

CLASSIC DRIVER

Wir lüften den Schleier von einem der verdienstvollsten frühen Porsche 911 auf Europas Rennpisten

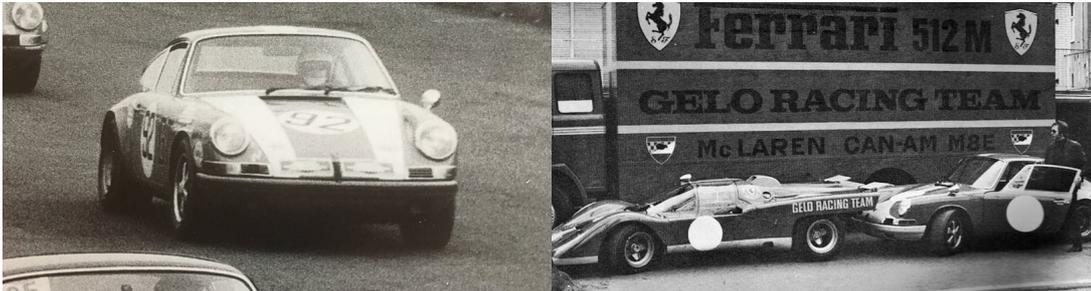
Lead

Es gibt kaum etwas Cooleres als einen schlachterproben und in den späten 60er-Jahren bei Rundstrecken- und Bergrennen eingesetzten Porsche 911 2.0. Dieses durchgehend von deutschen Fahrern und Teams eingesetzte Exemplar hat neben der Targa Florio viele der größten Strecken Europas gesehen...



Die späten 1960er-Jahre markierten die Anfänge des bis heute anhaltenden Erfolgs des Porsche 911 im internationalen Motorsport. Alles begann 1965 mit einem nur leicht modifizierten Fahrzeug für die Rallye Monte Carlo, auf Platz 5 gesteuert von Herbert Linge und Peter Falk. Es folgten ausschließlich private Einsätze bei GT-Rennen, wie dem von Eberhard Mahle, der 1966 auf Porsche 911 Berg-Europameister wurde. Von diesen Erfolgen ermutigt, entschloss sich Porsche für die Saison 1967 zur Entwicklung eines reinrassigen und hauseigenen GT-Rennwagens: dem mit 800 Kilo extrem leichten 911 R. Da dieser 210 PS starke Bolide aber doppelt so viel kosten würde wie ein Standard-Elfer, war die Vorgabe, zum Erreichen der Homologation 500 Exemplare zu bauen, nicht zu erreichen. Am Ende entstanden so nur 19 Fahrzeuge - 15 für private und vier für Werkseinsätze, startberechtigt nur in der exotischen 2-Liter-GT-Prototypenklasse (GTP).

Für die meisten Teams, die damit sowohl in Europa als auch in den USA antreten wollten, war der 911 2.0 demnach der Porsche der Wahl. Zumindest in den Anfangsjahren je nach Reglement entweder als GT- oder als Tourenwagen eingesetzt werden konnte.



Dieser Porsche 911 2.0 wurde im Juli 1967 neu an den Sauerländer Freiherr Karl von Wendt ausgeliefert, der das Auto bei Mitter Tuning in Böblingen, nur 30 Autominuten von der Fabrik entfernt, in der der Wagen vom Band lief, aufrüsten ließ. Das Tuning erwies sich als sehr wirksam, wurde der Sauerländer Baron doch Tourenwagen-Europameister 1967. Der 911er mit Chassisnummer 13448 blieb auch 1968 - nun als Gruppe 5 - erfolgreich und wurde von damaligen Renngrößen wie Gerhard Mitter, Dieter Fröhlich, Dieter Glemser, Jürgen Neuhaus und Helmut Kelleners unter anderem am Nürburgring und in Spa gefahren. Wobei Kelleners 1968 damit den Vize-Titel der Tourenwagen-Europameisterschaft errang.





Für die Saison 1970 erhielt der Wagen ein gründliches Update und mit dem legendären Rennfahrer Georg Loos auch einen neuen Besitzer. Loos ließ den braven 911 zu einem Modell im Stil eines 911R oder 911 2.3 ST aufrüsten. Zwei zusätzliche Ölkühler in den Kotflügeln, kürzere Schwingarme an der Hinterachse, verbesserte Bremsen und einstellbare Pedale erlaubten es, dank des relativ freizügigen Reglements der Gruppe 5 den 911 noch konkurrenzfähiger zu machen. Dazu passend auch die Optik mit verbreiterten hinteren Radhäusern zur Aufnahme fetterer Reifen und 8-Zoll-Stahlfelgen. Unter der Motorhaube saß ein nahezu unverändertes Carrera-6-Triebwerk mit „schärferen“ Nockenwellen und Weber-Vergasern vom Typ 46, was dem luftgekühlten Sechszylinder-Boxer einen wahrhaft glorreichen Soundtrack verlieh.



Es folgte eine mehrjährige Reise durch Europa, bei der dieser Neunelfer so ziemlich alle wichtigen Rund- und Bergrennstrecken in Europa besuchte. Von Hockenheim bis zur Grünen Hölle, von Estoril bis Monza, von St. Ursanne - Les Rangiers bis zum Krähberg und bis hin zur legendären Targa Florio - dieser 911er hat alles mitgemacht und die Schnelligkeit, Wendigkeit und vor allem Haltbarkeit des Porsche-Kundensportwagens in vollem Umfang unter Beweis gestellt. Mit über 67 Renneinsätzen in der 2-Liter-Klasse zwischen Juli 1967 und Juni 1973 ist dieses Exemplar wahrscheinlich einer der meistgenutzten Porsche 911 2.0 aus dem Baujahr 1967. Er wurde seither vollständig restauriert, damit sein nächster Besitzer ihn in vollen Zügen genießen kann.



Der verdienstvolle Wagen trägt heute stolz die Lackierung, die er zusammen mit der Startnummer 92 bei den 1000 km vom Nürburgring 1970 trug. Bei dem die Besatzung Georg Loos/Franz Pesch den Sieg in der GT-Klasse bis 2,0-Liter davontrug. Der danach unter anderem bei der Targa Florio von 1972 mit Helmut Gall und Horst Klauke eingesetzte und von seinem letzten Besitzer, Klauke, noch bis 1973 bewegte 911 ist heute ebenso wie die anderen 911er aus dieser Ära bei historischen Veranstaltungen wie dem 2.0L Cup von Peter Auto beliebter denn je. Angelockt von vollen Starterfeldern und hochkarätigen Fahrer ist dieser Held der Renngeschichte nun bereit, das nächste Kapitel in seiner bald 60-jährigen Geschichte zu schreiben. Als Bonus wird dieses Auto von einer umfangreichen Dokumentation begleitet, die von Herrn Ulrich Trispel verfasst wurde, einem bekannten Autor mehrerer Porsche-Bücher, der einige Zeit damit verbracht hat, das Buch „13448“ zu verfassen, das auf unglaublichen 270 Seiten die erstaunliche Geschichte des Autos detailliert beschreibt!

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/wir-lueften-den-schleier-von-einem-der-verdienstvollsten-fruehen-porsche>
© Classic Driver. All rights reserved.