Ferdinand Piëchs Porsche 911 R von 1967 war der leichteste Elfer aller Zeiten

Lead
Der Porsche 911 Carrera RS 2.7 mag als große Ikone unter den Elfern gelten. Den Grundstein für den sportlichen Erfolg – und alle puristischen Renn-Porsche 911 bis zum aktuellen GT3 – legte jedoch Ferdinand Piëchs im Jahr 1967 mit seinem Erstligswerk in Zuffenhausen, dem Porsche 911 R.

Der Porsche 911 gilt als einer der erfolgreichsten Straßensportwagen aller Zeiten – doch auch im Rennsport machte er sich schnell einen Namen: Sein Rennsport-Debüt gab der Elfer schon kurz nach dem Produktionsstart im Frühjahr 1965 bei der Rallye Monte Carlo, wo Herbert Linge mit einem seriennahen 911 einen souveränen fünften Platz einfuhr. Als 1966 schließlich der noch schnellere, 160 PS starke Porsche 911 S vorgestellt wurde, gab es kein Halten mehr: Bei den 24 Stunden von Le Mans erzielte eine auf eigener Achse angereiste Sportversion einen Klassensieg, während Vic Elford wurde hinter dem Steuer eines Elfers Rallye-Europameister wurde. Entsprechend hohe Priorität hatte in Zuffenhausen die Entwicklung neuer, noch leistungsfähigerer Rennsport-Versionen. Neben Rennleiter Peter Falk und Motorenguru Hans Mezger arbeitet auch Ferdinand Piëch – Ferry Porsches dreißigjähriger Neffe, der seit 1965 die hauseigene Entwicklungsabteilung leitete – an einem „Super-Elfer“ für den GT-Sport.

Piëchs Leidenschaft als Ingenieur war die Gewichtsreduktion. Und so begann er zusammen mit Rennmechaniker Rolf Wütherich, dem Porsche 911 S seine überflüssigen Pfunde abzutrotzen. Der Stahlrahmen blieb zwar erhalten, doch alle Teile, die nicht niet- und nagelfest waren, wie etwa die Haube, die Türen und die Kotflügel, wurden durch Fiberglas-Elemente ersetzt. Bei den Scheiben kam Plexiglas zum Einsatz und der Unterboden sowie zahlreiche weitere Metallteile wurde mit Löchern durchbohrt wie ein Schweizer Käse. Auch im Cockpit wurde aufs Nötigste reduziert und die Schalldämmung entfernt. Sogar die Türgriffe wichen einfachen Plastikgurten und wo einst die Rücklichter gesessen hatten, blieben bloß zwei kleine Positionslampen zurück. Vier Prototypen entstanden so, jedes neue Exemplar ein wenig leichter als sein Vorgänger. Am Schluss hatte sich die Diät wahrlich gelohnt: Statt den rund 1.030 Kilo eines serienmäßigen Porsche 911 S brachte der Leichtbau-Elfer nur noch 800 Kilogramm auf die Waage! Bis heute gilt der Porsche 911 R damit als leichtester Elfer aller Zeiten.

Doch um den vielversprechenden Porsche 911 R – das Kürzel stand für „Racing“ – zur ultimativen Rallye- und Rundstreckenrakete zu machen, waren noch einige weitere Modifikationen nötig: Für schnellere Kurvengeschwindigkeiten erhielt Piëchs Leichtbau-Elfer dickere Reifen und ein breiteres Heck, hinzu kamen Scheel-Rennsessel, einen Drehzahlmesser bis 10.000 Touren und ein Monza-Lenkrad. Nun fehlte nur noch ein passendes Triebwerk. Piëch entschied sich für den 210 PS starken Aluminium-Sechszylinder vom Typ 901/22, wie er in ähnlicher Form auch in den Porsche-Rennwagen 906 und 910 zum Einsatz kam. Auch mit dem 230 PS starken und noch höher drehenden Typ-916-Rennmotor wurde experimentiert.

Einer der ersten Rennfahrer, die den neuen Porsche 911 R ausprobieren durften, war Huschke von Hanstein. Der Mille Miglia- und Targa Florio-Sieger war begeistert und drängte auf eine Homologation für den GT-Sport. Doch die Verkaufsabteilung in Zuffenhausen zeigte sich weniger optimistisch: Man traute sich nicht zu, die 500 für die Homologation nötigen Exemplare an den Mann zu bringen. So wurde die Produktion des Serienmodells bei der Stuttgarter Firma Baur nach nur 19 Einheiten Exemplaren eingestellt. Mit einem Kaufpreis von 45.000 D-Mark waren die verbliebenen Porsche 911 R ein teurer Spass. Hinzu kam, dass man mit den Leichtbau-Elfern ohne GT-Zulassung nur in der Prototypenklasse antreten konnte, wo sie gegen ihre vollblütigen Renngeschwister wie den Porsche 906, 907 und 910 praktisch chancenlos waren. Dennoch setzte die Rennsport-Abteilung den „R“ bei ausgesuchten Rennen ein: Jochen Neerpasch, Hans Herrmann und Vic Elford konnten 1967 beim "Marathon de la Route" – einem 84-Stunden-Nonstopp-Rennen auf der Nord- und Südschleife des alten Nürburgrings – nicht nur den Sieg einfahren. Ganz nebenbei bewarben sie auch Porsches neues Sport-o-Matic-Getriebe, das dem dritten Prototyp des 911 R mit auf den Weg gegeben worden war.

Wie groß das Potential eines puristischen Renn-Elfers tatsächlich war, stellte sich im Oktober 1967 heraus. Jo Siffert und seine Schweizer Teamkollegen waren gemeinsam nach Monza gereist, um die von Ford und Toyota aufgestellten Hochgeschwindigkeits-Weltrekorde zu brechen. Doch ihr Porsche 906 war für die holperige italienische Strecke nicht geeignet, bereits kurz nach dem Start verabschiedete sich die Aufhängung. Als Ersatzwagen kam ein Porsche 911 R aus der Baur-Kleinserie zum Einsatz. Tatsächlich stellten die Schweizer mit dem Renn-Elfer fünf neue Langstrecken-Weltrekorde auf – unter anderem auf der Distanz von 20.000 Kilometern. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 209 km/h. Erst später fiel dem Team auf, dass es eine Verwechslung gegeben hatte: Der Motor des Rekordwagens war kein frisch überholtes Aggregat, sondern hatte in Weissach bereits 100 Stunden auf dem Prüfstand verbracht!

Damit war die Geschichte des Porsche 911 R jedoch nicht ganz abgeschlossen: Als die Tour de France Automobile 1969 für Prototypen geöffnet wurde, startete Gérard Larrousse mit dem Leichtbau-Elfer – und gewann. Auch bei der Tour de Corse triumphierte er kurz darauf mit demselben Wagen. 1970 nahm sich Larrousse schließlich vor, bei der Tour de France selbst gegen die Zwölfzylinder-Matras zu bestehen und versprach den Stuttgarter Ingenieuren eine Kiste Champagner für jedes weitere an seinem Porsche 911 S eingesparte Kilogramm Gewicht. Der dritte Platz hinter zwei Prototypen-Monstern soll ihn sieben Kisten gekostet haben.

Erst Anfang der 1970er Jahre begann man bei Porsche wieder mit der Entwicklung eines 911 für den Rennsport. Und wieder waren die „Erbsenzähler“ wenig begeistert. Doch die Techniker setzten sich durch: Im Oktober 1972 debütierte auf dem Pariser Automobilsalon der Porsche 911 Carrera RS 2.7, der zur Homologation für die GT-Klasse 500 Mal gebaut werden sollte. Er brachte in der Sportversion 975 Kilogramm auf die Waage und trug einen auffälligen Heckflügel, der schnell den Spitznamen „Entenbürzel“ erhielt. Heute gelten der Carrera RS und seine noch härterer Rennbruder RSR als begehrteste Porsche 911 aller Zeiten – und Vorfahren heutiger Rennsport-Variationen wie dem GT3. Doch die absoluten Puristen unter den Porschekennern wissen bis heute: Ohne Ferdinand Piëchs Ur-Rennversion von 1967 wäre weder der Carrera RS, noch eines der heutigen Heckmotor-Katapulte mit Straßenzulassung denkbar gewesen. Auf dem Genfer Salon 2016 erweist Porsche dem 911 R nun endlich die

Ehre, die ihm gebührt!

Fotos: Porsche Archiv

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ferdinand-piechs-porsche-911-r-von-1967-war-der-leichteste-elfer-aller-zeiten
© Classic Driver. All rights reserved.