1 sein, das Auto, welches in Genf 1969 erstmals der Öffentlichkeit gezeigt worden war. ●

Mehr Informationen auf [www.porsche.com/museum](http://www.porsche.com/museum)



### Technische Daten

#### Motor (Ursprungsausführung)

- Bezeichnung 912/00
- V12-Zylinder 180 Grad (6 Kurbelwangen)
- Luftgekühlt über Axialgebläse
- Hubraum 4494 cm<sup>3</sup>
- Verdichtung 10,5:1
- Leistung 560 PS bei 8300/min
- Drehmoment 490 Nm bei 6800/min
- Bohrung x Hub 85 x 66 mm
- 2 x DOHC über Zahnradkaskaden
- Doppelzündung
- Trockensumpf (1 Druck-, 6 Saugpumpen)

#### Chassis und Aufbau

- Gitterrohrrahmen
- GFK-Carosserie (Coupé Langheck und Kurzheck, Spyder)
- Vorne/hinten Doppelquerlenker mit Schraubenfedern, verstellbare Querstabilisatoren
- ATE-Scheibenbremsen innenbelüftet
- Mittelmotor mit seitlichem Abtrieb auf das 4- oder 5-Gang-Getriebe (sperrsynchrisiert), Antrieb via Doppelgelenkwellen mit Längenausgleich und Ruckdämpfer auf die Hinterräder. Lamellen-Differenzialsperre (bis 75%)

#### Dimensionen

- Radstand 2300 mm
- Spur v./h. 1564/1457 bis 1584 (je nach Ausführung)
- Länge KH 4290 mm, LH 4780 mm, Spyder 3905 mm
- Gewicht KH 800 kg, LH 830 kg, Spyder 775 kg

#### Fahrleistungen

- 0–100 km/h 2,1–2,5 s
- Höchstgeschwindigkeit 320 km/h (Spyder) bis 390 km/h (Langheck)