

50 JAHRE PORSCHE 917 KURZHECK STRASSENVERSION



→ Fakten

*Der umgebaute Rennwagen hatte die Chassis-Nummer 30

*Die erste „Testfahrt“ führte vom Entwicklungszentrum in Weissach nach Paris

*Heute ist das Fahrzeug in England zugelassen und wird von seinem aktuellen Besitzer weiterhin in Südfrankreich bewegt; es wurde zwar kürzlich restauriert, behielt aber die originale Lackfarbe sowie das Interieur



→ Favoriten

TOP 1

Ein Rennwagen, der über Le Mans hinaus bereits auf allen weltweit wichtigen Strecken gewonnen hat, fährt wie jeder brave VW Golf oder BMW 5er durch die Stadt oder auf der Autobahn?! Klar, dass der Gesetzgeber dafür einige ÄNDERUNGEN forderte, deren Umfang aber überraschend gering ausfiel: Andere Endschalldämpfer, zusätzliche Außenspiegel und Seitenblinker, auch eine Hupe sowie ein Ersatzreifen (unter der Haube) sind noch eingebaut worden. Außerdem wurde der Porsche 917 in Martini Silber lackiert.

TOP 2

Wer bereit ist, ordentlich Geld in den Umbau eines rassigen Rennwagens hin zu einer Straßenversion zu investieren, will natürlich die Bewunderung der anderen Autofahrer in einem wohnlichen INNENRAUM genießen: Während Dachhimmel, Türen und Armaturenbrett des Porsche 917 mit Alcantara geschmückt wurden, erhielten die beiden Sitze einen Bezug mit hellbraunem Leder von der französischen Marke Hermès. Analog zum Rennwagen besteht der Schaltknäuf aus Holz, selbst der gelochte Schlüssel ist beibehalten worden ...

TOP 3

Wer kam auf die gleichermaßen geniale wie verrückte Idee, einen Porsche 917 mit Straßenzulassung zu fahren? Es war der italienische Geschäftsmann und Martini-Erbe GREGORIO ROSSI DI MONTELARA („Graf Rossi“), im Motorsport wohlbekannt als langjähriger Sponsor von Porsche. Wohl aufgrund der in den USA lockerer gehandhabten Zulassung von Kraftfahrzeugen trug der 917 ursprünglich ein von Graf Rossi organisiertes Kennzeichen des US-Bundestaats Alabama.



→ Fazit

Einer der erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten mit Straßenzulassung – ein (Alp-)Traum?! Zunächst einmal dürfte es ein Riesenspaß sein, wenn man von allen anderen Verkehrsteilnehmern ständig wie ein Außerirdischer beäugt wird. Und selbst so mancher Fahrer eines (vermeintlich) leistungsstarken Elektrikers sollte beim Porsche 917 ehrfurchtsvoll davon Abstand nehmen, durch einen Tritt auf das Strompedal eindrucksvoll darlegen zu wollen, wo der Hammer hängt. Aber wie sieht es mit dem Federungskomfort aus? Möglicherweise muss der Beifahrersitz dauerhaft für einen Masseuseur reserviert werden, der sich nach jeder Fahrt um die durch Straßenunebenheiten verursachten Prellungen kümmert?! Kein Problem sollten für einen solventen Martini-Erben hingegen Verbräuche von 50 Litern und mehr pro 100 Kilometern oder utopische Versicherungsprämien darstellen. Die Übersicht im Rennwagen dürfte auch problematisch sein – da kann Einparken schon mal Lottospielen ähneln. Falls aber ein (weitläufiger) Parkplatz reserviert ist, ist es sicherlich ein großes Vergnügen, mit dem Porsche 917 vom südfranzösischen Schloss zum Casino oder vor die Oper zu fahren ...



(Alle Bilder: Porsche)