PORSCHE & PIËCH

Die Rennwagen des Ferdinand Piëch von 1963 bis 1972

ECKHARD SCHIMPF

DELIUS KLASING

DELIUS KLASING

917
CIBIE
DUNLOP
SHELL
PORSCHE
917
15
16

PORSCHE & PIËCH

Die Rennwagen des Ferdinand Piëch von 1963 bis 1972

ECKHARD SCHIMPF

DELIUS KLASING VERLAG

INHALT

14 Prolog: »Ferdinand Piëch ist erkältet.«

48 Auf einen Cappuccino … Das kleine Interview

52 Der Mann mit den Porsche-Genen

70 Es begann mit dem Elfer

80 Kraftkur für den 904

90 Der erste Wurf: Carrera 6

108 Bergduell mit Ferrari

122 Langstrecke – immer näher zur Spitze

140 Planziel erreicht: Weltmeister 1969

160 GT der Extraklasse: 914/8 und 911 R

172 »Das größte Risiko meines Lebens«: 917

192 Das Wiesel unter den Rennwagen

204 Endlich! Sieg in Le Mans

228 Grenzenlos: 1000 PS und mehr

242 Porträts: Die Unerschrockenen

254 Ergebnisse: Die wichtigsten Porsche-Werkseinsätze zwischen 1964 und 1972

262 Zeittafel Ferdinand K. Piëch

1

DER MANN

mit den Porsche-Genen

Ferdinand Piëch als »junger Wilder«, *der neue Wege ging: »Wir haben da jetzt einen,der macht alles anders«. Aus seinem Blick spricht der Denker, der Spötter, der unruhige Geist.*

K 49.8.1

Das erste Porsche-Coupé im Jahre 1948. Ferry Porsche am Steuer und junge Bewunderer drum herum. Links: Ferdinand Piëch, neben ihm Edwin Kaes, ein Verwandter, und vor dem Wagen Michael Piëch.

»Ich bin nämlich eigentlich ganz anders, aber ich komme nur so selten dazu.« Dieser Satz des ungarischen Schriftstellers Ödön von Horváth (»Geschichten aus dem Wienerwald«) zierte in winziger, roter Schrift die Einladung zum 75. Geburtstag von Ferdinand Piëch. Der Satz scheint ihm am Herzen zu liegen. Denn in blauer Schrift war dieses Bekenntnis auch schon auf der Einladung zum »70.« zu lesen. Eine leicht verborgene, verschämte Botschaft? Ein Appell, ihn vielleicht öfter einmal positiv zu beurteilen? Gar mit einer gewissen Zuneigung? So könnte man es deuten.

Doch ist er denn wirklich ganz anders? Anders, als ihn manche Medien titulierten, nämlich »eisiges Machtpaket«, »Rottweiler der Motorwelt« oder »gnadenloser Siegertyp«? Ja, er ist sicherlich anders und kann anders sein, als große Teile der Öffentlichkeit ihn sehen. Doch wie das so ist im Leben: Der Erfolgreiche erntet – noch dazu in Deutschland – ganz schnell Neid und Missgunst. Es ist jedoch andererseits nicht auszuschließen, dass gerade Ferdinand Piëchs »Anderssein« die Basis für seine außergewöhnliche Laufbahn schuf.

Der heutige VW-Aufsichtsratsvorsitzende und -Gesellschafter ist eine Ausnahmefigur in der Motorwelt. Einer aus dem kleinen Zirkel der mächtigsten Männer der Automobilindustrie. Dass Ferdinand Piëch nach seinem Start als VW-Chef 1993 innerhalb von neun Jahren (bis 2002) den am Abgrund taumelnden Wolfsburger Giganten zukunftsfähig trimmte und damit eine ganz außergewöhnliche unternehmerische Leistung schaffte, änderte nichts am Argwohn und an den bissigen Kommentaren der Medien. Diese negativen Melodien begleiteten ihn eigentlich sein ganzes Leben lang. Klar: Piëch wagte viel, beschritt neue Wege, aber er lieferte auch Schlagzeilen am laufenden Band. Sowohl in seiner Zeit als Chef in Wolfsburg als auch danach in der teilweise bizarren Übernahme-Kontroverse zwischen Porsche und Volkswagen.

Was Ferdinand Piëch mit seinen mittlerweile über 75 Jahren immer noch antreibt? Er arbeitet Tag für Tag beharrlich für seinen Lebenstraum: Volkswagen zum größten und stärksten Mobilitätskonzern der Welt zu trimmen. Und Porsche soll dabei der funkelnde Glanzpunkt sein. Es ist ein gigantisches Ziel.

Ferdinand Piëch hat Charisma. Er gilt als durchsetzungsfähig, als hochintelligent, versehen mit enormer Wissens-Spannbreite. Er gilt ebenso als zurückhaltend, abwartend, beobachtend. Das könnte Kalkül sein. Darin liegt eine Stärke. Stets hat er von sich und seinen Projekten lediglich das preisgegeben, was er zu seinem Vorteil oder zum Vorteil des Unternehmens öffentlich machen wollte. Stets denkt er – wie ein Schachspieler – zwei, drei Positionen voraus. Voll zu durchschauen ist der 1937 in Wien geborene Porsche-Enkel nie. Er ist sehr verschlossen und hat sich möglicherweise aus Selbstschutz diszipliniert. Ob ihn manchmal Selbstzweifel quälen? Versteckt er sich unter einem Panzer von Gleichmut? Wir wissen es nicht.

Auf jeden Fall ist er keiner, der sich gleich verbrüdert oder gar mit vielen duzt. VW-Chef Carl Horst Hahn hatte ihm mal das »Du« angeboten, aber Piëch bat darum, »diese Ehre ausschlagen zu dürfen«. Nein, er ist nie ein »Kumpel-Typ« gewesen wie der frühere Mercedes-Chef Werner Niefer, der sich zu mitternächtlicher Stunde mit Journalisten Duelle im Fingerhakeln lieferte. Piëch ist total anders. Zurückhaltend. Ein Einzelgänger. Frei nach Schillers »Wilhelm Tell«: Der Starke ist am mächtigsten allein.

So bleibt Piëch wohl weiterhin ein Polarisierer. Eine Figur, an der sich viele reiben konnten und können. Seinen wachen Intellekt, seine Cleverness, seine Härte und seinen Instinkt für kluge Schachzüge hat selten jemand in Zweifel gezogen. Seinen Hang für spektakuläre Technik auch nicht. Beispiele dafür sind Volkswagens Einlitermodell (»meine Formel 1«) auf der einen Seite und auf der anderen, der oberen Seite der Bugatti Veyron, das stärkste, schnellste und teuerste Auto der Welt.

Das Journalistenvolk verzweifelte immer wieder an der ungewöhnlichen Art seiner Kommunikation. Diese sekundenlangen Pausen, bevor er in Interviews antwortete: eine Qual für die Fragesteller, denen bei solchen Anlässen nicht selten der Schweiß von der Stirn rann. Doch es war weniger Taktik, wie mancher meinte, sondern eher eine angeborene Schwäche, die sich später zur Stärke auswuchs. Nämlich Legasthenie. Nur rein zufällig konnte sie diagnostiziert werden, als eines seiner Kinder untersucht wurde. Sein Umgang mit Sprache ist deshalb von Vorsicht geprägt. Immerhin: Diese Form der Gesprächsführung erwies sich als Waffe.

Piëch scheut öffentliche Auftritte und große Reden, doch er entwickelte ein feines Gespür für kurze, wirkungsvolle Sätze, die nicht selten explosionsartige Wirkung entfachen. Einsilbigkeit und Orakelhaftigkeit – darin ist er ein Meister. Sein Ton kann selbstironisch und distanzierend sein, aber laut wird er nie. Der allseits aufs Beste gefürchtete Manager, der – wie er selbst öfter betonte – nicht gern ein Verlierer ist, setzte seine Ziele stets mit leiser Stimme durch. Er schätzt aber auch Direktheiten, die manche Leute verschrecken könnten. In seinen Zeiten als VW-Chef platzte mal der »China-Beauftragte« Martin Posth unpünktlich in eine Sitzung. Piëch begrüßte ihn

PIËCHS STÄRKEN? ER IST HOCHINTELLIGENT, DURCHSETZUNGSFÄHIG, ZURÜCKHALTEND UND DENKT STETS STRATEGISCH. ER IST NIEMALS EIN KUMPEL-TYP GEWESEN. VW-CHEF CARL HAHN HATTE IHM MAL DAS »DU« ANGEBOTEN. ABER PIËCH BAT DARUM, »DIESE EHRE AUSSCHLAGEN ZU DÜRFEN«.

mit den Worten: »Ach, da ist ja der Herr Posth. Immer zu spät und immer schlechte Nachrichten.« Oder ein ähnliches Beispiel aus den Porsche-Rennzeiten. Da umringten die Stuttgarter Ingenieure im Fahrerlager einen Tipo 33 des Konkurrenten Alfa Romeo. Alfas Cheftechniker Severi eilte herbei und wollte erklären. Piëch: »Danke. Danke. Wir wollten uns nur mal kurz ansehen, wie man es auf keinen Fall machen darf.«

Aber wie anders ist er denn? Wenn er dies sogar in der Geburtstagseinladung so nachdrücklich betont? Eine Szene vom August 2012 mag ein Beispiel liefern. Ferdinand Piëch wandert an diesem warmen Morgen genüsslich durch den »Bauerngarten« hinter dem Gewächshaus seiner gelben Wörthersee-Villa, die der Großvater Ferdinand Porsche 1939 erworben hat. Blaues Hemd, offener Kragen, Trachtenhosenträger und Strohhut – leicht ins Genick geschoben. Um ihn herum wiegen sich Löwenmäulchen und Rosen, Sonnenbraut und Anemonen im lauen Sommerwind. Hummeln umsummen die duftende Pracht. Piëch, ein Gartenliebhaber? Ja, ist er. »Bei Häusern interessieren mich zuerst einmal die Gärten«, sagt Ferdinand Piëch, pflückt sich hier und da eine Himbeere und steckt sie in den Mund. Vielleicht passt gar zu dieser Neigung des Technik-Freaks Piëch ein Satz von Fürst Pückler, dem berühmten Gartenarchitekten des 19. Jahrhunderts: »Wer mich kennenlernen will, der muss meinen Garten kennen; denn mein Garten ist mein Herz.« Piëch also empfindsam? Ja. Ich glaube schon. Er hat feinfühlige Antennen. Aber er verbirgt diese Sensibilität.

Wie anders ist er sonst noch? Nun, er ist beispielsweise keineswegs ein kalter Kapitalist, wie manche meinen. Er schaffte es stets, die Arbeitnehmer, Gewerkschaften und Betriebsräte auf seine Seite zu ziehen, sie zu überzeugen. Er hat eine soziale Ader, ein Herz für die Not anderer. Und die zahlreichen Führungskräfte, von denen er sich im Lauf der Jahre trennte? Sie versanken ja keinesfalls im Elend. »Sie sind alle weich gefallen«, sagt er.

4

DER ERSTE WURF

Carrera 6

Nürburgring-Szenerie 1966: *der neue Carrera 6 mit Rindt/Vaccarella. Noch sind die Ferrari nicht zu schlagen.*

Es gibt kein bedeutenderes, traditionsreicheres Sportwagen-Rennen auf der Welt als die 24 Stunden von Le Mans. Und das Unternehmen, das bei diesem Rennen rund um die Uhr seit 1923 am häufigsten dominiert hat, ist – man staune – der Volkswagen-Konzern mit seinen Marken Bentley, Bugatti, Porsche und Audi.

Esso
NECTO
LUCAS
LUCAS
LUCAS
MARTINI
MARTINI
MARTINI
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
LONGLIFE
BP

Im Leben des Ferdinand Piëch gab es – rückblickend betrachtet – eine ansehnliche Zahl von außergewöhnlichen Konstruktionen, denen er zum Start verhalf. Vom Bugatti Veyron bis hin zum Einliterfahrzeug. Manchmal war er Anstoßgeber, manchmal der Mann, der die Konstruktion bis ins Detail plante und begleitete. Aber das allererste Auto, dessen geistiger Vater er war, rollte genau drei Jahre nach dem Berufsbeginn des mittlerweile 29-jährigen Ingenieurs und Entwicklungschefs beim 24-Stunden-Rennen von Daytona Beach/Florida im Februar 1966 an den Start. Es war der Porsche Carrera 6 – oder auch 906 genannt.

Aus Daytona Beach zurück (von links): *Helmuth Bott, Dieter Glemser, Alexander Porsche, Hans Herrmann, Ferdinand Piëch, Ferry Porsche, Gerhard Mitter, Peter Falk und Günter Klass.*

Für die Firma Porsche bedeutete diese leichte, flache, aerodynamisch exzellent geformte »Flunder« gleichzeitig den Aufbruch in eine Dimension, von der bisher in Zuffenhausen kaum jemand zu träumen gewagt hatte. Piëchs Vision sah Porsche nicht länger als sympathischen »Underdog«, sondern als den Favoriten für Gesamtsiege. »Best of the world«: Das war die Basis der neuen Denkrichtung. Das sollte die Zukunft sein.

Dieser Carrera 6, der 1965 konzipiert wurde und erstaunlich schnell schon ein Jahr später einsatzbereit war, stützte sich teilweise auf Vorhandenes. Der Rahmen basierte auf dem sogenannten Ollon-Villars-Spyder, einem höchst konkurrenzfähigen Bergrennwagen mit Gitterrohrrahmen. Das Fahrwerk entsprach im Prinzip dem des 904, wobei darüber hinaus auch die kompletten Aufhängungs- und Bremssätze des Modells 904 verwendet wurden. Dies war eigentlich ein Nachteil, hatte aber damit zu tun, dass ursprünglich vom 904 ja eine zweite 100-Stück-Serie gebaut werden sollte. Piëch als verantwortlicher 906-Projektleiter musste deshalb diese »Kröte schlucken«. Denn die Teile für weitere 100 Wagen vom Typ 904 lagen in Stuttgart schon bereit, sodass Firmenchef Ferry Porsche aus Kostengründen deren Einbau und somit auch den der 15-Zoll-Räder (anstatt 13-Zoll) verlangte. Piëch: »Damit war für mich das Auto verdorben.« Das war die »Kröte«, die er zu schlucken hatte.

Die junge Techniker-Generation mit Piëch, Helmuth Bott, Hans Mezger und Peter Falk setzte für den Carrera 6 – wie schon beim Bergspyder – voll auf den Gitterrohrrahmen. Und dieser Rahmen – bei Maserati »Birdcage« (Vogelkäfig) genannt – diente von nun an als Vorbild in der generellen Auslegung aller künftigen Rennsportwagen. Über diesen Gitterrohrrahmen des Carrera 6 (oder eben 906) stülpten »Porsches junge Wilde« eine aufregend und dynamisch wirkende GFK-Außenhaut. Sie bestand aus nur acht Hauptteilen. Eine stark gebogene Frontpartie mit hoch aufwulstenden Kotflügeln sowie zwei Lufteinlässe

DER CARRERA 6 WAR DER ERSTE RENNWAGEN, DEN MAN ALS EINE »PIËCH-KONSTRUKTION« BEZEICHNEN KANN. NIE ZUVOR WAR EIN PORSCHE DERART BRUTAL AUF »SPEED« GETRIMMT WORDEN.

an der gebogenen Nase – zur Kühlung der Bremsen und des Fahrers – prägten den Anblick von vorn. Flügeltüren, eine gelb schimmernde Abdeckung über dem Motorraum und eine senkrecht abfallende Heckpartie gaben diesem Porsche eine noch heute höchst attraktive, aber auch aerodynamisch effiziente Silhouette. Der Windkanal der TH Stuttgart hatte dabei intensiv mitgewirkt. Nie zuvor hatte ein Porsche-Rennsportwagen so potent ausgeschaut, nie war einer so brutal auf »Speed« getrimmt.

Mit einer Höhe von nur 98 Zentimetern war der Carrera 6 so flach, dass man auf ihn herabsah. Das kannte man bis dahin nur von Formel-1-Rennwagen, die oft auch als »Zigarren« bezeichnet wurden. Die Fahrer hatten die Füße weit vorn. Piëch dazu: »Ich dachte ohne Zynismus an die Vorteile dieses Layouts: Wenn einer die Füße so weit vorne hat, dann wird er sich immer bemühen, einen Aufprall zu vermeiden.« Diesen Flachbau-Trend hatten ja die Monoposti aus England – vor allem Cooper und Lotus – vorexerziert. Mit ihren extrem niedrigen, zunächst wie Spielzeuge aussehenden Rennern beherrschten sie seit 1959 den Grand-Prix-Sport. Ihre Konkurrenten – wie die bulligen Frontmotor-Ferrari – schienen aus einer längst vergangenen Dinosaurier-Epoche zu stammen.

Sicherheit? Das war damals ein Aspekt, über den überhaupt nicht diskutiert wurde. Rennen waren gefährlich, Todesstürze Normalität. Basta! Das nahm man schlicht hin. Heute kaum zu glauben. Allein, wenn man an die Aluminium-Seitentanks des Carrera 6 denkt: Schon bei einem kleineren Aufprall konnten sie aufgeschlitzt werden und Feuer fangen. Die Sicherheitsdiskussion im Automobilsport – von Jackie Stewart initiiert – begann erst später.

Der ziemlich wild brüllende Sechszylindermotor im Carrera 6 – mit Doppelzündung und Weber-Dreifachvergasern – hatte sich ja bereits in den Werkseinsätzen des 904/6 bewährt und zeigte sich nun in Kundenhand

Günter Klass (unten links) gehörte zu den Schnellsten im Porsche-Werksteam. Doch er neigte zu ungestümer Fahrweise. So rempelte er 1966 bei der Targa Florio seinen eigenen Teamgefährten Gerhard Mitter von der Strecke. Klass, der auf Porsche 911 auch Rallye-Europameister war, wechselte 1967 zu Ferrari und verunglückte im gleichen Jahr in Mugello tödlich in einem Dino. Daneben: der Schwede Joakim Bonnier, vielfach bei Porsche eingesetzt (auch in der Formel 1). Er starb in Le Mans 1972. Foto ganz rechts: eine Boxenstopp-Szene in Le Mans 1966.

AUTO-LITE
AUTO-LITE
ALLINQUANT
Pneu
Radial
Continental
200
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
FERODO
33

54

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

1. Auflage
ISBN 978-3-7688-3593-0
ISBN 978-3-7688-3662-3 (limitierte Schmuckausgabe)
Delius Klasing Corporate Publishing (DKCP)
© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Autor: Eckhard Schimpf
Redaktionelle Unterstützung: Prof. Dr. h.c. Ferdinand K. Piëch
Lektorat: Edwin Baaske
Korrektorat: Peter Falk
Beratung: Hans-Gerd Bode
Fotograf: Markus Bolsinger
Bildredaktion: Ferdi Kräling
Schutzumschlaggestaltung und Layout: Jörg Weusthoff, Weusthoff Noël
Kommunikation Design, Hamburg
Herstellung: Jörn Heese
Lithografie: Repromayer, Reutlingen
Druck und Bucheinband: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
Printed in Germany 2013

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de

FOTONACHWEIS

Fotografie:
Archiv Porsche:
S. 4, S. 5 rechts, S. 13, S. 15, S. 20, S. 24, S. 44, S. 51, S. 54, S. 59-62, S. 66, S. 71, S. 72, S. 77, S. 79, S. 81, S. 85, S. 86 links, S. 88, S. 89, S. 94, S. 100, S. 103, S. 107 unten, S. 109, S. 113, S. 114, S. 115, S. 119, S. 120, S. 121, S. 126, S. 130, S. 138, S. 139, S. 141, S. 153, S. 163, S. 165, S. 169, S. 171, S. 175, S. 176, S. 181, S. 184, S. 190, S. 194, S. 200, S. 201, S. 224, S. 230, S. 240, S. 243, S. 260, S. 261, S. 263
Ferdi Kräling:
S. 6-13, S. 23, S. 65, S. 69, S. 82-83, S. 84, S. 86 rechts, S. 87, S. 92, S. 93, S. 96-98, S. 104, S. 106, S. 107 oben, S. 118, S. 123, S. 128-129, S. 131, S. 132, S. 134, S. 135, S. 137, S. 142, S. 144-145, S. 146, S. 149, S. 150, S. 154, S. 155, S. 156, S. 157, S. 158, S. 167, S. 173, S. 178, S. 179, S. 182-183, S. 198, S. 203, S. 205, S. 206-207, S. 208-209, S. 212, S. 214, S. 215-216, S. 218, S. 219, S. 221, S. 222, S. 225, S. 227, S. 229, S. 234, S. 237, S. 238-239, S. 244, S. 245, S. 246, S. 247, S. 248, S. 249, S. 250, S. 251, S. 253, S. 255, S. 256, S. 259, S. 270
Bildagentur McKlein:
S. 53, S. 116, S. 161, S. 193
Markus Bolsinger:
S. 29, S. 30-34, S. 37, S. 38-40, S. 42-43, S. 45-47, S. 267, S. 269
Hans-Peter Seufert:
S. 2, S. 174
Archiv Kurt Ahrens:
S. 220
Rainer Schlegelmilch:
S. 189
Bill Warner:
S. 223
Gernert Motorpresse:
S. 76, S. 124, S. 170, S. 233
Getty Images:
S. 75, S. 196

LITERATUR

- Karl Ludvigsen: »Porsche. Perfektion ist selbstverständlich«, Band 1 1900–1971 und Band 2 1968–1994, Heel-Verlag (Königswinter);
- Jörg-Thomas Födisch, Jost Neßhöver, Dieter Roßbach, Harold Schwarz: »Porsche. Seriensieger, Spezialist und Dauerläufer 908«, Heel-Verlag (Königswinter);
- Paul Frère: »Das Rennen vor dem Rennen«, Motorbuch-Verlag (Stuttgart);
- Thora Hornung: »Unvergessen – Gerhard Mitter«, Motorbuch-Verlag (Stuttgart);
- Janos Wimpffen: »Time and Two Seats«, Motorsport Research Group (Richmond/WA, USA);
- Helmut Zwickl: »Weltmeister durch technischen K. o.« Motorbuch-Verlag (Stuttgart);
- Jörg-Thomas Födisch, Jost Neßhöver, Dieter Roßbach, Harold Schwarz: »917. Die Helden, die Siege, der Mythos«, Verlag Reinhard Klein (Köln);
- Walter Näher: »Porsche 917«, Edition Porsche Museum, Archiv und Werksverzeichnis 1968 bis 1975, Delius Klasing Verlag (Bielefeld);
- Ferdinand Piëch: »Auto.Biographie«, Verlag Hoffmann und Campe (Hamburg);
- Richard von Frankenberg: »Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsche«, Motorbuch-Verlag (Stuttgart);
- Frank Wiesner: »Herbert Linge. Pionier in Pole-Position«, Delius Klasing Verlag (Bielefeld);
- Michael Berndt, Jörg-Thomas Födisch, Jost Neßhöver, Rainer Roßbach: »Porsche Bergsport«, Edition Porsche Museum, Delius Klasing Verlag (Bielefeld);
- Mark Donohue und Paul van Valkenburgh: »The Unfair Advantage«, Bentley Publishers, Cambridge/MA, (USA).

D A N K

Für dieses Buch habe ich auf vielfältige Weise Unterstützung erhalten. Mein ganz besonderer Dank gilt Prof. Dr. h. c. Ferdinand K. Piëch. Er hat mir Zeit geopfert, obwohl es für ihn wahrlich wichtigere Themen gab als diese Porsche-Episode aus lange vergangener Zeit. Überaus wertvoll war mir vor allem die Hilfe von Peter Falk, der das Manuskript korrigierend begleitet hat.

Dankbar bin ich Stephan Grühsem, dem Kommunikations-Generalbevollmächtigten der Volkswagen AG. Ebenso Hans-Gerd Bode und seinem Porsche-Kommunikationsteam, speziell Dieter Landenberger (Historisches Archiv). Ich möchte auch meinen Freund Paul Frère († 2008) nicht vergessen. Er ermunterte mich schon vor Jahren zu diesem Buch und stellte mir Unterlagen zur Verfügung. Die Erinnerungen von Zeitzeugen und Fachleuten haben mir sehr geholfen. Nennen möchte ich dabei vor allem Kurt Ahrens, Willi Kauhsen, Jacky Ickx, Hans-Dieter Dechent und Hans Mezger sowie Hans Herrmann, Udo Schütz und Nikolaus Straub.

Was wäre ein solcher Band ohne Fotos? Ferdi Kräling, den ich für einen der besten Fotografen in der Rennszene halte, fand eindrucksvolle Aufnahmen in seinem Archiv, das übrigens rund 1,5 Millionen Negative und Dias umfasst. Markus Bolsinger setzte einen Akzent der Moderne. Er fotografierte die Boliden von einst im Umfeld von 2012. Kleine Kunstwerke sind es geworden. Unverzichtbare, ideenreiche Begleiter sind mir mittlerweile bei jedem Buchprojekt Edwin Baaske (Delius Klasing Verlag) und Jörg Weusthoff von der Hamburger Design-Agentur Weusthoff Noël.

911

WELTMEISTER

CARRERA 6

LE-MANS-SIEGER

904

DAS W

R

917

WIESEL