

# Porsche 917

»Der großartigste Rennwagen  
der Geschichte«  
feiert Geburtstag

**Vor 40 Jahren, am 13. März 1969, stellte die heutige Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG auf dem Genfer Automobilsalon ein Auto vor, das selbst unter aktuellen Maßstäben mit dem Begriff »Supersportwagen« nur unzureichend beschrieben wird: den Porsche 917, der als einer der schnellsten und erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten zur Legende wurde.**



**Der Startschuss für das Projekt 917** fiel bei Porsche im Juni 1968, nachdem die internationale Motorsportbehörde FIA eine Klasse der »Homologierten Sportwagen« mit bis zu fünf Liter Hubraum und 800 Kilogramm Mindestgewicht angekündigt hatte. Bis 1969 entstanden die vorgeschriebenen 25 Exemplare des neuen Rennwagentyps, sodass der 917 noch im gleichen Jahr seine Rennkarriere beginnen konnte. Nachdem er zunächst bei seinen ersten drei Einsätzen wegen technischer Probleme ausgefallen war, begann die 917 Erfolgsgeschichte im August 1969 beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Österreichring mit einem Sieg von Jo Siffert und Kurt Ahrens.

Die Motorisierung des 917 war ebenso ungewöhnlich wie seine verschiedenen Karosserievarianten: Hinter dem Fahrersitz erstreckte sich ein luftgekühlter Zwölfzylindermotor mit liegenden Zylindern, dessen Kurbelwelle ihn als einen 180 Grad V-Motor auswies. Aus einem Hubraum von zunächst 4,5 Litern entwickelte das Triebwerk 520 PS. Der Gitterrohrrahmen bestand aus Aluminium, die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Damit der Rennwagen auch für unterschiedliche Rennstrecken bestens geeignet war, entwickelten die Porsche Ingenieure unterschiedliche Karosserievarianten. Das sogenannte Kurzheck war für kurvenreiche Strecken ausgelegt, in denen ein hoher Anpressdruck für schnelle

Kurvenfahrten benötigt wurde. Die Langheckvariante war für schnelle Rennstrecken und eine hohe Endgeschwindigkeit ausgelegt. Hinzu kamen die offenen 917 Spyder, die in der CanAm- oder Interserie eingesetzt wurden.

Zum Ende der Rennsaison 1970 hatte sich Porsche mit den Typen 917 und 908/03 neun von zehn möglichen Siegen gesichert und gewann somit überlegen die Markenweltmeisterschaft. Die Siegesserie begann in Daytona und hielt in Brands Hatch, Monza, Spa, auf dem Nürburgring, bei der Targa Florio, in Le Mans, Watkins Glen und dem Österreichring weiter an. Saisonhöhepunkt war jedoch der von Porsche lang ersehnte Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans, den Hans Herrmann und Richard Attwood am 14. Juni 1970 nach Zuffenhausen brachten. Ihr in den rot-weißen Farben von Porsche Salzburg lackierter 917 Kurzheck mit der Startnummer 23 trotzte der Konkurrenz genauso erfolgreich wie den heftigen Regenfällen.

Wie im Vorjahr wurde auch die Saison 1971 vom Typ 917 dominiert, sodass die Markenweltmeisterschaft mit acht von zehn Rennsiegen erneut an Porsche ging. Und wieder siegte ein Porsche 917 bei den 24 Stunden von Le Mans – dieses Mal mit Gijs van Lennep und Dr. Helmut Marko, die mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 222 km/h und 5.335 gefahrenen Kilometern den bis heute gültigen Streckenrekord halten. Eine Besonderheit ihres optisch durch seine »Haifischflossen« gekennzeichneten 917 Kurzheck war der aus Magnesium gefertigte Gitterrohrrahmen. Einen weiteren Rekord erzielte 1971 ein 917 Langheck-Coupé: Auf der Mulsanne-Geraden wurde der Rennwagen mit der Startnummer 21 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 387 Stundenkilometern gemessen. Große Bekanntheit erlangte auch ein weiterer Le Mans-Teilnehmer: Der Porsche 917/20 war eine Mischung aus Kurz- und Langheck und fiel durch seine breiten Proportionen auf. Obwohl der rosa lackierte Rennwagen mit dem Spitznamen »Die Sau« nach der Hälfte der Distanz ausfiel, machte ihn seine ausgefallene Lackierung zu einem der bekanntesten Porsche überhaupt.

Als zum Ende der Saison 1971 das europäische FIA-Reglement für »Fünfliter-Sportwagen« endete, entschied sich Porsche für ein Engagement im Canadian American Challenge Cup (CanAm). Im Juni 1972 setzte das private Penske-Rennteam im Motorsport erstmals den turbo-aufgeladenen Porsche 917/10 Spyder ein. Mit einer Leistung von bis zu 1.000 PS dominierte der Porsche Spyder die Rennserie und gewann mit Siegen in Road Atlanta, Mid Ohio, Elkhart Lake, Laguna Seca und Riverside für Porsche die CanAm-Meisterschaft. Im Jahr darauf erlebte der bis zu 1.200 PS starke 917/30

Spyder seine Rennsportpremiere. Die Überlegenheit des von Mark Donohue gesteuerten Boliden war so offensichtlich, dass das Reglement der CanAm-Serie schließlich geändert wurde, um den 917/30 von einer weiteren Teilnahme in der Saison 1974 auszuschließen. Typisch Porsche: Die für diese Rennen entwickelten Technologien zur Leistungssteigerung wurden erfolgreich auf die Straßensportwagen übertragen. So machte der abgasseitig geregelte Turbolader ab 1974 im 911 Turbo Karriere und ist seit dieser Zeit ein Synonym für die Leistungsfähigkeit von Porsche Sportwagen.

Bis heute ist der Ruf des 917 legendär. So wählten 50 internationale Motorsport-Experten in dem renommierten britischen Fachblatt Motor Sport den 917 zum »Großartigsten Rennwagen der Geschichte«. Insgesamt baute Porsche 65 Exemplare des 917: 44 Sportwagen als Kurz- und Langheck-Coupés, zwei PAspyder sowie 19 Sportwagen als CanAm- und Interserie-Spyder mit bis zu 1.400 PS starken Turbomotoren. Sieben der wichtigsten 917 – darunter die Le Mans-Siegerwagen von 1970 und 1971 oder der 917/30 Spyder – sind derzeit im neuen Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen ausgestellt. ■

