

# CLASSIC DRIVER

## Porsche RSK: Der lange Weg nach Le Mans

### **Lead**

In den späten 1950er Jahren war Porsche eine Größe im internationalen Renn- und Rallyegeschäft. Obwohl die Motoren nur die halbe Zylinderkapazität von vergleichbaren Ferrari und Aston Martin aufwiesen, punkteten die deutschen Sportwagen.

Leicht und aerodynamisch fuhr etwa der RSK auf zahlreiche Podiumsplätze und gewann Targa Florio und Spa-Francochamps.

Der ultimative Treffer für Porsche war jedoch der Gesamtsieg beim 24 Stunden Rennen von Le Mans im Jahr 1970. Doch auch der dritte Platz im Jahr 1958 mit dem werkseigenen RSK nach über 2429.337 gefahrenen Meilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 163 km/h war nicht übel. Insbesondere, wenn man sich vor Augen führt, dass der Rennwagen nur einen 1,6-Liter-Motor mit vier Zylindern besaß. Jean Behra und Hans Herrmann saßen damals am Steuer.

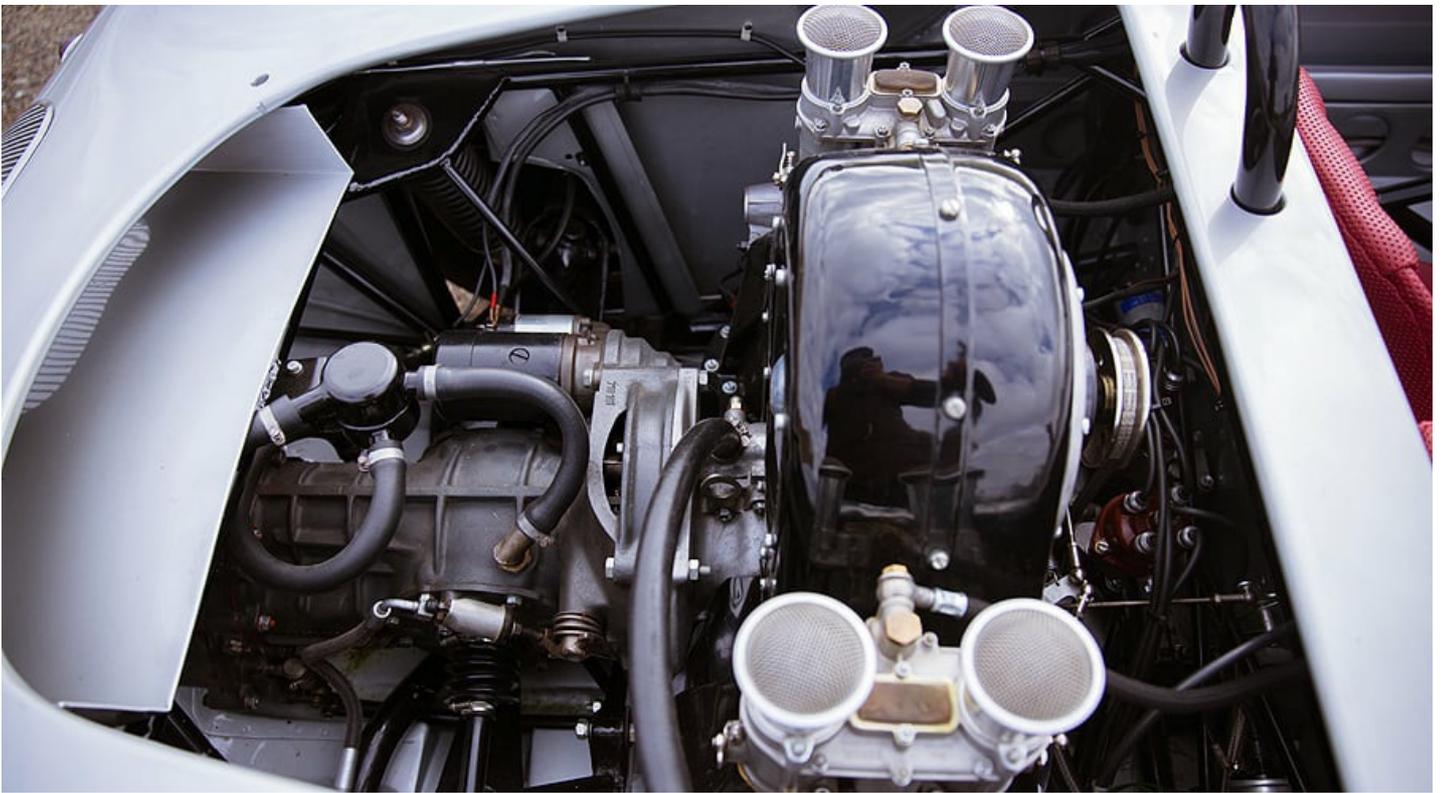




Der RSK – oder um korrekt zu sein, der "Typ 718" – war eine Entwicklung aus dem ersten für Rennzwecke gebauten Porsche, den 550 Spyder. Angetrieben von einem luftgekühlten Vierzylinder waren damals rund 100 PS Leistung möglich. Zahlreiche Privatteams nutzten das Auto und waren damit auch weltweit ziemlich erfolgreich. Vor allen Dingen, wenn der leichte Sportwagen mit dem Motor mit zwei oben liegenden Nockenwellen versehen war. Dann waren auch 110 PS drin.

Der RSK debütierte im Jahr 1957 beim 1.000 Kilometer Rennen auf dem Nürburgring. Er unterschied sich vom Vorgänger 550A durch einen anderen Vergaser-Aufsatz. Ein großer Weber-Vergaser mobilisierte nun über 140 PS bei 7.500 Touren. Ein neues Chassis, eine neue stromlinienförmige Karosserie mit einer Frontscheibe, die dem Anhang C entsprach. Dazu größere Trommelbremsen und eine überarbeitete Federung an Front und Heck.

Die Änderungen waren substantiell genug, um den RSK bis in die frühen 1960er Jahre im Rennen zu halten. Erst dann wurde er durch den RS60 ersetzt. In der Spanne dazwischen erhielt der RSK nur leichte Modifikationen an Motor und Karosserie, um den verschiedenen Klassements zu genügen.



Der RSK wurde sowohl vom Werksteam wie auch von privaten Fahrern eingesetzt. Rund 37 Fahrzeuge wurden verkauft und weltweit eingesetzt – viele davon auch in den USA. Dadurch wuchs der Ruhm der Marke auch in Übersee und schuf für Porsche den größten Markt überhaupt.

In den Jahren 1958 bis 1960 profitierte der RSK von einer Reduktion der Motorengröße. Ferrari, Jaguar und Aston Martin durften maximal 3,0 Liter große Motoren einsetzen. Im Ergebnis erreichte der RSK nochmals bessere Ergebnisse. Große Fahrer wie Graham Hill, Stirling Moss, Jo Bonnier, Jean Behra und Wolfgang von Trips saßen am Steuer des leichten Porsche.

Heute ist der Porsche RSK ein bei Sammlern und historischen Rennfahrern sehr gesuchtes Fahrzeug. Die Preise steigen von Jahr zu Jahr. Dieses Exemplar, das von Gooding & Co. bei der anstehenden Scottsdale-Auktion zum Aufruf kommt, wird auf 2,8 bis 3,2 Millionen US-Dollar geschätzt.

Fotos: Mike Maez – all images copyright and courtesy of Gooding & Company

## Galerie





