

CLASSIC DRIVER

Blitz und Donner an Bord eines schlachterprobten Porsche 910

Lead

Der 910 markierte einen Wendepunkt in Porsches Streben nach Überlegenheit im Langstreckensport. Weil er 1967 nur kurz im WM-Spitzenfeld rangierte, wird er heute von Porsche-Fans weitgehend übersehen. An einem frostigen Tag in Frankreich fanden wir heraus, wie schade das eigentlich ist...

Es ist ein klirrend kalter Spätherbst-Tag im ländlichen Umfeld von Paris. Und trotz der großzügig dimensionierten Breite der Hinterreifen des Porsche 910 und des erfahrenen rechten Fußes seines erfahrenen Piloten erweist sich die hartnäckige Suche des ultraleichten Prototypen nach ausreichend Grip als fruchtlos.



CLASSICDRIVER.COM



Doch ist dieses 60er-Jahre-Vollblut endlich in Bewegung, fördert der kehlig klingende Sechszylinder-Boxer ein trittsicheres, flüssiges und symphonisches Fahrerlebnis, das durch das offene Dach glatt verzehnfacht wird. Selbst die Gegensprechanlage – installiert, um den Porsche Insassen die Kommunikation auf Sonderprüfungen oder langen Autobahnabschnitten zu erleichtern – erweist sich bei scharfer Gangart als überstimmt.

Es ist ein Erlebnis, das die Sinne malträtiert. Und das, noch ehe dieser agile Straßensportwagen mit seinen von der Formel 1 inspirierten Aufhängungen und Felgen eine Passage mit engeren Kurven angeht. Es verwundert nicht, dass Porsche-Werksfahrer der 60er- und 70er-Jahre wie Jo Siffert, Hans Herrmann oder Gerhard Mitter in höchsten Tönen vom progressiven Handling des 910 schwärmten. Schade nur, dass Porsche diesen Typ nur in der ersten Hälfte der Saison 1967 einsetzte. So schnell schritt die Entwicklung in der von Ferdinand Piëch geleiteten Rennsportabteilung voran, dass schon im Juni in Le Mans der 910 nur noch die zweite Geige gegenüber dem neuen und schmaleren 907 spielte.



CLASSICDRIVER.COM

CLASSICDRIVER.COM

Bis dahin hatte der 910 seine Rolle als Nachfolger des 906 zu voller Zufriedenheit erfüllt. Bei der Targa Florio von 1967 gelang ein Dreifach-, beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring sogar ein Vierfach-Sieg. Der Triumph in der Eifel markierte zugleich den ersten Porsche-Sieg auf heimischem Boden. Auf Hochgeschwindigkeitskursen wie Monza oder Spa, wurde der 910 selbst mit dem stärkeren (aber defektanfälligeren) Achtzylinder-Motor von den Ford GT40 und Ferrari 330 P4 ausgestochen. Dafür sorgte der offene 910 Bergspyder mit Achtzylinder-Motor für Furore am Berg.



Die kurzlebige Rundstreckenlaufbahn des 910 und sein relativ gradliniges Design haben zusammen mit seiner leicht irritierenden Nomenklatur und der Dominanz des späteren 917 dazu geführt, dass er bis heute in Porsche-Kreisen nicht die ihm gebührende Anerkennung erfährt. Die Chance, diesen übersehenen Langstrecken-Prototypen einmal die Sporen zu geben, griffen wir trotz Temperaturen von unter Null Grad daher nur zu gerne beim Schopfe.

Dieses spezielle Exemplar trägt die Chassisnummer 22. Eines von 28 im Jahr 1967 gebauten 910-Modellen und eines, das seine Laufbahn als Test- und Entwicklungsfahrzeug begann. Auf der Rennstrecke sah man das Auto mit dem amerikanischen Privatfahrer Edwin G. Abate nur zweimal auf WM-Ebene in Aktion: 1972 beim 6-Stunden-Rennen von Watkins Glen (mit Rolf Soltau) und 1973 bei den 24 Stunden von Daytona (mit Bill Cuddy). Beide Male endeten die Ausflüge mit einem Ausfall. In seinem zweiten Leben als historischer Rennwagen dagegen hat #022 seine Vielseitigkeit bei prestigeträchtigen Events wie der Tour Auto und Le Mans Classic bewiesen. Das Auto wird von Sébastien Crubilé vom [renommierten Porsche Spezialisten Crubilé Sport](#) gewissenhaft gewartet und erfreut sich bester „Gesundheit“ – wie wir aus erster Hand erfahren durften. Aktuell ist er mit einem kräftigen Sechser-Boxer bestückt – ein originaler und daher besonders wertvoller Achtzylinder liegt zusätzlich bei Crubilé sicher verstaut.

Der erste – und verblüffende Eindruck – in der Gegenwart des 910 ist seine Größe. Oder besser: seine nicht vorhandene, denn er ist ein winziger und nur 980 mm hoher Wagen. Was nicht heißen soll, dass die geklebte Glasfaser-Karosserie keine Präsenz ausstrahlt und unsere Konzentration als Folge abfallen lässt.



Die prominenten und unter den perfekt geformten vorderen Radhäusern sitzenden Scheinwerfer (hier mit gelben französischen Einsätzen) dominieren die Frontansicht. Im krassen Gegensatz dazu: das brüsk abgeschnittene Heck mit den runden Rückleuchten, das nur flüchtige Einblicke in die üppige und flammige Taille gestattet. Innen ist kaum Platz für zwei ausgewachsene Personen. Doch machen wir es uns in den winzig wirkenden Schalensitzen trotzdem so „bequem“ wie möglich. Coole Randnotizen sind die beiden grobschlächting geformten Aussparungen für den Tourenzähler und – rechts davon – zwei weitere Anzeigen sowie die deutschen Labels für die wichtigsten Schalter.

Nun wollen wir wissen, was Sébastien Crubilé, der schon fast jeden Rennporsche unter der Sonne gefahren hat, darunter einen modernen 911 RSR in Le Mans, vom 910 hält? „Für mich ist der 910 einer der größten Porsche von allen“, sprudelt es begeistert aus ihm heraus. „Er ist ein perfekter Kompromiss zwischen Leistung und Gewicht, wodurch man sich auf der Straße wie auf der Rennstrecke gleich wohlfühlt. Ich vergleiche dieses Auto mit einem alten Paar Sportschuhe – es ist vertraut, komfortabel und Du weißt genau, woran Du bist. Dieser Porsche ist wirklich nicht schwer zu fahren, daher hat er großes Potenzial im historischen Motorsport. Und da 910er damals überall dabei waren, ist der Typ bei nahezu jedem wichtigen historischen Meeting startberechtigt – von der Tour Auto bis zum Goodwood Revival.“



Leider ist unsere Begegnung mit dem Auto aufgrund der schnell einsetzenden Dunkelheit zeitlich begrenzt. Zwar sind die gelben Scheinwerfer nach 60er-Jahre-Maßstäben relativ hell, doch winkt Fotograf Rémi Dargegen ab und drängt zur Rückkehr in die Werkstatt von Crubilé Sport.

Es war eine kühle, aber faszinierende Begegnung mit diesem unterbewerteten Porsche Prototypen. Wir geben zu, mit den Besonderheiten des 910 bis dahin nicht vertraut gewesen zu sein. Doch können wir nun seine Stärken besser ermessen – beginnend mit seiner Vielseitigkeit bis zur forschen Gangart, mit der das nur 600 Kilo schwere und 220 PS starke Auto den Asphalt unter sich aufsaugt. Wir werden jedenfalls als Mitfahrer nicht vergessen, wie Sébastien den 910 immer weiter vorwärtreibt. Und Ihnen wird es genauso ergehen, wenn Sie sich die aus der Beifahrerperspektive aufgenommenen Videos auf unserem Instagram Kanal anschauen. Viel Spaß dabei!

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2019

Galerie

