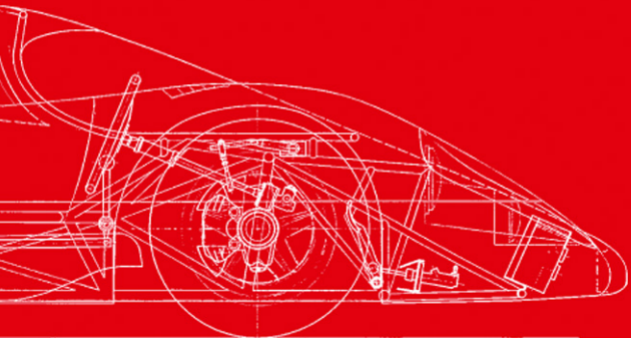


PORSCHE 911

ARCHIV UND
WERKVERZEICHNIS

WALTER NÄHER

1968-1975



EDITION PORSCHE MUSEUM

PORSCHE 917

**ARCHIV UND WERKVERZEICHNIS
1968-1975**

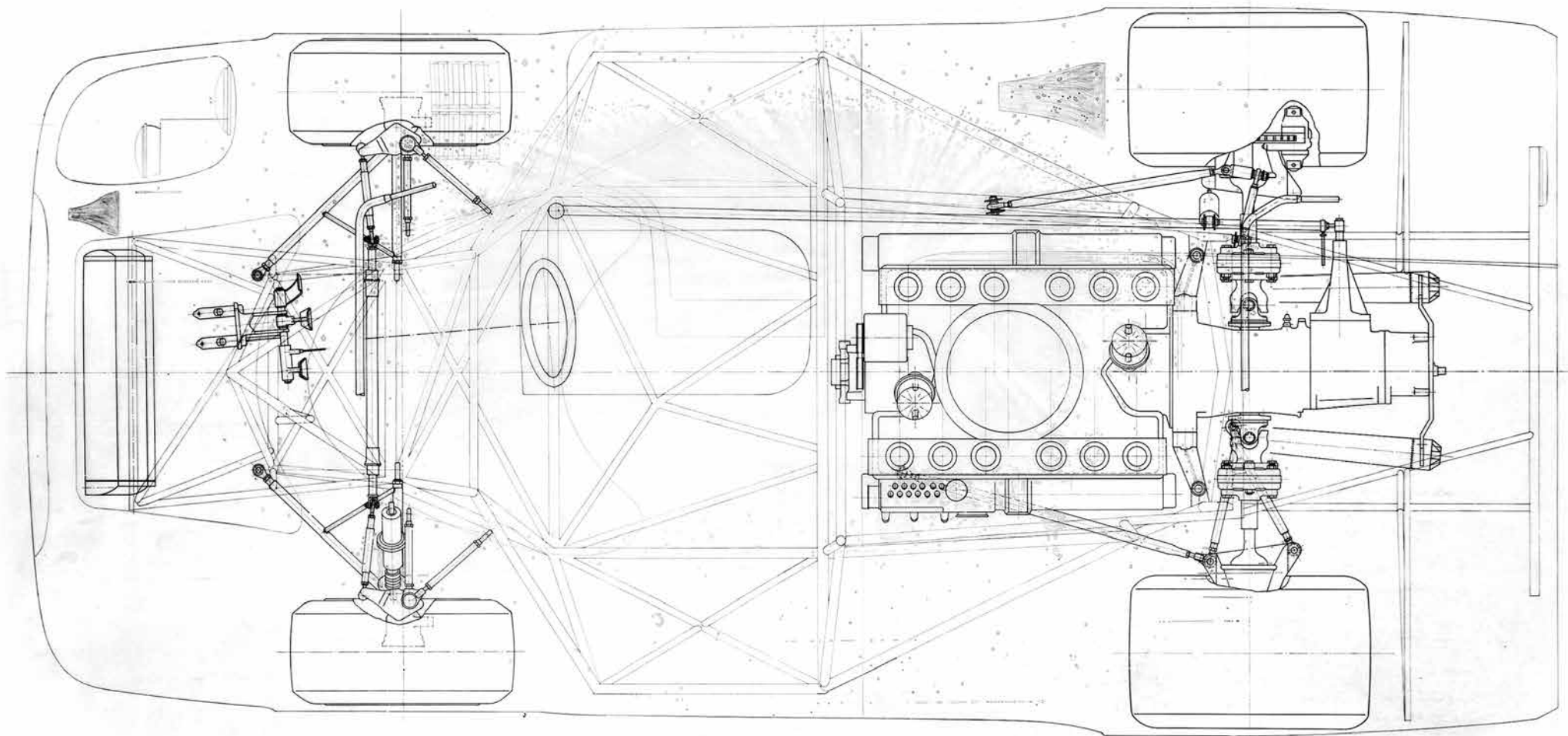
WALTER NÄHER

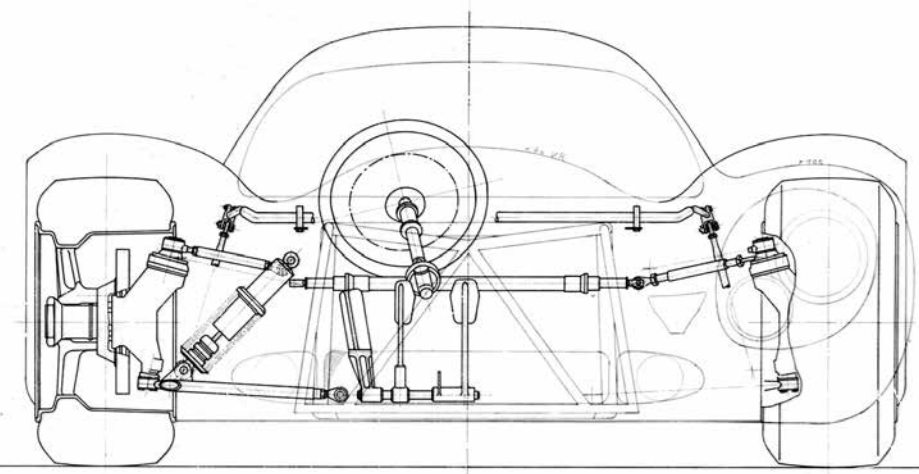
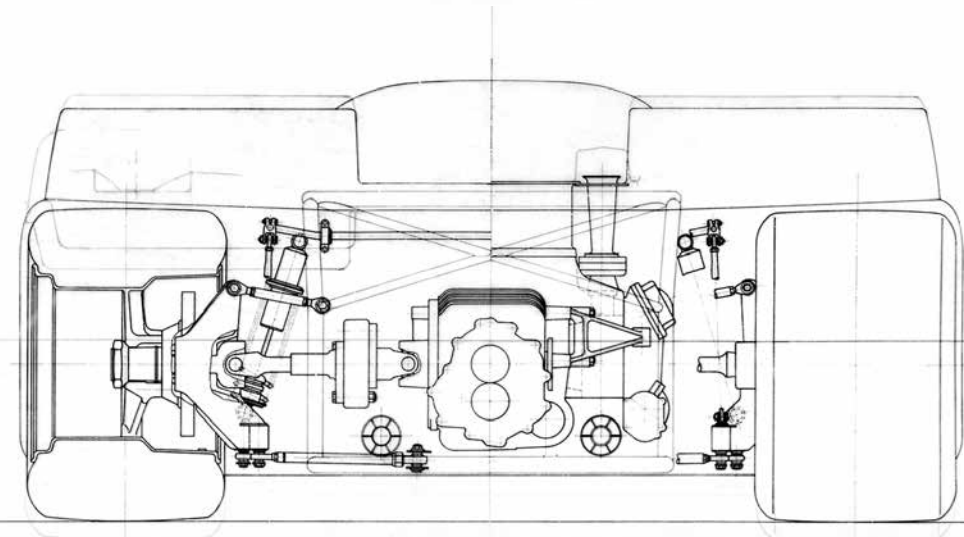
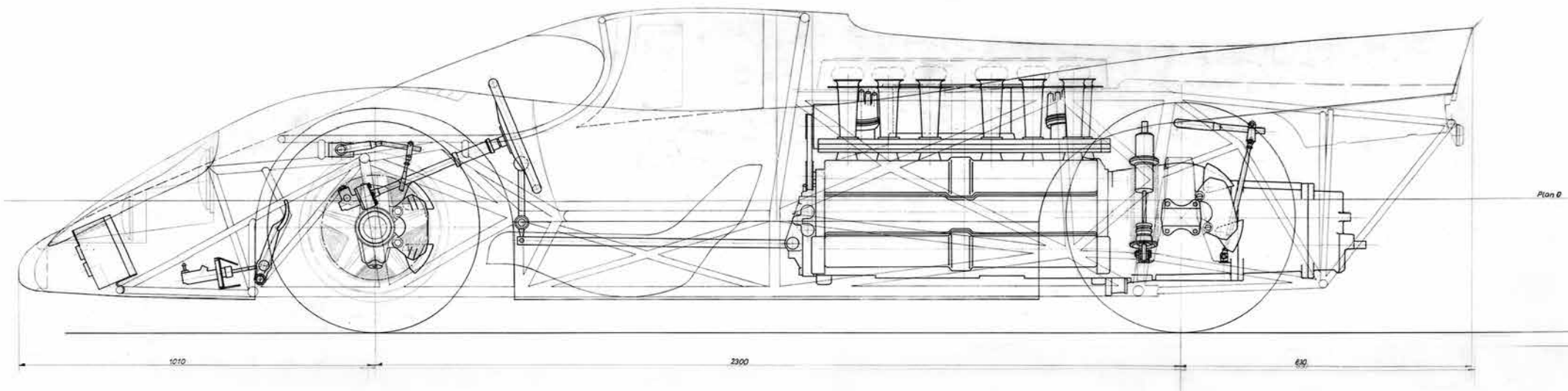
DELIUS KLASING VERLAG

INHALT

2	FAHRZEUG-LAYOUT UND ENTWICKLUNG	132
3	PRODUKTIONSVORBEREITUNG UND 25ER-FAHRZEUGSERIE	150
4	PREMIERE IN GENÈVE	162
5	HOMOLOGATION ALS GRUPPE-4-SPORTWAGEN	172
6	DIE WERKSEITIG DURCHFÜHRTEN VERSUCHSFAHRTEN, RENNEINSÄTZE UND WEITERENTWICKLUNGEN 1969	182
7	DIE EVOLUTION DER 25ER-HOMOLOGATIONSSERIE (917 001-025)	236
8	DIE SERIE 25 PLUS (917 026-036)	242
9	PROJEKT PA-SPYDER (917 027, 917 028)	246

1	WERKVERZEICHNIS	
		1.1 <i>Wie viele Fahrzeuge wurden gebaut?</i> 43
		1.2 <i>Chassis Legende (Fahrzeug für Fahrzeug)</i> 44
		1.3 <i>Im Renneinsatz für Zuffenhausen 1969</i> 106
		1.4 <i>Im Renneinsatz für Porsche Konstruktionen Salzburg 1970</i> 107
		1.5 <i>Im Renneinsatz bei John Wyer (John Willment Automotive Engineering) 1970/71</i> 108
		1.6 <i>Im Renneinsatz für Martini Racing 1970/71</i> 110
		1.7 <i>Im Renneinsatz bei Roger Penske Enterprises 1972–74</i> 111
		1.8 <i>Die im Werkmuseum verbliebenen 917</i> 112
		1.9 <i>Technische Daten Porsche 917 (1969)</i> 112
		1.10 <i>Technische Daten Porsche 917 K, 917 L, 917/10, 917/30 (1970–1973)</i> 114
		1.11 <i>Technische Daten Motor Typ 912 (12-Zylinder)</i> 116
		1.12 <i>Technische Daten Motor Typ 917 (16-Zylinder)</i> 128
10	DIE WERKSEITIG DURCHGEFÜHRTEN VERSUCHSFAHRTEN, RENNEINSÄTZE UND WEITERENTWICKLUNGEN 1970 264
11	PROJEKT NEUES LANGHECK FÜR 1970/71 (917 040–045) 308
12	PROJEKT MAGNESIUM-ROHRRAHMEN (917 051–053) 350
13	PROJEKT 917/20 (917/20–001) 368
14	DIE WERKSEITIG DURCHGEFÜHRTEN VERSUCHSFAHRTEN, RENNEINSÄTZE & WEITERENTWICKLUNGEN 1971 386
15	PROJEKT 917/10 (917/10–001 – 917/10–018) 414
16	PROJEKT 917/30 (917/30–001 – 917/30–006) 468
17	DIE AUF PRIVATER BASIS EINGESETZTEN 917-COUPÉS IM BILD (1969–1971) 502
18	DIE AUF PRIVATER BASIS EINGESETZTEN 917-SPYDER UND IHRE PROTAGONISTEN IM BILD (1971–1975) 518





PORSCHE 917	
CHASSIS # 917-004/017, 009, 010, 013/034, 014/029, 015/035, 016, 018, 019, 020, 022, 023, 025, 026/031, 030, 053	
Alle Rennen zur Markenweltmeisterschaft 1971	KURZHECK 1971



KAPITEL 4

PREMIERE IN GENÈVE

Ferdinand Piëch hatte von Anfang an geplant, den unter größter Geheimhaltung entstandenen Gruppe-4-Wagen mit der Typenbezeichnung 917 spektakulär zu Beginn des Genfer Automobilsalons am 12. März der Weltöffentlichkeit zu präsentieren.

Nachdem in den ersten Märztagen doch etwas von einem bei Porsche im Bau befindlichen Superrennsportwagen durchgesickert war, entschloss sich die Zuffenhausener Presseabteilung am 3. März 1969 zur Veröffentlichung einer Vorinformation, die allerdings in keiner Weise auf den kommenden 4,5-Liter-Rennsportwagen hinzielte.

Unter der Textüberschrift »Porsche präsentiert in Genf neuen Sportwagen« erfuhr die Presse nun von offizieller Seite: »In den Zuffenhausener Werken des Hauses Porsche ist zurzeit ein neuer Sportwagen mit der Typenbezeichnung 917 in Produktion. Dieses in seiner Charakteristik aufsehenerregende Modell wird bei der Genfer Automobilausstel-

lung der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Genfer Salon de l'Auto findet zwischen dem 13. und 23. März statt. Die Präsentation des Porsche 917 erfolgt während des offiziellen Pressetages am 12. März.«

Für die »Operation Genf« war am 1. März in Zuffenhausen eine Karosserie-Gitterrohreinheit angeliefert worden. Mit der Außenhaut Nummer zwei (die erste Karosserie, mit dem Porsche Musterrahmen verklebt, erreichte das Porsche-Werk schon am 10. Februar) hatte Karosserielieferant Waggonfabrik Rastatt den ersten bei Baur gefertigten Gitterrohrrahmen in die Produktionslinie genommen. Für das Ziel, am Genfer Autosalon ein komplettes, fahrfertiges Rennfahrzeug vorzustellen, blieb verständlicher-

weise nur eine kurze Zeitspanne, um den neuen Wagen mit der Chassis-Nummer 917 001 auf die Räder zu stellen. Aus dem sich inzwischen für die Homologation angehäuften Berg von Fahrwerksteilen, Komponenten, Schläuchen, Leitungen und Behältern begannen die Mechaniker mit der Komplettierung des »Weissen Riesen«. Ein zum Einbau bereitstehender Zwölfzylindermotor wurde von der Motorenabteilung für den 7. März zugesichert, ebenso die komplette Kraftübertragung.

Es ist nicht überliefert, zu welchem exakten Zeitpunkt der erste 917 komplett montiert fertig wurde, aber es ist anzunehmen, dass dies am Abend des 10. März 1969 der Fall war, unmittelbar vor dem Transport des Wagens nach Genf.

LINKS: Die automobiler Sensation ist perfekt! Ferdinand Piëch und sein Fahrer Gerhard Mitter präsentieren den Supersportwagen 917 auf dem Stand des schweizerischen Automobilclubs.



KAPITEL 10

DIE WERKSEITIG DURCHFÜHRTEN VERSUCHSFAHRTEN, RENNEINSÄTZE UND WEITERENTWICKLUNGEN 1970

Das Rennjahr 1970 begann für das Zuffenhausener Werk unter neuen Vorzeichen.

Im Gegensatz zu 1969 fanden die Rennen zur Markenweltmeisterschaft nicht mehr unter eigener Bewerbung, sondern unter dem Namen des neuen Partners John Willment Automotive Engineering Ltd. (JWAE) statt. Teamchef war somit John Wyer, sein Rennleiter wie bisher David Yorke und technischer Kopf blieb Wyers bewährter Renningenieur John Horsman. Die Fahrerpaarungen hießen Joseph Siffert/Brian Redman, Pedro Rodriguez/Leo Kinnunen und zusätzlich für Le Mans David Hobbs/Mike Hailwood. Zuffenhausens Schwerpunkte für 1970 beschränkten sich damit auf die Lieferung des benötigten Fahrzeugmaterials und dessen Weiterentwicklung in der laufenden Renn-

saison, sowie auf Spezialentwicklungen, wie sie die Targa Florio oder auch das Le Mans-Rennen erforderten. Mit John Wyer war man sich einig geworden, an den Weltmeisterschaftsläufen zwei Wagen einzusetzen (plus einem Ersatzfahrzeug). Eine Ausnahme dazu bildete die sizilianische Targa Florio, für die das Zuffenhausener Werk einen noch zu entwickelnden, leichten Spyder in eigener Regie an den Start bringen wollte. Für das im Anschluss an die Targa Florio stattfindende 1000-Kilometer-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife

1 Sowie ein drittes Fahrzeug in Le Mans

sollte ein Vortraining zum gegebenen Zeitpunkt Klarheit über die Eignung des 917 auf dem selektiven Eifelkurs bringen.

Im Vorfeld der 1970er-Rennsaison erhielt John Wyer am 4. Dezember 1969 die erste Rohrrahmen/Karosserieeinheit 917 014 zum Aufbau für das am 31. Januar/1. Februar stattfindende 24-Stunden-Rennen in Daytona, am 8. Dezember 1969 ein komplett aufgebautes, aber noch unlackiertes Fahrzeug (917 004).

Am 7. Januar 1970 wurden in Zuffenhausen zwei weitere für Wyer bestimmte Wagen reisefertig gemacht: 917 013 und 917 015. Mit diesen vier Fahrzeugen war die JWAE-Organisation in der Lage, sowohl Daytona als auch Sebring abzudecken.

Weitere Fahrzeuglieferungen an JWAE erfolgten am 21. März (für Brands Hatch) mit 917 016 und am 13. Mai mit 917 026 (für Le Mans).

Diese sechs bildeten John Wyers Basis für 1970. Aufgrund von diversen Rennunfällen im Laufe der Saison wurden einige der Wagen mit aus Zuffenhausen angelieferten Rohrrahmen/Karosserieeinheiten ersetzt.

So wurde aus 917 004 nach dem Brands Hatch-Unfall von Siffert/Redman 917 004/017, aus 917 013 nach Pipers Unfall bei Filmdreharbeiten in Le Mans 917 013/034, aus 917 026 nach Hailwoods Le Mans-Unfall 917 026/031.

Üblicher JWAE-Praxis zufolge, verwendete das Team für die aus Zuffenhausen angelieferten Ersatz-Rohrrahmen/Karosserie-Einheiten stets die ursprüngliche Chassis-Nummer des zu ersetzenden Wagens (obwohl die neu angelieferten Einheiten ihre eigenen Chassis-Nummern besaßen). Daraus entstanden später Irritationen, umso mehr, als die an Zuffenhausen zurückgegebenen Unfallchassis (oder auch komplette Fahrzeuge am Ende der Rennsaison) inzwischen re-nummeriert waren und damit nicht mehr ihre ursprüngliche Fahrgestellnummer trugen.



LINKS: 917 014 mit Hauptkonkurrent Ferrari 512 S;
RECHTS: 917 013 Trainingswagen mit Siffert am Lenkrad

Nahezu unbemerkt von der Sportöffentlichkeit hatte Ferdinand Piëch entschieden, weitere 917 über die Bewerbung von Porsche Konstruktionen Salzburg ins Spiel zu bringen. Hinter dem österreichischen Team, das bereits 1969 mit dem Dreiliter-Porsche 908 in der Langstreckenweltmeisterschaft etabliert war, stand Louise Piëch, Ferdinand Piëchs Mutter. Gerhard Strasser fungierte als Rennleiter und die Fahrerteams für Daytona waren Vic Elford/Kurt Ahrens, in Sebring (wo erstmals zwei Wagen unter Salzburg-Flagge liefen), kamen Hans Herrmann/Rudi Lins hinzu.

Zu Beginn der europäischen Saison in Brands Hatch fuhr Vic Elford/Denis Hulme und Hans Herrmann/Richard Attwood für das Salzburger Team, das seit Sebring zwei »reguläre« 917 besaß (von denen allerdings ein Wagen in Sebring verunfallte und durch einen neu hinzugekommenen 917 in Brands Hatch ersetzt wurde).

Zwei Wagen zur Verfügung hatte man auch in Monza und Spa (Elford/Ahrens und Herrmann/Attwood), ebenso in Watkins Glen (Elford/Hulme und Attwood/Ahrens) sowie am Österreichring in Zeltweg (Elford/Attwood und Ahrens/Dr. Marko).

Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans liefen sowohl ein reguläres Salzburg-Kurzheck als auch das neue Zuffenhäuser Langheck unter der Regie des Porsche-Werkes. Beide Wagen waren, wie auch die Salzburg-917 im Rahmen der Markenweltmeisterschaft, in Zuffenhausen aufgebaut und vorbereitet worden. Übrigens hatte das Salzburger Team an den beiden Le Mans-Trainingstagen erstmals ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung. Im Gegensatz zu den im Wyer Team 1970/71 gefahrenen Firestone-Reifen, hatte man sich im Salzburg Team 1970 für Goodyear entschieden.

DAYTONA VORBEREITUNG

Ausgehend von den schmerzhaften Le Mans-Erfahrungen mit dem 917-Getriebe und den damit verbundenen Kuppelungsproblemen, waren inzwischen diverse Maßnahmen getroffen worden, die vor allem zu einer höheren Dauerfestigkeit des Gehäuses führten. Dessen ungeachtet hatte es im Rahmen der harten Versuchs- und Rennerprobung Ende 1969 gelegentlich noch Gehäuseanrisse gegeben.

Es lag daher nahe, im Hinblick auf das bevorstehende 24-Stunden-Rennen von Daytona und die 12 Stunden von Sebring zum Jahresbeginn einen 24-Stunden-Getriebe-Dauerlauf auf dem Rollenprüfstand durchzuführen.

Erprobt wurde vom 12.–23. Januar ein letzter Entwicklungsstand der 917-Kraftübertragung mit erleichterten Komponenten wie Aluminiumschaltgabeln, ein Titan-Sperrdifferential sowie Titanbefestigungsschrauben für das Tellerrad.

»Gulf Special Lubricant 90«, ein Getriebeöl mit reduzierter Schaumbildung und eine Dreischeiben Borg & Beck Kupplung mit Ferodo Rad 11-Belägen vervollständigen die Erprobungsliste von 917 006.

Im Kurzergebnis des Versuchsberichts findet man: »Das Getriebe überstand den 24-Stunden-Dauerlauf bruchfrei.« Beanstandungspunkte waren die Aluminiumschaltgabeln (abgerissene Nieten an Lagerschuhbefestigung), die Bronze-Lagerbuchsen im Titansperrdifferential und die Kupplung, deren Funktion infolge von Verschmutzung und mehrfachem Lösen der Beläge auf der mittleren Scheibe nach jeweils fünf Stunden nicht mehr gegeben war.

24 STUNDEN DAYTONA, 31. JANUAR/1. FEBRUAR 1970

Neben den beiden JWAE-917 von Siffert/Redman (917 014) und Rodriguez/Kinnunen (917 015) plus dem Trainingswagen 917 013 tauchte in Florida überraschend ein weiterer 917 mit Elford/Ahrens (917 011) unter der Bewerbung von Porsche Salzburg auf.

Den drei Porsche 917 standen vier Ferrari 512 S gegenüber mit Andretti/Merzario, Ickx/Schetty, Gurney/Parsons und Vaccarella/Giunti. Als ernst zu nehmende Gegner wurden auch die beiden Matra 650 3-Liter-Sportprototypen eingestuft, die mit Beltoise/Pescarolo und Brabham/Cevert erstklassig besetzt waren.

Die schnellste Trainingszeit erzielten Andretti/Merzario mit 1'51,6" vor Siffert/Redman 1'52,9", Beltoise/Pescarolo 1'53,0", Rodriguez/Kinnunen 1'55,8" und Ahrens/Elford 1'56,1". Im Rennen selbst siegten nach langen 24 Stunden die beiden Wyer 917 von Rodriguez/Kinnunen (724 Runden) und Siffert/Redman (679 Runden) vor Andretti/Ickx/Merzario im Ferrari 512 S (676 Runden).

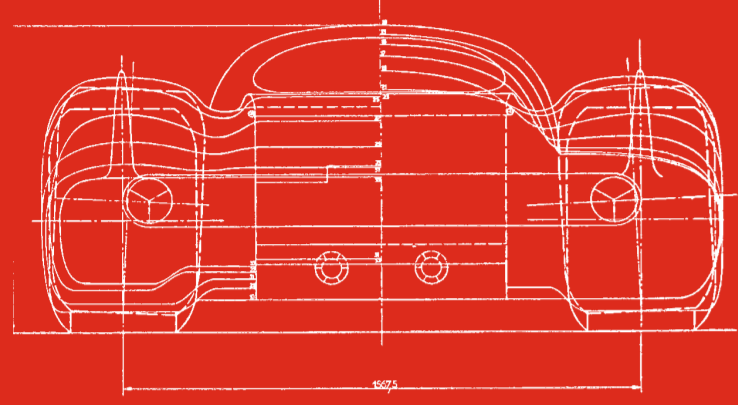
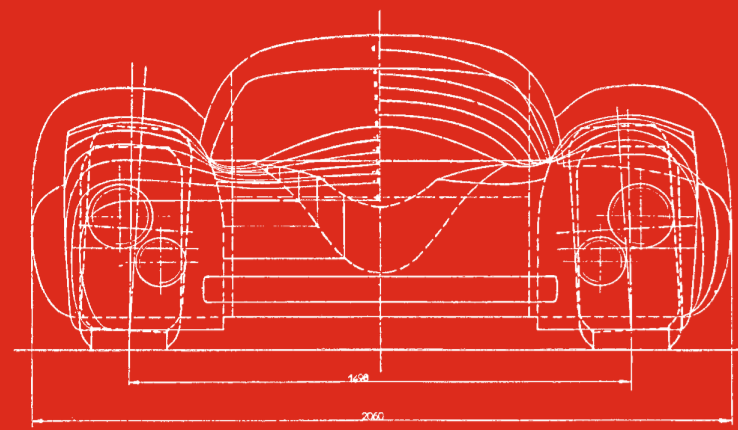
Im Porsche Kurzbericht vom Daytona-Rennen ist zu lesen:

»Siegerfahrzeug Rodriguez/Kinnunen:
Dieses Fahrzeug hatte während des gesamten Rennens keine Defekte. Eine kurze Verlängerung des Boxenstopps ergab sich dadurch, dass die Reflektoren der Scheinwerfer sich selbstständig machten und neu befestigt werden mussten.«

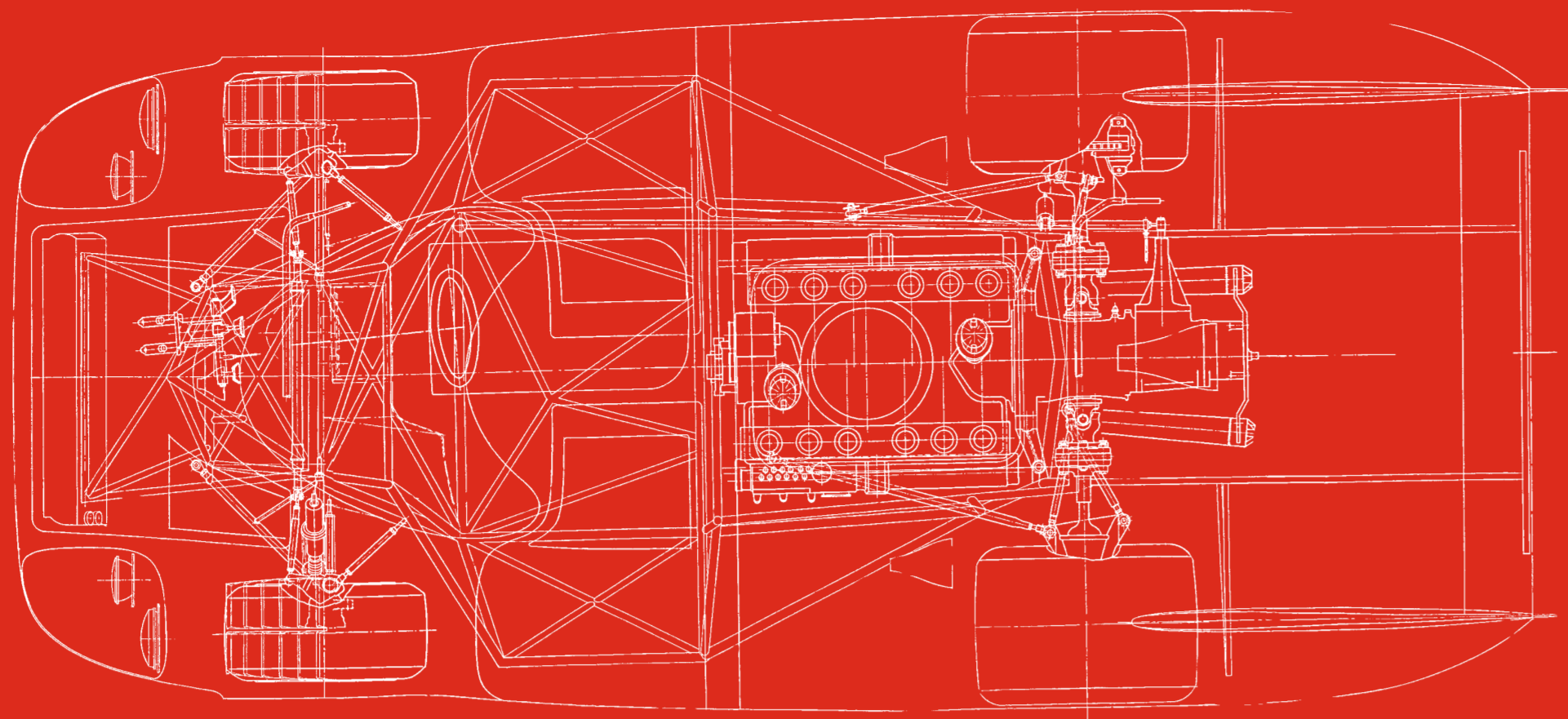
Fahrzeug Siffert/Redman:

Siffert fuhr die ersten drei Stunden vor dem Feld her. Er führte überlegen bis zu dem Zeitpunkt, als sich ein Reifen-

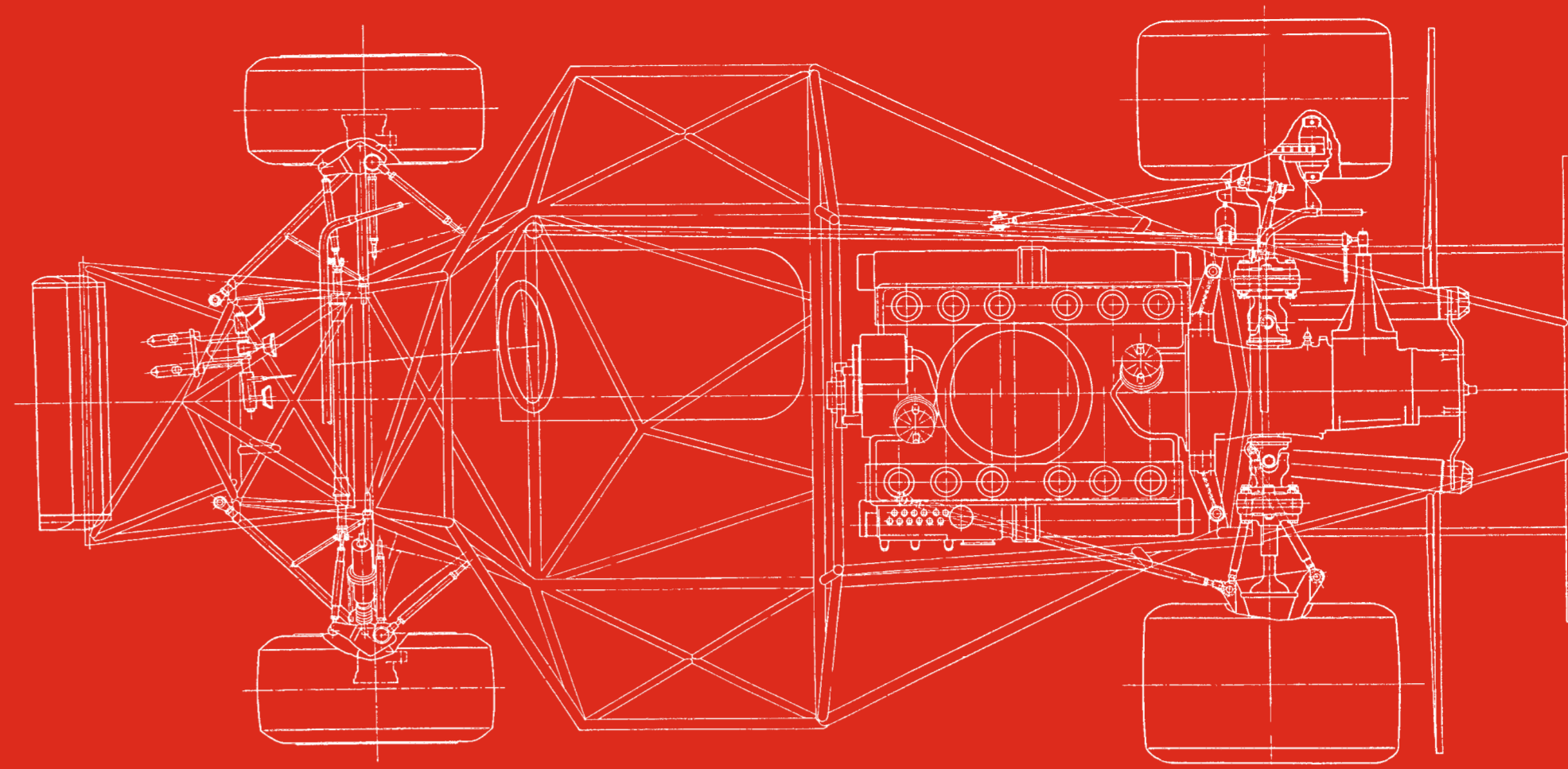




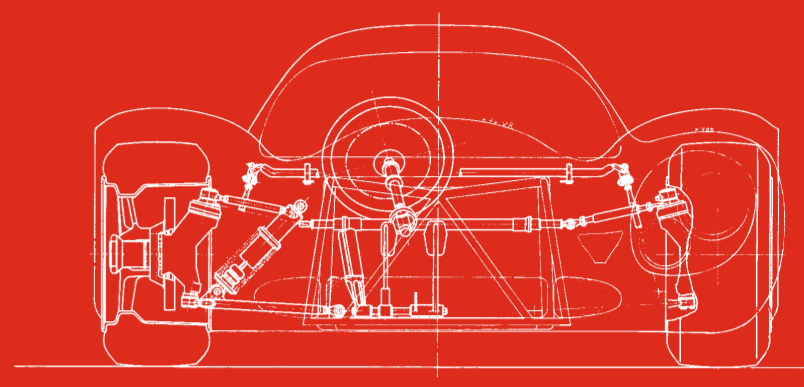
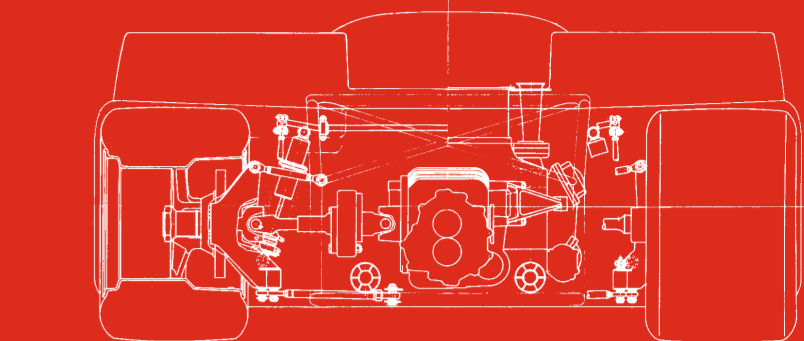
LANDBECK 1970



LANDBECK 1971



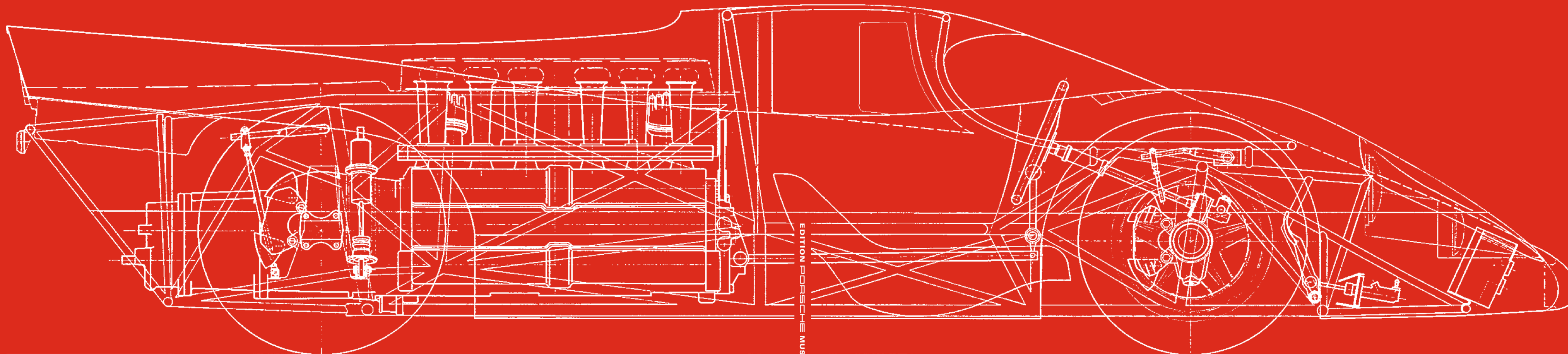
KURZBECK 1970



KURZBECK 1970

DAS BUCH
 Bis ins kleinste technische Detail beschreibt dieses Werk erstmals die Entstehungsgeschichte und Weiterentwicklung des legendären Rennsportwagens PORSCHE 917 aus dokumentengetützter Werksicht. Das so entstandene Werkverzeichnis widmet sich der Erfassung jedes einzelnen der 65 Chassis und deren ganz individuellen Lebensläufen. Der immense werkseitig betriebene Aufwand zwischen 1968 und 1975 im ewigen Rennsportkampf gegen Ferrari, Ford und McLaren spiegelt sich auch in detaillierten Trainingsprotokollen und technischen Rennanalysen mit Originalkommentaren der damals aktiven Rennfahrer wider und wird so für den Leser erlebbar, als wäre er selbst ein Mitglied des Rennteams gewesen. Ausschließlich basierend auf zum Teil bislang unentdeckten Unterlagen des Historischen Archivs der Porsche AG legt Autor und Zeitszeuge Walter Näher nach jahrelanger, akribischer Recherchearbeit nun jenes authentische Standardwerk vor, auf das wohl kaum ein Porsche-Enthusiast künftig verzichten möchte.

DER AUTOR
 Walter Näher arbeitete in den Jahren 1968-1969 bei Porsche als Versuchs- und Renningenieur. Neunzehn Le Mans-Teilnahmen für das Zuffenhausener Werk reflektieren jedoch nicht nur die Arbeit an Rennwagen, sondern mehrheitlich auch ein Prototypen- und Serienfahrzeugen über viele Jahre. Als Peter Falko neu formierte Restabteilung Anfang der 1980er-Jahre mit dem Porsche 956 antrat, folgte er dem Ruf ins «Falkland» und arbeitete als Renningenieur mit den Werksfahrern Ickx, Mass, Bellis, Bell, Stuck, Holbert, Schuppan, Ludwig und Wollek. Ende 1989 wechselte er zu den silbernen Gräpse C. Beiden von Sauber-Mercedes und wagte 1993 mit dem Schweizer-Team den Einstieg in die Formel 1. Er gehörte Peter Saubers Renn- und Testteam bis 2002 an.

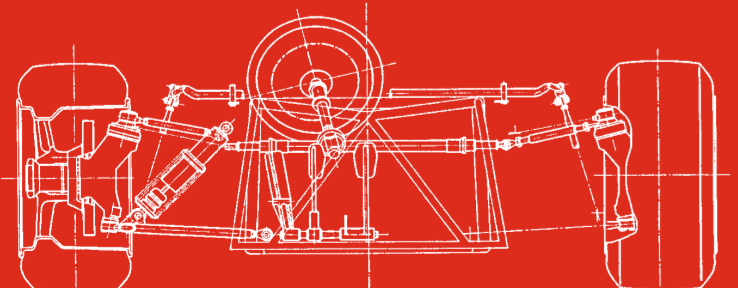
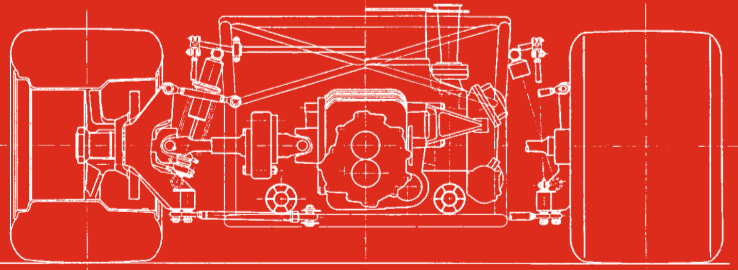


KURZBECK 1970

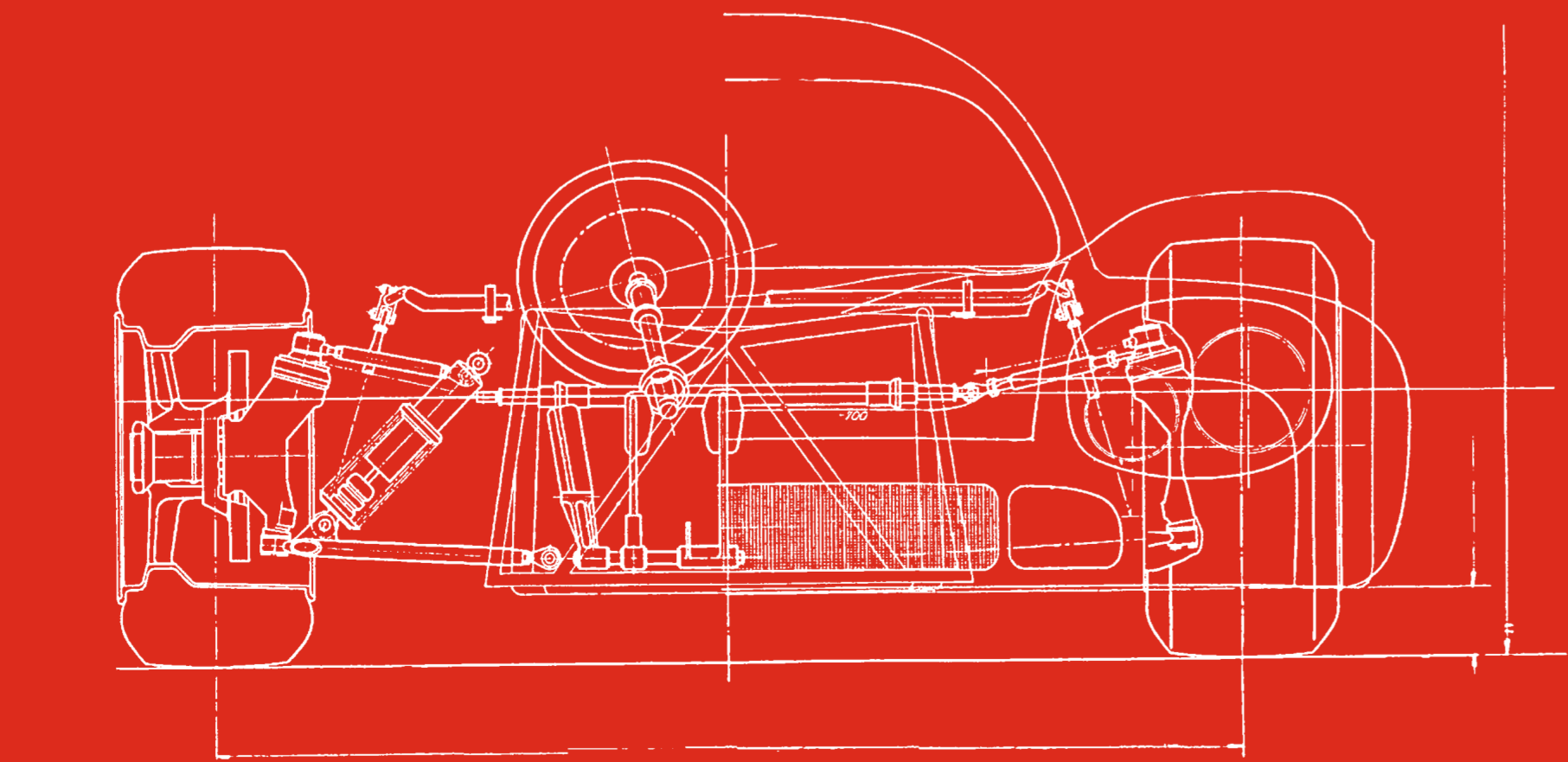
EDITION PORSCHE MUSEUM



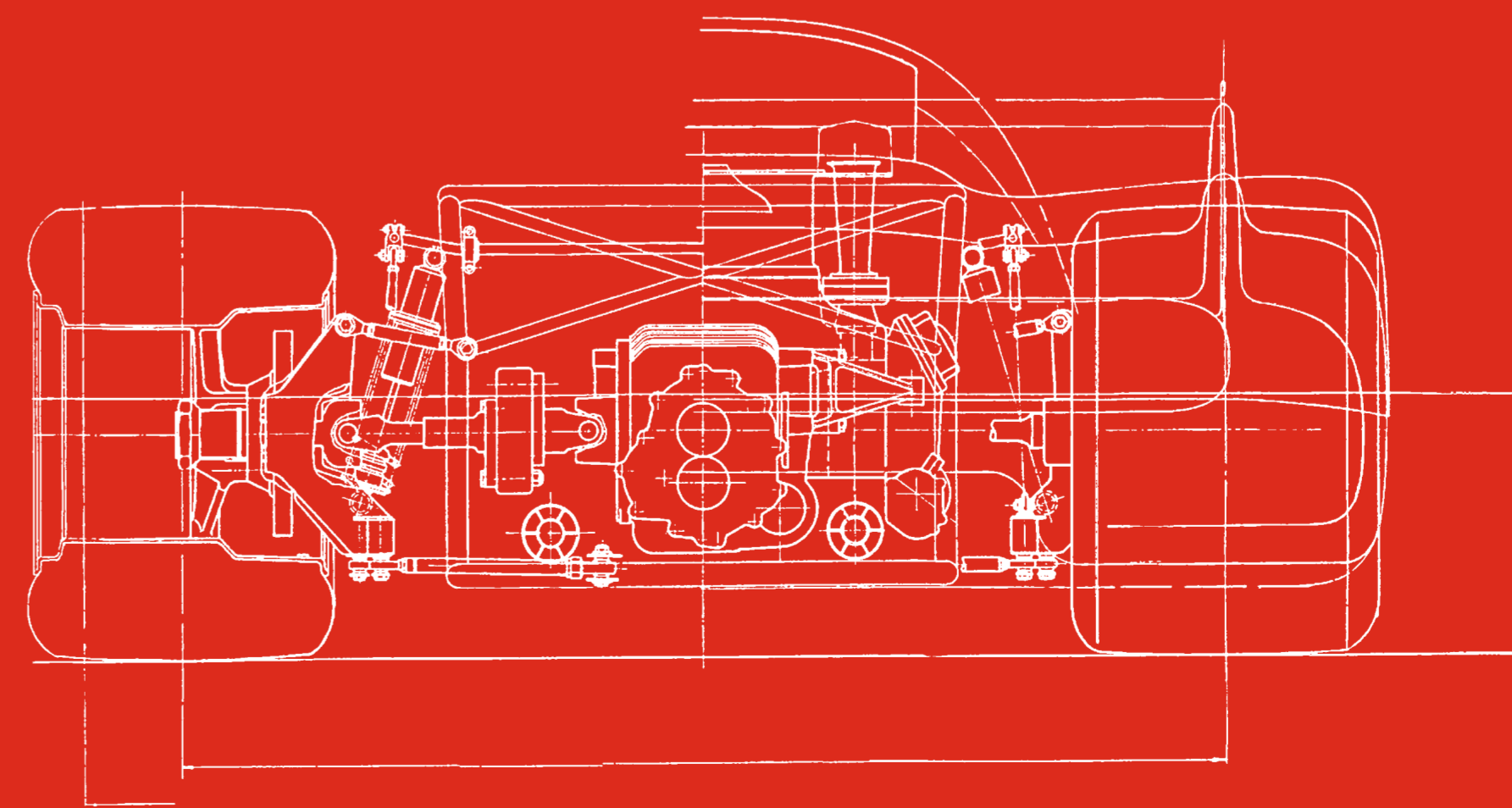
EDITION PORSCHE MUSEUM



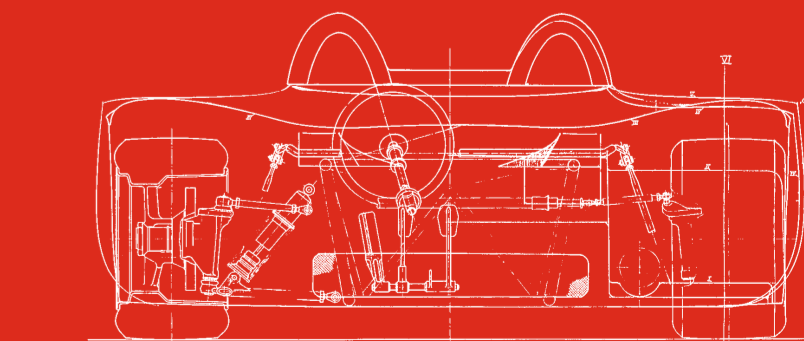
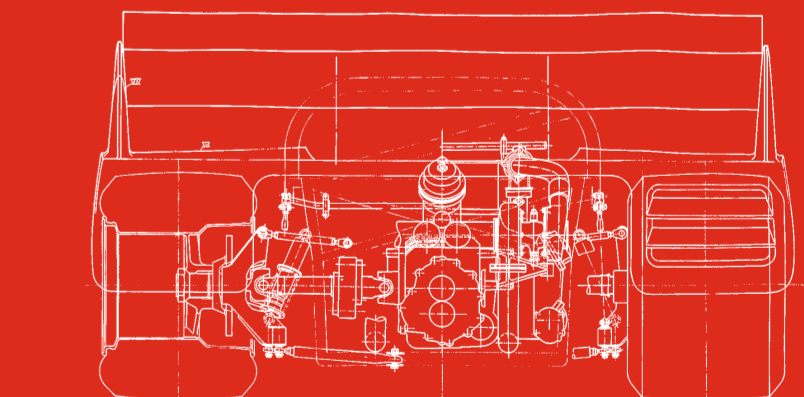
KURZBECK 1971



LANDBECK 1971



LANDBECK 1971



OPTIKER 1971/70 ABRABAUFLADUNG 1971-1975