

1000-Kilometer-Rennen Nürburgring 1967 – Siegreiches Porsche-Quartett

1967 sind Porsche-Gesamtsiege bei Rennen zur Marken-Weltmeisterschaft noch nicht die Regel. Umso mehr wird in Zuffenhausen der Vierfachsieg für den Porsche 910 bei dem 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring gefeiert.

David gegen Goliath – über viele Jahre fahren die kleinen Porsche Klassensiege ein, gegen die übermächtigen Prototypen sind Gesamtsiege die Ausnahme und nur mit viel Glück oder auf engen Kursen wie der Targa Florio auf Sizilien möglich. Mit dem neuen Porsche 910 als Nachfolger des 906 Carrera 6 ändert sich die Ausgangslage. In den Rennen zur Marken-WM 1967 sind die 910 in Sebring, Monza und Spa-Francorchamps unter den ersten drei zu finden. Die Targa Florio gewinnen Rolf Stommelen und Paul Hawkins mit dem 910/8. Die Achtzylinder-Version des mit 13-Zoll-Rädern und Zentralverschlüssen ausgerüsteten 910 wiegt 600 Kilogramm, Fahrzeuge mit Sechszylinder-Motor 575 Kilogramm. Der leitende Ingenieur Peter Falk: „Ein schöner, leichter Rennwagen, der viel einfacher abgestimmt werden kann als der Carrera 6. Ihn zeichnet ein lammfrommes Fahrverhalten aus.“

Für das 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring am 28. Mai 1967 lässt der neue Technik-Chef Ferdinand Piëch sechs 910 aufbauen. Die Achtzylinder-Fahrzeuge übernehmen die Fahrerpaarungen Gerhard Mitter und Lucien Bianchi, Rolf Stommelen und Kurt Ahrens sowie Jo Siffert und Hans Herrmann, die Sechszylinder Udo Schütz und Joe Buzzetta, Paul Hawkins und Gerhard Koch sowie Jochen Neerpasch und Vic Elford. Das Training dominiert der Chaparral 2F von Phil Hill und Mike Spence. Mit deutlichem Abstand dahinter liegt der Lola T70 Aston-Martin von John Surtees und David Hobbs, dann folgt die Armada der Porsche 910.

Am Nürburgring wird wie in Le Mans gestartet: Die Fahrer rennen über die Straße, springen in ihre Fahrzeuge, starten den Motor und gehen auf die Strecke. Sofort übernehmen fünf Porsche die Führung. Es dauert viele Runden, bis der schlecht gestartete Chaparral vorn liegt. Doch nicht allzu lange. Anders als sein siegreicher Vorgänger 1966 hält der neue Chaparral nicht durch: Getriebeschaden. Für Porsche stehen nun alle Zeichen auf Sieg. Zwei Achtzylinder haben Probleme mit dem Ventiltrieb, aber dafür schießen die drei Sechszylinder 910 in der Reihenfolge Schütz/Buzzetta, Hawkins/Koch und Neerpasch/Elford als Erste über die Ziellinie. Mitter und Bianchi werden nach einem Schaden an der Lichtmaschine als Vierte gewertet. Es ist der erste Gesamtsieg für Porsche bei diesem traditionsreichen Rennen.