

CLASSIC DRIVER

Porsche 908/3: Aus Kurven werden Geraden, aus Steigungen Ebenen

Lead

Er mehr Gemeinsamkeiten mit dem 909 Bergspyder, Porsches Spezialwaffe für Bergrennen, als alle Vorgänger der 908-Reihe: Der Porsche 908/3 war mit 545 Kilogramm Trockengewicht extrem leicht, mit 350 PS ausreichend Leistungsstark und dank seiner radikalen Form und Gewichtsverteilung prädestiniert.

Porsche legte schon damals großen Wert auf Leichtbau. Das mussten die Zuffenhausener auch, denn bevor der Porsche 917 kam, konnten die Konstrukteure lediglich auf die vergleichsweise kleinen Boxer-Motoren zurückgreifen. Damit war Porsche der Konkurrenz leistungsmäßig unterlegen. Um das Leistungsgewicht dennoch zu optimieren, wurde eben leicht gebaut. Und die Aerodynamik ausgefeilt. Schon früh experimentierten die Motorsport-Ingenieure mit exotischen Materialien wie Beryllium, Titan und sogar Balsaholz.





Im Jahr 1970 wurde der Porsche 908/3 als Werksrennwagen (ausschließlich) für Langstreckenrennen vorgestellt. Er sollte bei Wettbewerben zum Einsatz kommen, für die der hochentwickelte 917 nicht gemacht war. Rennstrecken mit engeren Kurven und niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeiten. Im Vergleich zur Entwicklung des 917 wurden dem Ingenieursteam des 3-Liter-Prototypens viel mehr Freiheiten gelassen. Der 908 benötigte beispielsweise keine Frontscheinwerfer, und die zarte Dreiecksstruktur über dem Pilotensitz war tatsächlich als Überrollbügel anerkannt worden – wenngleich man diesen bereits ein Jahr später verstärkt hatte.

Nichts an diesem Rennwagen war auch nur ansatzweise überflüssig. Um Gewicht zu sparen blieb die speziell konstruierte Karosserie (PVC-Schaumkern zwischen zwei Kunststofflagen) an den innen liegenden Flächen unlackiert. Der Fahrersitz war gelinde gesagt simple gestaltet. Selbst kleine Bauteile wie Schalthebel und Zündschlüssel waren auf das Wesentlichste reduziert. Eine Sensation war auch die weit nach vorne gelegte Sitzposition. Dadurch war der 908/3 in schnellen Kurvenpassagen unglaublich wendig. Außerdem steigerte sie den Abtrieb auf der Vorderachse und schaffte auch eine optimale Gewichtsverteilung, was wiederum der Aerodynamik zu Gute kam.





1970 und '71 trat der 908/3 als Werksrennwagen an, wenngleich auch in den Farben des Gulf- und Martini-Teams. Porsche wusste, wie man bei der Targa Florio gewinnen konnte. Und so taten sie es, unter der damaligen Regie von Ferdinand Piëch. Nur im Jahr 1971 machte ihnen eine allzu wilde Fahrt einen Strich durch die Rechnung.

Am Nürburgring gewann Porsche Salzburg im Jahr 1970, das Jahr darauf das Team von Martini Racing. Nur um einmal deutlich zu machen, wie schnell diese Rennwagen waren: Bei einer privaten Trainingsrunde im Jahr 1970 auf der Nordschleife brauchte Jo Siffert 7 Minuten und 41 Sekunden für eine Runde. Damit war Siffert eine Sekunde schneller als Jacky Ickx ein Jahr zuvor im 420 PS starken Brabham-Ford F1-Rennwagen. Nach 1971 nahmen private Teams auf Porsche 908/3 noch viele Jahre an Rennen teil. Einige der Rennwagen wurden nachträglich mit dem superleistungsstarken Turbo-RSR-Motor von 1974 ausgestattet.



Das Fotomodell wurde bei einer Restaurierung zurück auf seine 1970er-Targa-Florio-Spezifikationen gebracht und steht bei der kommenden RM- Amelia-Island-Auktion am 9. März zum Verkauf.

Weiterführende Links

Den hier gezeigten Porsche 908/3 finden Sie im [Auktionskatalog von RM Auctions](#).

Moderne und klassische Porsche-Rennwagen finden sich im [Classic Driver Marktplatz](#).

Fotos: Ned Jackson ©2013 Courtesy of RM Auctions

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/porsche-9083-aus-kurven-werden-geraden-aus-steigungen-ebenen>

© Classic Driver. All rights reserved.