

# CLASSIC DRIVER

## „Quick Vic“ Elford siegte auf der Targa Florio in diesem Porsche 907K

### Lead

Gesteuert von dem legendären Rennfahrer „Quick Vic“ Elford, gewann dieser Porsche 907K triumphal die Targa Florio 1968. Jetzt wird dieser sehr authentische Werks-Prototyp bei Broad Arrow Auctions bei ihrer Amelia Island-Versteigerung aufgerufen.



Was macht einen klassischen Rennwagen zu einer wahren Legende? Ein Sieg bei einem großen Ereignis ist auf jeden Fall hilfreich. Hinzu kommen das „Aussehen“, die Performance, die Marke, das Modell, die Seltenheit, der Beitrag zur Motorsportgeschichte – und zusätzlich der Halo-Effekt, der dadurch entsteht, dass das Auto von einem herausragenden Fahrer pilotiert wurde.

Wenn Sie sich also fragen, warum der hier abgebildete Porsche 907 voraussichtlich bis zu 5,5 Millionen Dollar einbringen wird, wenn [Broad Arrow Auctions ihn am 3. März in Amelia Island](#) versteigert, dann liegt das daran, dass er alle diese Kriterien erfüllt – und noch einige mehr.

Mit in den Jahren 1967 und 1968 nur 21 gebauten Exemplaren ist der als Nachfolger des 910 von Porsche entwickelte 907 wirklich selten. Und als das Modell, das eine mehrjährige Dominanz von Porsche in der Sportwagen-Weltmeisterschaft einläutete, ist auch sein Platz in den Annalen des Motorsports unauslöschlich markiert.



Das wirklich Besondere an diesem Fahrzeug ist jedoch die Tatsache, dass es in einem der härtesten Langstreckenrennen der Welt von einem der bemerkenswertesten Fahrer der Nachkriegszeit zum Sieg gefahren wurde – dem legendären „Quick Vic“ Elford.

Der Brite, der im vergangenen Jahr im Alter von 86 Jahren verstarb, war der Inbegriff der ausgestorbenen Spezies des mutigen, entschlossenen, dabei stets freundlichen und vielseitigen Rennfahrers, die es in den 1960er- und -70er-Jahren gab. Allrounder, die auf allem schnell waren, was nur vier Räder hatte.

Elford wurde als Sohn von Eltern, die in einem heruntergekommenen Teil Londons ein Café betrieben, im Jahr 1935 geboren. Mit Ende 20 begann er mit dem Rennsport, zunächst als Navigator, dann als Fahrer. Dank seiner angeborenen Schnelligkeit erhielt er knapp vor dessen Auflösung einen Vertrag für das englische Triumph-Rallyeteam. An den schloss sich 1964 ein Kontrakt für Ford an, für den sich Elford noch im selben Jahr mit dem Sieg bei der Coupes des Alpes auf einem Cortina GT bedankte. Der große

Durchbruch kam für Kettenraucher Elford aber dann in Form der Verpflichtung durch Porsche. Die er 1967 sogleich mit dem Gewinn der Rallye-Europameisterschaft bestätigte.



Doch das war nur der Anfang. Denn schon 1968 ließ der Londoner auf einem 911 den Sieg bei der Rallye Monte Carlo und – nur eine Woche später – in einem der damals neuen 2,2-Liter-907 mit Langheck den Triumph bei den 24 Stunden von Daytona folgen – der erste Gesamtsieg von Porsche bei einem Rock-around-the-clock-Rennen.

Drei Wochen später fuhr Elford mit einem 907 bei den 12 Stunden von Sebring auf Platz 2, kehrte nach Großbritannien zurück, um mit einem anderen 907 bei den 6 Stunden von Brands Hatch den dritten Platz zu belegen. Weitere 28 Tage später setzte er sich dann in das Cockpit dieses 907, Chassis 025, um an der 52. Ausgabe der Targa Florio auf Sizilien teilzunehmen. Wo Porsche in Abwesenheit von Ferrari mit vier Wagen gegen eine Alfa-Romeo-Armada antrat.

Porsche hatte dieses Chassis sechs Wochen zuvor in Sebring zum ersten Mal eingesetzt. Das Aus kam jedoch schon nach nur 20 Minuten, nachdem Fahrer Ludovico Scarfiotti nach einem Schaltfehler den Motor überdreht hatte.



Die Targa Florio, fünfter Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft 1968, schien für Chassis 025 ebenso schmachvoll zu enden. Nachdem Elford nach dem Start nur zehn Kilometer zurückgelegt hatte, rollte er ohne Antrieb auf der Strecke aus. Als er zum Stehen kam, entdeckte er, dass sich eine hintere Radmutter gelöst hatte, sodass das Rad aus der Verzahnung gerutscht war. Normalerweise hätte dies zeitraubende Reparaturarbeiten bedeutet – aber nicht, wenn die Zuschauer autoverrückte Italiener sind.

Laut Elford löste die Panne „die unglaublichste Szene aus, die ich je erlebt habe. Noch bevor ich den Wagenheber aus dem Auto holen konnte, schwärmten Zuschauer von ihren

Aussichtspunkten über der Straße herab und hoben das Auto an, während ich das Rad wieder festzog.“

Obwohl er es danach bis zu einem auf halber Strecke befindlichen Porsche Servicestopp schaffte – wo die Mechaniker das Rad wechselten – spürte Elford nur kurze Zeit später, wie der 907 auf einem schnellen Bergabstück außer Kontrolle geriet.



Die gleiche Mutter hatte sich erneut gelöst, was den Wagen diesmal von der Fahrbahn abkommen ließ und Elford einen platten Vorderreifen und eine verbeulte Magnesium-Felge einbrachte.

Erneut kamen Zuschauer zu Hilfe, während Vic sich daran machte, das mitgeführte und platzsparende „Ersatzrad“ zu montieren.

Trotz dieser Notlösung absolvierte Elford den größten Teil der verbleibenden 72-Kilometer-Runde – es war noch immer seine erste – mit maximaler Geschwindigkeit, ehe er an der Porsche-Box ankam. Dort wechselte die Crew nun alle vier Räder und Zentralverschlussmuttern, ehe sie ihn in seine zweite Runde schickten.

Zu diesem Zeitpunkt hatte Elford bereits 18 Minuten Rückstand auf seinen führenden Teamkollegen Scarfiotti – eine Tatsache, die ihn dazu inspirierte, nun „all in“ zu gehen und wenn auch nicht mehr den Sieg, dann zumindest die schnellste Runde zu fahren.

Er drehte dann auch drei sehr flotte Runden, bevor er an seinen Partner Umberto Maglioli (bereits zweifacher Targa Florio-Sieger) übergab, der als sowohl schnell als auch schonend zur Mechanik galt. Der Italiener fuhr nur zwei (von zehn) Runden, um das Steuer des 025 zurück an Elford zu geben. Der lag nun an vierter Stelle und zur finalen Aufholjagd blies. Indem er drei Rekordrunden in Folge fuhr, schloss Elford die Lücke zum inzwischen führenden Alfa Tipo 33/2 von Giunti/Galli, überholte ihn in der neunten Runde und ging mit einem Vorsprung von 2.43 Minuten als Sieger durchs Ziel.





Nebenbei verbesserten Elford/Maglioli und der 907 den bisherigen Distanzrekord um fast zehn Minuten, indem sie das 720 Kilometer lange Rennen in sechs Stunden, 28 Minuten und 47,9 Sekunden sowie mit einem Schnitt von 111,1 km/h absolvierten - und das trotz des 18-minütigen Zeitverlustes aus Runde eins. Auch die schnellste Rennrunde in 36.02,3 Minuten = 119,872 km/h wurde Elford gutgeschrieben, dessen im Rallyesport trainiertes fotografisches Gedächtnis ihm zu einer überragenden Streckenkenntnis verhalf.

Da das Modell 907 am Ende der Saison 1968 zugunsten des neuen Porsche 908 auslief, wurde Chassis 025 an das Valvoline Racing Team von Siegfried „Sigi“ Lang verkauft. Der Schweizer Pilot erzielte mit dem Wagen respektable Erfolge bei Rundstreckenrennen in Hockenheim und bei Bergrennen, bevor er den Wagen nach einem Unfall beim EM-Lauf in Ollon-Villars in einen offenen „Spyder“ umbauen ließ. 1970 dann das tragische Ende beim Eggbergrennen bei Bad Säckingen. Auf der Strecke, die er im Jahr zuvor noch als Sieger verlassen hatte, verunglückte Lang diesmal tödlich.

Nach zwei weiteren Besitzern in den folgenden zwei Jahrzehnten erkannte der Porsche-Prototyp-Experte Dale Miller die historische Bedeutung von 907-025, woraufhin das Auto in der legendären Rennprototypen-Sammlung des kalifornischen Porsche-Enthusiasten Dr. Julio Palmaz landete.



Dr. Palmaz, der bereits den Porsche 550, der 1956 die Targa Florio gewann, und den 917, der 1970 den ersten Porsche-Gesamtsieg in Le Mans sicherte, besaß, gab er bei Patrick Scalli von Porsche Prototype Racing Cars in Gloucester, Massachusetts, eine komplette Restaurierung in Auftrag. Unter Leitung von Dale Miller und nach den Spezifikationen von 1968, einschließlich des Wiederaufbaus des ursprünglichen luftgekühlten 2,2-Liter-Achtzylinder-Boxermotors mit Magnesium-Block (Typ 771/1), der es auf 260 PS brachte..

Noch im Besitz von Dr. Palmaz wurde der restaurierte Wagen sowohl 2007 als auch 2012 beim Amelia Island Concours ausgezeichnet. 2018 war 907-025 Teil der Porsche Heritage Ausstellung bei Rennsport VI in Laguna Seca. David Swig, leitender Autospezialist bei Broad Arrow, beschreibt den Elford 907 als „zweifelloso einen der weltberühmtesten Porsche-Prototypen der 1960er Jahre“.

Will das jemand ernsthaft bestreiten? Wir sicherlich nicht.....

Dieses unglaubliche Stück Geschichte wird bei der bevorstehenden Amelia-Versteigerung der [Broad Arrow Group](#) mit einer Schätzung von 4.175.947 bis 5.103.935 Euro unter den Hammer kommen. Um mehr über das Auto und die Auktion zu erfahren, klicken Sie auf die Links unten.

Fotos: Robin Adam

**Galerie**











































































































**Related auctions:**

Broad Arrow Auctions - The Amelia Auction 2023

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/quick-vic-elford-siegte-auf-der-targa-florio-diesem-porsche-907k>

© Classic Driver. All rights reserved.