CLASSIC DRIVER

Diese beiden Porsche 911 waren die Helden der Tour de France

Lead
Seit heute läuft wieder die Tour Auto. Was längst ein Highlight im Kalender der historischen Rennsport-Szene ist, war in den 1970er Jahren noch knallharter Motorsport. Diese beiden Elfer wurden zwar jeweils nur Zweite, sind aber bis heute Ikonen einer wilden Zeit!

Eine andere Liga

Ob in Ex-Stirling Moss' siegreichem Ferrari 250 GT „SWB“ aus der Tourist Trophy beim Goodwood Revival, im Porsche 917 K von Richard Attwood und Hans Hermann bei Le Mans Classic oder im JPS-Lotus von „Super Swede“ Ronnie Peterson beim Monaco Historic Grand Prix – Autos mit großer Geschichte bei historischen Rennen zu fahren, ist an sich schon ein spezielles Erlebnis. Doch ist es auch noch ein Modell, dass zu seiner aktiven Zeit sogar auf der gleichen Strecke unterwegs war, wächst der Respekt nochmals. Wenn die Teilnehmer der 26. Auflage der Tour Auto in dieser Woche vom Pariser Grand Palais gen Westen starten, lohnt sich ein leicht wehmütiger Blick auf zwei ungewöhnliche Porsche, die seinerzeit bei der noch unter scharfen Wettbewerbsbedingungen ausgetragenen Tour de France Automobile kräftig mitgemischt haben: Der Ex-Gérard Larrousse Porsche 911 2.4 ST von 1970 und der Ex-Ecurie Echappement Porsche 911 3.0 Carrera RS.

Eine Flasche Champus für jedes Kilo

Erst im Februar dieses Jahres haben wir Gérard Larrousse auf Classic Driver in einem Video dabei begleitet, wie er nach fast 47 Jahren erstmals wieder in seinen psychedelisch lackierten Elfer stieg. Als einen von nur sieben Werks-ST wählte Porsche das Modell mit Fahrgestellnummer 911030949 als Einsatzauto für die Tour de France von 1970. Gesteuert wurde der Wagen von Larrousse mit Beifahrer Maurice Gélin, die im Jahr zuvor die Tour auf einem 911 R im Gesamtklassement gewonnen hatten. Der für Porsche auch in der Marken-WM auf 917 und 908/3 tätige Larrousse wollte seinen Vorjahrescoup unbedingt wiederholen. Daher versprach er den Werksmechanikern eine Flasche Champagner für jedes Kilo, das sie zusätzlich zu den bereits erreichten 800 Kilo aus dem Auto herausholen würden.

Der leichteste 911 aller Zeiten

Und die prickelnde Bestechung – sie funktionierte. Zunächst wurden so viele Teile wie möglich vom 911 R übernommen, dann jegliches Isoliermaterial entfernt und an den Seiten und hinten Plexiglasfenster eingesetzt. Die vorderen Kotflügel, die Hauben und die Stoßstangen bestanden aus Kunststoff. Alle nichtragenden Teile wurden erleichtert und zum Teil aufgebohrt. Die hintere Sitzanlage wurde ausgebaut, dazu kamen vorne extrem leichte Schalensitze zum Einbau. Als es ans Wiegen ging, blieb die Nadel bei 789 Kilo stehen. Larrousse: „Wenn man bedenkt, dass noch 15 Liter Benzin im Tank war, lag das wirkliche Trockengewicht sogar bei 780 Kilo.“ So oder so: Damit war der Tour de France-Wagen von 1970 der leichteste im Werk aufgebaute Porsche 911 aller Zeiten. Übrigens war er bestückt mit einem auf 2.395 cm^3 aufgebohrten Motor mit Titan-Pleueln und zwei Weber-Dreifach-Vergasern. Drehte man den Sechszylinder bis 8.000 U/min, ergaben sich laut Drehzahldiagramm 245 PS und im fünften Gang eine V-Max von 243 km/h. „Das Auto hat das gleiche Leistungsgewicht wie ein moderner 911 R“, weiß Nick Morfett vom Markenspezialisten Historika, der beide hier gezeigten 911 wunderschön restauriert hat.

Französische Regeln

Was weder Larrousse noch Porsche ahnen konnten: Die französischen Behörden hatten in einem Akt von gallischem Patriotismus einen Großteil der Strecke neu asphaltieren lassen, um den sonst nur auf permanenten Rennstrecken fahrenden Matra-Prototypen einen besonders glatten Untergrund auszurollen. Trotz dieser Schützenhilfe spielte der 911 seine Vielseitigkeit aus und Larrousse führte bis zum letzte Tag die Rundfahrt im Gesamtklassement an. Erst dann warf ihn ein Problem mit der Kupplung noch auf Platz drei hinter die beiden offenen Matra MS 650 mit Beltoise/Depailler/Todt und Pescarolo/ Jabouille/Rives zurück. „Als wir Gérard mit seinem alten Auto wiedervereinten, sagte er, dass es sich anfühle, als habe er ihn erst gestern gefahren“, freut sich Nick. „Und dass der ST sogar noch besser aussah als damals. Am Ende des Tages konnten wir ihn kaum von der Strecke holen...“

Trügerische Erscheinung

Der im Vergleich zum ST deutlich bulligere Carrera 3.0 RS startete dreimal bei der mit Rundstreckenrennen und Sonderprüfungen gewürzten Etappenfahrt. Nach Platz neun und drei bei den Ausgaben von 1974 und 1975 reichte es 1976 mit Rallyespezialist Bernard

Béguin und René Boubet zu P2 im Gesamtklassement. „Dieses Auto ist also eine Art Tour de France-Veteran“, sagt Nick. Sein breites Grinsen verrät, dass er nur zu gerne etwas mehr zu diesem 911er erzählen will. „Er lässt sich weitaus einfacher beherrschen als der Ex-Larrousse 911 ST, und ist auch komfortabler. Wie ein 2.7 RS, nur mit mehr PS. Und natürlich kommen noch die Aufhängungen und Bremsen vom RSR hinzu. Ein wirklich rundes Paket, ein absolut atemberaubendes Gerät!“ In der Tat: Wer will das bestreiten – nachdem das Auto neu an Son Auto in Paris geliefert worden war, bestritt es fast 200 Einsätze in Rennen, Rallyes und Bergrennen – darunter zwei Mal die 24 Stunden von Le Mans und einmal die Rallye Monte-Carlo.

Der Tablettspoiler taugt fürs Mittagsbuffet

Diese Vielseitigkeit machte den als Straßenfahrzeug zugelassenen 911 nach Überzeugung von Nick zum idealen Auto für die Tour Auto. Sei es für die Jagd auf den Gesamtsieg oder nur, um mit Freunden eine angenehme Woche zu verbringen. Zumal man mit dem sogar für ein opulentes französisches Mittagsmahl geeigneten Heckspoiler den Neid des Fahrerlagers weckte. Denn er ist nicht nur sehr groß, sondern vor allem auch flach. „Als wir das Fahrzeug nach der Restaurierung erstmals testeten, merkten wir sofort, dass er ohne Probleme als Straßenfahrzeug eingesetzt werden kann“, erinnert sich Nick. „Es zeugt von der hohen Expertise von Porsche und der soliden Grundkonstruktion des 3.0 Carrera, dass er nach all den Jahren noch immer so gut in Form ist.“ Dieses Porsche-Doppel erinnert wie kaum ein anderes an die große Zeit der Original-Tour für Automobile. Sie mag zwar immer etwas im Schatten der großen Frankreichrundfahrt für Radprofis gestanden haben, doch die heute an den Start gehenden gut 230 Teilnehmer erleben noch immer eine der faszinierendsten Formen des Motorsports – wenngleich nun in etwas gemütlicherer Form. Und sicher empfinden sie viel Respekt für die Helden von einst, die im Kampf um Sekunden zehn Tage lang fast nonstop durch Frankreich düsten. Wie sagte doch Larrousse, heute 76: „Während der ganzen Tour von 1970 habe ich wohl nur eine einzige Nacht wirklich geschlafen. Doch damals war ich noch ein junger Mann, gerade mal 31.“

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2017

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/diese-beiden-porsche-911-waren-die-helden-der-tour-de-france
© Classic Driver. All rights reserved.