

# Porsche bei den 12 Stunden von Sebring 1960

**Hans Herrmann und Olivier Gendebien erringen 1960 mit dem 718 RS 60 Spyder den ersten Gesamtsieg für Porsche in Sebring, Florida, USA.**

Als Nachfolger der erfolgreichen 550 Spyder und 550 A Spyder läutet der 1957 vorgestellte Typ 718 für Porsche die bis dahin erfolgreichste Ära im Motorsport ein. In verschiedenen Varianten gebaut und stetig weiterentwickelt, erweist sich das Konzept des 718 über den langen Zeitraum von rund sieben Jahren als siegfähig. Mit dem ersten Gesamtsieg beim 12-Stunden-Rennen von Sebring, mehrfachen Siegen bei der Targa Florio, unzähligen weiteren Top-Platzierungen bei Sportwagenrennen und in der Formel-2 sowie dem mehrfachen Gewinn der Europa-Bergmeisterschaft zählt der 718 zu den erfolgreichsten Porsche Rennsportfahrzeugen überhaupt.

Beim 12-Stunden-Rennen von Sebring am 26. März 1960 schlägt die große Stunde des neuen, mit einem 1,6-Liter-Motor ausgestatteten 718 RS 60 Spyder. Hans Herrmann und Olivier Gendebien erringen nach 196 gefahrenen Rennrunden einen ebenso souveränen wie glanzvollen Gesamtsieg. Den ersten für Porsche in Sebring. Auch Platz zwei geht an einen Porsche 718 RS 60 Spyder. Pilotiert von Bob Holbert, Roy Schechter und Howard Fowler für das Brumos Porsche Team. Ein Name, der in Verbindung mit Porsche noch von sich reden machen soll.

Der durchschlagende und vor allem prestigeträchtige sowie damit auch verkaufsfördernde Rennerfolg in Sebring bringt dem leichten, flinken 718 RS 60 Spyder in den USA postwendend den Beinamen „Giant Killer“ ein. Hat er doch die weitaus stärkeren Wagen der Konkurrenz hinter sich gelassen. Zusammen mit dem Gesamtsieg bei der Targa Florio durch Joakim Bonnier und Hans Herrmann kann Porsche mit den 718 RS 60 im Jahr 1960 seine bisher besten Ergebnisse in der Sportwagen-Weltmeisterschaft verbuchen.

Bis heute zählt der 718 RS 60 Spyder zu den Rennwagen, die Hans Herrmann besonders gerne fuhr. Leistung und Straßenlage sind sehr ausgewogen und der fahrdynamische Grenzbereich ist erfreulich breit. Zudem verbindet der Motor ein breites nutzbares Drehzahlband mit erklecklicher Spitzenleistung. Das macht den Mittelmotor-Rennwagen nicht nur bei Hans Herrmann, sondern auch bei vielen anderen Rennfahrern sehr beliebt.