

Photo: René Staud  
Text: Jürgen Lewandowski

# Porsche Legends

Die Rennsport-Ikonen aus Zuffenhausen  
The racing icons from Zuffenhausen



# Frühe Bilder großer Helden und eine späte Vollendung

## Early images of great heroes and late perfection

Editorial von René Staud

Editorial by René Staud



Die Begeisterung für Rennwagen wurde mir nahezu in die Wiege gelegt. Ich war kaum sechs Jahre alt, als 1956 anlässlich des Solitude-Rennens die Rennelite der Republik in Stuttgart zu Gast war. Der Star unter den Helden dieser frühen Jahre war Wolfgang Graf Berghe von Trips – und genau ihn sollte ich an diesem denkwürdigen Rennwochenende kennenlernen.

Der adlige Rennfahrer war gerade zu Gast bei einem Stuttgarter Industriellen als mein Vater dort eine Holzbildhauerarbeit auslieferte. Wie so oft begleitete ich meinen Vater dabei, denn er fühlte sich stärker in Begleitung seines Sohnes, wenn er den angemessenen Lohn aufrufen sollte für die vielen Stunden, die er in das Kunstwerk gesteckt hatte.

Und so wurde mir damals aus sachkundigem Munde der Porsche 550 Spyder vom Grafen erklärt. Die anschließende Sitzprobe bestand ich aufgrund meiner damals eher schwächtigen Größe ohnehin. Am nächsten Tag sollte genau dieser 550 Spyder das Rennen auf dem Solitude-Ring als Zweiter beenden, direkt hinter dem Lokalmatador und Superstar Hans Herrmann.

Seitdem ließen mich Rennwagen von Porsche nicht mehr los. 13 Jahre später, mit 18 Jahren, hatte ich erneut Glück, als ich durch Leo Eigner, den Sportwart des „Württembergischen Porsche Clubs“, zum Wintertreffen nach Lech Zürs und Kühtai eingeladen wurde. Für mich als jungen Fotografen eine Riesengelegenheit, denn dort in Österreich durfte ich ganz nah an die Rennwagen heran. Ich sollte ja schließlich tolle Bilder machen.

Absolutes Highlight meiner Jugendjahre waren aber die Tage in Le Mans. Als Fotograf eines Rennteams erlebt man die Atmosphäre eines 24-Stunden-Rennens wie nirgendwo anders. Diese Begeisterung hält bis heute an. Faszinierend, wie hier sportliches Geschick mit raffiniertem Kalkül und Spitzenleistungen in Technologie und Ingenieurskunst zusammenkommen.

It is as though I were to the manner born with the fascination for race cars. I was about six years old when the German motor racing elite came to Stuttgart for the Solitude race in 1956. The star among the heroes of these early years was count Wolfgang Berghe von Trips, and indeed I got to meet him on this memorable race weekend.

The noble race driver just happened to be visiting an industrialist from Stuttgart when my father came to deliver a wood-carver's sculpture. As so often happened, I accompanied my father on his mission as he felt stronger being accompanied by his son when he had to ask the suitable remuneration for the many hours of work he had invested in this work of art.

And that is how I had the count explain the Porsche 550 Spyder to me with his first-hand knowledge. I passed the subsequent seat fitting as well as I was rather tiny at the time. The following day, this very 550 Spyder was to finish second in the race at the Solitude Ring, just behind Hans Herrmann, another local hero and super star.

Porsche race cars have continued to fascinate me ever since. Thirteen years later, aged 18, I was fortunate again as I was invited to Lech-Zürs and Kühtai by Leo Eigner, responsible for competition of the "Württembergischer Porsche Club" for its winter meeting. For me as a young photographer, this was a massive opportunity because I was allowed to get really close to the race cars there in Austria. After all, I was to take nice photographs.

The days at Le Mans, however, were the undisputed highlight of my adolescent years. As a photographer of a race team, you experience the atmosphere of a 24-hour race like nowhere else. The excitement continues to this day. It is fascinating how sporting ability with refined calculation and top-notch achievements in technology and engineering come together here.

Und so freute ich mich jedes Mal besonders, wenn ein Bolide aus der Weissacher Rennabteilung zu uns nach Leonberg zum Shooting kam und zur Krönung nur Tage später als Siegerfahrzeug gefeiert wurde. Viele dieser Wagen kamen auch nach den Rennen, um nach heldenhafter Tat mit entsprechenden Kampfspuren noch einmal fotografiert zu werden, bevor sie dann für immer die Sammlung des Porsche Museums bereichern.

Als ich die ersten Überlegungen zu diesem Buch anstellte, vermisste ich eine Handvoll Modelle, um meine fotografische Sammlung der für mich wichtigsten Le-Mans-Sieger und anderer Helden der Rennstrecke zu vollenden. Die Pandemie machte es möglich. Während das Porsche Museum geschlossen war, bekam ich jene Exponate frei Haus geliefert, die meinem Portfolio bislang fehlten. Nun konnte ich auch diese Preziosen im perfekten Studiolicht inszenieren – jene, die mir in meiner aktiven Zusammenarbeit mit Porsche entgangen waren oder die nach ihren Siegesfahrten zu schnell im Museum verschwunden waren.

Und dann fehlten kurz vor Drucklegung doch noch ein paar Legenden, die unbedingt in diese Auswahl gehörten – zumindest, wenn es nach meinem geschätzten Autor Jürgen Lewandowski und mir geht. Allen voran der 718 W-RS und der 964 Andial. Dafür mussten dann über das Porsche Museum hinaus auch noch private Sammler einspringen. An dieser Stelle möchte ich mich allen Leihgebern für die einzigartigen Exponate und das große Vertrauen bedanken.

Dieses Buch ist selbstverständlich nicht vollständig, sondern eine ganz persönliche Auswahl meiner Porsche Legenden.

And therefore, I was always particularly happy whenever a car from the racing department in Weissach came to us in Leonberg for a photo shoot, and to see it being hailed as a winning car only a few days later was the crowning achievement. Many of these cars also came after the races to be photographed once again after their heroic accomplishments with the battle-scars to prove it, before they went on to become precious additions to the collection of the Porsche Museum.

When I had my first thoughts about this book, I was missing a handful of cars to perfect my photographic collection of what to me are the most important Le Mans winners, and other race track heroes. The pandemic made it possible. While the Porsche Museum was closed, those exhibits that so far had been lacking in my portfolio were delivered to me. I was able to stage these precious items in perfect studio light as well, the ones I had missed during my active cooperation with Porsche or those who had disappeared too quickly into the museum following their race-winning campaigns.

And then, just before the book went to press, some legends turned out to still be missing, ones that absolutely ought to be in this selection, at least as far as my esteemed author Jürgen Lewandowski and I were concerned. First and foremost were the 718 W-RS and the 964 Andial. Here, privateer collectors had to help out along with the Porsche Museum. I would like to use this opportunity to thank all those lenders for the unique exhibits and their great confidence.

Of course, this book isn't exhaustive. Instead, it is a very personal selection of my Porsche Legends.

# Inhalt

---

## Index

**Familienähnlichkeit**

das Urbild

**Family resemblance**

the archetype

**008****Startaufstellung**

der Mut der frühen Jahre

**Starting grid**

the courage of the early years

**018****Formelsport**

die Grand-Prix-Träume

**Single-seater racing**

Grand Prix dreams

**044****Legendenbildung**

von Le Mans bis Daytona

**Creating legends**

from Le Mans to Daytona

**056****Rallyesport**

von Monte Carlo bis Dakar

**Rallying**

from Monte Carlo to Dakar

**092****Superstars**

die Giganten der Rundstrecke

**Super stars**

circuit racing giants

**114****Seriensieger**

von Cup-Helden und Hybriden

**Serial winners**

from Cup heroes and hybrids

**166**

**Familien-  
ähnlichkeit**

das Urbild

**Family  
resemblance**

the archetype

009



Berlin-Rom-Wagen

**Porsche Typ 64 (1939)**



2222

2221



71

60

PORSCHE

2221











In den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde der Motorsport immer stärker von der Politik beeinflusst. Während sich Deutschland auf den Bau von Grand-Prix-Wagen spezialisierte, erlebte Italien mit einer Vielzahl von Motorsport-Veranstaltungen – allen voran die Mille Miglia – eine Hochzeit klassischer Rennen, die in die Geschichte eingingen.

Da sich die Führer von Deutschland und Italien ein paar Jahre lang gut verstanden, war es kein Wunder, dass in den Hauptstädten Berlin und Rom der Gedanke entstand, von 1939 an eine Fernfahrt zwischen den beiden Städten zu etablieren. Mit ihr sollte auch der Ausbau der Autobahnen in den beiden Ländern gefeiert werden.

Eine Motorsport-Veranstaltung wie geschaffen für den eben präsentierten Volkswagen, bei der Ferdinand Porsche mit einer sportlichen Variante antreten wollte und dafür den Berlin-Rom-Wagen Porsche Typ 64/VW Typ 60 K 10 entwickelte. Um mit den zur Verfügung stehenden 40 PS eine akzeptable Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, zeichneten Erwin Komenda und Josef

Mickl eine betont schmale, aerodynamisch ausgefeilte Karosserie mit vollverkleideten Radausschnitten, in der der Beifahrer schräg versetzt hinter dem Fahrer saß. Im Bug des Fahrzeugs wurden die Ersatzräder verstaut, während der Vierzylinder seinen Platz im Heck beibehielt.

Mit einem für damalige Verhältnisse hervorragenden Luftwiderstandswert von 0,385 und dem auf 525 kg reduzierten Gesamtgewicht erreichte der Sportwagen eine theoretische Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h. Da es bei der Fernfahrt jedoch mehr auf eine gute Beschleunigung ankam, wurde das unsynchronisierte Vierganggetriebe so ausgelegt, dass der Wagen rund 145 km/h erreichte. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs sorgte dann für ein abruptes Ende aller Planungen zur Berlin-Rom-Fahrt, und die drei gebauten Prototypen waren obsolet. Ein Fahrzeug verunfallte und wurde verschrottet, eines verunfallte ebenfalls und wurde in den vergangenen Jahren mit Originalteilen rekonstruiert, während das dritte Fahrzeug überlebte. Heute gilt dieser Prototyp als Vorläufer der von 1947 an gebauten Porsche-Modelle.



In the 1930s, politics had an ever-increasing influence on motorsport. While Germany focused on the construction of Grand Prix cars, Italy enjoyed a wave of popularity for classic races. With a variety of motorsport events, the Mille Miglia became the centre of the attention and the races went down in history.

The leaders in Germany and Italy got along quite well, and so it didn't come as a surprise that an initiative came up in the countries' capitals, Berlin and Rome, to establish a long-distance race between the two cities from 1939. The event was also to celebrate the ongoing expansion of the motorway network in the two countries.

It was a motorsport event that seemed to be tailor-made for the recently launched Volkswagen company. Ferdinand Porsche intended to enter a sporting derivative, and developed the Berlin-Rom Wagen Porsche Typ 64/VW Typ 60 K10 for the event. To reach an acceptable top speed with the 40 hp that was available, Erwin Komenda and Josef Mickl designed particularly narrow bodywork with good aerodynamic characteristics including fully covered

wheel arches, in which the passenger was seated askew behind the driver. Spare wheels were placed in the front of the car while the four-cylinder engine retained its location in the rear.

With an aerodynamic coefficient of 0.385, an outstanding achievement at the time, and a total weight reduced to 525 kilogrammes, the sports car reached a theoretical top speed of 173 km/h. However, as good acceleration was more significant in the endurance race, the four-speed gearbox had a ratio that let the car reach a top speed of around 145 km/h. As World War II broke out, all the planning activities for the Berlin-Rom race were stopped immediately and the three prototypes that had been built became obsolete. One car crashed and was destroyed, one was also involved in an accident and was later reconstructed using original parts, while the third car survived. Nowadays, this prototype is acknowledged as the predecessor of the Porsche models that were built from 1947.



#### TECHNISCHE DATEN TECHNICAL DATA

Motor:	4-Zylinder Boxer	Engine:	4-cylinder boxer
Einbaulage:	Heck	Position:	rear
Hubraum:	1.100 cm <sup>3</sup>	Capacity:	1,100 cc
Leistung:	40 PS/29 kW bei 3.600 U/min	Power:	40 hp/29 kW at 3,600 rpm
Kraftübertragung:	Viergang-Getriebe, Heckantrieb	Transmission:	4-speed gearbox, RWD
Leergewicht:	525 kg	Weight:	525 kg
Höchstgeschwindigkeit:	173 km/h	Top speed:	173 km/h

## Porsche Typ 64 (1939)



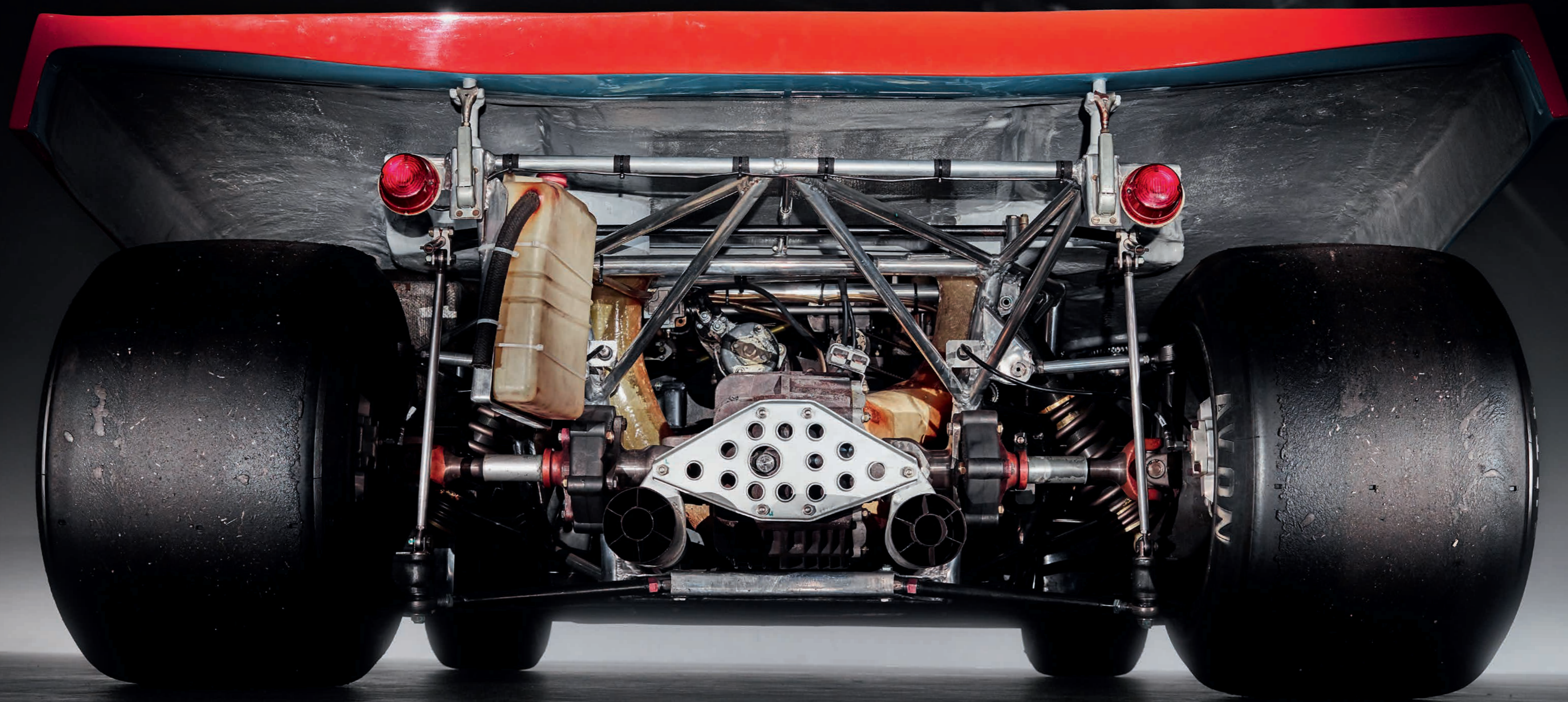


908/03 Spyder (1970)

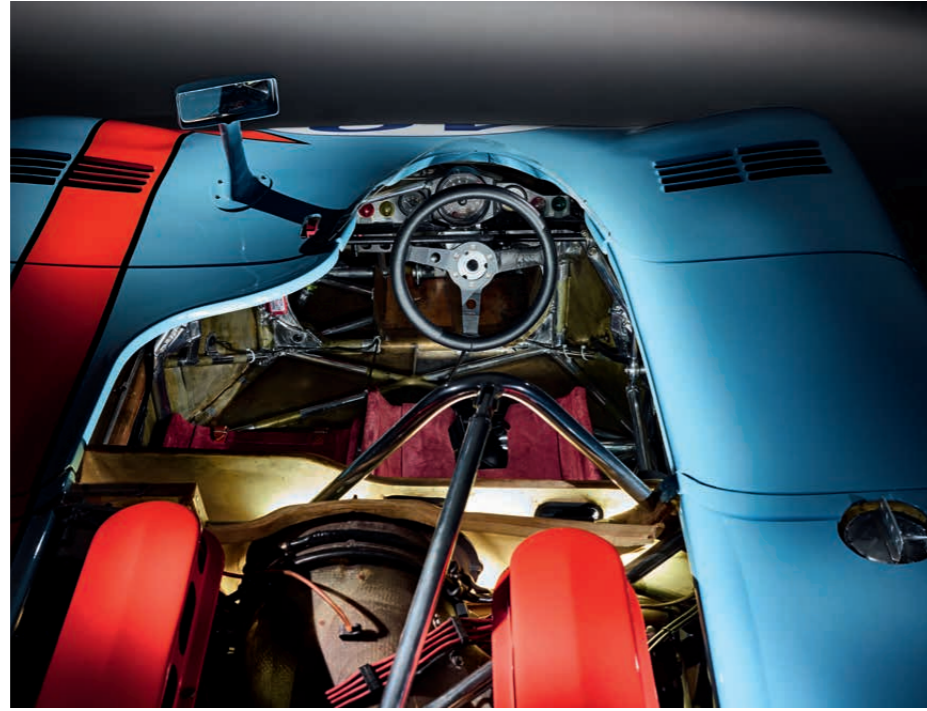












**Von 1963 bis 1972** war Ferdinand Piëch bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG in Zuffenhausen tätig und leitete dort von 1965 an die technische Entwicklung. In diesen Jahren schuf Piëch eine Vielzahl von erfolgreichen Rennfahrzeugen, die den sportlichen Ruf des Hauses Porsche extrem förderten. Unter seine Ägide fielen Modelle wie der 904 Carrera GTS, der 906, der 910 und der 907, dem dann 1968 der Typ 908 folgte. Anlass für die Entwicklung des 908, der über einen neu konstruierten 3-Liter-Achtzylinder verfügte, war einmal mehr eine Reglementsänderung, die den Hubraum für Prototypen auf drei Liter Hubraum beschränkte. Die Ford GT 40, Chaparral und Ferrari waren mit ihren bis zu sieben Liter großen Triebwerken zu schnell geworden.

Der luftgekühlte Boxer-Saugmotor trat in seiner ersten Form mit 350 PS (257 kW) Leistung an, die bei einer Drehzahl von 8.600 U/min bereitstanden. Im Lauf der vierjährigen Bauzeit stieg die Leistung dann auf bis zu 370 PS (271 kW) an. Das Chassis selbst bestand aus einem Aluminium-Gitterrohrrahmen, über den eine Kunststoff-Karosserie kam, die – je nach Einsatzzweck – als offener Spyder oder als Coupé mit Kurz- oder Langheck gestaltet wurde. Das Gewicht lag beim Langheck-Coupé bei 650 Kilogramm. Im ersten Einsatzjahr gelang nur ein Sieg beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring, dann errang der weiterentwickelte 908/2 1969 mit etlichen Siegen die Sportwagen-WM. Als die FIA 1968 überraschend die Hubraumgrenze von 3 auf 5 Liter Hubraum an hob, bewog dies Ferdinand Piëch, den großen 917 zu entwickeln.

Da der 917 und dessen Konkurrent Ferrari 512S für langsame Strecken wie die Targa Florio und den Nürburgring weniger geeignet waren, ließ Piëch für die Saison 1970 den kompakten und wendigen Spyder 908/03 entwickeln, der den 917 perfekt ergänzte und in den die beim Bau des 909 Bergspyder und des 908 gewonnenen Erkenntnissen einfließen konnten. Mit 545 Kilogramm Gewicht geriet der Wagen außerdem zum leichtesten Vertreter dieser Baureihe. Der hier gezeigte 908/03 mit der Startnummer 40 kam bei der Targa Florio am 3. Mai 1970 mit den Fahrern Leo Kinnunen und Pedro Rodriguez auf Rang Zwei ins Ziel.

**Ferdinand Piëch** was employed by Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG in Zuffenhausen from 1963 until 1972. From 1965, he was at the helm of technical development. In those years, Piëch created a number of successful race cars that contributed to Porsche's reputation as a sports car brand. Under his supervision, models such as the 904 Carrera GTS, 906, 910 and 907 were launched, the latter succeeded by the 908 in 1968. Once again, a change in the regulations led to the development of the 908, which was powered by a newly constructed three-litre eight-cylinder engine to meet with new capacity regulations. The Ford GT40s, Chaparrals and Ferraris were considered too fast with their engines of up to seven litres.

The air-cooled, naturally aspirated flat-eight initially had an output of 350 hp (257 kW), available at 8,600 rpm. During the four years the car was built, performance was enhanced to 370 hp (271 kW). The chassis itself consisted of an aluminium tubular frame with plastic bodywork, either as an open-top Spyder or a closed coupé with long or short tail, depending on the event. The long-tail coupé weighed 650 kilogrammes. The first year of competition only resulted in a single win at the Nürburgring 1,000 kilometre race, but then the 908/2, a further developed version, won the 1969 world sports car championship after scoring a number of race victories. As the FIA increased the capacity limit from three to five litres in 1968, this prompted Ferdinand Piëch to develop the big 917.

The 917 and its rival, the Ferrari 512S, were less suited for slower tracks such as the Targa Florio and the Nürburgring. Piëch therefore had the compact and agile 908/03 Spyder developed for the 1970 season, a perfect complement to the 917. The insights gained from the 909 Bergspyder and the 908 were used for its development. With a weight of 545 kilogrammes, the car also became the lightest representative of this model range. The 908/03, number 40 shown here, came second in the Targa Florio on 3rd May 1970 with drivers Leo Kinnunen and Pedro Rodriguez.



#### TECHNISCHE DATEN TECHNICAL DATA

Motor:	8-Zylinder Boxer	Engine:	8-cylinder boxer
Einbaulage:	Mitte	Position:	midship
Hubraum:	2.997 cm <sup>3</sup>	Capacity:	2,997 cc
Leistung:	350 PS (257 kW) bei 8.600 U/min	Power:	350 hp (257 kW) at 8,600 rpm
Kraftübertragung:	Fünfgang-Getriebe, Heckantrieb	Transmission:	5-speed gearbox, RWD
Leergewicht:	545 kg	Weight:	545 kg
Höchstgeschwindigkeit:	275 km/h	Top speed:	275 km/h

## 908/03 Spyder (1970)



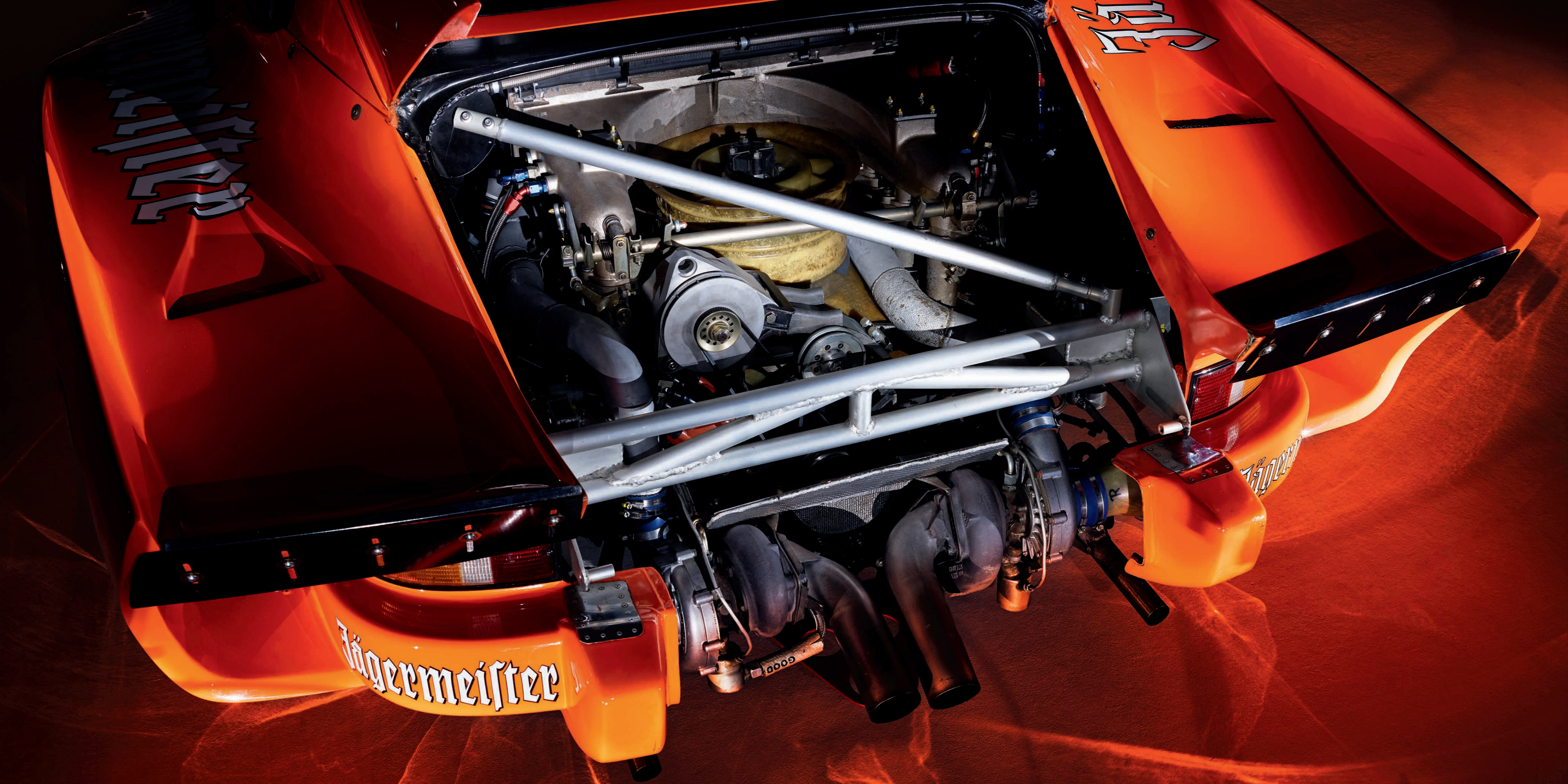


**Kremer-Porsche 935 Biturbo K3 (1979)**









112

112

Räubermeister

GOOD



**Zusätzlich zu den 73** von Porsche gebauten Werks- und Kundenrennwagen gab es auch Rennteams, die ihre eigenen Fahrzeuge produzierten. Mit am erfolgreichsten war das in Köln beheimatete Kremer Racing-Team, dessen von den beiden Brüdern Manfred und Erwin Kremer gebauten Porsche 935 Typ K von etlichen privaten Rennteams ab 1976 bis 1986 in der Markenweltmeisterschaft, Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) und International Motor Sports Association (IMSA) eingesetzt wurden. Zu den größten Erfolgen der Kremer-Rennwagen gehören 1979 der DRM-Titelgewinn von Klaus Ludwig, 1979 der Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans und 1981 der Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Daytona.

Insgesamt gab es vier K-Modelle: Vom K1 und K2 wurde jeweils nur ein Exemplar gebaut, während der K3 als erfolgreichster Rennwagen in 17 Exemplaren entstand – technisch und optisch unterschied sich der von 1979 an eingesetzte K3 deutlich vom Werks-935, er gewann mit Klaus Ludwig und den Amerikanern Bill und Don Whittington in diesem Jahr auch die 24 Stunden von Le Mans. Vom K4 entstanden 1981 noch zwei weitere Fahrzeuge.



**In addition to the 73** works and customer race cars built by Porsche, there were also race teams that produced their own cars. One of the most successful of those was Cologne-based Kremer Racing. Its Porsche 935 K-type, built by brothers Manfred and Erwin Kremer, competed in the manufacturers' world championship, the Deutsche Rennsport-Meisterschaft (DRM) and the IMSA series from 1976 until 1986, in the hands of numerous privateer teams. The greatest achievements of the Kremer race cars include Klaus Ludwig's DRM title in 1979, victory in the Le Mans 24 Hours in 1979 and overall honours in the Daytona 24 Hours in 1981.

Four different K-models were built: one example each of the K1 and K2, while 17 units were made of the K3 which was the most successful race car. In use from 1979 onwards, the K3 was considerably different compared to the works 935 both technically and optically. The K3 won the Le Mans 24 Hours in 1979 in the hands of Klaus Ludwig and the Americans Bill and Don Whittington. Two further units of the K4 were produced in 1981.



#### TECHNISCHE DATEN TECHNICAL DATA

Motor:	6-Zylinder Boxer	Engine:	6-cylinder boxer
Einbaulage:	Heck	Position:	rear
Hubraum:	3.164 cm <sup>3</sup>	Capacity:	3,164 cc
Leistung:	761 PS (560 kW) bei 8.200 U/min	Power:	761 hp (560 kW) at 8,200 rpm
Kraftübertragung:	Viergang-Getriebe, Heckantrieb	Transmission:	4-speed gearbox, RWD
Leergewicht:	1.025 kg	Weight:	1,025 kg
Höchstgeschwindigkeit:	350 km/h	Top speed:	350 km/h

## Kremer-Porsche 935 Biturbo K3 (1979)



# René Staud

von Edwin Baaske

**Der Stuttgarter Fotograf hat Maßstäbe gesetzt und zeigt mit diesem Bildband erneut, welche inspirierende Kraft in seinen Arbeiten steckt. Eine Annäherung an eine Legende.**

Wenn ein Fotograf wie René Staud ikonografische Rennwagen aus Zuffenhausen inszeniert, wie zum Beispiel den Le-Mans-Siegerwagen Porsche 917, jenen sagenhaften Porsche 911 Carrera RSR, mit dem Gijs van Lennep 1973 die letzte reguläre Targa Florio gewann, oder das einzigartige Porsche-919-hybrid-Trio, für das man zweifellos das Areal der Staud Studios benötigt, dann treffen Legenden aufeinander. Dort die Helden der Rennstrecke, hier der Großmeister der Studiofotografie.

Technisch brillant waren beide – immer, sind es bis heute. Die Seriensieger mit Nachnamen Porsche schon aus ihrem einem genetisch verankerten Anspruch heraus, der Künstler namens Staud, weil er immer auf der Suche nach dem perfekten Licht war. Da er es nicht finden konnte, hat er es einfach erfunden. Seine Lichtinstallation taufte er „Magic Light“ und setzte Maßstäbe. Gigantisch groß die Konstruktion, gigantisch wirkungsvoll der Effekt.

Im Studio in Leonberg haben diese Stuttgarter Stars zusammengefunden, Porsche meets Staud. Eine Kombination aus Kraft und Charisma, wie diese Bilder eindrücklich belegen. Dass es diese seltene Verbindung aus Perfektion und Hingabe nun auch in Buchform gibt, ist ein optisches Manifest des Motorsports. Zuweilen bunt, wie es die Zeit verlangte, zuweilen fast schon erschütternd emotional und voller positiver Energie.

by Edwin Baaske

**The photographer from Stuttgart has set a new benchmark with this photo book. He shows once again how inspirational his work can be, and is approaching legendary status.**

When a photographer like René Staud stages iconic race cars from Zuffenhausen such as, for instance, the Le Mans-winning Porsche 917, the fantastic Porsche 911 Carrera RSR with which Gijs van Lennep won the last regular Targa Florio in 1973 or the unique Porsche 919 hybrid trio, for which the area of the Staud Studios is without doubt required without, it is an encounter of legends. There, the heroes of the race track, here the grandmaster of studio photography.

They were both technically brilliant and remain so to this date. The winners bearing the Porsche name are already brilliant due to an ambition that is incorporated in their DNA; the artist named Staud because he is always searching for the perfect light. And as he wasn't able to find it, he simply invented it. He called his light installation "Magic Light" and set a new benchmark. The construction is colossal and so is its effect.

In the studio in Leonberg, these stars from Stuttgart have got together, Porsche meets Staud. It is a combination of power and charisma as these images impressively testify. And that this rare symbiose of perfection and dedication is now available as a book as well is an optical motorsport manifesto. Sometimes colourful as the time required, sometimes almost shockingly emotional and full of positive energy.





### Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

### Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek

The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available in the Internet at <http://dnb.dnb.de>.

1. Auflage / 1st edition  
ISBN 978-3-667-12531-6  
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Fotografie/Photography: René Staud  
Projektleitung Fotografie/Project manager photography: Markus Bolsinger  
Text: Jürgen Lewandowski  
Redaktionelle Mitarbeit/Editorial collaboration: Monika Lewandowski  
Übersetzung/Translation: René de Boer  
Lektorat/Editor: Hanno Vienken  
Umschlaggestaltung und Layout/Cover design and layout:  
Jörg Weusthoff, Weusthoff & Reiche Design, Hamburg  
Lithografie/Lithography: Mohn Media, Gütersloh  
Druck/Printed by: Firmengruppe APPL – aprinta druck, Wemding  
Printed in Germany 2022

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.

All rights reserved. The work may neither be entirely nor partially reproduced, transmitted or copied – such as manually or by means of electronic and mechanical systems, including photocopying, tape recording and data storage – without explicit permission of the publisher.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Germany  
Telefon/Phone +49 (0)521 559-0,  
Telefax/Fax +49 (0)521 559-115  
Email: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)  
[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)

### Danke

An der Entstehung dieses Buches waren viele sehr großzügige, kreative und fachkundige Menschen beteiligt – allen soll an dieser Stelle ein ausdrücklicher und sehr herzlicher Dank ausgesprochen werden. Besonders mögen sich dabei Tobias Aichele, Markus Bolsinger, Richard Oetker, Michael Stoschek und Jörg Thilow angesprochen fühlen.

Many very generous, creative, and knowledgeable people were involved in the creation of this book, and we would like to take this opportunity to express our heartfelt thanks to all of them. A special mention goes to Tobias Aichele, Markus Bolsinger, Richard Oetker, Michael Stoschek, and Jörg Thilow.

2708 (1987)	054
356 A 1500 GS Carrera GT (1957)	024
356 A 1600 GS Carrera GT Speedster (1958)	026
356 Carrera GTL (1960)	032
550 Spyder (1954)	018
718 Formel 2 (1959)	044
718 W-RS Spyder (1963)	036
804 (1962)	048
904 Carrera GTS (1963)	056
908/03 Spyder (1970)	070
911 (1965)	060
911 Andial (1990)	142
911 Carrera 2 Cup (1990)	202
911 Carrera 4×4 Typ 953 (1984)	108
911 Carrera RSR 2.8 (1973)	166
911 Carrera RSR 3.0 (1974)	174
911 Carrera RSR Turbo 2.1 (1974)	182
911 Cup 3.8 (1994)	204
911 GT1 '96 (1996)	146
911 GT1 '98 (1998)	150
911 GT2 Evolution (1995)	208
911 GT2 RS Clubsport (2018)	232
911 GT3 Cup (1998)	210
911 GT3 R Hybrid (2010)	214
911 RSR (2013)	216
911 RSR 3.0 IROC (1974)	178
911 RSR GTE (2018)	228
911 SC (1978)	106
911 SC/RS Typ 954 (1984)	110
911 2.5 S/T (1972)	100
914/6 GT (1971)	092
917K (1970)	078
917K (1971)	082
917 Langheck (1969)	066
917/20 (1971)	088
919 Hybrid (2013–2017)	162
924 GTP (1980)	198
934 Turbo RSR (1976)	184
935 (1976)	186
935/78 (1978)	188
936/81 (1981)	114
956 (1982)	122
962 C LH (1987)	130
962 Dauer Le Mans GT (1994)	136
Kremer 997 K3R (2017)	222
Kremer-Porsche 935 Biturbo K3 (1979)	190
LMP1-98 (1998)	156
McLaren TAG Porsche MP4/2 (1986)	052
Porsche Typ 64 (1939)	008