

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



JETZT EIN

Jaguar XK8
ab 19 000 Euro



Alfa Giulia
Spider
ab 79 000 Euro

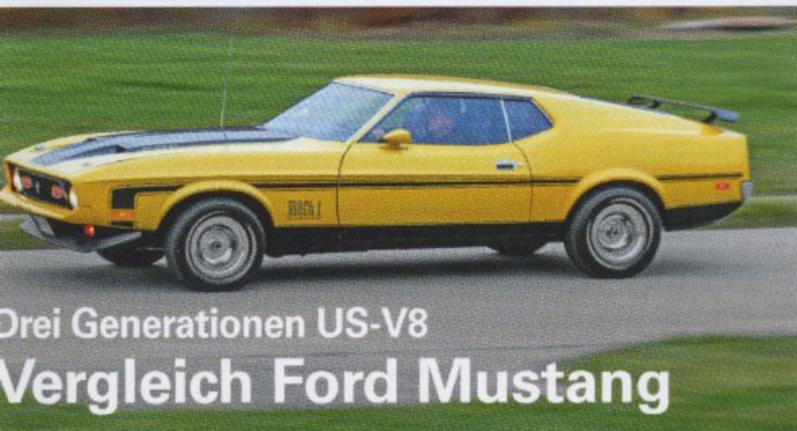
CABRIO!



Mercedes SLK
ab 5 000 Euro

Fiat Spider
ab 12 000 Euro

Triumph Spitfire
ab 9 000 Euro



Drei Generationen US-V8
Vergleich Ford Mustang



Vom Fehlkauf zum Schmuckstück
Lancia Fulvia Sport Zagato



Der Rennwagen des Jahrhunderts
Fahrbericht Porsche 917



Beginn der Restaurierung:
Das Porsche Museum
hat 917-001 in den
Ursprungszustand versetzt

Liebe Leser,

die Traditionsabteilungen der großen Hersteller geben weiter kräftig Gas – das müssen sie auch. Angesichts des Umbaus der Autoindustrie wird die eigene Historie immer wichtiger.

Auf der Retro Classics in Stuttgart präsentierte das Porsche Museum stolz den frisch restaurierten allerersten 917. Nach Jahrzehnten als Demo-Auto im rot-weißen Kleid des Le-Mans-Siegers von 1970 mit Kurzheck zeigt sich Nummer 917-001 nun wieder genau so, wie sie vor 50 Jahren auf dem Genfer Salon für Furore sorgte: in Grand-Prix-Weiß mit grünen Applikationen und mit dem ursprünglichen langen Heck. Wenige Tage nach der Retro Classics ging es zum Rollout auf die Teststrecke in Weissach – den ersten Fahrbericht des ersten 917 lesen Sie ab Seite 40.

Einige Kapitel weiter, ab Seite 128, finden Sie eine Geschichte über den sensationellen Rekordwagen Mercedes T 80. Das sechsrädrige Geschoss wurde 1939 auf Anregung von Rennfahrer Hans Stuck gebaut und sollte, befeuert von einem V12-Flugmotor mit rund 3000 PS, die 600-km/h-Marke knacken, was der Krieg zu verhindern wusste. Wir haben den im vergangenen Jahr vom Mercedes Museum zum Teil wiederaufgebauten T 80 mit Stucks Sohn Hans-Joachim zusammengebracht – der nach der Sitzprobe bekannte, er sei froh, dass es nie zu der Rekordfahrt gekommen ist.

FCA eröffnet Heritage Hub in Turin

Neben Porsche und Mercedes sind natürlich auch alle anderen deutschen Hersteller von Audi bis VW in Sachen Traditionspflege äußerst aktiv, laden mit hoher Kreativität zu immer neuen Sonderausstellungen in ihre Museen, beschicken Rallyes, organisieren eigene Veranstaltungen und unterstützen die Clubszene. Und auch in Italien kennt man das Gebot der Stunde: Fiat Chrysler Automobile (FCA) feierte Anfang April die Eröffnung des neuen Klassik-Centers namens FCA Heritage Hub in Turin direkt neben Centro Stile. Von hier aus werden künftig alle historischen Aktivitäten der Marken Abarth, Alfa Romeo,

Fiat und Lancia gesteuert, dazu versammeln sich auf den rund 15 000 Quadratmetern der ehemaligen Werkshalle Officina 81 rund 250 Klassiker, Prototypen sowie Renn- und Rallyewagen der vier Marken. Alles zusammen ist übrigens nach rechtzeitiger Anmeldung zu besichtigen – es lohnt sich.

Nun haben die meisten Automobilhersteller auch bislang schon – zum Teil seit Jahrzehnten – viel für das Herausstellen der eigenen glorreichen Vergangenheit getan. Schließlich gehört es längst zu den Binsenweisheiten, dass jeder privat auf der Straße gefahrene Klassiker und jeder historische Rennwagen in Aktion auf die jeweilige Marke einzahlt und schlicht Werbung für die aktuellen Produkte des Hauses macht. In Zukunft aber wird das noch viel wichtiger werden: wenn der nicht immer logische oder ökologische Umbau der Automobilindustrie hin zu neuen Antriebskonzepten und speziell zur Elektromobilität mit unvermindertem Schub weitergeht.

Gut funktionierende Elektroautos nämlich vermögen auch fernöstliche und branchenfremde Firmen zu bauen. Was diese nicht können: zur Präsentation eines neuen Modells einen Alfa 8C 2900 B, einen Silberpfeil oder eben einen 917 zu zeigen. Für die Klassik-Szene wiederum können all die Aktivitäten der Hersteller in Sachen Historie nur positiv sein. In diesem Sinne, herzlichst Ihr



H-J. Götzel

hjoetzel@motorpresse.de

FAHRBERICHTE

- ▶ **Titel: Fünf Cabriolets mit Kaufberatungen** Lust auf den Sommer! **14**
- ▶ **Mercedes SLK** **16**
- ▶ **Triumph Spitfire** **20**
- ▶ **Fiat Spider** **24**
- ▶ **Jaguar XK8** **28**
- ▶ **Alfa Romeo Giulia Spider** **32**
- ▶ **Generationen-Vergleich** **136**
Drei Ford Mustang Coupés mit Kaufberatung
Starke Pferde

MAGAZIN

- ▶ **Hausstrecke: Im VW Typ 3 durch Hohenlohe** Das Rauschen des Boxers **124**
- ▶ **Mercedes-Rekordwagen T 80** Stucks Vermächtnis **128**

SERVICE

- ▶ **Modell-Chronik Citroën 2CV** Von der Sardinienbüchse zum ewigen Studentenauto **38**
- ▶ **Wertentwicklung von Klassikern** Bitter Diplomat CD, Iso Grifo, Volvo 164 **46**



AUTOS IN DIESEM HEFT

Alfa Giulia Spider	32
Bitter Diplomat CD	47
Citroën 2CV	38
Fiat Spider	24
Ford Mustang	136
Ford Mustang Mach 1	136
Ford Mustang 428	136
Iso Grifo	46
Jaguar XK8	28
Lancia Fulvia Sport	116
Mercedes SLK	16
Triumph Spitfire	20
Porsche 917	40
Volvo 164	47
VW 1600 L	124

49 MOTOR KLASSIK-MARKT

■ 2200 Klassiker-Preise, Ergebnisse internationaler Auktionen, Probe gefahren, Kleinanzeigen

46 WERT-ENTWICKLUNG

■ Iso Grifo schlägt Maserati Ghibli beim derzeitigen Kaufpreis. Wie macht der Italiener mit US-Herz das nur?

TECHNIK

- ▶ **Cabrio-Verdeck und Zubehör** Die Verdeck-Spezialisten **36**
- ▶ **Restaurierung Lancia Fulvia Sport 1.3 S** Ungeplantes Großprojekt **116**

SPORT

- ▶ **Tracktest Porsche 917-001** Ur-Gewalt **40**
- ▶ **DSK-Nachrichten** Deutscher Sportfahrer Kreis e.V. **122**
- ▶ **FHR-News** „Mit 16 Jahren erstmals am Lenkrad“ **134**

RUBRIKEN

- ▶ **Editorial** Hans-Jörg Götzl über Automobil-Tradition und E-Auto-Zukunft **3**
- ▶ **Album** Das Foto des Monats **6**
- ▶ **Nachrichten** Neues vom alten Auto **8**
- ▶ **Motor Klassik-Markt** 2200 Klassiker-Preise, Auktionen, Probe gefahren, Kleinanzeigen **49**
- ▶ **Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark, Impressum** **114**
- ▶ **Leser-Fotos** Aus dem Fotoalbum unserer Leser **144**
- ▶ **Vorschau** Motor Klassik im Juni **146**

▶ **Titel-Thema**



124 Im VW Typ 3 durchs Hohenloher Land
Alf Cremers geht im gepimpten VW 1600 auf seine Hausstrecke



Drei Ford Mustang mit V8 im direkten Vergleich **136**



Top restaurierter Lancia Fulvia Sport 1.3 S im Zagato-Kleid **116**



Von 1949 bis 1990 schaukelte uns der 2CV durchs Leben. Die Modell-Chronik **38**



Ausfahrt im ersten Porsche 917 nach dessen Neuaufbau im Originalzustand **40**



Der Alfa Giulia Spider lässt das Herz jedes Automobilisten höherschlagen **32**



Hans-Joachim Stuck und das Rekordauto seines Vaters **128**

917-001 Zum 50-jährigen Jubiläum des Modells hat das Porsche Museum den ersten 917 von 1969 restauriert und in den Urzustand mit Langheck versetzt. Wir waren beim ersten Rollout in Weissach dabei und durften den Zwölfzylinder auf der Porsche-Teststrecke bewegen – Seite 40.

Foto: Achim Hartmann



Ur-Gewalt

Vor 50 Jahren schockte der Porsche 917 die Konkurrenz mit seinen Eckdaten: 580 PS, 800 kg, 380 km/h. Zum Jubiläum hat das Porsche Museum das erste Exemplar wieder in den Ursprungszustand versetzt. Fahrbericht vom ersten Rollout in Weissach.

TEXT Hans-Jörg Götzl // FOTOS Achim Hartmann, Porsche Museum



PORSCHE 917

Eckdaten: Zwölfzylinder-Motor, 2 x dohc, 4494 cm³, 580 PS, 800 kg, 380 km/h, 1969 bis 1971
Preis: ab 2,5 Mio. (guter Zustand)
Charakter: Der Rennwagen des Jahrhunderts, auch nach 50 Jahren noch furchtbar schnell und schwer zu beherrschen

Gut zu wissen



Im Cockpit lenkt nichts den Fahrer vom Rennengewinnen ab. Sicht eingeschränkt, Kühlung mangelhaft – trotzdem will man nie mehr aussteigen



Werksfahrer Marc Lieb erklärt Redakteur Götzl, was er tun, und vor allem, was er mit dem 917 auf der Teststrecke in Weissach besser lassen sollte (links). Oben die Chassisnummer 917-001 auf der Querstrebe hinter dem Motor. Rechts Kurt Ahrens, Rennfahrer-Urgestein und einer der ersten 917-Bändiger



Zum Start der Restaurierung kam als Erstes der Zwölfzylinder raus, die Lackierung ist noch rot-weiß. Rechts das fast fertige Auto mit angeschweißter Heckrahmenverlängerung, nun in Weiß mit Grün. Unten sieht man, wie lang das Langheck wirklich ist – von den Mechanikern schlicht „Rucksack“ genannt



Als ich das erste Mal einen Porsche 917 fahren durfte, schickte mir ein Freund ein Foto von dessen nur 47 Kilo leichtem Rahmen, der aus lauter dünnen Aluminiumröhrchen zusammengeschweißt ist, und fragte: „Du willst dich nicht wirklich da reinsetzen, oder?“ Nun ja, sagte ich, und murmelte was von den Dingen, die ein Mann eben tun muss – konnte allerdings nicht verhehlen, dass mir das Herz bis zum Hals schlug.

Schließlich hatte der einstige Gruppe-4-Sportwagen und zweifache Le-Mans-Sieger nicht unbedingt den besten Ruf: Der später gerne als Rennwagen des Jahrhunderts bezeichnete Zwölfzylinder war vor allem zu Beginn 1969 schlicht ein brutales Biest, das vor lauter Kraft kaum laufen konnte und bei Topspeed jenseits von 380 km/h am Ende der Hunaudières in Le Mans die gesamte Straßenbreite benötigte.

Die meisten Fahrer betrachteten den 800 kg leichten 917 und dessen 580 PS starken 4,5-Liter-V12 damals mit Argwohn, der Brite David Piper nannte ihn schlicht „eine tödliche Waffe“. Der erste richtige Renneinsatz war ausgerechnet im belgischen Spa. Kurt Ahrens, damals Mitglied im Fahrer-kader, erzählte später, im Nebenzimmer seines Hotels hätte die Frau eines anderen

„Wenn man damals auf der Geraden an den Ferrari vorbei ist, hat es einen Schlag getan“

Ex-Werksfahrer Herbert Lingé

Fahrers die halbe Nacht geweint und diesen beschworen, nicht in den 917 zu steigen.

Der einzige Top-Pilot, der unbedingt mit dem PS-Monster fahren wollte, war Vic Elford – der kam allerdings aus dem Rallyesport und fand Quersteher mit mehr als 200 km/h super lustig. Das Ding sei großartig, meinte der Brite: „Du brauchst niemanden in der Kurve zu überholen, du wartest einfach auf die nächste Gerade und gehst mit fast 50 km/h Überschuss vorbei.“

Zusammen mit seinem Landsmann Richard Attwood hätte es Elford beinahe fertiggebracht, 1969 für Porsche den lang ersehnten ersten Gesamtsieg in Le Mans einzufahren – dann brach nach 21 Stunden weit in Führung liegend die Kupplungsglocke.

Das 24h-Rennen 1969 hatte ohnehin unter einem schlechten Stern gestanden: Schon in der ersten Runde kam der Engländer John Woolfe mit seinem privaten 917 in der White-House-Kurve bei über 300 mit zwei Rädern aufs Gras und schleuderte in die Begrenzung. Die beiden 70-Liter-Tanks explodierten regelrecht, Woolfe war sofort tot.

Wirklich fahrbar wurde der 917 erst, als sich John Wyer und sein Team, das ab 1970 die Porsche Renneinsätze organisieren sollte, zusammen mit Rennleiter Peter Falk und dessen Team im Oktober 1969 für drei Tage im österreichischen Zeltweg einschlossen. Anschließend präsentierten sie den 917 Kurzheck, dann gab es kein Halten mehr: Porsche gewann 1970 und 1971 in Le Mans sowie je zweimal in Daytona, Monza, Spa und am Österreichring, dazu in Brands Hatch, Watkins Glen und Buenos Aires und feierte in beiden Jahren die Sportwagen-WM. Dann wurde es der obersten Motorsportbehörde zu dumm, und sie sperrten den 917 per Reglement aus.

Motorenchef Hans Mezger, der übrigens in den 80er-Jahren auch den TAG-Turbomotor für die Formel 1 entwickeln sollte, fackelte nicht lange, schraubte auf den 180-Grad-V12 mit zuletzt 5,4 Litern Hubraum zwei dicke Turbolader und schickte ihn nach Amerika. Mit nun 1100 PS ließ der

917/30 unter Mark Donohue auch im Canadian-American Challenge Cup 1972 und 1973 der Konkurrenz nicht den Hauch einer Chance. In Zuffenhausen wollte man damals wissen, wie viel Leistung bei maximalem Ladedruck wohl zu holen wäre – bei 1500 PS ging der Prüfstand zu Bruch, nicht der Motor.

Dummerweise fanden es auch die Amerikaner nicht wirklich lustig, dauernd in die 917-Auspuffrohre zu schauen, weshalb der Porsche auch in Amerika per Reglement ausgebremst wurde. Der Porsche 917 ist damit der einzige Rennwagen, der zweimal auf zwei Kontinenten verboten wurde, weil er nicht zu schlagen war.

Alles Gute zum Geburtstag

In diesem Jahr feiert Porsches Wunderwaffe nun ihren 50. Geburtstag, und das Museum entschloss sich, den allerersten gebauten 917 mit der Chassisnummer 001 wieder in den Ursprungszustand zu versetzen – so wie er damals am 12. März 1969 von Ferdinand Piëch auf dem Genfer Salon präsentiert wurde. Zusammen mit einem deftigen Preischild übrigens: Wer als Privatkunde eines der 25 zur Homologation gebauten Exemplare einsetzen wollte, musste 140 000 Mark plus Steuer mitbringen – in bar bei Abholung in Zuffenhausen.



Durch das lange Heck und die Abdeckung ist die Sicht nach hinten gleich null. Machte aber nichts, man war mit dem 917 ohnehin immer vorn

DATEN UND FAKTEN

Porsche 917-001, Baujahr 1969

MOTOR Gebläsegekühlter Zwölfzylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 180 Grad, Mitte längs, Bohrung x Hub 85 x 66 mm, Hubraum 4494 cm³, Leistung 580 PS bei 8400/min, max. Drehmoment 52 mkg bei 6800/min, Verdichtung 10,5:1, zwei Ventile je Brennraum (in V-Form), betätigt über je zwei obenliegende zahnradgetriebene Nockenwellen pro Bank, Motorgehäuse aus Magnesium, Zylinder und Zylinderköpfe aus Alu, acht Kurbelwellenlager, mech. Bosch-Benzineinspritzung, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung

KRAFTÜBERTRAGUNG Dreischeiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Sperrdifferenzial, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Alu-Gitterrohrrahmen mit aufgeklebter GFK-Karosserie, rundum Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Längsschubstreben, Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfern, vorne und hinten Querstabilisatoren, hydraulische Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung, Felgen vorn 9 x 15, hinten 12 x 15, Reifen vorn 11.30-15, hinten 13.50-15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2300 mm, Länge x Breite x Höhe 4810 x 1880 x 920 mm, Gewicht 800 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax bis zu 380 km/h, Verbrauch (in Le Mans) um 45 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1969 bis 1971, insgesamt 45 Exemplare (gesamte Baureihe ohne Turbo)

„Dieser erste 917 wurde nie in einem Rennen eingesetzt, sondern nur zu Demofahrten, wofür er bereits im September 1970 das Kurzheck und die rot-weiße Lackierung unseres Le-Mans-Siegers aus demselben Jahr erhalten hat“, erklärt Porsche-Museumschef Achim Stejskal. Nach rund einem Jahr strahlt 917-001 nun wieder in fast unschuldigem Grand-Prix-Weiß mit Applikationen in RAL-6037-Grün sowie mit dem wirklich sehr langen Heck und zwei zusätzlichen seitlichen Auspuffstummeln.

Zur Restaurierung konnte das Museum in Zuffenhausen auf die Erinnerung und Erfahrung ehemaliger Mitarbeiter bauen, die alle an dem Projekt beteiligt wurden. Die Karosserie aus 1,3 mm dünnem GFK an Front und Heck musste dabei neu geformt werden, das Mittelteil blieb erhalten. „Da haben wir dann auch mehrere Farbschichten gefunden“, erzählt Alexander Klein, Leiter Fahrzeugmanagement des Museums: „Unter dem Rot-Weiß war zunächst das Gulf-Blau einer Ausstellung von 1970, dann schließlich das Grand-Prix-Weiß.“

Motor und Vierganggetriebe benötigten nur eine Durchsicht, da beide in den vergangenen Jahrzehnten ständig im Demoeinsatz waren und immer wieder revidiert wurden. Das Rahmenheck musste allerdings verlängert werden, und vorne fand sich ein Beweis, dass 917-001 tatsächlich nie im Rennen eingesetzt wurde: Es fehlt eine Kreuzverstrebung, die damals bei allen anderen Autos zur Stabilisierung eingeschweißt wurde.

Und wie fährt nun das Monster mit dem Langheck? Atemberaubend, auch beim wiederholten Mal. Man kann einen 917 nicht mit normalen Maßstäben messen, schon gar nicht mit Blick auf die damalige

Zeit. Wenn er damals in Le Mans an den Ferrari vorbeigegangen sei, hätte es einen Schlag getan, weil er so viel schneller war, erzählt Werksfahrer Herbert Linge gerne.

Tatsächlich tritt einen der Zwölfzylinder geradezu furchterregend ins Kreuz, wütet direkt im Rücken des Fahrers, inhaliert laut gurgelnd und brüllt bei Nenndrehzahl 8400 derart brutal, dass die Ohrstopfen schmelzen. 580 PS treffen auf 800 Kilo – ein aktueller 911 mit 1515 kg bräuchte für die gleiche Leistungsschau fast 1100 PS. Durch das lang übersetzte Vierganggetriebe fühlt sich die Beschleunigung so an wie die eines startenden Flugzeugs.

Gebaut für Vollgas

Dabei ist der 4,5-Liter alles andere als ein nervöser Rennmotor: Im Grunde kann man mit der schwergängigen Dreischeibenkupplung knapp oberhalb des Leerlaufs einkuppeln. Auch das Gaspedal verlangt hohe Bedienkräfte, was durch die fast liegende Sitzposition noch verstärkt wird. Doch beim 917 ging es nie um besonders feinfühliges Spiel mit dem Gaspedal: Irgendwie um die Ecke, das kleine Lenkrad möglichst gerade halten und dann – voll fluten!

Für den Weg zurück aus der erdnahen Umlaufbahn ist die Bremsanlage entsprechend kräftig dimensioniert, wobei die damaligen Le-Mans-Fahrer bei 380 schon vor dem Bremspunkt sicherheitshalber kurz probierten, ob das Ding noch verzögert. Es waren Helden, allesamt. Werksfahrer Marc Lieb, LM-Sieger von 2016, hat beim Roll-out sichtlich begeistert die ersten Runden gedreht und antwortet auf die Frage, ob er damals mit dem Biest gefahren wäre: „Aus heutiger Sicht nicht – damals sicher schon.“ Ein echter Racer kann nicht anders. ■