

# PORSCHE 917 IN ÖSTERREICH

Die Vorgeschichte - Im Fokus der Motorsportgeschichte stehen nicht nur Personen wie Fangio, Clark, Rindt, Lauda oder Senna, Rennstrecken à la Monza, Le Mans, Zeltweg, Indy oder Nürburgring, sondern auch Fahrzeuge wie Mercedes Silberpfeil, Lotus 72, Ferrari 312T oder der aufsehenerregende Porsche 917. Diesem einzigartigen Boliden und seinen Spuren in der österreichischen Rennsportgeschichte ist der Artikel gewidmet.

Text & Photos: Christian Sandler  
sandlerchristian@aon.at



PORSCHE

5/2016 AUSTRO CLASSIC 89

**Die FIA/CSI legte im Oktober 1967** neue Hubraumobergrenzen für die Markenweltmeisterschaft der Jahre 1968-1971 fest: Prototypen maximal 3 Liter und homologierte Sportwagen maximal 5 Liter, statt 50 zu produzierende Fahrzeuge setzte man diese Zahl auf 25 herunter. Porsche sah im Sportwagenreglement die Möglichkeit vom David zum Goliath aufzusteigen und endlich in Le Mans zu gewinnen. Ferdinand Piëch, Österreicher und Enkel von Firmengründer Ferdinand Porsche und damaliger Entwicklungschef sollte dieses Projekt stemmen von dem er im Nachhinein sagte es sei wohl das waghalsigste Entwicklungsprojekt seiner Karriere gewesen. Motorentwickler für den 12 Zylinder mit Luftkühlung und Mittelabtrieb war das Genie Hans Metzger, später auch für den TAG Turbo Motor in der Formel 1 verantwortlich. Der Porschemotor mit anfangs 4494 ccm hatte eine Bohrung von 85 x 66 mm und 580 PS. Dabei handelt es sich um einen V-Motor mit einen Zylinderwinkel von 180 Grad, Alu-Zylinderköpfe und 2 Ventile pro Zylinder mit Trockensumpfschmierung. Das Getriebe besaß 5 Gänge und eine Borg & Beck-Dreischeibentrockenkupplung. Der Radstand hatte die bei Porsche üblichen 2300 mm. Die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) wurde mit einem Alu-Rohrrahmen verbunden. Gesamtgewicht 800 kg.

Um die Kosten halbwegs in den Griff zu bekommen bot man die Fahrzeuge im Vorfeld auch an Privatkunden an, die dazu 140.000 DM hinblättern mussten. Man druckte dazu extra ein Verkaufsprospekt wie bei einem handelsüblichen Straßenfahrzeug.



„Man druckte dazu extra ein Verkaufsprospekt wie bei einem handelsüblichen Straßenfahrzeug...“

**1969** Beim Genfer Automobilsalon im März 1969 präsentierte Porsche der staunenden Weltpresse das ultimative Rennfahrzeug aus Zuffenhausen. Am 21. April standen alle 25 Rennwagen fahrbereit im Innenhof des Porsche Werksgeländes zur technischen Abnahme durch die FIA/CSI bereit, inklusive Kofferraum und Reserverad wie es das Reglement erfordert. So stand einer Teilnahme bei den Läufen zur Marken-WM nichts mehr im Wege.

Doch wollte am Anfang niemand den „weißen Riesen“ fahren. Zu unstabil, vor allem bei hoher Geschwindigkeit, waren sich die Fahrer wie Jo Siffert, Kurt Ahrens und Hans Herrmann einig. Für Menschen mit Klaustrophobie war dieses enge Cockpit auch nicht geeignet, bei geschlossener Fahrertür kannst du den Kopf gerade mal 2 cm nach rechts bewegen. Es sind definitiv Helden die solche Fahrzeuge im Renntempo, unter Stress, bei jeder Witterung, bei Tag und Nacht, immer am Limit und dem Gegner im Nacken, um die Rennstrecken jagten. Nebenbei heulte der 12-Zylinder-Motor, immer am Drehzahl-limit, ein paar Zentimeter hinter dir. Die bescheidenen Fahrversuche des Autors mit dem 917er beschränkten sich auf das Fahrerlager in Laguna Seca 1998 bei den „Monterrey Historics“ mit 917 016 von Chris McAllister - danke. Erster Renneinsatz des 1997 von der Motorsport Weltpresse zum „Rennwagen des Jahrhunderts“ gewählten Porsche 917 waren die 1000 km von Spa am 11. Mai 1969, wo der Wagen mit der Fahrerpaarung Mitter/Schütz schon in der ersten Runde mit Motorschaden ausfiel. Nächster Einsatz: 1000 km Nürburgring am 1. Juni 1969. Keiner der Porsche-Werksfahrer wollte das „Geschwür“ fahren, so wurden die Porsche-Strategen bei BMW fündig und heu-



1000 km Zeltweg 1969:  
Siffert/Ahrens gewinnen auf 917 009.

erten das Duo Quester/Hahne an. Zu gefährlich für meine beiden Spitzenfahrer sagte BMW-Rennleiter Alex von Falkenhausen und piff seine Mannen zurück. Porsche musste quasi über Nacht 2 geeignete Fahrer aufreiben und fand diese in der Paarung Piper/Gardner die den Wagen letztendlich auf Platz 8 ins Ziel brachten.

Am 14. und 15. Juni 1969 standen die 24 Stunden von Le Mans am Programm, wo die beiden Werksautos unter Stommelen/Ahrens und Elford/Attwood die beiden schnellsten Startplätze erreichten, aber im Rennen jeweils mit Kupplungsdefekt ausschieden. Der Engländer John Woolfe setzte einen Porsche 917 privat ein, hatte aber leider in der ersten Runde einen schweren Unfall im Streckenabschnitt „Maison Blanche“ den er mit dem Leben bezahlte. Woolfe war mit dieser Waffe völlig überfordert, sein bisher schärfstes Renngerät war ein 2 Liter Chevron mit höchstens 200 PS. Seinen Traum unbedingt den ersten Turn zu fahren, musste er mit seinem Leben bezahlen.

Bei den 1000 km von Zeltweg am 10. August 1969, dem letzten Lauf zur Marken WM, sah man den ersten Porsche 917 in Österreich und dies sollte ein Meilenstein in der Geschichte des aufregendsten Rennautos aller Zeiten werden. Österreichs erste permanente Rennstrecke wurde 2 Wochen vorher mit einem Sportwagenrennen eröffnet und war in einem tadellosen Zustand. Zum Beanstanden wäre höchstens die etwas zu schmal geratene Boxeneinfahrt gewesen, die eher an eine Hofzufahrt erinnert. Es war auch nicht zu übersehen, dass vor einem Monat noch die Planiererraupen und Bagger die Hauptdarsteller waren. Die Sicherheitsvorkehrungen wirken heute, fast 5 Jahrzehnte später, ziemlich lächerlich. Man sah Streckenposten in kurzen Hosen und mit nacktem Oberkörper, auf Campingsessel 1 Meter neben der Rennstrecke sitzen. Darüber gespannt waren Sonnenschirme und es hatte etwas von einer Stimmung wie am Campingplatz. In jeder Box war ein Feuerlöscher und eine ausgediente Trommel aus Karton mit der Aufschrift „Omo“ gefüllt mit Ölbindemittel. Gemeldet waren folgende Porsche 917:

Start Nr. 29 - Fahrer: Ahrens/Attwood,  
Bewerber: Freiherr von Wendt, Chassis: 917 009

Start Nr. 30 - Fahrer: Siffert/Redman,  
Bewerber: David Piper Racing, Chassis: 917 010

Porsche stand dank des Typs 908 schon als Markenweltmeister fest, so überließ man das Zepter den Privatteams und stellte diesen die Werksfahrer zur Verfügung. In den Porsche-Boxen sah man aber dieselben Gesichter wie bei allen anderen Läufen zur WM: Bott, Piëch, Steinemann usw.. Die Konkurrenz war riesengroß, sämtliche Teams wie Alfa, Matra, Gulf-Mirage, Lola T70 mit ihren Spitzenfahrern wie Ickx, Oliver, Rodriguez, Müller, Bonnier aus der Marken-WM waren angetreten. Dazu waren eine Horde von Porsche 906, 907, 908, 910 und 911 am Start. Das „who is who“ des Österreichischen Motorsports stellte sich dem Training: Lauda, Ques-

**Testblatt** FIA/CSI Homologation Nr. 250  
Gruppe A: 4

**FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE**  
Testblatt gemäß den Bestimmungen des Internationalen Automobil-Sportgesetzes Anhang „J“

Hersteller: Dr.-Ing. h.c. F. PORSCHE KG, Stuttgart-Zuffenhausen  
Baumuster / Typ: 917 Hubraum: 4494,2 cm  
Baujahr / Modelljahr: 1969 Beginn der Serien-Fertigung: Dezember 1968  
Serien-Nummern: Fahrgestell 917.001 uaf., Motor 912.001 uaf.

Art des Karosserie-Aufbaues a) Coupé  
Art des Karosserie-Aufbaues b)  
Art des Karosserie-Aufbaues c)

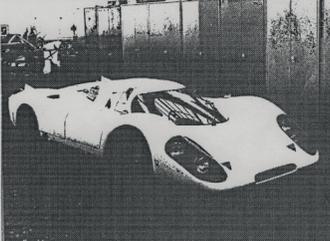
Grand-Tourisme Herstellung des 800. Fahrzeuges erfolgte am 19. April 1969  
Tourenwagen Herstellung des 1000. Fahrzeuges erfolgte am 19.  
Serien-Tourenwagen Herstellung des 5000. Fahrzeuges erfolgte am 19.

ONS / FIA Eintragungswagen  
Datum der Antragstellung: 19. Februar 1969  
Antrag geprüft: *[Signature]*

*Homologation valide à partir du 1/5/69 liste 63/3*

13 vom FIA-Anerkennung  
Nachtrag Nr. 2 vom  
Nachtrag Nr. vom  
Nachtrag Nr. vom  
Nachtrag Nr. vom

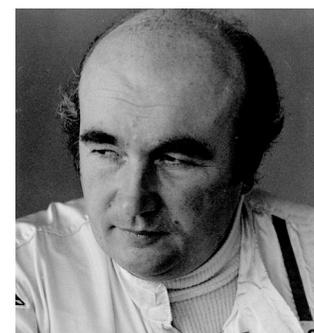
Einstufung gültig ab



**ÖSTERREICHRING**  
Knittelfeld / Zeltweg  
10. August 1969 S 10.-

7.  
**Grosser Preis von Österreich**

GUTE MARKEN AUS EINEM GUTEN HAUS  
**3**  
VOGL & CO  
GRAZ, SCHIESSTATTGASSE 65



David Piper.

ter, Lins, Peter, Stuppacher, Rieder, Gerin, Pust, Huber, Hofer ... Trainingsschnellste waren Ickx/Oliver auf dem von John Wyer eingesetzten Gulf-Mirage-Ford, angetrieben vom aktuellen Ford Cosworth Formel 1-Motor, mit einer Zeit von 1.46,7 Minuten, was wiederum einen Schnitt von 199,7 km/h entsprach. Platz 2 ging an den Porsche 917 von Ahrens/Attwood mit 1.48,1. Achtschnellste wurde das Porsche 917 Duo Siffert/Redman mit einer Zeit von 1.49,0. Am Abend entschieden sich die Porsche Verantwortlichen für einen Fahrertausch, Siffert sollte mit Ahrens den 917 009 fahren und Attwood mit Redman den 917 010.

Am Renntag strömten etwa 35.000 Zuschauer bei herrlichem Sommerwetter zur Strecke. Das Rennen wurde auch live im Österreichischen Fernsehen übertragen und lief über 170 Runden. Als damals Zehnjähriger habe ich dieses Rennen live, bei Opa's Schwarz/weiß-Fernseher, mitverfolgt und seitdem bin ich vom „Virus Porsche 917“ befallen, im positiven Sinn. Niemand geringerer als Juan Manuel Fangio senkte pünktlich um 12 Uhr mittags die Startflagge und schickte die 36 Wagen auf die 1000 km lange Reise auf der ehemals schnellsten und schönsten Rennstrecke im Motorsportkalender. Das Startduell gewann Ickx vor Siffert knapp vor Bonnier auf Lola T70 und Gregory auf Porsche 908. In der vierten Runde kann sich Siffert an Ickx's Mirage vorbeiquetschen, dann folgten Bonnier und Gregory und am fünften Platz der zweite 917 mit Attwood am Steuer gefolgt von Servoz-Gavin auf Matra 650. Die Meute legte ein Tempo vor-dass eher an einen Formel 1-Lauf erinnert als an ein Langstreckenrennen, mit etwa 280 km/h preschten sie bei Start/Ziel vorbei. Das Tandem Siffert und Ickx fuhren einen Rundenrekord nach dem anderen und pflügten sich wie ein hei-



Start zum 1000 km Rennen 1969. Rechts: Attwood/Redman am Weg zu Platz 3.

bes Messer durch die Butter durchs Feld. Ickx übernahm bei der Überraschung von Piper wieder die Führung und gab sie bis zu seinem Ausscheiden in der 99. Runde durch Lenkungsdefekt nicht mehr ab. Probleme hatten die beiden 917er jeweils beim Boxenstopp. Die geplanten 4 Stopps pro Fahrzeug sollten sie eigentlich nur 6 Minuten brauchen, aber es wurden 10 Minuten daraus. Der Grund war Dampfblasenbildung in der Benzinleitung. Die Verantwortlichen bei Porsche hatten eine Lösung parat die zwar nicht ganz der Sicherheit entsprach aber zweckdienlich war. Man ließ beim letzten Stopp die Zündung eingeschaltet, dadurch lief die Benzinpumpe weiter und führte der Einspritzung Benzin unter Druck zu, so konnten sich keine Blasen mehr bilden und die Motoren sprangen sofort wieder an. Nach dem Ausscheiden von Ickx/Oliver übernahm der Matra 650 von Servoz-Gavin/Rodriguez die Führung vor Siffert/Ahrens und dem Lola von Bonnier/Müller, auf Platz vier folgte der zweite 917 mit Attwood/Redman am Steuer. Kurz darauf verunfallte der Matra und so blieb nur mehr das Duell Lola gegen Porsche das schlussendlich Siffert/Ahrens für sich entschieden und somit für den ersten Rennerfolg eines Porsche 917 sorgten.

Lustig war auch die Siegerehrung, da standen unsere Helden auf der Boxenmauer mit einem Strauß Blumen und dem Pokal in der Hand. Als Treppe für dieses improvisierte Podest diente eine leere Kiste Bier.

Resultat:

- Platz 1: Siffert/Ahrens, Porsche 917 009  
5:23.36,98 - Schnitt 186 km/h
- Platz 2: Bonnier/Müller, Lola T70, 5:24.44,13
- Platz 3: Attwood/Redman, Porsche 917 010,  
169 Runden

Nach diesem Premiersieg wurde der Porsche 917 in den Jahren 1970 bis 1975, auf allen Rennstrecken und Meisterschaften wo er antrat, zum Seriensieger und konnte ab nun nur mehr durch Reglementsänderungen gestoppt werden. Kurz vor dem Rennen in Zeltweg wurde für das Jahr 1970 in der Markenweltmeisterschaft Porsche Salzburg in der Alpenstraße für einen Teil der Renneinsätze beauftragt - sozusagen als „Semi-Werksteam“. Porsche Salzburg stand unter der Leitung von Ferdinand Porsches Tochter und Mutter von Ferdinand Piëch, Luise Piëch.

Jochen Rindt Show 1969 in Wien, rechts innen: Der 917 001 ist dort ausgestellt.



Über eine Pressemitteilung vom 30.9.1969 verlautbarte Porsches Rennabteilung dass John Wyer Automotive Engineering Ltd. für die Jahre 1970 und 1971 den Hauptteil der Renneinsätze abwickeln soll. Wyers Dauersponsor ist die Gulf Oil Company die mit ihrer kachelblauen/orangen Farbgebung bis heute nicht mehr aus dem Rennsport wegzudenken ist. Die Truppe um John Wyer mit dem technischen Leiter John Horsman und Rennleiter David Yorke reiste am 14. 10. 1969 nochmals in die Steiermark um dem 917er die aerodynamischen Schwächen auszutreiben. Als Fahrer fungierten Kurt Ahrens, Brian Redman und Piers Courage. Für diesen Test waren die Kurzheck-Fahrzeuge 917 006, 917 008 und der neue CAN-AM Spyder 917 027 aus Weissach mitgebracht worden. Die Tests verliefen sehr zufriedenstellend im Einklang mit der Rennabteilung und waren hauptsächlich auf Aerodynamik, Fahrstabilität und Radkinematik ausgelegt. Mit Hilfe einiger Alubleche, die man provisorisch auf das Heck nietete entstand das sogenannte „Wyer Heck“. Dieses funktionierte perfekt, so entwickelte sich das anfangs unfahrbare Biest erst zum Dauerläufer und Seriensieger. Ab nun sollte dem Kampf in der Marken-WM der Porsche 917 gegen Ferrari 512 und Alfa Romeo 33 nichts mehr im Wege stehen und die kommenden 2 Jahre als der „Kampf der Titanen“ in die Geschichtsbücher eingehen. Nächste Gelegenheit für das österreichische Publikum um einen Porsche 917 zu bewundern, ergab sich bei der Jochen Rindt Show im November 1969 im Wiener Messepalast. Dort sah man für eine Woche 917 001 in den legendären Gulf-Farben, jedoch in der langen Version mit den beweglichen Heckspoilern, die nach dem Le Mans Einsatz verboten wurden.



# 1970

Während der Saison 1970 steigerte die Rennabteilung den Hubraum auf 4900 ccm und so erreichten die Fahrzeuge ca. 610 PS. Über die ganze Saison lieferten sich Porsche Salzburg und das Gulf Team einen Kampf auf Augenhöhe. John Wyer gewann mit seiner perfekt organisierten Truppe zwar die meisten Rennen, aber den Saisonhöhepunkt in Le Mans schnappten sich die Salzburger mit 917 023 (Attwood/Herrmann) und sorgten für den ersten Gesamtsieg an der Sarthe für Porsche.

Als die Porsche 917-Truppe zum Saisonfinale am 11. 10. 1970 zum 1000-km-Rennen in die Steiermark nach Zeltweg anreiste hat die Rennschmiede aus Zuffenhausen bis auf die 12 Stunden von Sebring, wo ein Ferrari 512S mit den Fahrern Giunti/Vaccarella/Andretti gewann, alle Rennen gewonnen. Die 24 Stunden von Daytona, 1000 km von Brands Hatch, 1000 km von Monza, 1000 km von Spa, 24 Stunden von Le Mans und die 6 Stunden von Watkins Glen haben die Porsche 917 für sich entschieden. Bei der Targa Florio und bei den 1000 km am Nürburgring gewannen die Salzburger mit dem etwas wendigeren Porsche 908/03. Porsche stand wie letztes Jahr auch schon vor dem Zeltweg Rennen als Weltmeister fest.

Gemeldet waren folgende Porsche 917:

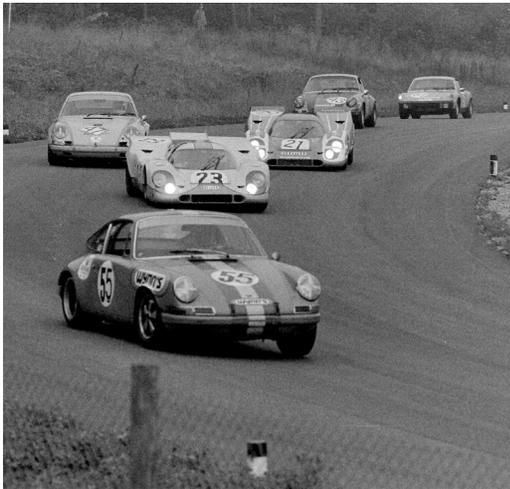
- Start-Nr. 20 - Fahrer: Ahrens/Marko, Bewerber: Porsche Salzburg, Chassis: 917 020
- Start-Nr. 21 - Fahrer: Elford/Attwood, Bewerber: Porsche Salzburg, Chassis: 917 023
- Start-Nr. 22 - Fahrer: Rodriguez/Kinnunen, Bewerber: J. W. Automotive, Chassis: 917 016
- Start-Nr. 23 - Fahrer: Siffert/Redman, Bewerber: J. W. Automotive, Chassis: 917 026/031

Die lächerliche Hofzufahrt aus dem letzten Jahr ist mittlerweile eine richtige Boxenzufahrt geworden und die Erdhaufen aus dem letzten Jahr sind inzwischen alle mit Gras überwachsen und so bot sich allen eine perfekte Strecke. Geblieben sind so manche Abgrenzungen für die Zuschauer aus ungeschälten Fichtenstämmen. Erste Reihe Fußfrei ist schon recht toll aber die Ellbogen waren voll mit Harz.

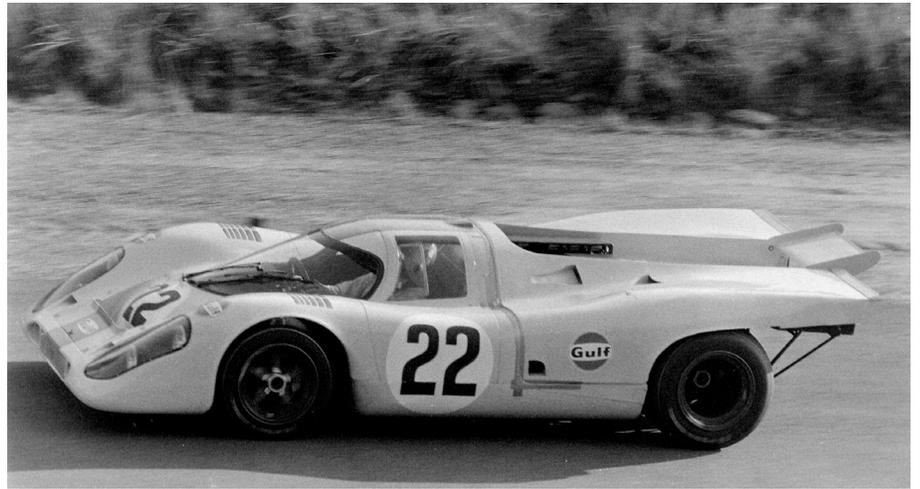
Das Taining war eine spannende und äußerst knappe Angelegenheit zwischen dem einzigen Ferrari 512M mit Ickx und Giunti, den vier neuen pfeilschnellen Alfa Romeo 33-3 und den vier Porsche 917. Das Duo Siffert/Redman hatte zuviel Übersteuern und der Ferrari 512M kämpfte mit dem Benzindruck, trotzdem wurden Zeiten gefahren wie 2 Monate zuvor beim Formel -1-Grand-Prix. Pole ging an das Tandem Rodriguez/Kinnunen mit 1.40,48 vor dem Ferrari 512M von Ickx/Giunti mit 1.40,75 gefolgt von Ahrens/Marko mit 1.41,16 und Elford/Attwood mit dem Siegerwagen von Le Mans mit 1.41,19. Knapp dahinter folgten die Seriensieger Siffert/Redman und dem Rudel der Alfas. Natürlich waren auch viele andere Österreicher wie Lins, Lauda, Pankl, Peter, Rieder, Stuppacher und Hofer mit den Typen 908 und 910 am Start, konnten aber um dem Gesamtsieg nicht mitfahren. Nachdem sich am Renntag der Nebel verzogen hatte, schickte wie letztes Jahr, Juan Manuel Fangio die 31 Wagen um 10 Uhr vormittags auf die Rennstrecke. Ickx erwischte den besten Start vor Ahrens, Siffert, Rodriguez, Elford und den Alfas. In der zweiten Runde quetschte sich der kleine Mexikaner an Siffert vorbei hatte aber gegen den um eine Sekunde pro Runde schneller



Pedro Rodriguez.



911, 917, 911, 917, 911, 914 ...



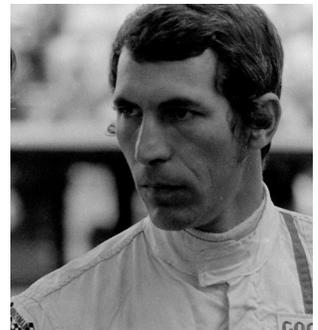
Leo Kinnunen am Steuer von 917 016.



Sieg für Siffert/Redman.



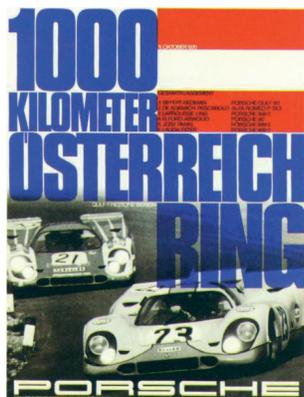
Boxenstopp für Attwood.



„Quick Vic“ Elford.



Ahrens/Marko sahen keine Zielflagge im 917 020.



fahrenden Ickx keine Chance. Das Rennen war in dieser Phase extrem schnell und die Porsches hatten gegen den einzigen Ferrari absolut keine Chance. Der schnellste von ihnen, Rodriguez, fiel gleich in der fünften Runde mit Ventilschaden aus. In Runde 49 schied Ickx mit Elektrikproblemen aus. Zwei Runden später übernahm Attwood von Elford das Auto und mußte aber gleich darauf mit einem Kühlerleck an die Boxen, der Kühlertausch kostete ihm 10 Runden und somit fielen sie aussichtslos zurück. Plötzlich führte Marko, der kurz zuvor das Auto von Ahrens übernommen hatte. Zwei Privatfahrer waren sich mit ihren 911er in der Texaco Schikane nicht über die Vorfahrt einig. Nachdem beide über einen Umweg durch die Botanik wieder die Strecke erreichten, schaufelten sie faustgroße Steine auf die Strecke die bis zum Rennende auch dort blieben. Leider hat sich die Porsche Salzburg-Truppe mit dem Sprit etwas verschätzt und so blieb der Lokalmatador in Runde 75 mit leerem Tank liegen. Dadurch lagen Siffert/Redman, das Erfolgsduo des Jahres, unangefochten bei Halbzeit mit 3 Runden Vorsprung vor dem Alfa Romeo 33-3 von De Adamich/Pescarolo in Führung. 14 Runden vor Schluss kommt doch noch Spannung auf, da Sifferts Motor nur mehr auf 11 Zylindern lief und der Alfa Runde um Runde gutmachte und 3 Runden vor Ende der Hetzjagd in der gleichen Runde wie der führende Porsche war. Den Italienern war das Glück auch nicht hold und Pescarolo wurde langsamer. Letzendlich hinkte der Alfa im Zeitlupentempo mit einer Rauchfahne zwei Runden hinter dem Porsche ins Ziel. Die Italiener meinten, dass es Zündungsprobleme waren, obwohl sich unübersehbar eine riesige Öllache unter dem Auto ausbreitete ...

Resultat:

- Platz 1 Siffert/Redman, Porsche 917 026  
5:08.04,67 - Schnitt 195km/h
- Platz 2 De Adamich/Pescarolo, Alfa Romeo 33-3  
168 Runden
- Platz 3 Larrousse/Lins, Porsche 908  
167 Runden
- Platz 4 Elford/Attwood, Porsche 917 023  
162 Runden

Mit Porsche Salzburg hat sich die Porsche AG in Stuttgart sozusagen eine Hintertür im Rennsport für die Saison 1970 offengelassen, falls mit Wyer etwas Unvorhergesehenes passieren soll. Da aber die Salzburger in Le Mans, am Nürburgring und bei der Targa Florio den Engländern die Krone entrissen, war natürlich John Wyer „not amused“. Porsche wollte werksseitig sowieso keinen Motor für die ab 1972 geltende 3-Liter-Formel in der Marken-WM entwickeln, so schloss man aus Stuttgart die „Hintertür“ Salzburg mit Saisonende 1970. Im Gegenzug wurde der 917er Motor (interne Nummer 912) um die letzten 100 ccm aufgebohrt um das Reglement von 5000 ccm auszunutzen, man erreichte damit etwa 630 PS. Dieter Dechent, der in der Saison 1970 das „Martini Racing Team“ und deren Porsche 908 zu einigen Achtungserfolgen führte, übernahm die Fahrzeugflotte der Salzburger und stieg mit den 917er in die erste Liga des Langenstreckensports auf. Mit Dr. Helmut Marko und Rudi Lins waren auch zwei Österreicher dabei. Ergänzt wurde die Truppe von Vic Elford, Gerrad Larousse und Gijs van Lennep. Ferrari nahm kurzerhand den 3-Liter-12-Zylinder aus der aktuellen Formel 1, pflanzte diesen in den Prototyp, fertig war die italienische Waffe für die Saison 1971.

# 1971

Bevor sich die Truppe der Langstrecken-WM zum vorletzten Lauf 1971 in Zeltweg traf stand Porsche wie 1969 und 1970 schon als Weltmeister fest. Die ursprünglich favorisierten Ferrari-Prototypen konnten sich nicht in Szene setzen, dafür stieg Alfa Romeo mit dem Tipo 33-3 zur zweiten Macht auf. Die Italiener gewannen die 1000 km von Brands Hatch und die Targa Florio, nach Zeltweg waren sie auch noch bei den 6 Stunden von Watkins Glen erfolgreich. John Wyers Gulf Porsche gewannen den Saisonauftakt mit den 1000 km von Buenos Aires, die 24 Stunden von Daytona, den 1000 km von Monza und die 1000 km von Spa jeweils mit den Porsche 917. Das Martini Racing Team gewann die 12 Stunden von Sebring und den Saisonhöhepunkt bei den 24 Stunden von Le Mans mit den wunderschönen 917er in den Martinfarben, zum Leidwesen der Gulf-Mannschaft. Weiters schnappte sich Dechents Team auch noch die 1000 km vom Nürburgring mit dem etwas wendigeren Porsche 908/03. Es gehört auch noch festgehalten dass die Wagen der Langstrecken-WM im Prinzip genau so schnell wie die damaligen Formel-1-Fahrzeuge fuhren. Aerodynamisch waren sie den Grand-Prix-Boliden weit überlegen, der Nachteil lag natürlich am Mehrgewicht von etwa 250 kg wie beim Porsche 917.

Gemeldet waren folgende Porsche 917:

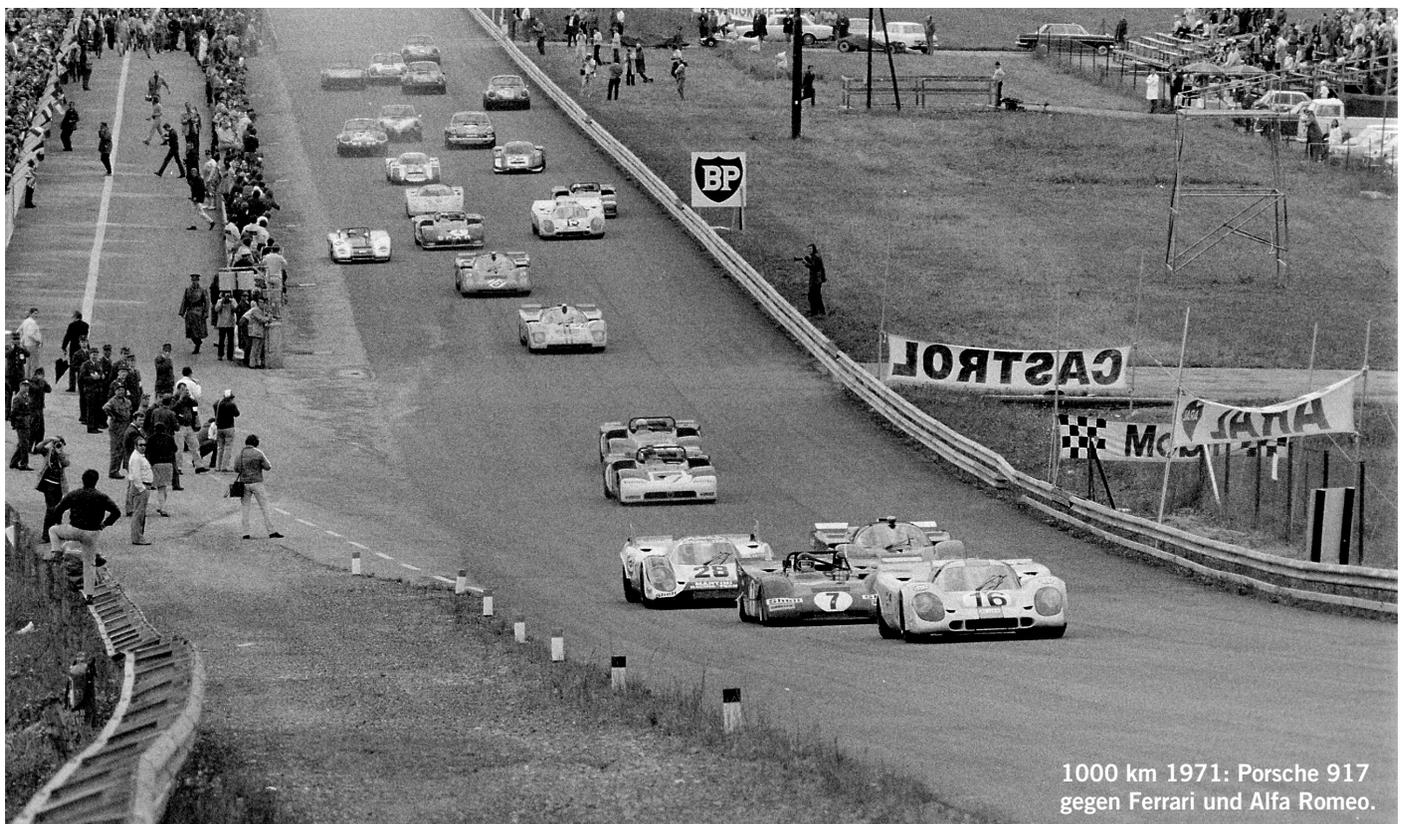
Start Nr. 15 - Fahrer: Siffert/Bell,  
Bewerber: J. W. Automotive, Chassis: 917 004/017  
Start Nr. 16 - Fahrer: Rodriguez/Attwood,  
Bewerber: J. W. Automotive, Chassis: 917 013/034  
Start Nr. 28 - Fahrer: Marko/Larousse,  
Bewerber: Martini, Chassis: 917 030  
T-car - Bewerber: J. W. Automotive, Chassis: 917 016

Martini Porsche sorgte für eine Sensation im Training, man installierte erstmals im Rennsport ein ABS-System, Wyers Team hatte dieses Novum nicht - dafür hatten sie ein T-car im Training dabei um die Rennfahrzeuge zu schonen. Pedro Rodriguez, der am Vorabend des Trainings in eine Schlägerei in einem steirischen Gasthaus beteiligt war, fuhr in der Form seines Lebens und holte sich mit Dick Attwood als Copilot die „Pole“ mit 1.39,49 vor den Ferrari 312BP gefahren von den aktuellen Formel 1 Piloten Ickx/Regazzoni. Dahinter der Martini 917 mit Marko/Attwood und an der vierten Stelle ein frustriertes Duo mit Siffert/Bell deren Gulf 917 extrem übersteuerte. Dahinter Müller/Herzog mit dem privaten Ferrari 512M gefolgt von drei Alfa Romeo Tipo 33-3. Erwähnenswert sind auch noch die Eintrittspreise. Stehplätze für das Wochenende waren um 80 Schilling zu haben, Tribünenplätze gab es um 250 Schilling und das Rennprogramm schlug sich mit 10 ÖS zu Buche. Sogar eine „Damenkarte“ gab es, die kostete 30 Schilling.

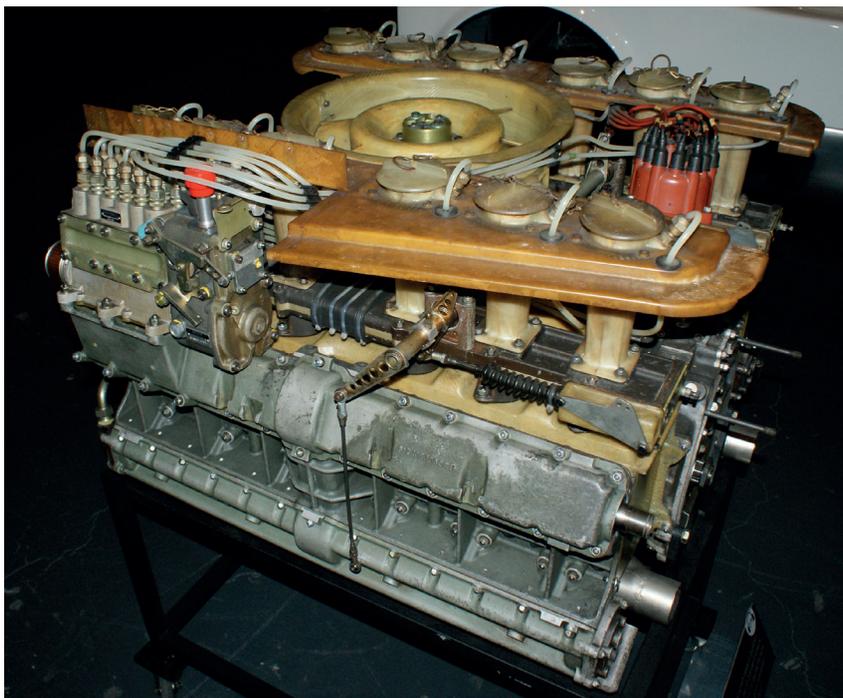
Pünktlich um 12 Uhr mittags gingen die 24 Wagen am 27. Juni 1971 auf die 1000 km lange Reise, die vom Tempo her wieder einmal Formel 1-Niveau hatte. Rodriguez gewann das Startduell vor Ickx, Müller, Marko und Siffert. Marko fuhr im Rennen ohne ABS. Schonungslos und immer an der Grenze der Physik, bei anfangs feuchter Strecke, wurde eine Rekordrunde nach der anderen gefahren. Die Zeiten waren in dieser Phase schneller als im Training. Noch vor den ersten Boxenstopps crashte Müller mit dem Ferrari 512M nach einem Aufhängungsschaden in die Leitplanke und Siffert schied mit Kupplungsschaden aus. Rodriguez parkte etwa 6 Minuten, wegen eines Wackelkontaktes



„Sogar eine 'Damenkarte' gab es, die kostete 30 Schilling.“



1000 km 1971: Porsche 917 gegen Ferrari und Alfa Romeo.



12 Zylinder mit Mittelabtrieb.

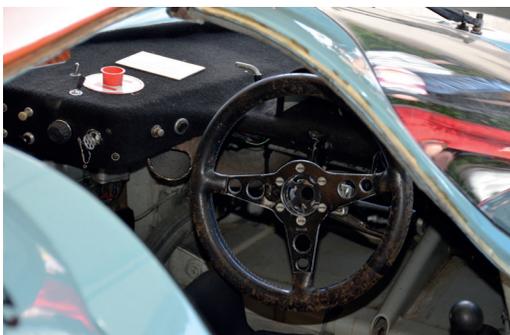


Letzte Ausbaustufe vom Porsche 917: 917/30 mit 1350 PS in der CAN AM Serie.



Le Mans-Siegerwagen beim Le Mans Classic 2012 (917 023).





917 026/031 in den legendären Gulf-Farben.





Jo Siffert.



Helmut Marko.



Sieger Rodriguez/Attwood.



Gerard Larousse.



Marko beim überprüfen des ABS.



Müller vor Marko und Siffert.

an der Lichtmaschine, in den Boxen. Ickx übergibt das nun führende Fahrzeug an Regazzoni. Um dem Reglement Genüge zu tun, übergibt der kleine Mexikaner für 13 Runden das Steuer an Attwood. Marko übergibt in der 70. Runde an zweiter Stelle das Steuer an Larousse. Rodriguez übernimmt wieder das Fahrzeug und beginnt eine beispiellose Aufholjagd, wie man sie selten gesehen hat. Bei Halbzeit führt Regazzoni vor Larousse und Rodriguez, dicht gefolgt von Vaccarella und Stommelen, beide Alfa. Plötzlich wird es wieder einmal dramatisch: Larousse hat in Runde 122 bei etwa 270 km/h einen Reifenschaden und demolierte den 917 unsanft an der Leitschiene, Regazzoni parkte seinen Spyder in Runde 148 ebenfalls etwas verbeult an der Leitplanke - beide out.

Pedro Rodriguez führt nun etwas glücklich aber verdient vor zwei Alfa und gibt den Sieg nicht mehr aus der Hand. Von den insgesamt 170 Runden fuhr Pedro allein 157. Dick Attwood schlich geradezu peinlich berührt zur Siegerehrung, knapp 15 Minuten Rennfahren hat er zum Sieg beigetragen.

Bei diesem Rennen war auch erstmals das von Luis Stanley, dem legendären BRM Boss, gestiftete „International Grand Prix Medical Service“ in Österreich im Einsatz.

Resultat:

- Platz 1: Rodriguez/Attwood, 917 013/034  
5:04.26,01 - Schnitt 198km/h
- Platz 2: Hezemans/Vaccarella, Alfa Romeo Tipo 33-3  
168 Runden
- Platz 3: Stommelen/Galli, Alfa Romeo Tipo 33-3  
168 Runden

Die schnellsten Fahrer in der Langstrecken WM zu dieser Zeit waren eindeutig Siffert und Rodriguez. Die beiden haben sich die waghalsigsten Duelle der letzten Jahre geliefert, man denke nur an Spa 1970 wo sie Seite an Seite durch Eau Rouge mit etwa 250 km/h rasten. Man hätte kein Blatt Papier dazwischen schieben können. Sie waren nicht nur bei John Wyer Teamkollegen, sondern auch in der Formel 1 bei BRM. Leider konnten beide die Porsche-Meisterfeier nicht mehr erleben. Am 11. Juli 1971 starb Pedro Rodriguez bei den 200 Meilen vom Nürnberg am Norisring in einem Ferrari 512 M von Herbert Müller. Jo Siffert, der sympatische Schweizer erlag seinen Verbrennungen am 24. Oktober 1971 beim „Race of Champions“ im BRM V12-Formel-1-Wagen.

Porsche wurde 1969, 1970 und 1971 Langstrecken Weltmeister, der 917er hat dazu einen großen Beitrag geleistet, unter anderem auch in Österreich. Sämtliche in dieser Zeit der Langstrecken WM in Österreich eingesetzten Fahrzeuge waren vom Typ 917K, K steht für Kurzheck.

Weiters fielen in diese Zeit auch die Dreharbeiten zu Steve McQueen's Kultfilm „Le Mans“, wo die Porsche 917 eine wesentliche Rolle spielten. Mit Hilfe der beiden österreichischen Rennfahrer und Stuntmen, Peter Huber und Erich Glavitz, entstand ein Rennepos das in der Filmgeschichte nicht mehr wegzudenken ist.

# 1972

Da Porsche für die Langstrecken-WM 1972 kein passendes Rennfahrzeug entwickeln wollte, konzentrierte man sich bei der Evolution des Porsche 917 auf die amerikanische CanAm Serie und die europäische Interserie. In beiden Serien war man schon seit 1970 tätig. Porsche gewann mit dem Typ 917 die Interserie von 1970 – 1975 und die CanAm Serie 1972 und 1973. Die letzte Ausbaustufe des Typ 917 waren ein 5600-ccm-Motor mit 2 Turboladern und 1300 PS. Mit diesem 917/30 fuhr Mark Donohue am 9. August 1975 im Oval von Talladega einen Weltrekord mit 355 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer geschlossenen Rennstrecke.

Aber nun zurück nach Österreich. Am 9. Juli 1972 trat zum letzten Mal ein Porsche 917 in der Alpenrepublik an, zum vierten Lauf der Interserie. Das Rennen lief unter dem Synonym „Jochen Rindt Memorial“. Im Kundenauftrag baute man den Porsche 917/10 mit Abgasturbolader, aus Gewichtsgründen verzichtete man auf ein Dach und so mutierte das Coupé zum Spyder. Die Dominatoren waren Leo Kinnunen, Willi Kauhsen auf Porsche 917/10 und Ernst Kraus auf Porsche 917 Spyder. Helmut Kelleners auf McLaren M8F und Helmut Marko auf BRM P167 waren die schärfsten Herausforderer. Leider verlor Helmut Marko, kurz vor dem Zeltweger Rennen, beim Grand Prix in Le Castellet, die Sehkraft seines linken Auges und so übernahm Howden Ganley dessen Cockpit im BRM. Gemeldet waren folgende Porsche 917:

Start-Nr. 1 - Fahrer: Leo Kinnunen,  
Bewerber: AAW, Chassis: 917/10 004  
Start-Nr. 11 - Fahrer: Willi Kauhsen,  
Bewerber: WKRT, Chassis: 917/10 002  
Start-Nr. 12 - Fahrer: Ernst Kraus, Bewerber: Boeri  
Chassis: 917 026/31

Am Samstag zum Training gab es die Europapremiere des neuen Turbomotors für Kauhsen und Kinnunen. Man installierte pro Zylinderreihe einen Lader und generierte aus dem 4,5-Liter-Motor sagenhafte 850 PS, das Fahrzeuggewicht lag bei etwa 740 kg. Obwohl es kein Werkseinsatz war erschien der ganze Technikerstab aus Weissach. Ernst Kraus hatte in seinem 5,4-Liter-Motor keine Aufladung und brachte trotzdem 650 PS auf die Straße. Als Zeitzeuge hat man heute noch den fantastischen Turbo-sound dieser Boliden in den Ohren, den man mit modernen Hybrid-Fahrzeugen nicht vergleichen kann und will. Mittlerweile ist diese Interserie auch ein relativ teures Abenteuer geworden, ca. 2,4 Millionen Schilling kostete damals ein 917/10, mit Turboaufladung waren dann etwa 3 Millionen fällig. Dafür hatte man aber eine Rakete zur Verfügung die in etwa 5,2 Sekunden auf 200 km/h beschleunigt und in Zeltweg eine V/max von 340 km/h hatte. Bei extremer Hitze holte sich Kauhsen mit 1.38,60 die Pole vor Kinnunen 1.38,71. Ganley's BRM mit dem 8,1-Liter-Chevy-Triebwerk, der wie immer im Fahrerlager einen halbfertigen Eindruck hinter-

ließ, wurde Dritter mit 1.41,15 und an fünfter Stelle fand sich Kraus mit 1.44,25 ein. Das Rennen war für 34 Runden veranschlagt (201 km) und es herrschten Temperaturen wie am Vortag von etwa 34 Grad im Schatten. Das Startduell gewann Kinnunen vor Ganley, Kauhsen, Kelleners und Kraus. Kinnunen konnte sich etwas absetzen während Kauhsen am BRM nicht vorbeikam. In Runde 12 schied Kraus mangels Benzindruck in der Texaco Schikane aus. Kurz vor Halbzeit kam Kauhsen in langsamer Fahrt mit einem Felgenschaden in die Boxen, bei einer Überraschung hat ein Nachzügler nicht aufgepasst. Dadurch fiel Kauhsen hinter Kelleners auf den vierten Platz zurück. 6 Runden vor Schluss schob sich der Aachener wieder an Kelleners McLaren vorbei. Nur eine Runde später kam der führende Kinnunen mit stotterndem Motor an die Boxen, die Benzinpumpe war defekt. So war der Weg zum Sieg für Ganley frei, obwohl er die letzte Runde mit Zündaussetzern absolvierte. Kauhsen konnte darum nun bis auf etwa 20 Sekunden Abstand aufschließen. Kinnunen sah die Zielflagge nicht, wurde aber auf Grund der zurückgelegten Distanz noch als Achter gewertet. Resultat:

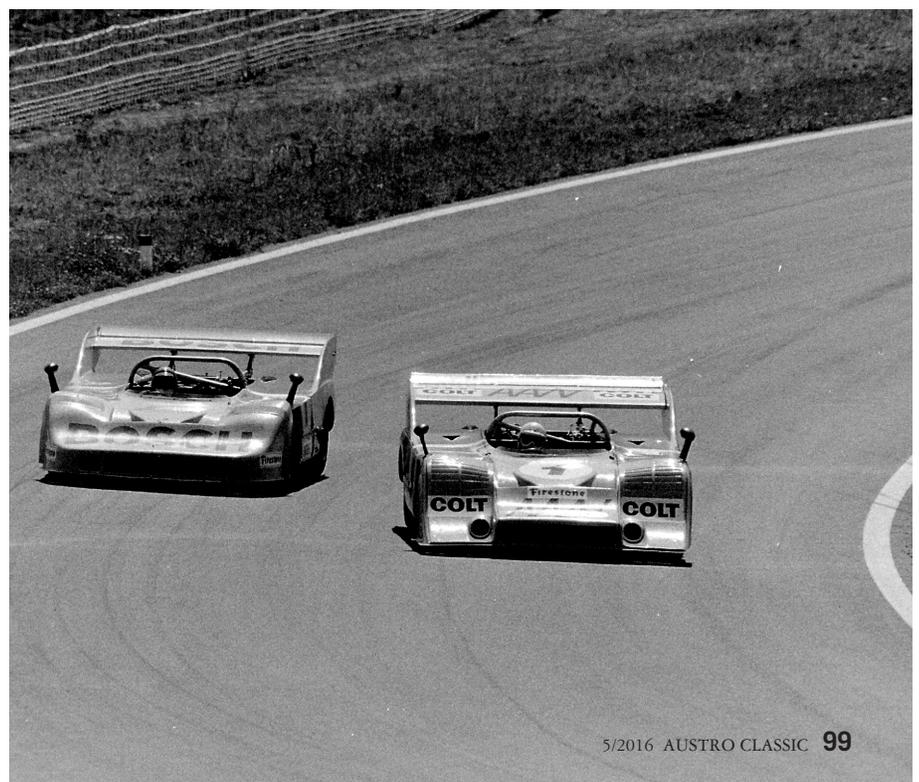
- Platz 1: Howden Ganley, BRM P167  
58.19,80 - Schnitt 207 km/h
- Platz 2: Willi Kauhsen, Porsche 917/10 002  
58.38,57
- Platz 3: Helmut Kelleners, McLaren M8F  
33 Runden

In den 1970er Jahren wurde 917 001, in den Farben des Le Mans-Siegers 1970, auf verschiedenen Rennwagenausstellungen wie der Jochen Rindt-Show oder Niki Lauda-Rennwagenausstellung in Österreich präsentiert. In diesem berühmten, rot/weißen Porsche Salzburg Design, steht der Bolide heute noch im Porsche Museum in Stuttgart. Anmerkung: der originale Siegerwagen aus Le Mans 1970, der ja auch 1970 in Zeltweg beim 1000 km Rennen fuhr, wurde inzwischen



„Dafür hatte man aber eine Rakete zur Verfügung die in etwa 5,2 Sekunden auf 200 km/h beschleunigt und in Zeltweg eine V/max von 340 km/h hatte.“

**Erstmals mit Turbo:  
Kauhsen (li.)  
und Kinnunen.**



5/2016 AUSTRO CLASSIC 99

Mit 850 PS rund um den Kirchturm: 917/10 001 gefahren von Gerhard Berger bei der Ennstal Classic 2010.



„386 km/h erreichten die Porsche 917 im Jahre 1971 auf der fast 6 km langen Geraden 'Les Hunadières' in Le Mans, dieses Tempo wird wohl wegen der beiden Schikanen auch noch eine Weile nicht erreicht werden.“

zum teuersten Porsche 917 aller Zeiten. Zuerst landete der Renner bei Vasek Polak in der USA, dann ging es zur Matsuda Collection nach Japan von wo er zwischenzeitlich über „Symbolic Motorcars“ bei Dr. Julio Palmaz in Kalifornien landete. Dieser veräußerte den Wagen letztendlich um einen 2-stelligen Millionenbetrag an Carlos Monteverde und ist nun Teil der „Fica frio collection“ auf der britischen Kanalinsel Jersey.

Das Technische Museum in Wien veranstaltete eine Porsche Sonderausstellung im Jahr 1990. Ausgestellt war der Interserien-Siegerwagen von Herbert Müller der Jahre 1974 und 1975 im Martini-Design, Chassis 917/30 001. Dieses Fahrzeug hatte als Besonderheit einen variablen Radstand und steht heute im Porsche Museum in Stuttgart.

Bei einer Oldtimer-Veranstaltung am Salzburgring im Jahr 1992 sah man einen ganz besonderen Leckerbissen aus der Porsche 917 Historie. 917/30 004 in den berühmten Sunoco-Farben wurde im Renntempo von Hans Joachim Stuck um den Ring vor den Toren Salzburgs gejagt, dieses Fahrzeug wurde im März 2016 bei der „Amelia Island Auction“ in den USA um 3 Millionen US Dollar versteigert, Vorbesitzer war der amerikanische Komiker Jerry Seinfeld.

**Neuzeit** 65 Porsche-917-Chassis wurden von 1969 bis 1973 erzeugt, davon etwa komplett 48 Fahrzeuge aufgebaut. Manche Rennwagen wurden verschrottet dafür wurden andere auf Ersatzrahmen mit Originalteilen wieder aufgebaut. Im Laufe der Jahrzehnte wurden

fast alle Reservechassis, die irgendwo eingelagert waren, wieder zum Leben erweckt und so kam es, dass derzeit weltweit etwa 54 Fahrzeuge existieren, nicht alle mit einwandfreier Historie. 917/10 016, ein Wagen mit lückenloser Geschichte, hat seit 1998 seine Heimat in Ostösterreich. In den Jahren 1973-1975 wurde dieses Fahrzeug von Ernst Kraus erfolgreich in der europäischen Interserie eingesetzt. 1976 erwarb Vasek Polak aus Los Angeles den Rennwagen und setzte ihn bei diversen Oldtimerrennen in den USA ein. Berühmte Fahrer wie Milt Minter, George Follmer, Hurley Haywood und Ritchie Ginther wechselten sich hinterm Lenkrad ab. Nach Vasek Polaks Tod im Jahre 1997 erwarb der jetzige Besitzer den Wagen und setzte diesen im „Historischen Motorsport“ ein. Unter anderem war 917/10 016 auch Teil der Porsche Ausstellung „Design-Mythos-Innovation“ in der alten Tabakfabrik in Linz im Jahre 2012.

In Australien entstanden bei der Firma LMK/Kraftwerkz, zwischen 2003 und 2015, 25 perfekte Replicas des berühmten Porsche 917 ausgestattet mit einem 3,8-Liter-6 Zylinder-Doppelturbo-Boxermotor und 915-Getriebe. Zwei dieser Pretiosen landeten in Österreich: Bei „Weitec-Tuning“ in Pfaffenschlag im nördlichen Waldviertel wurden die beiden Geschosse für eine österreichische Strassenzulassung vorbereitet. Einer davon, in den berühmten Gulf-Farben lackiert, landete in Ostösterreich bei einem Sammler.

Der andere, im Martini-Design des Le Mans-Siegerwagen von 1971, gefahren von der Paarung Marko/v. Lennep mit der legendären Startnummer 22, wurde nach Wien ausgeliefert. Dieses



V. li. o. im Uhrzeigersinn: Langheckversion 1971; 917/30 004 am Salzburgring 1992; Replica im Martini Design von Günther Spindler und 917/30 001 mit variabelen Radstand im Technischen Museum Wien, 1990.



Fahrzeug sah man öfters in der Öffentlichkeit und steht derzeit bei „Hödlmayr Classic Car Center“ in Schwertberg zum Verkauf. (Stand August 2016) Der Autor dieser Zeilen hatte einmal das Vergnügen am Beifahrersitz, im Rahmen der Ennstal Classic, den Stoderzinken mit dieser Ikone zu erklimmen - danke Günter! Moderne Streckenlayouts, eingeschränkte Möglichkeiten der Designer und umwelteffizientere Antriebsaggregate lassen diese Art des Rennsports heute nicht mehr zu. 386 km/h erreichten die Porsche 917 im Jahre 1971 auf der fast 6 km

langen Geraden „Les Hunaudières“ in Le Mans, dieses Tempo wird wohl wegen der beiden Schikanen auch noch eine Weile nicht erreicht werden. Die aktuellen, sündteuren Boliden der WEC gelangen auch für Privatteams nicht mehr in den Handel, somit engt sich der Kreis der Fahrerklintel und Teams extrem ein. Die derzeitigen Prototypen der Langstrecken-WM sind hochkomplexe und faszinierende Rennwagen aber ob sie den Legendenstatus eines Porsches 917 erreichen werden steht in den Sternen.



## Wo sind sie geblieben?



Übersicht über den Verbleib der auf Österreichs Rennstrecken von 1969-1972 eingesetzten Rennfahrzeuge.

Die Fahrzeughistorie der Porsche 917 ist ein sehr komplexes Thema, da wurden verunfallte Wagen an die Porsche Rennabteilung zurückgeschickt und mit einem anderen Rahmen wieder aufgebaut, aber mit der ursprünglichen Chassisnummer versehen wieder ausgeliefert. Speziell bei Wyer war dies gebräuchlich. Weiters hatten nicht

alle Wagen die nötigen Zollpapiere, so wurden bei internationalen Transporten teilweise einfach die Plaketten ausgetauscht. Da die Preise der Porsche 917 sich in einem ständigen Höhenflug befinden und manche Verkäufe sich im Verborgenen abspielen, gibt es auf die folgende Auflistung keine Garantie. (Stand August 2016)

Chassisnummer	Eigentümer	Design	Standort
917 009	Charles Nearburg Collection	Gulf Design	USA
917 010	Seit 1969 im Privatbesitz von David Piper	grün/weiß	ENGLAND
917 004/017	Bruce McCaw	Gulf Design	USA
917013/034	Mark Finburgh	Gulf Design	ENGLAND
917 016	Chris McAllister	Gulf Design	USA
917 020	Christophe d'Asemburg	Martini Design	BELGIEN
917 023	Carlos Monteverde (Fica Frio Collection)	Le Mans 1970	ENGLAND
917 026/031	Roald Goethe	Gulf Design	DEUTSCHLAND
917 030	Graf Manfredino Rossi di Montelera	silber	ITALIEN
917/10 002	Claudio Roddaro	weiß	MONACO
917/10 004	Jobst Heemeyer	AAW Design	DEUTSCHLAND

