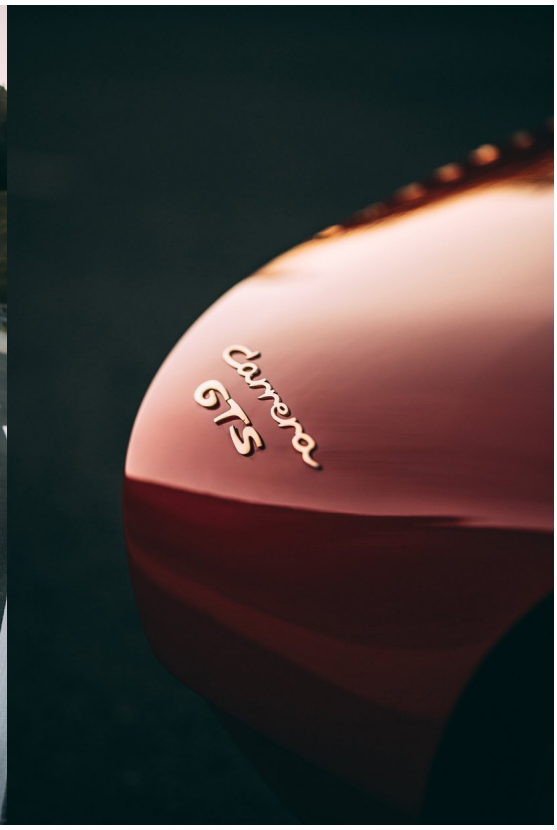
Werden Sie der nächste Bergkönig in diesem Porsche 904 Carrera GTS

Lead
Der Porsche 904 Carrera GTS gehört zu den bedeutendsten Modellen in der Markengeschichte der Zuffenhausener. Dieses extrem originalgetreue Exemplar, das jetzt bei Schaltkulisse zum Verkauf steht, erzielte Mitte der Sechzigerjahre zahlreiche Siege bei europäischen Bergrennen und Rallyes.

Zu Beginn der 1960er Jahre befand sich Porsche in einer Umbruchphase. Das Modell 356 war ein großer Erfolg, aber nach über einem Jahrzehnt Produktionszeit begann er zu altern. Und die Bemühungen, sich in der Formel 1 zu etablieren, erwiesen sich als nicht so fruchtbar wie erhofft. Daher beschloss Ferry Porsche, sich 1962 nach nur einem Grand-Prix-Sieg (Gurney in Rouen auf dem Modell 804) aus der Formel 1 zurückzuziehen und sich auf die eigentlichen Stärken des Hauses Porsche zu konzentrieren: Sportwagenrennen auf der Rundstrecke und am Berg. Um wettbewerbsfähig zu sein und ein neues Kapitel in der hauseigenen Motorsportgeschichte schreiben zu können, brauchte man jedoch ein völlig neues Auto. Für die Homologation in der GT-Klasse musste man 100 Exemplare bauen. Da Porsche davon ausging, dass die Nachfrage nach einem Rennwagen nicht groß genug sein würde, konzipierte Porsche sein neues Modell so, dass es auch als Straßenauto zugelassen werden konnte. Trotz dieser Befürchtungen gelang es, die Mindestzahl von 100 verkauften Exemplaren zu übertreffen, und so wurde der 904 gerade noch rechtzeitig zur Saison 1964 fertig.

Nur intern lief der Neue unter der Bezeichnung „904“, doch vermarktet wurde er als Carrera GTS, weil Peugeot die Rechte an Bezeichnungen seiner Modelle mit einer „0“ in der Mitte besaß. Aus diesem Grund musste Porsche bekanntlich den kommenden 356-Nachfolger, den 901, in 911 umbenennen. Porsche wollte unbedingt den Sechszylindermotor eben jenes 911 in seinen neuen Rennwagen einwenden, aber aufgrund von Verzögerungen in der Entwicklung war kurzfristig ein Ersatz gefordert. Mit Hilfe des genialen Motoreningenieurs und PS-Zauberers Hans Mezger rüstete Porsche den Vierzylinder-Viernockenwellen-Fuhrmann-Motor 587/2 zum 587/3 auf. Der aus einem Hubraum von 1.966 cm³ in der Rennversion satte 185 PS schöpfte. Auf den ersten Blick könnte man meinen, dass dies den 904 von Anfang an benachteiligen würde, aber der 587/3 war eine technische Meisterleistung und galt als der komplexeste Vierzylinder-Motor jener Rennsportepoche.

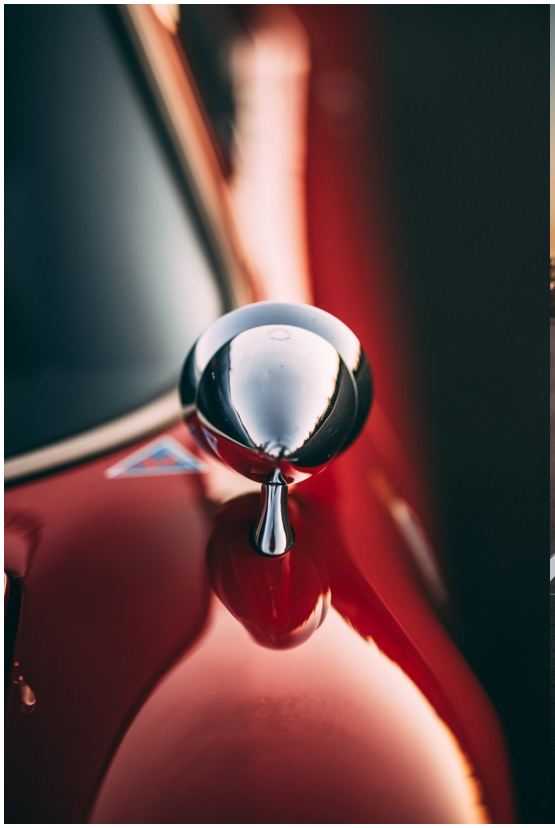
Nachdem die Entscheidung über den Motor gefallen war, brauchte es nur noch eine dazu passende Karosserie. Die Inspiration dazu bezog Porsche von Colin Chapman, der zu dieser Zeit mit Verbundwerkstoffkarosserien für seine Lotus-Sportwagen Erfolge feierte. Abgesehen vom geringen Gewicht hatte die für Porsche von Heinkel in Speyer gefertigte Hülle aus mit Glasfaser verstärktem Kunstharz noch weitere Vorteile: Sie war in der Entwicklung wesentlich kostengünstiger. Für das Design zeichnete Ferrys Sohn Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche verantwortlich. Für ihn sei der 904 das absolute Lieblingsprojekt gewesen, bekannte er, weil er das gesamte Fahrzeug ohne Diskussionen über oder Änderungen an seiner ursprünglichen Vision selbst entwerfen konnte.

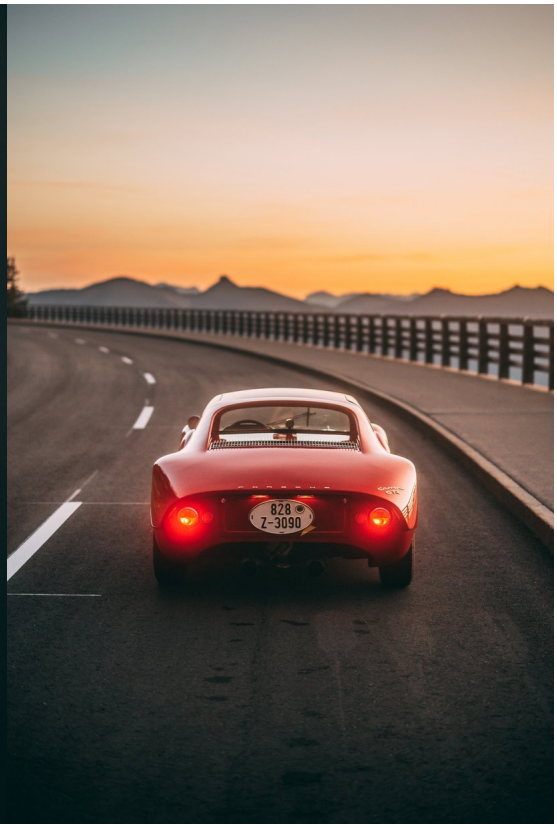


Ähnlich wie die heutigen Rennwagen hatte der 904 fest montierte Sitze, aber bereits ein verstellbares Lenkrad und justierbare Pedale sowie, wie vom Reglement gefordert, auch einen Kofferraum. Der 110-Liter-Tank war zur besseren Gewichtsverteilung im Bug angebracht. Mit seiner Glasfaserkarosserie, die mit dem Leiterrahmen aus Stahl verklebt und verschraubt war, war der 904 selbst für die damalige Zeit ein Federgewicht. In voller Rennmontur wog er gerade einmal 655 kg und war damit ein paar hundert Kilo leichter als ein Ferrari 250 GTO oder eine Shelby Cobras, gegen die er in der GT-Klasse antrat. Der 904 erwies sich als äußerst erfolgreich und gewann zahlreiche Rennen,

\[page\]

mit der Krönung des Doppelsiegs bei der Targa Florio von 1964.





Das hier vorgestellte Modell mit Chassisnummer 904-057 wurde im Februar 1963 an den spanischen Rennfahrer Juan Fernández Garcia ausgeliefert. In der besonders attraktiven Farbe Signalrot und mit den seltenen blauen Velourssitzen, die Sie hier sehen. Zu den weiteren Werksoptionen gehörten eine Sebring-Auspuffanlage, Talbot-Seitenspiegel und eine Nürburgring-Getriebeübersetzung. Der zum Zeitpunkt der Auslieferung 34-jährige Fernández hatte bereits bewiesen, dass er ein großes Talent auf der Rennstrecke war, egal ob auf zwei oder vier Rädern. Mit dem innovativen Kunstsoff-Bomber aus Zuffenhausen knüpfte er nun direkt an seine frühen Erfolge an.

Gleich im ersten Einsatz mit dem neuen Renngerät gewann Fernández 1964 die Carrera Cuesta Mayolan, gefolgt von einem zweiten Platz in der Gesamtwertung und dem ersten Platz in der GT-Klasse bei der Rallye Vasco Navarro. Es dauerte nicht lange, bis Fernández und sein 904 zu weiterem Ruhm gelangten: Das Paar holte Platz eins in der GT-Klasse der Rallye R.A.C.E., den Gesamtsieg bei der Carrera Cuesta De Montserrat und einen GT-Klassensieg samt neuer Rekordzeit beim zur Europameisterschaft zählenden Bergpreis Montseny. Erstaunlicherweise erlitt Fernández mit seinem 904 in den beiden Jahren mit dem Auto weder einen schweren Unfall, noch mechanische Probleme oder Disqualifikationen. Seine Erfolge mit dem ersten Porsche mit Kunststoffkarosserie begründeten nicht nur seine internationale Motorsportkarriere, sondern brachten ihm in seiner Heimat auch den Spitznamen „El Rey de Las Montañas“ oder „Der König der Berge" ein.

Nachdem Fernandez für die Saison 1966 auf einen Carrera 6 umgestiegen war, kehrte sein 904 Ende 1965 zunächst zu Porsche zurück. Zwei Jahre später ging er in den Besitz eines in Virginia lebenden Chemieingenieurs namens Daniel Boyd über, der ihn in Bahama Yellow umlackierte. Nächster Besitzer wurde 1971 der US-Marinepilot und Porsche-Enthusiast Jonathan Wort aus Lebanon (New York), der die Karosserie in Silber mit einer dunkelblauen Motorhaube und gelben Streifen im Marine-Stil neu lackierte. 1977 schickte Wort den Originalmotor an den renommierten Vier-Nockenwellen-Spezialisten Jim Wellington von Rennsport-Werke, der ihn komplett überholte. Als Wort zur Ausbildung von Stützpunkt zu Stützpunkt versetzt wurde, begleiteten ihn sein 904 und ein paar Motorräder auf Anhängern. Schließlich erreichten sie Kingsville, Texas, wo Wort den Porsche bei einem lokalen Autocross-Event anmeldete, bei dem der zehn Jahre alte 904 die Konkurrenz düpierte. Wir können uns nur vorstellen, mit welcher Verachtung die Konkurrenten von Wort reagiert haben müssen, als er in dem tief liegenden Rennwagen antrat.

Wort wollte den 904 eigentlich für immer behalten, aber schließlich sah er sich 1982 gezwungen, den Porsche zu verkaufen, um von dem Geld sein erstes Haus zu kaufen. Zum vierten Besitzer des Wagens wurde so Robert J. Smith aus Missouri, ein Pionier unter den Porsche-Sammlern. Smith restaurierte den 904 liebevoll und schickte den Motor 1988 zur Überholung an Rennsport Werke zurück, ehe er den Wagen am Ende des Jahrzehnts weiterverkaufte. Im Jahr 2013 wurde dieser 904 bei der Pebble Beach Auktion von Gooding & Company versteigert und fand darauf eine neue Garage in seinem „Heimatland“ Spanien. Sein bislang letzter Eigner setzte ihn regelmäßig bei historischen Rennsportevents in Spanien und Europa ein, um ihn auf diese Weise in fahrbereitem Zustand zu halten.

Über 58 Jahre, nachdem er Stuttgart verlassen hat, ist dieser 904 vermutlich eines der originalgetreusten Exemplare mit Rennsport-Abstammung, die es gibt. Bemerkenswerterweise sind das matching-numbers-Getriebe, der originale 110-Liter-Tank, das originale Fahrgestell samt VIN-Kennzeichen, die originalen Fenster und vor allem die originale Karosserie erhalten. Letztere Tatsache ist besonders beeindruckend, wenn man bedenkt, dass der 904 eine Glasfaserkonstruktion ist und häufig im Rennsport eingesetzt wurde. Seine Originalität verdankt er heute vor allem dem besonnenen Fahrstil seines ersten Besitzers, Juan Fernández aus Sabadell.

Begleitet von einer umfangreichen Dokumentation und mit einem erfolgreichen Rennstammbaum glänzend ist dies sicherlich der 904-Traum eines jeden Sammlers. Wenn Sie also ein fantastisches Exemplar von Porsches erstem Rennprototypen in Ihre Garage stellen wollen, nehmen Sie bitte Kontakt mit Schaltkulisse auf.

Fotos von Stephan Bauer

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/werden-sie-der-nachste-bergkonig-diesem-porsche-904-carrera-gts

© Classic Driver. All rights reserved.