

Daytona 1968 – Durchbruch in der Steilwand

Mit dem Porsche 907 kann Porsche 1968 zum ersten Mal in der Marken-Weltmeisterschaft aus eigener Kraft um Gesamtsiege kämpfen. Bei den 24 Stunden von Daytona gelingt sogar ein Dreifachsieg.

Ferdinand Piëch als Technik-Vorstand von Porsche lässt eine ganze Reihe von neuen Rennsportwagen bauen: 910, 907, später folgen 908, 909 und 917. Für die Marken-Weltmeisterschaft 1968 bekommt der Porsche 907 einen von zwei auf 2,2-Liter vergrößerten Achtzylinder-Motor und für den Saisonauftakt in Daytona ein Langheck. Dank eines Luftwiderstandsbeiwerts von nur 0,27 erreicht der 907 mit 270 PS nun Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h. Im Vorjahr hatten Hans Herrmann und Jo Siffert mit dem Vorgänger des 907, dem Porsche 910, auf dem „International Daytona Speedway“ in Florida den vierten Platz im Gesamtklassement belegt.

Bereits im Training sind nur die beiden Gulf-Ford GT40 des John Wyer-Teams schneller als das Quartett der weißen 907 aus Stuttgart. Doch beide Ford fallen aus. Drei der vier Porsche fahren nach 24 Stunden im Formationsflug über der Ziellinie. Sie belegen die Plätze eins, zwei und drei. Nur der Wagen von Gerhard Mitter und Hans Herrmann scheidet nach einem Unfall aus. Herrmann gewinnt dennoch. Rennleiter Huschke hat mit Blick auf den Sieg die Idee, möglichst alle Fahrer auf das führende Auto von Vic Elford und Rolf Stommelen zu setzen. So werden Vic Elford, Jochen Neerpasch, Rolf Stommelen, Jo Siffert und Hans Herrmann als Sieger geführt. „Dadurch stehen sie alle als Sieger in den Geschichtsbüchern“, erklärt der leitende Renningenieur Peter Falk die Entscheidung. Es ist der erste Erfolg für Porsche auf dem „International Daytona Speedway“ in Florida, dem noch viele weitere folgen werden.

Der Porsche 907 siegt auch bei der Targa Florio. In der Marken-Weltmeisterschaft 1968 wird Porsche nach acht Rennen nur ganz knapp von Ferrari geschlagen. Der erste große Triumph in dieser Meisterschaft folgt ein Jahr später.