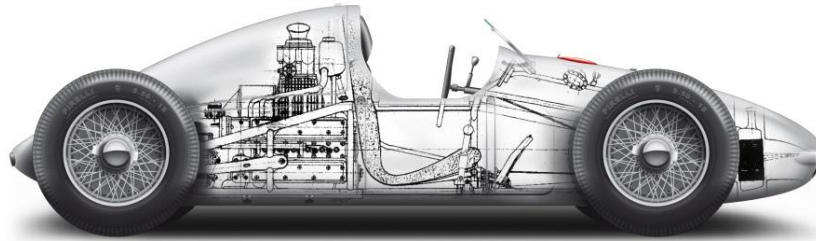


MY CAR HISTORY

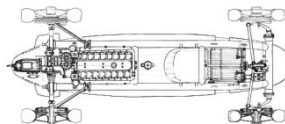


Wenn es ein Auto gibt, dem das Prädikat exzellent zuerkannt werden kann, dann ist es die Porsche-Konstruktion Cisitalia 360 von 1947: Mittelmotor Zwölfzylinder 180° V, wassergekühlt mit zwei Weber-Fallstromvergasern und zwei Centric-Ladern, Hubraum 1.493 cm³, Leistung 450-500 PS bei 11.000-12.000 UpM, zuschaltbarer Vierradantrieb, Gitterrohrrahmen. (Grafik Cisitalia und Jens Conrad)

MY CAR HISTORY ist Martin Schröders Angebot an Besitzer bedeutender Automobile zur wissenschaftlichen Erforschung und Dokumentation der Geschichte anhand von Primärquellen und historischen Fotos.

Auf den Folgeseiten sehen Sie Sammlerwagen, die Martin Schröder
GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT
hat.

Ein Mustergutachten finden Sie im Anhang



MERCATOR Consulting GmbH

Martin Schröder

Am Wedemarkbad 33

30900 Wedemark, Germany

Fon +49 5130 2510

Fax +49 5130 2510

Mail martin.schroeder@gmx.net

In Kooperation mit

bid@classics

Anforderungen und Ausgestaltung von Dokumentationen und Wertgutachten automobiler Sammlerstücke

Grad der Dokumentation an Hand von Herstellerdokumenten

Grad der Dokumentation an Hand zeitgenössischer Presse

Fachliteratur

Technisch-historische Relevanz

Herkunft und Vorbesitzer

Historische Primärquellen

Historische Fotos

Aussagen Zeitzeugen

Modifikationen in historischer Zeit

Grad der Originalität, Erhaltungszustand

Renngeschichte bei Sport- und Rennwagen

Grad der Restauration

Einige Beispiele:



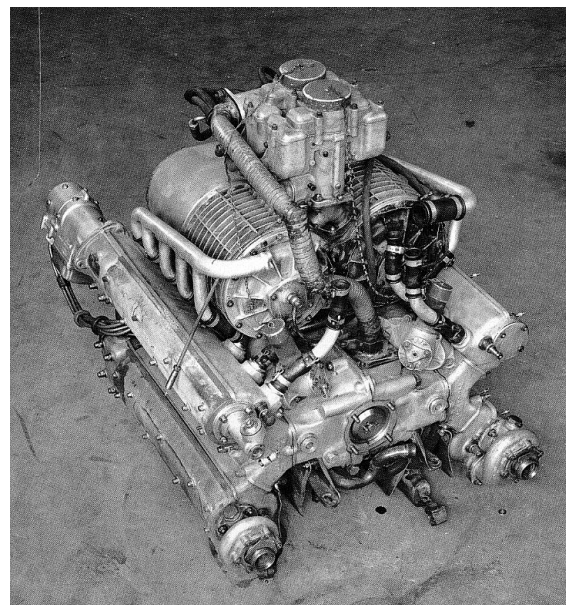
Tazio Nuvolari im Cisitalia 360



Cisitalia 360 auf der Turin Motorshow 1948



Vorbereitung zur Rekordfahrt in Argentinien



1,5 ltr. 180° V-Motor, 4 ohc, 2 Centric-Lader, 450-500 PS

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

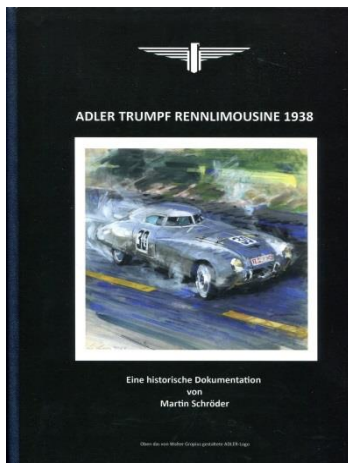
von Martin Schröder



**1. Automobil
Veteranen Auktion
am 30.09.1972 in
Capellenhagen.**

1972 Das 295-Einwohner-Dorf im Jahr 1972 Capellenhagen als Mekka der "alten Autos". Als Reminiszenz an PS mit Pferdewagen. Das Angebot reichte vom Renault 1910 über MB 770 K und 170 bis zum 300 SL.

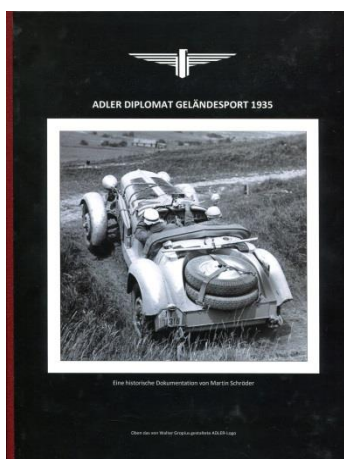
GEH



**Adler Trumpf
Rennlimousine**

1938 Adler Trumpf Rennlimousine, eins von drei überlebenden Exemplaren. Historische Einordnung und Bewertung, Bedeutung in der Zeit der Herstellung und Bedeutung heute. Technik-historische Relevanz der Konstruktion Besitzer, Rennerfolge, Verbleib in der Nach-kriegszeit erforscht und an Hand von Primärdokumenten und historischen Fotos identifiziert. Hardcover, A4, 70 S.

ERF



**Adler Diplomat
Geländesport**

1935 Adler Trumpf Diplomat Geländesport, eins von drei im Auftrag des NSKK gebauten Exemplaren. Historische Einordnung und Bewertung, Bedeutung in der Zeit der Herstellung und heute. Technik-historische Relevanz der Konstruktion Besitzer, Erfolge, Verbleib in der Nachkriegszeit, an Hand von Primärdokumenten und historischen Fotos identifiziert. Restauration dokumentiert. Hardcover, A4, 94 S.

ERF



Auto Union Typ C

1938 28.01.1938 letztes Anschieben zur 2. Probefahrt, 11 Sekunden später ist Bernd Rosemeyer tot. Ausführlich dokumentiert in Delius Klasing "Die Schicksalsfahrt"

ERF



**Auto Union Typ C
Deutsches Museum
München**

1936 Auto Union Typ aus dem Dt. Museum München, Rolling Chassis wie 1977 beim Karosseriebauer Rolf Bunte angeliefert. Ausführliche Dokumentation "Schicksal eines Rennwagens" siehe <https://www.zwischengas.com>

ERF

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

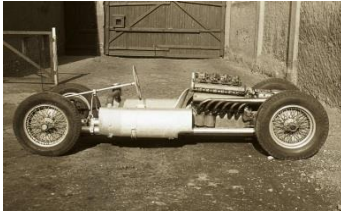
von Martin Schröder



**Auto Union
Typ D**

1938 Konstrukteur Eberan von Eberhorst und Fahrer H.P. Müller bei der Präsentation des Wagens 1974 in Dijon. Fachbuch "Auto Union - Die großen Rennen 1934-1939" ist das erste Buch zur Renngeschichte der Auto Union.

ERF



**Awtowelo 650
Sokol**

1950 In der DDR konstruierter und gebauter Formel 2, Auto Union-Derivat, nie in Rennen eingesetzt, zwei Ex. gebaut, einer im Industrie-Museum Chemnitz, der zweite im PS-Speicher. Viele Fotos und Dokumente vorhanden.

ERF



BMW 328

1937 BMW 328 Chassis-Nr. 85095 mit Weinberger-Karosserie, erworben 1976 in Frankreich vom Präsidenten des Bugatti-Clubs. Verkauft an Simeone Foundation, jetzt wieder in Deutschland.

GEF

ERF

GEH



BMW 507

1957 BMW 507 erste Serie, erworben 1977 von Guido Bartolomeo, auf Achse von Paris nach Capellenhagen gefahren.

GEF

GEH



BMW 507

1958 BMW 507 seltene Ausführung mit Hardtop, 1988 unrestauriert in USA gekauft.

GEH



Borgward RS 1958

1958 Borgward RS, Bonnier 2. Avus 1958 mit Aerodynamik Heckteil - Rucksack - 1977 unrestauriert erworben, voll dokumentiert. Heute restauriert in privater Sammlung.

GEF

ERF

GEH



Bugatti 57 Ventoux

1937 Bugatti Typ 57 Ventoux, stand in einer Tiefgarage unter der Reeperbahn. In den 60ern nachlackiert, ansonsten unrestaurierter Originalzustand. Heute in Udine, Italien

GEF

GEH

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

von Martin Schröder



Bugatti 57 Galibier 1938 Bugatti 57 Galibier, unrestaurierter Originalzustand. An Guido Bartolomeo verkauft, Verbleib unbekannt. **GEH**



Chevrolet Corvette 1965 Corvette Sting Ray, am Telefon gekauft, von Köln nach Hannover, von dort nach Kiel gefahren und nach Schweden verschifft. **GEF**
GEH



Cisitalia 360 1948 Vom Cisitalia 360 ist ein Exemplar fertiggestellt worden, hat in Argentinien eine Rekordfahrt absolviert, steht heute im Porsche Museum. Der zweite befindet sich im Aufbau. **ERF**



EMW 327/2 1955 Dieser bei EMW gebaute 327/2 wurde dem Schrotthändler Ullmann von der DDR-Regierung zur Verfügung gestellt, damit er nach seinem Ortswechsel aus Hannover zurück nach Zwickau kommt. Als Erbschaftsgut an seine Tochter in Hannover gefallen. **GEH**



Enzmann 506 1956 Emil Enzmans Sport-Roadster mit Kunststoffkarosserie auf VW-Basis, vorgestellt auf dem Genter Salon 1956, Stand 506. **GEF**
GEH



MB 170 Da 1950 MB 170 Da OTP, nach dem Krieg als "Offener Tourer Polizei" im Einsatz. **GEF**
OTP



MB 170 Da Kombi 1950 MB 170 Da Kombi gebaut 1950 für das Wasser- u. Schifffahrtsamt Baden Württemberg, lange Reisen durch Europa. **GEF**

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

von Martin Schröder



MB 220 Cabrio A 1952 MB 220 CA 1952, erworben aus erster Hand 1977, unrestaurierter Originalzustand. Viele Reisen in Europa. **GEF**



MB 300 S Coupé 1956 MB 300 S Coupé aus Schweden mit aufgeschweißtem Hardtop. Lange Fahrten in Europa. **GEF**
GEH



MB 300 S Roadster 1954 MB 300 S Roadster - einer von 141 gebauten, unrestaurierter Originalzustand, für Hochzeitsfahrt eingesetzt. **GEF**
GEH



MB 300 SL Rolling Chassis 1954 Rolling Chassis eines beim Bergrennen verunfallten 300SL Coupés. **GEH**



MB 300 SL Coupé 1955 MB 300 SL Coupé "Flügeltürer", unrestauriert, 1977 aus USA importiert, 300 SL-Treffen Bünde und Stuttgart teilgenommen. 1978 an den heutigen Besitzer verkauft. **GEF**
GEH



MB 300 SL Roadster 1958 MB 300 SL Roadster mit Hardtop, unrestauriert 1983 in Italien gekauft. **GEH**



MB 500 K Cabrio A 1935 MB 500 K CA, unrestaurierter Originalzustand, auf Achse von Mittelschweden über Malmö und Ostseefähre nach Capellenhagen gefahren. **GEF**
GEH

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

von Martin Schröder



**MB 500 K
Cabrio C**

1935 Ältere Restauration, ausgeliefert in die Schweiz, 1976 erworben als letztes Auto der Venturi-Sammlung aus Rom. Ausführliche Fahrten im Weserbergland und nach Lemgo.

**GEF
GEH**



**MB 500 K
Cabrio B**

1935 MB 500 K Cabrio B Rechtslenker, unrest. Originalzustand, in USA erworben, Ankunft 1987.

GEH



**MB 500 K
Rolling Chassis**

1935 MB 500 K Rolling Chassis ungesehen gekauft, per Luftfracht nach Frankfurt, hier auf der Flugzeug-Palette, heute mit Spezial Roadster Karosserie.

GEH



**MB 540 K
Cabrio A**

1938 MB 540 K Cabrio A aus Chicago importiert, unrestauriert, in Deutschland viel gefahren, telefonisch an Paul Russell verkauft.

**GEF
GEH**



**MB 770 K
Cabrio F**

1939 Unrestauriert, fahrbereit, in USA gekauft. 1972 bei der 1. Automobil Veteranen Auktion im Nachverkauf für DM 45.000 an den finnischen Sammler Pakula verkauft.

**GEF
GEH**



MB Typ S

1927 MB Typ S mit englischer Karosserie, ex Fred Lustig, jetzt im Bestand MB Klassik.

GEH



Porsche 356/10

1955 Porsche 356/10 1500 Super, einer der letzten Porsche mit Hirth Rolllagerwelle, ein Jahr im Alltagsbetrieb gefahren, verunfallt und wieder aufgebaut. Steht im Museum Lemgo.

**GEF
GEH**

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

von Martin Schröder



**Porsche 356 B
Carrera 2**

1962 Unrestaurierter Original-zustand, erworben 1977, jetzt Teil der Klaus-Otto Räker-Sammlung.

**GEF
GEH**



**Porsche 356 A
1500 Carrera**

1956 Porsche 356 A 1500 Carrera mit seltenen Rudgefelgen, unrestauriert, 1985 in USA gekauft.

**GEF
GEH**



Porsche RS 61

1961 Dieser Porsche RS 61 Chassis-Nr. 718075 stand einen Stock tiefer wie der 904 in derselben Garage in Paris.

**GEF
GEH**



Porsche 904 GTS

1964 Dieser unrestaurierte Porsche 904 Chassis-Nr. 904063 stand von 1964 bis 1977 bei British Motors in einer unterirdischen Garage in Paris. Guten Renngeschichte Orthuber, Bergrennen.

**ERF
GEH**



Porsche 904 GTS

1965 Diesen Porsche 904 GTS setzte Marcel Balsa stark modifiziert und mit 911-Motor noch 1972 bei der Tour Auto ein.

**ERF
GEH**



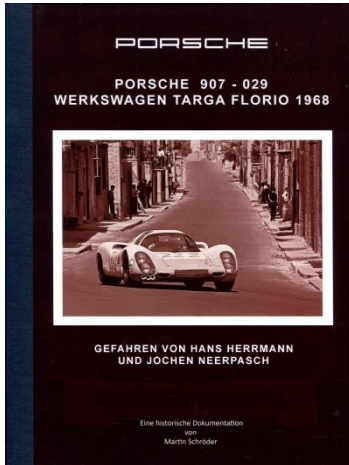
**Porsche 906
Carrera 6**

1966 Porsche 906-156 Christian Piroit - Gerhard Koch, Le Mans 1967, 8. Gesamt, 2. Klasse.

**ERF
GEH**

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

von Martin Schröder



Porsche 907 **1968** Porsche 907-029, Targa Florio 1968, 4. Gesamttrag, gefahren von Hans Herrmann und Jochen Neerpasch, Geschichte des Wagens und Motors von Bill Bradley, Datenblatt Targa Florio und 1000km Spa, Verkauf an Teves, Verkauf an Krause, Renngeschichte Krause mit allen Modifizierungen, Pressberichte, handschriftliche Teileliste von Gustav Nitsche, Korrespondenz Sten Hilgard Herkunft des Rahmens. **ERF**



Porsche 917 K 81 **1981** Von Porsche Kremer gebauter Gruppe C-Wagen auf 917-Chassis und mit 917-Motor, Le Mans 1981 Ausfall. **ERF**
GEH



Porsche 917-021 **1971** Porsche 917-21 wie von Joachim Großmann mit Kennzeichen CW-K 917 straßenzugelassen. Ist der erste Martini-917 mit psychedelischer Bemalung. Mitarbeit am Buch "Porsche 917-021 - The Fabulous Story". **ERF**
GEH



Porsche 597 "Jagdwagen" **1957** Porsche Typ 597, nach der Auftragserteilung für den Munga als "Jagdwagen" in kleiner Auflage verkauft. **GEF**
GEH



Tatra 87 **1948** In Tschechien aufgetauchter Tatra 87, gute Substanz, Erst- und Vorbesitzer erforscht, bei Ecorra restauriert, jetzt in einer Schweizer Sammlung. **GEH**
ERF



VERITAS Meteor Formel 2 **1949** Veritas Meteor Formel 2, ex-Arthur Legat, Teilnahme Grand Prix de Frontieres, historischer Rennsport, voll dokumentiert und restauriert. **ERF**
GEH

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

von Martin Schröder



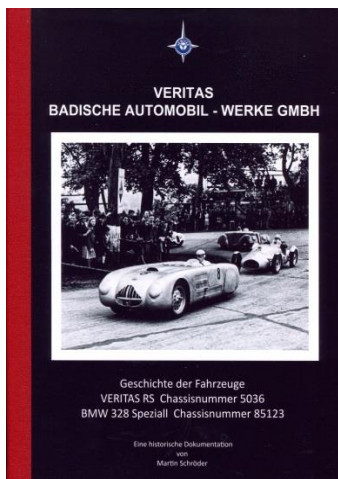
VERITAS Coupé 1950 Veritas Coupé, Dach abgeschnitten, Scheunenfund 1979 **GEH**



VERITAS Meteor 1952 Veritas Meteor mit ex-Paul Pietsch Stromlinienkarosserie wie 1978 in Frankreich gefunden. Unfall Avus 1952, Reparatur der Karosserie, von Arthur Legat bei der Waterloo Speed Week erfolgreiche eingesetzt, zahlreiche Presseberichte, Primärquellen und historische Fotos. Voll restauriert und dokumentiert. **ERF**



VERITAS RS 1948 Veritas RS ex Rudolf Mölders, 1975 unrestauriert übernommen, voll dokumentiert und restauriert. **ERF**
GEH



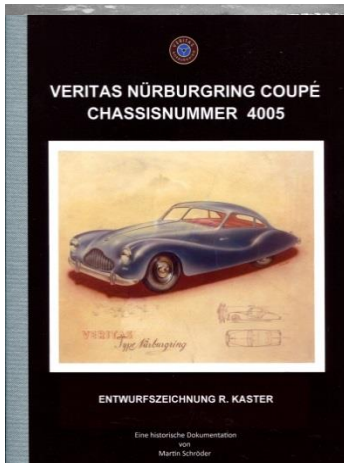
VERITAS RS 1948 Chassis-Nr. 5036 Dokumentation mit **ERF**
Chassis-Nr. 5036 1938 Herkunftsforschung Ralph Roeser, Renngeschichte, Anzahl der weiteren Besitzer, Verkauf in die USA, Kontakt mit dem dortigen Besitzer, Restauration Jim Profit, neue Karosserie. Der BMW Spezial kam als 328 mit der Chassis-Nr. 85123 an den BMW-Vertreter in Luxemburg, sollt bei BMW zu einem Veritas RS werden, Karosserie ging in die USA, der Rahmen erhielt eine eigene Karosserie in Frankreich, Aufbau bei TT Workshops als Vericas RS. **GEH**



VERITAS Coupé 1960 Unten Veritas Coupé der Meisterschule Karosserie Kaiserslautern, oben Paul Pietschs Stromlinienkarosserie. Avus 1952. **ERF**
GEH

GEFAHREN - ERFORSCHT - GEHANDELT

von Martin Schröder



VERITAS Nürburgring Coupé

1951 Veritas Nürburgring Coupé Chassis-Nr. 4005 ist eins von zwei überlebenden, drei wurden insgesamt gebaut. Der Entwurf für die formschöne Karosserie stammt höchstwahrscheinlich von R. Kastner. Der Motor ist ein gedrosselter Rennmotor aus dem Formel 2 Typ Meteor. Erstbesitz ist unbekannt, der Wagen landete im Keller einer Esso-Tankstelle in Basel, wo ihn H. Leicht entdeckte und erwarb. Der Wagen ist jetzt voll restauriert.

ERF



VW Plattenwagen 1947 VW Plattenwagen 1947, Ben Pons Ideengeber für den VW Bus, unrestaurierter Originalzustand im Prototyp-Museum

ERF



KdF-Wagen 1944 KdF-Wagen 1944, einer von 1204 zwischen 1939 und 1945 gebauten für zivile Zwecke, hat in Polen überlebt, voll restauriert und dokumentiert.

**ERF
GEH**

PORSCHE

**PORSCHE 907 - 029
WERKSWAGEN TARGA FLORIO 1968**



**GEFAHREN VON HANS HERRMANN
UND JOCHEN NEERPASCH**

Eine historische Dokumentation
von
Martin Schröder

PORSCHE 907 – 029

Werkswagen Targa Florio 5. Mai 1968

Gefahren von Hans Herrmann und Jochen Neerpasch

4. Platz Gesamtwertung



Eine der vielen Ortsdurchfahrten – der Carabinieri auf sicherem Posten. Foto F. Lini Courtesy GP Library

Dokumentation von
Martin Schröder
MERCATOR Consulting GmbH
Am Wedemarkbad 33
30900 Wedemark Mellendorf
T: 05130 - 2510
F: 05130 - 90 22 8609
Mail: martin.schroeder@gmx.net
www.autounion1-8.de

Dokumentation

PORSCHE 907 – 029

Werkswagen Targa Florio 5. Mai 1968

Dokumente

- Technischer Hintergrund – Entwicklung des Typs 907
- Geschichte des Wagens von Bill Bradley
- Geschichte des Motors von Bill Bradley
- Korrespondenz und Rechnungen Erwerb des Rahmens von Sten Hilgard
- Import des Motors aus Australien
- Schreiben Jürgen Barth vom 22.07.1998
- Datenblatt Porsche Targa Florio 1968
- Datenblatt Porsche 1000 km Spa 1968
- Rennergebnisse Helmut Krause von Ulrich Trispel
- Datenblatt Porsche 2 Seiten
- ONS-Abnahme vom 12.08.1968
- Porsche Verkaufsbestätigung an Thomas Teves
- Schreiben von Thomas Teves an Bill Bradley
- Powerslide Juni 1968 komplettes Heft
- Rennbericht Targa Florio 1968 aus Automobil Revue 09.05.1968
- Rennbericht Targa Florio 1968 aus Automobil Revue 16.05.1968
- Rennbericht 1000 km Österreichring 1969 aus Automobil Revue 14.08.1969
- Programmheft Seiten Wunstorf 1970
- Handschriftliche Teileliste mit Teilenummern und Hinweis auf Fehlteile von Gustav Nitsche.
- Korrespondenz und Interview Sten Hilgard betr. Herkunft des Rahmens und ggf. Nachbau und Identität eines neuen Rahmens.

Fotos mit erworbenen Rechten

- Petrolpics-Archiv sw-Fotos J. Weitz
- Petrolpics-Archiv sw-Foto Huby (keine Rechte)
- GP Library Geoffrey Goddard-Archive Color, sw-Fotos
- GP Library F. Lini-Archiv Color-Fotos
- Collier Collection 2 sw-Fotos – Hinweis: hierbei ist auch das Fotos mit der Rahmennummer auf der Getriebe Luftführung. Ein solches Dokument von der Entstehungsphase eines Rennwagens dürfte einmalig sein.
- Polaroid: Rahmen auf dem Audi von Gustav Nitsche



Hans Herrmann in voller Fahrt. Foto Geoffrey Goddard Courtesy GP Library

Technisch historischer Hintergrund - Entwicklung des Typs 907

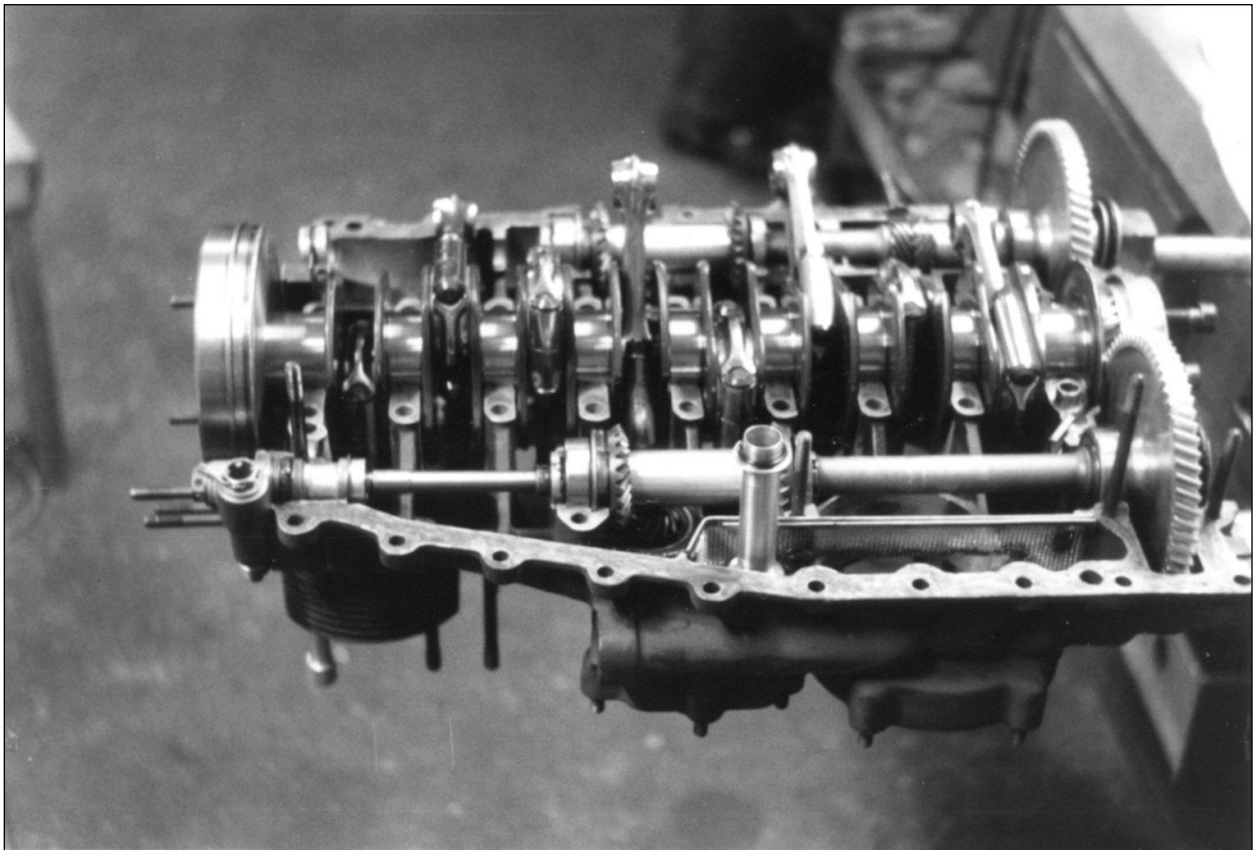
Es war Helmuth Bott, der in einer frühen Christophorus-Ausgabe die Definition der Rennwagenentwicklung bei Porsche so definierte: "Die alles beherrschende Forderung bei der Entwicklung von Rennsportwagen ist folgende: Ein siegfähiger Wagen nach dem geltenden Reglement soll ohne Rücksicht auf Kosten, Komfort oder Geräuschentwicklung mit dem Ziel optimaler Leistung und Straßenlage bei minimaler Größe und Gewicht und in kürzester Zeit entwickelt werden."

Die tatsächlich umgesetzte Vorgabe „in kürzester Zeit“ führte in der Praxis dazu, dass Neuentwicklungen im Learning-by-Doing-Verfahren erprobt werden mussten und oft genug auch ausgefallen sind, während die erprobte Vorgängerversion die Eisen aus dem Feuer holte und gewannen.

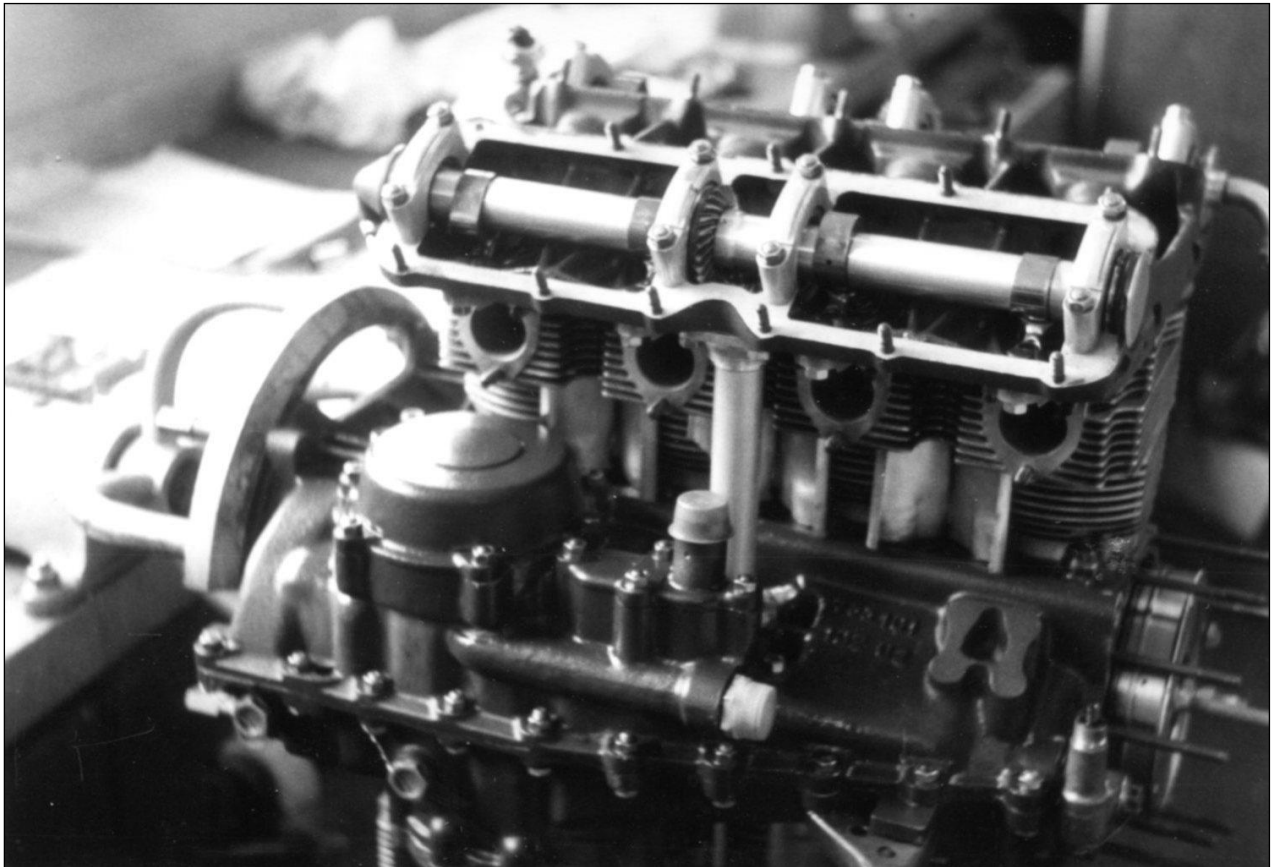
Diese Erfahrung war den Verantwortlichen selbstverständlich ebenfalls bewusst, so dass der 907 für die 24 Stunden von Le Mans mit dem erprobten und zuverlässigen 6-Zylinder-Motor aus dem 906 bzw. dem 910 versehen wurde.

Der Gitterrohrrahmen und das Fahrwerk waren Weiterentwicklungen aus den Typen 906 und dem nur eine Saison eingesetzten 910. War der 906 noch ein Sportwagen, den man auch für die Straße zulassen konnte – es gab sogar einen Verkaufsprospekt - so ergaben die aero-dynamischen Änderungen an der Karosserie des 907 ein wesentlich kompromissloseres Erscheinungsbild eines Rennwagens: schmaleres Cockpit, erstmals Rechtslenkung für bessere Kurvensicht auf den meistens im Uhrzeigersinn verlaufenden Rennstrecken, ebenfalls erstmals die Abluftführung des Ölkühlers als zusätzlicher Abtrieb. Die wichtigste Änderung war allerdings die Gestaltung des Heckbereichs als zweistufiges Kamm-Heck. Stufe eins ist die senkrecht stehende Heckscheibe, Stufe zwei die scharfe Abreißkante der Kurzheckversion.

Die wichtigste und aus heutiger Sicht interessante Neuschöpfung war jedoch der Motor. Die ab 1968 gültige 3-Liter-Formel war bereits 1967 bekannt, der später im 908 eingesetzte 8-Zylinder befand sich jedoch noch in der Entwicklung, so dass man auf einen für die Formel 2 entwickelten 4-Zylinder Motor zurückgriff, die beiden Motorblöcke „zusammenfügte“ und so einen 2 ltr. bzw. 2,2 ltr. 8-Zylinder erhielt. Dieser als Typ 771 bezeichnete Motor hatte allerdings noch die Fuhrmann-Konfiguration mit vier Nockenwellen, die über Königswellen und Kegelhäder gesteuert wurden. Wer jemals die Ventile eines Carrera-Motors eingestellt hat, weiß ein Lied vom Spiel in den Kegelhädern zu singen.



Die Kurbelwelle treibt zwei Zwischenwellen, die als Mittelabtrieb über Kegelhäder die Nockenwellen antreiben. Archiv
Gustav Nitsche



Gut zu erkennen: Die senkrechte Königswelle treibt die Auslasslockenwelle mittig an.
Nitsche

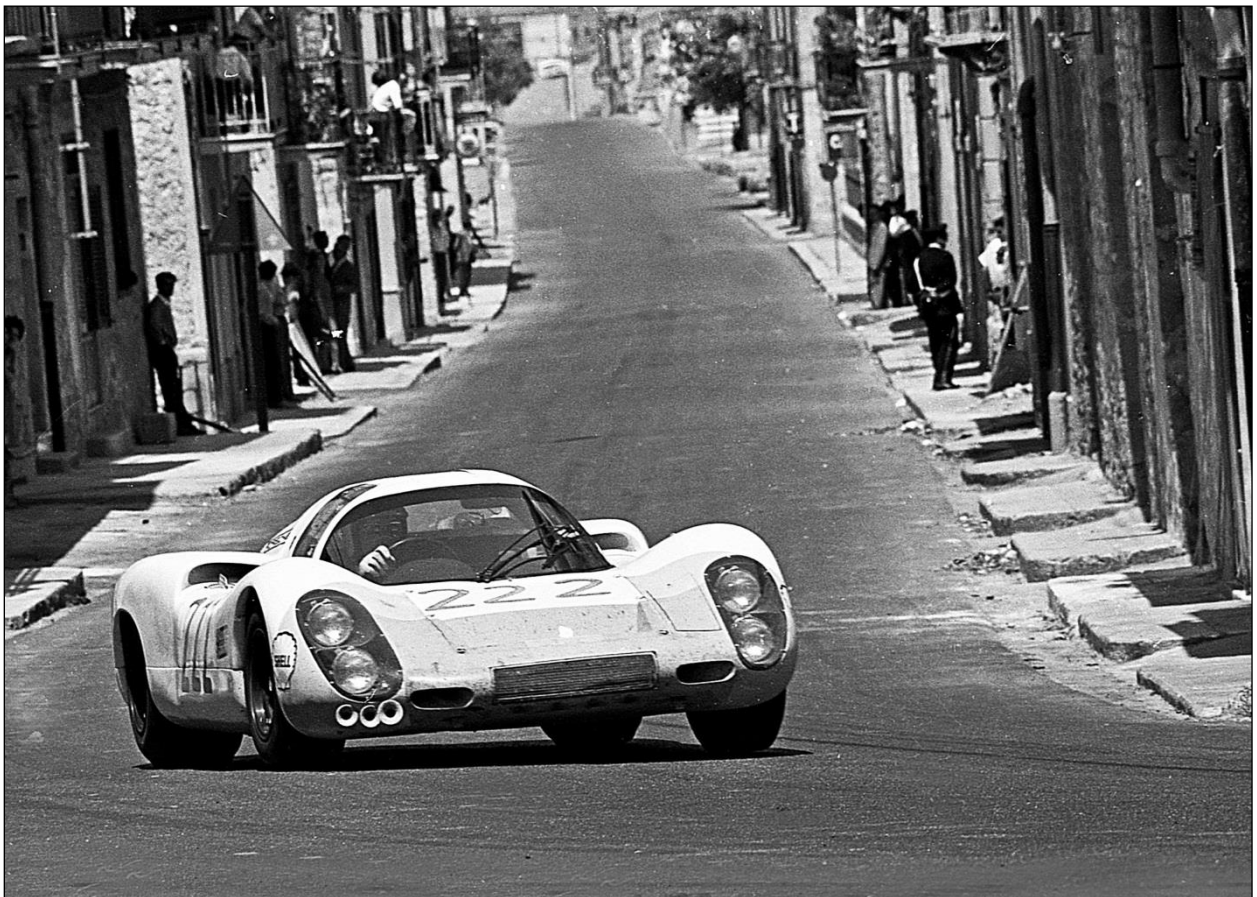
Archiv Gustav

Nach Aussagen alter Mitarbeiter der Rennabteilung war eine Montagezeit von 300 Stunden für den Motor angesetzt, wohlgermerkt bei Teilen aus dem Regal! Weitere Neuerung war das erstmals realisierte horizontale Kühlgebläse.

Nichtsdestotrotz bewährte sich die Gesamtkonstruktion 907, was sich an der Erfolgsgeschichte der Werkswagen bei den Weltmeisterschaftsläufen 1968 zeigt: 24 Stunden Daytona Dreifachsieg, 12 Stunden Sebring Doppelsieg, Brands Hatch 2. und 3. Platz, 1000 km Monza 2. Platz, Targa Florio 1. und 4., 1000 km Nürburgring 2. und 4., 1000 km Spa 2., Le Mans 2. Geschlagen geben mussten sich die 2,2 ltr. 907 lediglich dem Ford GT 40 und dem gegen Saisonende ein-gesetzten 908. Dazu kommen erfolgreiche Einsätze von privat gemeldeten 907 wie dem hier interessierenden 907-029 von Helmut Krause, der den Wagen bis 1970 eingesetzt hat.

Wenn wir abschließend den Versuch unternehmen, den Typ 907 in die Reihe der GT- und Rennsportwagen einzuordnen und zu gewichten, so steht er an der Schwelle von der Periode der Klassensieger, liebevoll auch als Underdogs bezeichnet, zur Periode der Weltmeisterschaften und Le Mans Siege. Und diese Schwelle hat der 907 mit seinem Dreifachsieg bei den 24 Stunden von Daytona zum ersten Mal überschritten und mit Siegen in Sebring und bei der Targa Florio bestätigt.

Mit 14 Siegen in Le Mans noch immer der Rekordhalter darf man auf die technische Innovation gespannt sein, mit der Porsche 2014 wieder in Le Mans antritt. Diesmal gegen die Konzern-schwester Audi.



Ein Meisterfoto voller Dramatik: Hans Herrmann at speed in einer Ortsdurchfahrt. Der Carabinieri unterhält sich derweil mit einem Nachbarn.

Foto Geoffrey Goddard Courtesy GP Library

Geschichte des Wagens von Bill Bradley

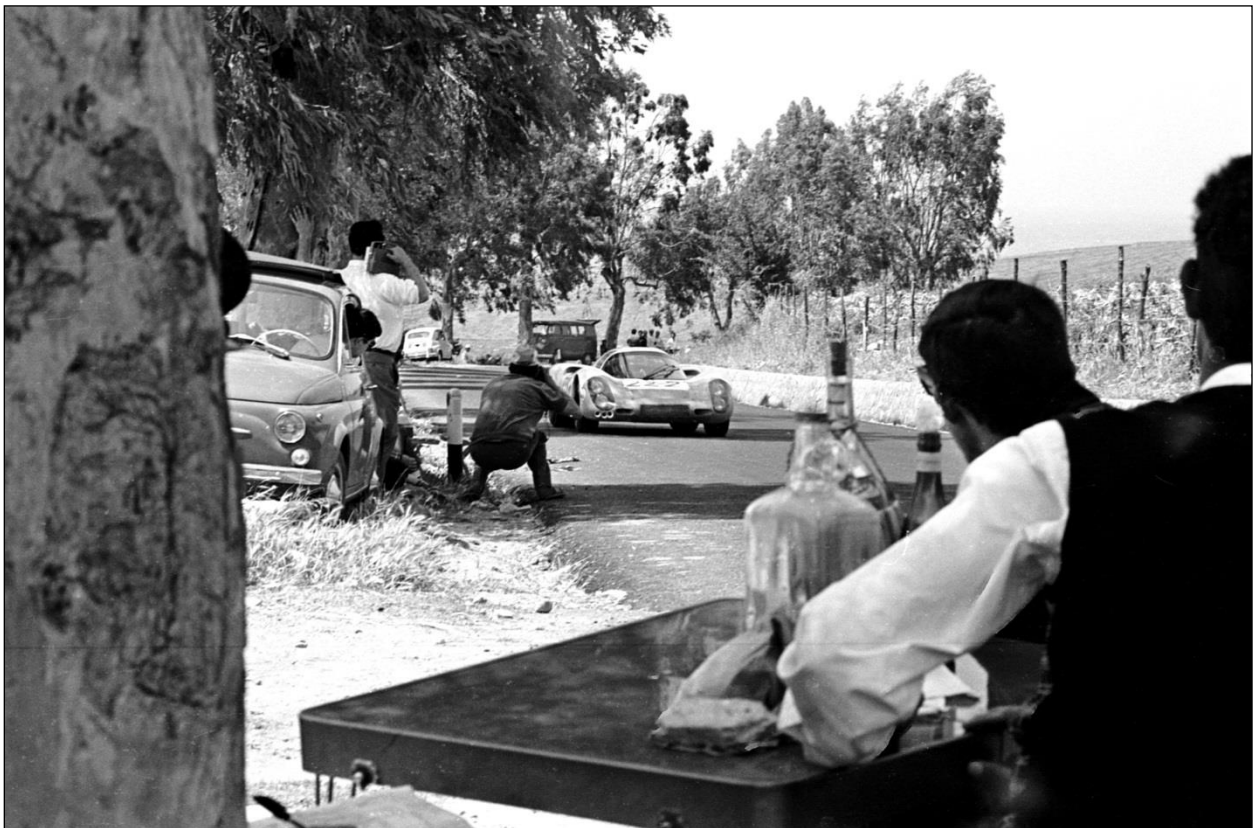
Prepared by the factory for the May 5th, 1968 Targa Florio and driven to 4th place by Hans Herrmann and Jochen Neerpasch.

Entered for the 1000 km Spa Mai 26.05.1968, driven by Gerhard Mitter/Joe Schlesser to second place. (See factory sheets)

907-029 was overhauled by the factory and in November 1968 was sold to Thomas Teves of Bad Homburg. Teves then drove the car at the International Saison Finale at Hockenheim on 30th November 1968, winning the race in the Prototype Class. Regretfully due to family pressures Teves was forced to sell the car to Helmut Krause of Frankfurt. (Siehe Dokumente)

Krause raced the car extensively during 1969 and 1970 (see results sheets) with both 2 litre and 2.2 litre eight cylinder Type 771 engines.

According to Krause in 1971 because of lack of space in his garage the car without engine and gearbox was stored in a covered trailer in his courtyard. Unfortunately due to a strange combination of circumstances the trailer caught fire and the car was severely damaged.



Targa Florio 5. Mai 1968 Siesta an der Rennstrecke. Foto Geoffrey Goddard Courtesy GP Library

Fortsetzung Martin Schröder

Der Rahmen wies durch die von Helmut Krause vorgenommene Modifizierung zum Spyder an den Schnittstellen Öffnungen auf, durch die Löschwasser eingedrungen war und im Lauf der Jahre zu starker Korrosion von innen geführt hat.

Der Rahmen wurde von Sten Hilgard aus Göteborg übernommen und in Kirchheim bei Gustav Nitsche gelagert. Dort entdeckte ihn Mitte der 90er Jahre Martin Schröder (MS). Da die von MS geführte Firma Historischer Rennsport Management GmbH (HRM) seit 1989 den Motor 907-029 im Bestand hatte, nahm MS Kontakt zu Hilgard auf und konnte den Rahmen im Juni 1997 erwerben. MS gab den Rahmen an Carrera Investments Ltd., den Alleingesellschafter von HRM weiter. (Siehe Dokumente)



Vorn Startnummer 224, der spätere Siegerwagen von Elford/Maglioli, hinten 222 907-029 von Herrmann/ Neerpasch.

Foto Geoffrey Goddard Courtesy GP Library

Fahrzeug - Typ: 907 Käfer Polizei - Nr.: S-E 8334
 Fahrgestell Nr.: 907.029 Zulassung am: 24.4.68
 Motor - Nr.: 907 029 Carnet - von: _____
 Motor - Typ: 771.1 Carnet - bis: _____
 Getriebe Nr.: _____ Typ: 906/822
 Räder vorn: 8" - 13 hinten: 12" - 13 Farbe: _____
 Reifen vorn: 4.75/1000 - 13 hinten: 6.00/14200 - 13 Kennfarbe: grün
 Bremsen: 907 Belag: Textar 1431G
 Ges.Gewicht: _____ Vorderachse: _____ H.Achse: _____
 Fertigstellung am: 24.4.68
 Bemerkung: _____

| Einsatz am | Veranstaltung | Mot.int.Nr. | Getriebe Nr. | Km | Start Nr. |
|---------------|---------------|-------------|--------------|------------|-----------|
| | <u>Tony</u> | | | <u>650</u> | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Datenblatt S-E 8334

| | |
|--|------------------------------|
| Fahrzeug: 907029 | Datum: 24.4.68 |
| Gewicht leer: | |
| <u>Vorderachse:</u> | |
| Sturz | -1° |
| Spur | +10' pro Rad |
| Spuränderung | 0 |
| Stabilisator | 20 mm Rohr |
| Lenkung | |
| Lenkkupplung | Porsche 911 |
| Feder | Titan 3 Ringe |
| Zusatzfeder | Gummihohlfeder 5 Ringe |
| Dämpfer | Bilstein |
| Lenkerlager | Unibal |
| Bremse | 907 Schnellwechsel |
| <u>Hinterachse:</u> | |
| Sturz | -45' |
| Spur | +10 pro Rad |
| Spuränderung | 0 |
| Stabilisator | 14 mm Rohr verlängert 100 mm |
| Feder | Titan 3 Ringe |
| Zusatzfeder | Gummihohlfeder 5 Ringe |
| Dämpfer | Bilstein |
| Lenkerlager | Unibal |
| Bremse | 907 Schnellwechsel |
| <u>Getriebe:</u> | |
| I. Gang | 11/29 |
| II. Gang | 16/30 |
| III. Gang | 21/30 |
| IV. Gang | 23/27 |
| V. Gang | 28/24 |
| Antriebswelle | |
| <u>Motor:</u> | |
| Zylinder | |
| Leistung | |
| Auspufftopf | |
| Lichtmaschine | |
| <u>Reifen:</u> | |
| vorn | 4.75/10.00 - 13 |
| hinten | 6.00/12.00 - 13 |
| Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG. Stuttgart-Zuffenhausen | |

ZEICHENBEDARF H. FREYTAG - STUTTGART

| VERANSTALTUNG 52. Targa Florio, I | | | | | | | | | | DATUM 5. Mai 1968 | | |
|-------------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------|--|-------------------------|------------------|----------------|-----------------|--------|-------------------|--|--|
| Renn-Distanz | Runde km | längste Gerade | Steig. | geringste Kurven-Geschw. | Höhen-Untersch. | WETTER | | | | | | |
| 720 km | 72 | 5 km | - | 30 | 600m | trocken, heiß | | trocken, heiß | | | | |
| Wagen Nr. | Start Nr. | BESETZUNG | | | | SCHNELLSTE RUNDE | | | | | | |
| | | Fahrer 1 | | Fahrer 2 | | TRAINING | | RENNEN | | | | |
| 1 | 222 | Herrmann, Hans | | Neerpasch, Jochen | | | | 38.19.1=112,739 | | | | |
| 2 | 224 | Elford, Vic | | Maglioli, Umberto | | | | 36.02.3=119,872 | | | | |
| 3 | 226 | Siffert, Jo | | Stommelen, Rolf | | | | 39.15.3= | | | | |
| 4 | 230 | Scarfiotti, Lod. | | Mitter, Gerhard | | | | 37.29.4=116,358 | | | | |
| | 220 | Vaccarella, Nino | | Schütz, Udo | | Alfa Romeo | | 37.29.4=115,230 | | | | |
| SCHNELLSTE PORSCHE RUNDE IM VORJAHR | | | | | RUNDENREKORD VORJAHR | | | | | | | |
| Fahrer | | Training | | Rennen | | Fahrer | | Fabrikat | | Zeit km/h | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| GESAMTKLASSEMENT | | | Zeit / km/h | | schnellste Runde | | | | | | | |
| St. Nr. | Fahrer | Fabrikat | Runden | | km/h | | | | | | | |
| 224 | 1. Elford/Maglioli | Porsche 907 | 6.28.47.9 10Rd. | | 111,111 | | 36.02.3=119,87 | | | | | |
| 186 | 2. Nanni/Giunti | Alfa Tipo 33 | 6.31.30.7 10 | | Rd. 110,341 | | | | | | | |
| 192 | 3. Casoni/Bianchi | Alfa Tipo 33 | 6.37.55.1 10 | | Rd. 108,564 | | | | | | | |
| 222 | 4. Herrmann/Neerpasch | Porsche 907 | 6.38.48.7 10 | | Rd. 108,321 | | | | | | | |
| 178 | 5. Pilette/Slotemaker | Alfa Tipo 33 | 6.55.28.8 10 | | Rd. 103,976 | | | | | | | |
| 182 | 6. Baghetti/Biscaldi | Alfa Tipo 33 | 7.00.08.5 10 | | Rd. 102,822 | | | | | | | |
| 128 | 7. Wendt/Kauhsen | Porsche 906 | 7.11.39.5 10 | | Rd. 100,079 | | | | | | | |
| 82 | 8. Haldi/Greub | Porsche 911 | 7.26.49.2 10 | | Rd. 96,613 | | | | | | | |
| 190 | 9. Steinemann/Lins | Porsche 910 | 5.36.14.1 9 | | Rd. 100,141 | | | | | | | |
| 172 | 10. Nicodemi/Facetti | Porsche 910 | 6.25.31.2 9 | | Rd. 100,850 | | | | | | | |
| 226 | 18. Siffert/Stommelen | Porsche 907 | 6.55.15.3 9 | | Rd. | | | | | | | |
| 230 | 49. Mitter/Scarfiotti | Porsche 907 | 4.00.38.8 6 | | Rd. | | | | | | | |
| KLASSE bis PT-2000 ccm | | | Zeit km/h | | KLASSE bis PT-3000 ccm | | Zeit km/h | | | | | |
| 5. Steinemann/Lins | | | | | 1. Elford/Maglioli | | | | | | | |
| 6. Nicodemi/Facetti | | | | | 2. Herrmann/Neerpasch | | | | | | | |
| | | | | | 3. Siffert/Stommelen | | | | | | | |
| | | | | | 4. Mitter/Scarfiotti | | | | | | | |
| KLASSE bis GT-über 1600 | | | Zeit km/h | | KLASSE bis S-Klasse ccm | | Zeit km/h | | | | | |
| 1. Haldi/Greub 911 S | | | | | 1. Wendt/Kauhsen 906 | | | | | | | |
| 2. "Ypsilon"/Randazzo 911 T 6.44.40 | | | | | 2. Hedges/Hopkirk MGB | | | | | | | |
| 3. Ferlaine/Starrabba 911 S | | | | | 3. Buzzetti/Ridolfi 906 | | | | | | | |
| 4. Rey/Grant 911 S | | | | | | | | | | | | |
| 5. Laurent/Marche 911 S | | | | | | | | | | | | |
| AUSFÄLLE | | | | | | | WF/VS | Start | Punkte | Gesamt | | |
| Start Nr. | | Runde | | Grund | | | EB/ER | Nr. | | | | |
| 230 | | 6. | | wurde noch gewertet, weil die nötige Distanz gefahren wurde. | | | | | | | | |

Ergebnisse Targa Florio 1968

| VERANSTALTUNG Targa Florio, I | | | | DATUM 5.5.68 | | | |
|--------------------------------------|-----------|-----|---------|---------------------|-----------|-----------------|-----------------|
| TECHNISCHE DATEN: | | | | | | | |
| Wagen Nr. | Start Nr. | Typ | ccm | Motor Nr. | Motor Typ | Fahrgestell Nr. | Fahrgestell-Typ |
| 1 | 222 | 907 | 2195,59 | 907.029 | 8 Zyl. | 907.029 | 907 |
| 2 | 224 | 907 | 2195,59 | 907.030 | 8 Zyl. | 907.030 | 907 |
| 3 | 226 | 907 | 2195,59 | 907.031 | 8 Zyl. | 907.031 | 907 |
| 4 | 230 | 907 | 2195,59 | 907.032 | 8 Zyl. | 907.032 | 907 |

| Wagen Nr. | ÜBERSETZUNGEN | | | | | | Kegel-teller | Touren max. |
|-----------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|-------------|
| | 1.Gang | 2.Gang | 3.Gang | 4.Gang | 5.Gang | 6.Gang | | |
| | | | | | | | | |

| Wagen Nr. | BEREIFUNG | | GRÖSSE | | Luft-druck | Ab-nieb | WECHSEL | |
|-----------|-----------|-----|--------|--------|------------|---------|---------|--------|
| | Marke | Typ | vorn | hinten | | | vorn | hinten |
| | | | | | | | | |

| Wagen Nr. | Wagengewicht | Vergaser-Ein-stellung | Kraftstoff-marke | Oktan | Verbrauch 100 km | Tankin-halt | sonstiges |
|-----------|--------------|-----------------------|------------------|-------|------------------|-------------|-----------|
| | | | | | | | |

| Wagen Nr. | Ölmarke | Vorbrauch | Temperatur | Bemerkungen |
|-----------|---------|-----------|------------|-------------|
| | | | | |

Einsatzfahrzeuge Fahrzeuge Targa 1968

VT Nürburgring 8.4. - 11.4.68

Termin: 6.4.68

907 024

908 001 Kurz Stahl

Monza 18.4. - 26.4.68

Termin: 6.4.68

908 003 Lg. schm. Stahl

908 004 " " "

908 005 " " "

908 006 " " "

908 002 Tr.

907 005

~~907 006~~

Targa 29.4 - 7.5.68

Termin: 20.4.68

907 029 Kurz Stahl

907 030 " " "

~~907 023~~ ~~907 031~~ " " Unfall Scarfiotti

907 025 907 032 " " "

~~907 028~~ " " 907 022 Tr.

Nürburgring 12.5 - 20.5.68

Termin 10.5.68

Training 908 007 Kurz Stahl

Einsatz

~~908 008~~ " " "

908 008

~~908 009~~ " " "

908 009

~~908 011~~ " " "

907 031

~~907 025~~ " " "

907 032

~~908 009~~ " " "

| VERANSTALTUNG | | | | DATUM | | | |
|-------------------|-----------|-----|---------|-----------|-----------|-----------------|-----------------|
| TECHNISCHE DATEN: | | | | | | | |
| Wagen Nr. | Start Nr. | Typ | ccm | Motor Nr. | Motor Typ | Fahrgestell Nr. | Fahrgestell-Typ |
| 1 | 4 | 907 | 2.198 | | 82zyl | 907-029 | 107 |
| 2 | 5 | 908 | 2096,14 | | 7 | 908-004 | 908 |
| 3 | 6 | 908 | 2998,14 | | 7 | 908-001 | 908 |

| Wagen Nr. | ÜBERSETZUNGEN | | | | | | Kegel-teller | Touren max. |
|-----------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|-------------|
| | 1. Gang | 2. Gang | 3. Gang | 4. Gang | 5. Gang | 6. Gang | | |
| | | | | | | | | |

| Wagen Nr. | BEREIFUNG | | GRÖSSE | | Luft-druck | Ab-riab | WECHSEL | |
|-----------|-----------|-----|--------|--------|------------|---------|---------|--------|
| | Marke | Typ | vorn | hinten | | | vorn | hinten |
| | | | | | | | | |

| Wagen Nr. | Wagengewicht | Vergaser-Ein-stellung | Kraftstoff-marke | Oktan | Verbrauch 100 km | Tankin-halt | sonstiges |
|-----------|--------------|-----------------------|------------------|-------|------------------|-------------|-----------|
| | | | | | | | |

| Wagen Nr. | Ölmarke | Verbrauch | Temperatur | Bemerkungen |
|-----------|---------|-----------|------------|-------------|
| | | | | |

Einsatzfahrzeuge 1000 km Spa 1968

| VERANSTALTUNG 1000 km Spa, Belgien | | | | | | DATUM 26.5.68 | | |
|-------------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------|------------------|-----------|--|
| Renn-Distanz | Runde | längste | Steig. | geringste | Höhen- | WETTER | | |
| 1001,1 | 14,10 | 2,5 | | 40 | Untersch. | Training | Rennen | |
| Wagen Nr. | Start Nr. | BESETZUNG | | | | SCHNELLSTE RUNDE | | |
| | | Fahrer 1 | Fahrer 2 | TRAINING | RENNEN | | | |
| 1 | 4 | Mitter, Gerhard | XXXXXX Schleesser, Jo | 907 PT | 4.00.3 = 211,235 km/h | | | |
| 2 | 5 | Herrmann, Hans | Stommelen, Rolf | 908 PT | | | | |
| 3 | 6 | Neerpasch, Jochen | Elford, Vic | 908 PT | | | | |
| SCHNELLSTE PORSCHE RUNDE IM VORJAHR | | | | RUNDENREKORD VORJAHR | | | | |
| Fahrer | | Training | Rennen | Fahrer | Fabrikat | Zeit | km/h | |
| | | | | Parkes | Ferrari P3 | 3.46.4 = 224,105 | | |
| GESAMTKLASSEMENT | | | Zeit / km/h | | schnellste | | Start Nr. | |
| Fahrer | Fabrikat | Runden | km/h | km/h | Runde | | | |
| 1. Ickx-Redmann | Ford GT 40 | 5.05.19,3 | 196,513 | 4.00.3 | | 33 | | |
| 2. Mitter/Schlesser | Porsche 907 | 5.06.47,2 | | | | 4 | | |
| 3. Herrmann/Stommelen | Porsche 908 | 5.07.25,1 | | | | 5 | | |
| 4. Hawkins/Hobbs | Ford GT 40 | 5.06.58,0 | | | | 34 | | |
| 5. Koch/Lins | Porsche 910 | 5.08.47,6 | | | | 12 | | |
| 6. Sperry/Steinemann | Porsche 910 | 5.08.04,9 | | | | 11 | | |
| 7. Bradley-Lambert | Porsche 906 | 5.06.00,2 | | | | 30 | | |
| 8. Prophet/Bond | Ford GT 40 | 5.06.06,4 | | | | 38 | | |
| 9. Sadler/Green | Ford GT 40 | 5.07.24,3 | | | | 37 | | |
| 10. Epstein/Lidell | Porsche 906 | 5.08.30,5 | | | | 31 | | |
| 11. Kelleners/Glemser | Porsche 911 | 5.07.59,2 | | | | 63 | | |
| GT-Klassement | | | SPT-2000 ccm | | | | | |
| KLASSE bis | ccm | Zeit | km/h | KLASSE bis | ccm | Zeit | km/h | |
| 1. Kelleners/Glemser | 5.07.59,2 = 164 | 812 | 1. Koch/Lins | 5.08.47,6 = 183 | 559 | | | |
| 2. Brown-Ennever | MGB | | | 2. Sperry/Steinemann | | | | |
| 3. Zanders/Werner | Porsche 911 | | | | | | | |
| KLASSE bis PT-3000 ccm | | | Zeit | | KLASSE bis S-2000 ccm | | Zeit | |
| 1. Mitter/Schlesser | | | | | 1. Bradley / Saucybert | | | |
| 2. Herrmann / Stommelen | | | | | | | | |
| AUSFÄLLE | | | | WF/ER | Start Nr. | Punkte | Gesamt | |
| Start Nr. | Runde | Grund | | EB/ER | | | | |
| 6 | | Unfall Neerpasch | | | 4 5 | | | |

Einsatzfahrzeuge und Ergebnisse 1000 km Spa 1968

26 MAR 1999 11:24 UTVECKLINGS KOMPANIET AB

S.1

STEN HILLGARD
PORSCHE

904 - 917 PARTS

Box 20084, 400 50 GÖTEBORG, Sweden
TEL: 46 - 31 460820
FAX: 46 - 31 460819

Göteborg 1999 - 03 - 26

Herrn Martin Schröder

Fax nr 0511 - 517034

Sehr geehrter Herr Schröder,

Ich habe noch meine zerlegte 907 da. Es ist jetzt zu verkaufen.
Haben Sie Interesse davon???
Da sind auch 908er und 910er Teile zu verkaufen.
Ich sehe Ihre Antwort entgegen.

Mit freundlichem Gruss


Sten Hillgard

Sehr geehrter Herr Hillgard,

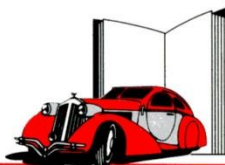
Interesse besteht
grundsätzlich. Ich benötige eine
Stückliste sowie Ihre Preisvor-
stellung.

MTG



Angebot Sten Hillgard vom 26.03.1999

TELEFAX



**SCHRÖDER
& WEISE GmbH**

Buch und Multimedia

Schröder & Weise GmbH Postfach 73 04 53 30553 Hannover

Schröder & Weise GmbH
Ohfeldweg 1
30559 Hannover-Anderten

Von/from:

Telefon: (0511) 51 70 37
Telefax: (0511) 51 70 34

An/to: Mr.
W.M.C. Bradley
Tudor Farm, Catesby Lane

GB-B94 5QU Lapworth, Solihull

Datum: 09.06.1997

Fax-Nr.: 00441564-783542

ANZAHL SEITEN
No. of pages: _____

Zu Händen:
Attention:England

Betrifft: Photos 906-156
Subject:

Dear Bill,

I just received a phone call from an extremely nice and friendly Sten Hillgard asking me whether I was still interested in his 907-chassis. Today he was also willing and able to state an asking price of TDM 30 for the chassis.

When I told him that I will have a meeting with Herr Nitschke in due and that I will let him know after that, he apparently got very nervous and ~~he~~ insisted that he needed a firm offer today!

course

My suggestion would be to offer him TDM 20 today under the condition that the chassis is free from any third party rights, i.e. Nitschke or others, and can be collected from N. as soon as N. is back from his holidays. This means that money would be transferred after having received Gustav's okay.

Please advise

Kind Regards

Schröder & Weise GmbH

Martin

Enclosures

Angebot Martin Schröder an Bill Bradley

TELEFAX



**SCHRÖDER
& WEISE GmbH**

Buch und Multimedia

Schröder & Weise GmbH Postfach 73 04 53 30553 Hannover

Schröder & Weise GmbH
Ohfeldweg 1
30559 Hannover-Anderten

Von/from: Martin Schröder

Telefon: (0511) 51 70 37
Telefax: (0511) 51 70 34

An/to: Herrn
Sten Hillgard

Datum: 09.06.1997

ANZAHL SEITEN
No. of pages: _____

Fax-Nr.: 0046300-60766

Zu Händen:
Attention:

Betrifft: 907-Chassis
Subject:

Sehr geehrter Herr Hillgard,

vielen Dank für Ihren Anruf und Ihr freundliches Angebot für den 907-Rahmen. Wie ich Ihnen beim ersten Telefonat erzählte, habe ich den Rahmen bei Herrn Nitsche unter der Decke hängen sehen, habe ihn jedoch bisher keinerlei Prüfung unterzogen. Daher auch mein Vorschlag, die ganze Angelegenheit zunächst mit Herrn Nitsche zu besprechen.

Nun erwarten Sie von mir ein Angebot ohne vorherige Prüfung. Das ist natürlich schwierig und birgt viele Risiken. Trotzdem bin ich bereit Ihnen ein Angebot von DM 20.000,00 ungesehen zu machen. Die Bedingung ist, daß das Chassis frei von Rechten Dritter ist und nach dem 23.06.97 von Herrn Nitsche übernommen werden kann.

Falls Ihnen mein Angebot zusagt, lassen Sie es mich bitte per Fax wissen. Details können wir dann telefonisch besprechen.

Mit freundlichem Gruß

Schröder & Weise GmbH


Martin Schröder

Preisangebot 1 Martin Schröder an Sten Hillgard

TELEFAX



**SCHRÖDER
& WEISE GmbH**

Buch und Multimedia

Schröder & Weise GmbH Postfach 73 04 53 30553 Hannover

Schröder & Weise GmbH
0hefeldweg 1
30559 Hannover-Anderten

Von/from: Martin Schröder

Telefon: (0511) 51 70 37
Telefax: (0511) 51 70 34

An/to: Herrn
Sten Hillgard

Datum: 11.06.1997

Fax-Nr.: 0046300-60766

ANZAHL SEITEN
No. of pages: _____

Zu Händen:
Attention:

Betrifft: Angebot 907-Chassis
Subject:

Sehr geehrter Herr Hillgard,

nach Rücksprache kann ich Ihnen als Äußerstes DM 22.000,00 für
das 907-Chassis anbieten.

Alle übrigen Konditionen wie im Fax vom 06.09.1997.

Ich höre gern wieder von Ihnen und verbleibe

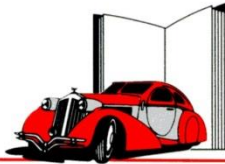
mit freundlichem Gruß

Schröder & Weise GmbH

Martin Schröder

Preisangebot 2 Martin Schröder an Sten Hillgard

TELEFAX



**SCHRÖDER
& WEISE GmbH**

Buch und Multimedia

Schröder & Weise GmbH Postfach 73 04 53 30553 Hannover

Schröder & Weise GmbH
Ohfeldweg 1
30559 Hannover-Anderten

Von/from: Martin Schröder

Telefon: (0511) 51 70 37
Telefax: (0511) 51 70 34

An/to: Herrn
Sten Hillgard

Datum: 25.06.1997

Fax-Nr.: 0046300-60766

ANZAHL SEITEN
No. of pages: _____

Zu Händen:
Attention:

Betrifft: 907-Chassis
Subject:

Sehr geehrter Herr Hillgard,

nachdem Gustav Nitsche bestätigt hat, was Sie mit bereits letzte Woche versichert hatten, habe ich heute Anweisung zur Überweisung von DM 22.000,00 auf Ihr Konto-Nr. 8080838 bei der Bayerischen Vereinsbank Ludwigsburg BLZ 604 201 86 erteilt.

Anbei eine Musterrechnung. Mit dem mir zugeschickten "Auftrag" erwerbe ich kein Eigentum nach deutschem Recht. Am besten ist es, wenn Sie mir die Rechnung unterschrieben noch heute zifaxen und sie dann separat per Post versenden.

mit freundlichem Gruß

Schröder & Weise GmbH


Martin Schröder

Kaufabschluss Martin Schröder an Sten Hillgard

R E C H N U N G

Verkäufer:

Sten Hillgard
Box 268
43926 Onsala

Käufer:

Martin Schröder
Am Wedemarkbad 33
309 00 Wedemark

Gegenstand des Kaufvertrags:

1 stück Porsche 907-Rahmen in gebrauchtem Zustand,
defekt, DM 22.000.-.

Der Verkäufer versichert, dass sich der Rahmen in seinem
alleinigen und uneingeschränkten Eigentum befindet und frei
von Rechten Dritter ist. Der Rahmen befindet sich in der
Obhut von Herrn Gustav Nietzsche und wird vom Käufer dort
später übernommen.

Zahlung nach vereinbarung gegen Bank-Quittung.
Sofort nach Bezahlung ist der Rahmen der Käufers
Eigentüm.

1997-06-26


Sten Hillgard

Rechnung Sten Hillgard an Martin Schröder

Martin Schröder
Am Wedemarkbad 33
D-30900 Wedemark

To
Carrera Investments Ltd.
8 St Georges Street
Douglas, Isle of Man
British Isles IM1 1AH

I N V O I C E

1 used Porsche 907 frame, not for further use in a race car,
windscreen frame cut off, heavily rusted inside by means
firebrigade water (actual car had burnt down). Frame does
not carry a chassis number

DM 22.000,00
=====



Rechnung Martin Schröder an Carrera Investments Ltd.



Gustav Nitsche liefert den Rahmen in Hannover an.
Polaroid Martin Schröder



Die beschriftete Motorabdeckung

nd Telefon-
oderner,
für Inter-

Sie erhalten
re Angebote.
lummer.
nn als Auf-
skannt.
ig: 2,50 DM.

großen Markt
' und füllen
nden Bestell-
Anzeigen-
re Klein-
" racing"
rschten

CHEIN

450

te Gelegen-
baren Aus-

nummer /

914/4 ? ▶ 911 S ?

Neu? Gebrauch?

Walter Knebel

VW-Porsche Vertragswerkstatt

59 Siegen

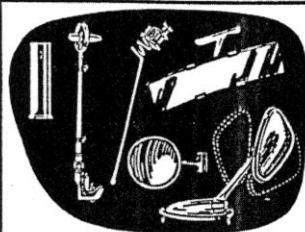
Verschiedenes

Wir präparieren
DAF 55 und Renault 8 S
für Rallyes nach Anhang. Sämtliches
Zubehör am Lager.
Ton Berkel, Oldenzaal, Markt
(Holland)

4 Racing-Reifen, Pirelli
5.40/9.80-15 S 7, auf Porsche-Felge
7 J 15, neuwertig zu verkaufen.
Reinhard Wesol, 1 Berlin 36, Glo-
gauer Str. 5, Tel. 02 11 / 61 54 97

Verkaufe
Porsche-Motor, 8 Zylinder, 2000 ccm,
250 PS, generalüberholt bei Porsche,
verschiedene Getriebeübersetzungen.
Felgen 12,5 x 13 Zoll,
Felgen 8,5 x 13 Zoll,
Dunlop-Regenreifen CR-88-226
4,30/11,50-13, 2 Stück,
5,30/13,50-13, 2 Stück.
Telefon 06 11 / 62 57 46

Junger Mann, 21, sucht Stelle als
Werks- oder Testfahrer, auch Aus-
land. Erwin Legl, 8462 Neunburg
vorm Wald, Aschenbrennerstraße 6



HUMA Rückblickspiegel
Begrenzungsstäbe
Auspuffblenden
Bordsteintaster
Türkantschoner
sowie Kontaktteilen
Zündschlüssel
Vertellerköpfe
Rotore

HURLEBAUS & MAIER
AUTOZUBEHÖRFABRIK
7012 Fellbach b. Stgt., Postf. 1509
Hölderlinstr. 30, T. 07 11 / 58 10 97

| | | |
|----------|------|------|
| 3 x 6 m | 17,- | 24,- |
| 4 x 5 m | 18,- | 26,- |
| 4 x 6 m | 20,- | 29,- |
| 5 x 6 m | 26,- | 35,- |
| 8 x 6 m | 37,- | 50,- |
| 10 x 6 m | 42,- | 60,- |
| 10 x 8 m | 60,- | 85,- |

Neu: UVAL-Planen-Spezial 0,2 mm.
Weitaus höhere Alterungs- und Son-
nenbeständigkeit, elastisch, knick-
freier. Preise wie 0,3 mm.
Fritz Klem, 7601 Marlen, Abt. 28,
Telefon (0 78 54) 71 41

4 Racing-Reifen, Dunlop
525 M-13, auf 7"-Limmer-Felgen, fast
neu, zu verkaufen! DM 1200,-.
Telefon (0 21 04) 2 77 01

Pkw- u. Rennwagentransporter
neu, gebraucht u. Bausätze.
Badura, 2941 Fedderwarden,
Breslauer Straße 10

Nach

Anzeigenschluß

Verkaufe rennfertigen
BMW 1600 TI
ca. 170 PS, nur 3 kl. Berg- und 2 kl.
Flugplatzrennen gelaufen. Telefon
0 57 72 / 2 70 und 0 57 71 / 8 51

911 T, Baujahr 1968
ca. 50 000 km, 5-Gang, hervorragen-
der Zustand, Garagenwagen, ossl-
blau, DM 13 500,-. Tel. 0 61 98 / 74 19

Verkaufe aus 2002 tl
Drehzahl-M. 90,-, Drehstrom-Lima.
100,- DM. Telefon 0 81 05 / 4 67

Optimaier NSU, 1150 ccm
Doppelzündung, 80 % Sperre, Kot-
flügelverbr., Oberrollb., 6 1/2"-Felgen,
Racing, Renngetriebe, Wagenpaß u.
sämtl. Rennzubehör. Tel. 0 71 47 /
74 41, nach 18 Uhr.

SPORTKONSOLEN



Einbau in we-
nigen Min.-Ab-
lagefach, Zu-
satz- und Kon-
trollinstrumente
leicht einzub.
Wie Abb. oder
ähnli., für alle
Pkw - DM 56,05
Neuer 320seit.
Kat. R 1 gegen
DM 2,50 i. Brief-
marken oder b.
Warenlieferung

kostenlos. FREIER VERSAND,
2930 VAREL, Tel. 0 44 51 / 28 89,
Telex 2 51210. Rabattang. f. Groß-
u. Einzelhandel bitte anfordern!

rolly + racing 06/71

06/71 - Wiesbaden
Lange Main-Str.

49 511 5170347H 1

MODENA PTY. LIMITED

10th FLOOR, HARTOGEN HOUSE, 15 YOUNG STREET, SYDNEY 2000 TELEX: 22481. TELEPHONE: 27 2121

Schröder & Weise GmbH
Ohefeldweg 1
3000 Hannover-Anderten
West Germany

INVOICE

To:

Porsche Type 771 injection engine
907-029 complete but used. Bosch
injection pump EP/RLAT-V892 plus
sundry suspension, gearbox and
other parts. All parts have
been used

As agreed \$US 6,000

Rechnung Modena Pty. an Schröder & Weise GmbH

EUROPAISCHE GEMEINSCHAFT

8 2 Versender/Expéditeur
Modena Pty. Ltd.
Sydney
Australien

JANVERBÜHRUNG IM 4 XXXXX

Zollamt Stuttgart-Flughafen

F-59697

28.12.88

76749

Exemplar für den Empfänger

4 Empfänger:
Schröder & Weise GmbH
Ohfeldweg 1
3000 Hannover-Anderten

10 Länder-Abkürzung: **XXX** 11 Num./Ez.-Land: **004** 12 Angaben zum Wert: **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** 13 S I P: **XXXXXX**

14 Anmeldenummer: **2424649**
Freitag
Stuttgart - Flughafen

15 Versender-/Maximalwert: **Australien** 16 Verg. (Mo) / GuV: **800** 17 Bestimm.-L. Code: **XXX** 18: **0B**

16 Ursprungsland: 17 Bestimmungsland: **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX**

19 Kennzeichen und Staatszugehörigkeit des Beförderungsartikels bei der Ankunft: **Flugzeug** 20 Co: **0** 21 Lieferbedingung: **POA Sydney**

21 Kennzeichen und Staatszugehörigkeit des grenzüberschreitenden aktiven Beförderungsartikels: **Flugzeug** 22 Währung u. in Rech. gestellter Gesamtwert: **400 6.000,--** 23 Umrchungspreis: **1,7772** 24 Anteil: **1 | 1** Gefahrs.

25 Verkehrsweg an der Grenze: **4** 26 Inländischer Verkehrsweg: **XX** 27 Inlandort: 28 Finanz- und Bankangaben: **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX**

29 Exportschlüssel: **6401** 30 Warenart:

37 Position-Nr.: 38 Warennummer: **84073430 000 0**

34 Ursprungscode: **004** 35 Rohmasse (kg): **213,0** 36 Plattenw.: 37 VERFAHREN: **4000 0** 38 Eigenmasse (kg): **213,0** 39 Konvexität: **XXXXXX**

40 Summarische Anmeldung/Nr.: **055-4691 9946**

41 Besonderer Maßnamen: **1 Stück** 42 Anmerkung: **XXXXXXXXXXXX** 43 B. W. (GuV): **X**

44 Besondere Merkmale/Verweise: **Der Empfänger ist zum vollen Vorsteuerabzug berechtigt**

45 Bestimmung: **XXX XXXXXXXXXXXXX**

46 Steuerlicher Wert: **11.321,-**
XXXXXXXXXX

47 Angaben:
Art | Bemessungsgrundlage | Satz | Betrag | Zs
100 | 11.321,09 | | | E
200 | 107,10 | | | E
Summe

48 Zahlungsanbahn: **AR S 273** 49 Benennung des Lagers:

50 Hauptversandsort: **fl** Unterschrift: **ABGANGSZOLLSTELLE**

51 Vorgeschene Grenzübergangsstellen (und Land): **werden durch Art und Daten**

52 Sicherheit: **nicht gültig** Code: 53 Bestimmungszollstelle (und Land): **XX XXXXXXXXXXXXXXX**

54 Ort und Datum: **STR-AP, 28.12.88**
Sachb. PrL. Seel 625
Unterschrift und Name des Anmelders/Verfäherers:
[Handwritten Signature]

Import des Motors aus Australien in die EG



SCHRÖDER & WEISE GmbH

Autobücher und Automobilia

Schröder & Weise GmbH
 Ohnefeldweg 1
 3000 Hannover Anderten
 Telefon 0511 - 51 7037
 Telefax 922 668
 Telefax 0511 - 51 7034
 Verkehrs-Nr. 15 B02

Schröder & Weise GmbH - Postfach 730453 - 3000 Hannover 71

Historischer Rennsport
 Management GmbH i.G.
 Am Wedemarkbad 33

3002 Wedemark-Mellendorf

Commerzbank Alfeld
 BLZ 250 400 66 - Kto. 2 435 261
 Postgironum Hannover
 BLZ 250 100 30 - Kto. 66 301 - 308

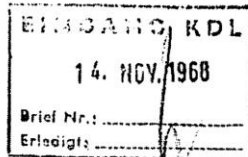
**RECHNUNG / ANGEBOT
 AUFTRAGSBESTÄTIGUNG**

| Bestelldatum/Zeichen | | Unser Zeichen | Lieferung | Rechnungs-Nr. | Datum | MWST |
|--|---|---------------------|-----------|----------------------|----------|---------------------------------|
| 28.2.89 | | ms | | 326365 * | 28.2.89 | |
| Menge | Artikelbezeichnung/Nr. | * Einzelpreis DM | Betrag DM | | MWST | |
| 1 | Porsche-Motor Typ 771 #907-029 komplett, gebraucht | | | | | |
| 1 | Bosch Einspritzpumpe EP/RIAT-V892, Aufhängungsteile, Getriebe und andere gebrauchte Teile | | 11.321,09 | | | |
| | Frachtkosten | | 107,10 | | | |
| | Euro-Zoll lt. Anlage | | 781,16 | | | |
| | | | 12.209,35 | | | |
| 14% Mwst. | | | 1.709,31 | | | |
| MWST-Schlüssel 1 = erm. Satz 2 = voller Satz 3 = 0% | | Steuert. Entgelt 7% | MWST 7% | Steuert. Entgelt 14% | MWST 14% | Rechnungsbetrag DM 13.918,66 |
| | | DM | DM | DM | DM | |

* 1 = noch nicht erschienen, Bestellung vorgemerkt.
 2 = Neuauflage in Vorbereitung, Bestellung vorgemerkt.
 3 = Die restl. Titel gehen Ihnen schnellstmöglich zu.
 4 = Titel vergriffen, Suchkarte ALIQUANT/QUANT notiert.
 5 = Titel vergriffen, Bestellung annulliert.
 Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB
 Erfüllungsort und Gerichtsstand Hannover

- Rechnung zahlbar bei Vorlage netto.
- Rechnung zahlbar innerhalb Tager Tage netto.
- Zahlung durch Lastschrifteinzug
- Lieferung gegen Nachnahme
- Zahlung durch Kreditkarte
- BA/G-Finanz 1411g am

Rechnung für Motor und Getriebe von Schröder & Weise GmbH an Hist. Rennsport Management GmbH



Hausfahrdienst

Herrn Schlechter

EL-Hn
12.11.1968

Buchhaltung
PBL
VK-TVL
VK-KDL

Verkauf eines Rennsportwagens

Der Rennsportwagen

Fg-Nr. 907 029
Motor Nr. 907 029
Zollkennzeichen S - E 8334

wurde am 6.11.1968 verkauft an

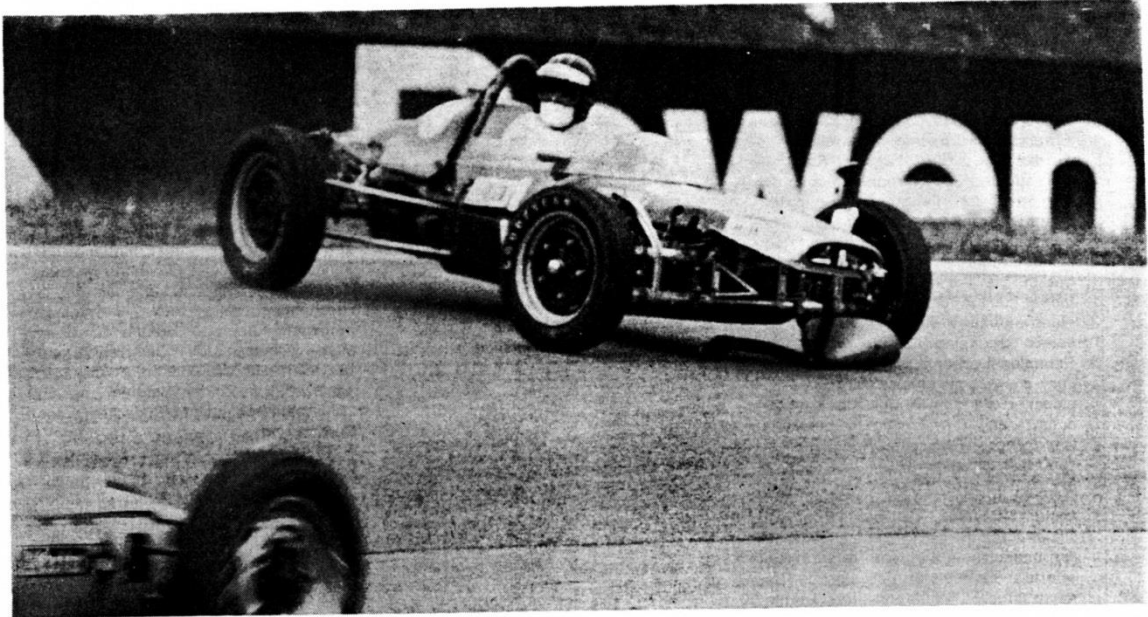
Herrn Thomas Teves
Bad Homburg v. d. H.
Tannenwaldallee 8

Die Veräußerungsbestätigung liegt bei.

Bemsel

Anlage
Veräußerungsbestätigung

Verkauf an Thomas Teves



**Int. Saisonfinale Hockenheim
(1.12.1968)**

Andrang zum Saison- Ausklang

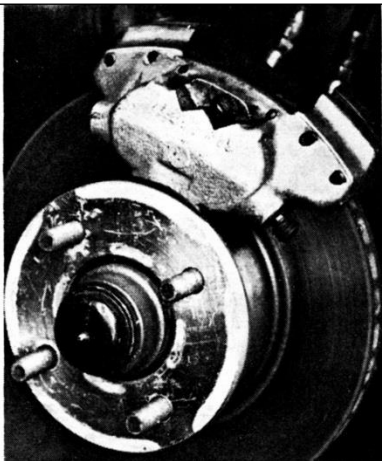
Immer deutlicher wurde in den letzten Jahren die Tendenz, die Motorsportsaison in den Winter hinein zu verlängern. Zum zweiten Mal führte der sportlich sehr aktive Mannheim-Heidelberg-Sports-Touring-Club sein Saisonfinale auf dem Hockenheimring durch, und eine völlig unerwartete Flut von

Nennungen zeugte davon, daß die Sportfahrer auch am Jahresende noch keineswegs müde sind. Zahlreiche Nennungen mußten abgelehnt werden, aber noch rund 250 Fahrer fanden sich schließlich ein, um nach einem neuen Wertungssystem um sportlichen Lorbeer zu ringen: Zugrunde-

gelegt wurde nicht die Hubraumklasse, sondern das Leistungsgewicht. Der kleine Kurs des Hockenheimringes eignet sich recht gut dazu, das Leistungsgewicht als Kriterium heranzuziehen, und von Wettbewerbswagen wird nun einmal eine gute Straßenlage erwartet. Wer ohne Racing-Reifen antrat, der war selbst daran schuld, wenn er ohne Chancen hinterherfuhr.

Schon früher wurde gelegentlich eine Fahrzeugeinstufung nach dem Leistungsgewicht vorgenommen, aber da man die Effektivleistung der Wettbewerbswagen nicht kannte, legte man die Serienleistung zugrunde und multiplizierte sie einheitlich mit einem Faktor, der dem Leistungszuwachs Rechnung tragen sollte. Dieses Verfahren ist natürlich höchst ungerecht, und Rennleiter Dörner und seine Klubkameraden ließen sich etwas anderes einfallen: Ein Prüfstand war bereit, alle Siegerfahrzeuge nach dem jeweiligen Rennen auf die angegebene PS-Leistung hin zu überprüfen, und wer sich bei der Nennung um mehr als 5 Prozent „geirrt“ hatte, der wurde aus der Wertung genommen. Die meisten Fahrer waren dann auch einigermaßen ehrlich, und nur für wenige endete das erfolgreiche Rennen auf dem Prüfstand so kläglich wie für einen Amerikaner, der mit seinem Cooper S traumhafte Zeiten fuhr, sein Rennen gewann und dann auf der Bremse feststellte, daß sein Motor nicht die angegebenen 75 PS, sondern rund 120 PS hatte!

Wir können uns mit einer Einstufung nach dem Leistungsgewicht nicht so recht befreunden, geben aber zu, daß die Klasseneinteilung doch einigermaßen gerecht war.



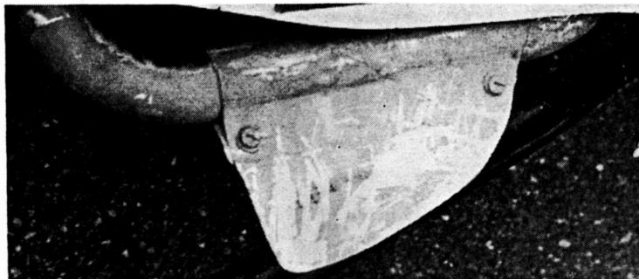
Links: Rainer Braun mußte nach der Kollision mit Pankl ausscheiden.

Oben: Die innenbelüfteten Scheibenbremsen des schwarzen Opel 1900, der in der Gruppe 5 startete.

Rechts oben: Das Blech am Auspuffrohr des Olympic-V-Wagens soll zur Ableitung der Wärmeenergie dienen.

Fotos: Andjic, Isenberg (3)

Rechts: Das Bild zeigt das Cockpit des Opel 1900 nach der Gruppe 5.



Einfach war die Einteilung bei den Formel-V-Fahrern, die nur wie üblich in Lizenz- und Ausweisklasse unterteilt wurden. Die Ausweisklasse gewann Töpfl auf Sebring mit klarem Vorsprung vor Stenzel auf Fuchs. Wesentlich schneller waren die Lizenzfahrer, in deren Reihen auch beinahe gekämpft wurde. Die Überraschung im Training war die zweitschnellste Zeit von Braun auf einem McNamara Sebring, der sich damit zwischen Riedl und Pankl, die beiden österreichischen Formel-V-Stars, schob. Dahinter lauerten Schurti, Dr. Marko, Vogelberger und andere. Dr. Marko kassierte durch einen Frühstart eine Strafinminute und war damit nicht mehr in der Lage, zu gewinnen. Gleich in der ersten Kurve setzte Pankl zum Rammstoß auf Braun an, woraufhin neben diesen beiden Fahrern auch noch Riedl auf den Rasen gezwungen wurde. Für Braun war das Rennen zu Ende, Pankl und Riedl führen, weit zurückliegend, weiter. Riedl begeisterte in der Folge durch eine phantastische Aufholjagd, eroberte sich die Spitze und gewann verdient vor Schurti und Vogelberger. Riedl, sonst oft sehr rau in der Wahl seiner Methoden, war an der Karambolage unschuldig, die ganz auf das Konto von Pankl zurückzuführen zu sein scheint.

Heiß ging es her in den Leistungsgewichtsklassen 10 und 11, die gemeinsam gestartet wurden. Erst führte ein Amerikaner mit Riesenvorsprung auf einem Renault Gordini, der aber bald durch einen Vergaserbrand in Flammen aufging. Ein Fiat Abarth OTS holte gewaltig auf, wurde dabei jedoch überdreht und fiel aus. Gert Schüler profitierte davon und brachte einen völlig serienmäßigen Alfa 1750 zum Klassensieg,

die Schau gestohlen wurde ihm aber von zwei Simca 1200 S, die wohl in die andere Leistungsgewichtsklasse gehörten, ihn aber im Klassement des Rennens auf den dritten Platz verdrängten. Sie wurden von Frensch und Klauke gefahren.

Leistungsgewichtsklassen haben auch ihre Reize: In der Leistungsgewichtsklasse 9 schwankte die Wagengröße zwischen friierten Steyr Puch und einem normalen Commodore GS. Wie es sich gehört, schlugen die Davids den Goliath – die Steyr Puch von Henrich und Hackner gewannen.

Die Leistungsgewichtsklasse 8 wurde eine sichere NSU-Beute, nachdem der sagenhaft schnelle Cooper, der das Rennen gewonnen hatte, aus der Wertung genommen worden war. K.-H. Panowitz auf dem Wankel Spider war etwas schneller als der erstaunlich schnelle Quist auf TT. Sehr beachtlich die auf dem vierten Platz einkommende Heidi Bauer, die sich neben Hannelore Werner und Heide Utz als dritte schnelle Dame vorstellte.

Die schnellsten Autos starteten im Rennen 7 gegeneinander. Ungefährdet siegte ein Porsche 907, der von Teves pilotiert wurde. Teves fuhr sein erstes Rennen in einem Prototyp und erreichte Zeiten um 1.15 Minuten. Es ist noch zu früh, endgültig ein Urteil abzugeben, aber für einen Anfänger schlug er sich nicht schlecht. Nach einem kurzen Ausflug ins Grüne konnte Dr. Marko auf Alpina BMW den Porsche von Prinz Hohenzollern nicht mehr ganz erreichen und belegte hinter ihm den zweiten Platz in der Klasse 4.

Einen weiteren NSU-Klassensieg gab es in der Leistungsgewichtsklasse 7, in der Spangenberg die Cooper, Alfa und Glas mit einem TTS schlagen konnte.

Unter Erich Bitter startete der schwarze Opel Rekord, der bereits in Zolder aufgefallen war. Der Wagen war auch sehr schnell, hielt sich aber zweimal neben der Strecke auf und fiel auf den vierten Platz zurück. Die Klasse gewann der noch recht unbekannte, aber sehr sauber fahrende Jochen Mass, den auch eine verlorene Heckscheibe nicht bremste, vor einem NSU TT mit 1300 ccm (!). Fahrer war niemand anderer als der Deutsche Bergmeister Siegfried Spieß. Dahinter erst kam Manfred Helfrich auf dem schnellen Porsche.

Den Porsche-Klassensieg in der Leistungsgewichtsklasse 4 (Sieger: Prinz Hohenzollern) rundete Peter Kaiser auf Porsche 911 in der Klasse 5 ab, und hier wie dort war ein BMW Zweiter – in diesem Fall der Rallyefahrer Hubert Dehnelt. In den beiden langsamsten Klassen gewannen zwei DKW F 11 unter Rambow und Burger.

Das Saisonfinale bewies zweierlei: Einmal ist es möglich, auch noch im November und Dezember guten Motorsport mit entsprechender Beteiligung zu betreiben, andererseits ist die übliche Klasseneinteilung nach Hubraumklassen nicht allein seligmachend, wenn es sich nicht gerade um einen Meisterschaftslauf handelt. Allerdings ist eine geeignete Strecke wie der kleine Kurs des Hockenheimrings Voraussetzung.



• ergebnisse • ergebnisse • ergebnisse • ergebnisse •

Int. Saison-Finale '68 Hockenheim (1. 12. 1968)

| Rennwagen Formel V (Ausweisfahrer) | Runden | | |
|--|--------|---------|----------|
| 1. H. Töpfl, Rommelshausen, Sebring Mk I | 20 | 27.18,8 | |
| 2. E. Stenzel, Lauda, Fuchs | 20 | 27.33,1 | |
| 3. C. Breidenstein, Somborn, W-Protos | 20 | 27.52,9 | |
| Rennwagen Formel V (Lizenzfahrer) | | | |
| 1. W. Riedl, Wien, Austro-V | 20 | 26.29,9 | |
| 2. M. Schurtl, Triesen, Austro-V | 20 | 26.30,3 | |
| 3. A. Vogelberger, Markt Schwaben, Olympic | 20 | 26.33,3 | |
| 4. G. Pankl, Bruck, Austro-V | 20 | 27.08,4 | |
| 5. L. Schörg, St. Johann, Austro-V | 20 | 27.21,1 | |
| 6. Hannelore Werner, Hermühll., Olympic | 20 | 27.21,6 | |
| Leistungsgewichtsklassen 12 - 14 | | | |
| 1. P. Rambow, Köln, DKW F 11 | 20 | 31.34,0 | LgKl. 12 |
| 2. K. L. Weiß, Neustadt, Fiat 850 | 20 | 31.37,2 | LgKl. 12 |
| 3. A. Kaske, Köln, Morris 1000 | 19 | 32.37,8 | LgKl. 14 |
| 4. B. Cellner, Bad Godesberg, DB 220 S | 20 | 32.58,2 | LgKl. 12 |
| Leistungsgewichtsklassen 15 - 21 | | | |
| 1. B. Burger, Rüsselheim, DKW F 11 | 20 | 31.34,8 | LgKl. 21 |
| 2. R. Bruder, Kehl, Simca 1000 | 19 | 32.33,8 | LgKl. 16 |
| 3. H. Mander, Kappel, NSU Prinz 4 | 19 | 32.36,2 | LgKl. 17 |
| 4. R. Gambietz, Münster, Fiat 850 | 18 | 32.57,8 | LgKl. 15 |
| Leistungsgewichtsklassen 10 + 11 | | | |
| 1. H. A. Frensch, Oberwinter, Simca | 20 | 31.20,3 | LgKl. 11 |
| 2. H. Klauke, Neuwied, Simca 1200 S | 20 | 31.20,8 | LgKl. 11 |
| 3. G. Schüler, Mannheim, Alfa Romeo 1750 | 20 | 31.22,2 | LgKl. 10 |
| 4. K. Lienkämpfer, Altena, Alfa Romeo | 20 | 31.59,4 | LgKl. 10 |
| Leistungsgewichtsklasse 9 | | | |
| 1. K. Henrich, Hilden, Steyr-Puch TR | 20 | 30.49,9 | LgKl. 9 |
| 2. H. Lutz, Linz, BMW 2000 TI | 20 | 30.52,3 | LgKl. 9 |
| 3. D. Hackner, Berghausen, Steyr-Puch 650 TR | 20 | 30.59,5 | LgKl. 9 |
| 4. C. Rode, Korntal, NSU 1200 TT | 20 | 31.06,9 | LgKl. 9 |

| Leistungsgewichtsklasse 8 | | | |
|--|----|---------|---------|
| 1. K. H. Pannowitz, Heilbronn, NSU Spider | 20 | 29.28,0 | LgKl. 8 |
| 2. G. Quist, Stetten, NSU TTS | 20 | 29.48,0 | LgKl. 8 |
| 3. F. Cats, Pforzheim, DB 300 SE | 20 | 30.04,9 | LgKl. 8 |
| 4. Heidi Bauer, Stuttgart, BMW 2002 | 20 | 30.07,4 | LgKl. 8 |
| 5. G. Riesenacker, Mannheim, Glas 1300 GT | 20 | 30.28,2 | LgKl. 8 |
| 6. F. Eichhammer, Ragansburg, Steyr-Puch 650 TR | 20 | 30.37,1 | LgKl. 8 |
| Leistungsgewichtsklasse 7 | | | |
| 1. H. Spangenberg, Marquartstein, NSU TTS | 20 | 29.35,8 | LgKl. 7 |
| 2. P. Marx, Saarbrücken, Alfa Romeo GTJ | 20 | 29.42,6 | LgKl. 7 |
| 3. H. Baumgartner, Schenkzell, Glas 1304 | 20 | 29.43,9 | LgKl. 7 |
| 4. M. Schott, Nierstein, Cooper | 20 | 29.55,8 | LgKl. 7 |
| Leistungsgewichtsklasse 6 | | | |
| 1. J. Maß, Mannheim, Alfa Romeo GTA | 20 | 28.19,1 | LgKl. 6 |
| 2. Siegfried Spieß, Stuttgart, NSU TTS | 20 | 28.40,1 | LgKl. 6 |
| 3. M. Helfrich, Fulda, Porsche 911 | 20 | 28.43,4 | LgKl. 6 |
| 4. E. Bitter, Schweim, Opel Rekord | 20 | 29.07,5 | LgKl. 6 |
| Leistungsgewichtsklasse 5 | | | |
| 1. P. Kaiser, Stuttgart, Porsche 911 | 20 | 27.47,0 | LgKl. 5 |
| 2. H. Dehnelt, Untersteinbach, BMW 2000 TI | 20 | 28.13,6 | LgKl. 5 |
| 3. E. Meier, Auggen, BMW 2002 | 20 | 28.18,5 | LgKl. 5 |
| Leistungsgewichtsklasse 4 | | | |
| 1. Prinz v. Hohenzollern, München, Porsche 911 T | 19 | 25.41,7 | LgKl. 4 |
| 2. Dr. Marko, Graz, BMW 2002 | 19 | 25.50,0 | LgKl. 4 |
| 3. H. D. Weigel, Frankfurt, Porsche 911 S | 19 | 26.00,9 | LgKl. 4 |
| 4. M. Rätz, Ruit, Shelby 350 GT | 19 | 26.05,6 | LgKl. 4 |
| 5. B. Meyer, Kleinostheim, BMW 2002 | 19 | 26.17,1 | LgKl. 4 |
| 6. G. Schüler, Mannheim, Alfa Romeo GTA | 18 | | |
| 7. Reinh. Stenzel, München, Alfa Romeo GTA | 18 | | |
| Leistungsgewichtsklassen 2 + 3 | | | |
| 1. Teves, Frankfurt, Porsche 907 | 20 | 24.56,9 | LgKl. 2 |
| 2. R. Ising, Dabringhausen, Porsche 906 | 20 | 25.55,7 | LgKl. 2 |
| 3. K. Fritzing, Kaiserslautern, Ford GT 350 | 17 | 25.51,1 | LgKl. 3 |



Zeichnung: Meyer

Marathon London-Sydney (24. 11. bis 17. 12. 1968)

(In Klammern Platzierung in Bombay)

| Fahrer | Ges.-Strafpunkte |
|---|------------------|
| 1. A. Cowan, Hillman Hunter | 50 (6.) |
| 2. P. Hopkirk, BMC 1800 | 56 (4.) |
| 3. I. M. Vaughan, Falcon GT | 62 (11.) |
| 4. S. Zasada, Porsche 911 | 63 (13.) |
| 5. R. Aaltonen, BMC 1800 | 68 (15.) |
| 6. B. Hodgson, Falcon | 70 (10.) |
| 7. H. E. Kleint, Ford 20 M RS | 91 (15.) |
| 8. H. L. Firth, Falcon GT | 114 (7.) |
| 9. R. Neyret, Citroën | 123 (14.) |
| 10. R. Clark, Lotus Cortina | 144 (1.) |
| 11. K. Tutman, Volvo 144 S | 146 (18.) |
| 12. B. Ferguson, Holden GTS | 169 (12.) |
| 13. A. J. Welins, Volvo 144 S | 171 (21.) |
| 14. D. Whitford, Holden GTS | 173 (20.) |
| 15. E. G. Hermann, Porsche 911 | 195 (27.) |
| 16. S. Lampinen, Ford 20 M RS | 206 (2.) |
| 17. R. Slettemaker, DAF 55 | 206 (26.) |
| 18. Capt. F. Barker, Mercedes 280 | 264 (29.) |
| 19. Fit.-Lt. J. I. Kingsley, BMC 1800 | 266 (22.) |
| 20. S. Tenishev, Moskvitch 408 | 269 (28.) |
| 21. E. Green, BMC 1800 | 332 |
| 22. U. Aava, Moskvitch 408 | 358 |
| 23. B. Bengry, Cortina GT | 360 |
| 24. T. Fall, BMC 1800 | 430 |
| 25. A. J. Percy, Saab | 438 |
| 26. R. Praznovsky, Mercedes 200 | 455 |
| 27. J. E. Cotton, Peugeot 404 | 470 |
| 28. B. L. Field, Austin 1800 | 570 |
| 29. E. McMillen, Lotus Cortina | 587 |
| 30. Capt. D. Harrison, Lotus Cortina | 623 |
| 31. Capt. J. A. Hans Hamilton, BMC 1800 | 656 |
| 32. Fit.-Lt. Carrington, Hillman Hunter | 715 |
| 33. A. Ipatenko, Moskvitch 408 | 776 |
| 34. A. H. Wilson, BMC 1800 | 806 |
| 35. P. R. Capelin, Cortina | 873 |
| 36. R. Eaves, BMC 1800 | 873 |
| 37. Maior J. Hemsley, Rover 2000 | 894 |
| 38. V. Schavelev, Moskvitch 408 | 942 |
| 39. M. Greenwood, Cortina | 1075 |
| 40. B. Neu, Simca 1100 | 1658 |
| 41. Miss E. Gadd, Volvo 145 S | 2399 |
| 42. Mrs. J. Denton, MGB | 2406 |
| 43. F. Reust, Renault 16 TS | 2491 |
| 44. Maior M. Bailey, Rover 2000 | 2848 |
| 45. J. R. Gavin, Ford Escort | 3665 |
| 46. S. H. Dickson, Rambler American | 3746 |
| 47. P. G. Graham, Savage V 6 | 5925 |
| 48. Miss R. Smith, Lotus Cortina | 6139 |
| 49. M. G. Thompson, Land-Rover 2-w-d | 6787 |
| 50. Miss E. Westley, Morris 1100 | 8111 |
| 51. A. Downs, Volkswagen | 9501 |
| 52. D. Walker, Vauxhall Ventore | 9775 |
| 53. D. G. Bray, Lotus Cortina | 11465 |
| 54. B. Madden, Holden HK | 11646 |
| 55. P. H. Winkless, Volvo 144 S | 13350 |
| 56. D. van Lennep, DAF 55 | 13790 |

RAC England-Rallye (16.-22. 11.)

| | |
|--|--------|
| 1. Lampinen, Davenport (Saab) | 650.34 |
| 2. Orrenius, Schröderheim (Saab) | 666.4 |
| 3. Bullough, Barrow (Escort Twin Cam) | 715.8 |
| 4. Cooper, Bennett (Cooper S) | 731.45 |
| 5. Wilkinson, Billet (Escort Twin-Cam) | 747.29 |
| 6. Barnes, Pettie (Peugeot 204) | 759.33 |
| 7. Rüttinger, Bork (DDR), (Wartburg) | 761.19 |
| 8. John, Harwood (Lotus) | 764.13 |
| 9. Jago, Spence (Ford Cortina GT) | 786.40 |

Europäische Marken-Rallye-Meisterschaft 1968

Nach Abschluss der England-Rallye ergibt sich folgender Stand in der Markenrallye-Meisterschaft 1968, für die die fünf besten Ergebnisse aus allen europäischen Meisterschaftsläufen gewertet wurden:

| | |
|------------|-----------|
| 1. Ford GB | 45 Punkte |
| 2. Saab | 36 Punkte |
| 3. Porsche | 28 Punkte |

Weiß: zu den Akten des Sachverständigen
Rosa: für Antragsteller

Betr.: Abnahme eines Fahrzeuges:

| | | | | | |
|----------|--------------------|----------|------------------|----------|------------------------------------|
| Gruppe 1 | Serien-Tourenwg. | Gruppe 4 | Sportwg. | Gruppe 7 | Zweisitz.Rennwg. |
| " 2 | Tourenwg. | " 5 | Spez.-Tourenwg. | " 8 | Formel-Rennwg.1,2,3 |
| " 3 | Grand-Tourisme-Wg. | " 6 | Sport-Prototypen | " 9 | FormelfreieRennwg. V (Vau) etc. |

Antragsteller: Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG Grundabnahme:

Wohnort: 7 Stgt.-Zuffenhausen jährliche Wiederholungsprüfung:

Straße: Porschestr. Tel: 39141 Prüfung nach Unfall:

I. Daten des Wagens:

| | |
|--|---|
| 1. Wagenpaß-Nr.: (wird von ONS eingetragen) | 7. Gewicht (kg) 605 (gewogen gem. Definition) |
| 2. Hersteller oder Fabrikat: Porsche | 8. Maße: Länge (mm): 4340 Breite (mm): 1720 Höhe (mm): 973 Radstand (mm): 2300 Spurweite, vorn (mm): 1462 hinten (mm): 1401 |
| 3. Genaue Wagen-Typ Angabe: 907 | 9. Mindestgröße der Bereifung: vorn (mm): 4.75/10.00 - 1 hinten (mm): 6.00/12.00 - 1 |
| 4. Fahrgestell-Nr.: 907 029 | 10. Art des Aufbaues: Coupé |
| 5. Baujahr (soweit feststellbar): 1968 | 11. Bremsanlage: 2 Krs./hydr. |
| 6. Motor: Hersteller oder Fabrikat: Porsche Zylinder-Zahl: 8 Motor-Nr. (soweit vorhanden): 907029 | 12. Evtl. erforderliches Testblatt lag vor? ja/nein. |
| Hub (mm) 54.6 Bohrung (mm) 80.0 Hubraum (cm ³): 2195.6 | |

Untersuchungsbefund:

Ohne Beanstandungen

Wiedervorführung nach Mängelbeseitigung erforderlich?: ja nein

Wagenpaß wurde ausgestellt am: _____ (wird von ONS ausgefüllt)
 Gebühr DM 25.-- bezahlt 11 % Mehrwertst. DM 2.75 (Rechn.Nr. 48653 v. 15.8.68)
 Berichtsbogen u. Wagenpaß an ONS am: _____
Stuttgart den 12.8.1968
 Der anerkannte Kfz.-Sachverständige
 der ONS

Wagenpaß-Geb. _____ DM
 Porto _____ DM
 Mehrwertst. _____ DM
 %
 Ges.-Betrag _____ DM



W. Pfeiffer

ONS-Abnahme 12. August 1968

THOMAS N. TEVES

Mr. Bill Bradley
Catesby Lane , Lapworth
Solihull, Warwickshire B94 5QU

SIEMENSSTRASSE 02 A
6300 BAD HOMBURG
TEL. 06172/20011
20012
TELEX 0416801 teves d

21/11/80

Betr. Porsche 907

Sehr geehrter Herr Bradley,

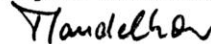
vielen Dank für Ihr Schreiben vom September und für Ihr Interesse an meinem ehemaligen Wagen. Ich muß Ihnen leider sagen, daß der Porsche nicht mehr in meinem Besitz ist. Ich habe ihn schon vor Jahren nach einem Unfall verkauft.

Unglücklicherweise habe ich keine Unterlagen mehr über Name und Adresse des Käufers und kann Ihnen so bedauerlicherweise nicht behilflich sein.

Ich verbleibe mit freundlichen Grüßen

Thomas Teves

Brigitte Mandelkow, Sekretärin



Schreiben Thomas Teves an Bill Bradley

| Helmut Krause, Frankfurt | | | Porsche 907 # 907.029 | | |
|--------------------------|---------------------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------|---|
| Datum | Veranstaltung | Status | Start-Nr. | Plazierung | Bemerkungen |
| 26.04.70 | 1000 km Monza (I) | Marken-Weltmeistersch. | | 2.Platz/17.OA | 2.0l Motor; Anlasserprobleme nach Boxenstopp; mit Hans Dieter Blatzheim |
| 24.05.70 | Tauernpokal, Salzburgring (A) | 2.0l-Europa-M. | | 6.OA | 2.0l Motor |
| 21.06.70 | Flugplatzrennen Mainz-Finthen | Rundstreckenrennen | 36 | Klassensieg | 2.0l Motor |
| 28.06.70 | 200 Meilen von Nürnberg, Norisring | Interserie | | 13.OA | |
| 05.07.70 | Südwest-Pokal, Hockenheim | 2.0l-Europa-M. | | 7.Platz | 2.0l Motor |
| 16.08.70 | Flugplatzrennen Wunstorf | Rundstreckenrennen | 25 | nicht gestartet | 2.0l Motor |
| 27.08.70 | Großer Preis von Finnland, Keimola | Interserie | | 10.OA | |
| 13.09.70 | 500 km von Imola | Rundstreckenrennen | | 12.OA | mit Hans Dieter Weigel ? |
| 04.10.70 | Flugplatzrennen Mendig | Rundstreckenrennen | | 4.OA | 2.0l Motor |
| 11.10.70 | Preis v. Baden-Württembg., Hockenheim | Interserie | 81 | 11.OA | |
| 18.10.70 | 1000 km v. Monthléry | Rundstreckenrennen | | ausgefallen | 2.0l Motor; mit Ernst Kraus |
| 25.10.70 | Flughafenrennen München-Neubiberg | Rundstreckenrennen | | ausgefallen | 2.0l Motor |

Ulrich E. Trispel
Bielefeld, Germany

2

28.01.98

| Helmut Krause, Frankfurt | | | Porsche 907 # 907.029 | | |
|--------------------------|--|------------------------|--------------------------|-----------------|---|
| Datum | Veranstaltungen | Status | Start-Nr. | Plazierung | Bemerkungen |
| 01.06.69 | 1000 km Rennen, Nürburgring | Marken-Weltmeistersch. | 19 | nicht gestartet | Trainingsunfall; mit Ernst Furtmayr |
| 29.06.69 | 200 Meilen von Nürnberg, Norisring | Rundstreckenrennen | | ausgefallen | Nockenwelle; Bew. Auto Neuser, Nürnberg |
| 06.07.69 | Flugplatzrennen Ulm-Laupheim | Rundstreckenrennen | | ausgefallen | |
| 13.07.69 | Solitude-Rennen, Hockenheim | Rundstreckenrennen | 18 | 8.Platz | Bew.: Chevron Racing Team, Frankfurt |
| 20.07.69 | Flugplatzrennen Diepholz | Rundstreckenrennen | 305 | nicht gestartet | |
| 27.07.69 | Eröffnungsrennen Zeltweg (A) | Rundstreckenrennen | | Klassensieg | |
| 10.08.69 | Großer Preis von Österreich, Zeltweg (A) | Marken-Weltmeistersch. | 12 | 10.OA | mit Hans Dieter Weigel |
| 17.08.69 | Flugplatzrennen Wunstorf | Rundstreckenrennen | 9 | 5.Platz/8.OA | 2.0l Motor |
| 21.09.69 | Preis von Salzburg, Salzburgring (A) | Rundstreckenrennen | 25 | 9.OA | 2.0l Motor |
| 05.10.69 | Preis von Tirol, Innsbruck (A) | Rundstreckenrennen | | 12.OA | 2.0l Motor |
| 19.10.69 | Hessenpreis, Hockenheim | Rundstreckenrennen | | Klassensieg | 2.0l Motor |
| 16.11.69 | Flugplatzrennen Sembach | Rundstreckenrennen | | Klassensieg | |

Ulrich E. Trispel
Bielefeld, Germany

1

28.01.98

Rennergebnisse Helmut Krause



| Klasse 11 | | | | | | Rennen 9 | | | | | | | |
|--|---|---------------------|-------------------|-------|------|-------------------|-----------|--|--------------------|-------------------|-------|------|------|
| Vorlauf: 10 Runden | | | | | | Rennen: 30 Runden | | | | | | | |
| Sportwagen, Sportprototypen und zweisitzige Rennwagen bis 2000 ccm | | | | | | | | | | | | | |
| Start-Nr. | Fahrer | Wohnort (Land) | Fabrikat | Platz | Zeit | km/h | Start-Nr. | Fahrer | Wohnort (Land) | Fabrikat | Platz | Zeit | km/h |
| 21 | Antonio Zadra | Rovereto | Fiat-Abarth | | | | 45 | Peter Crossley | Brighouse | Crossley-Cosworth | | | |
| 22 | Ernst Kraus | Garmisch | Porsche | | | | 46 | Manfred Schulz | Botrop | Porsche | | | |
| 23 | Fahrer: Werner Bula Bewerber: Touren- und Sportwagen Hans H. Stahlberg | Hamburg | Fiat-Abarth | | | | 47 | Fahrer: Dieter Fiedler Bewerber: Touren- und Sportwagen Stahlberg | Hamburg | Fiat-Abarth | | | |
| 24 | Kurt Hild | München | Porsche | | | | 48 | Fahrer: August Stawicki Bewerber: AC Mayen | Bonn | Gepard | | | |
| 25 | Helmut Krause | Frankfurt | Porsche | | | | 49 | Freiherr von Wendt | Gevelinghausen | Lola | | | |
| 26 | Brian Robinson | Newcastle | Chevron | | | | 50 | Fahrer: Eberhard Röser Bewerber: Motorclub Nordrhein | Düsseldorf | NSU | | | |
| 27 | Stanley Robinson | Darlington | Unipower-Cosworth | | | | 51 | Heinrich zur Mühlen | Amelgatzen | Au-Hey | | | |
| 28 | Fahrer: Edouard Eö. Swart Bewerber: Team Radio Veronica | Den Haag | Fiat-Abarth | | | | 52 | Wolfgang Thiele | Berlin | Alfa-Romeo | | | |
| 29 | Guy Edwards | Sherborne | Astra-Cosworth | | | | 53 | Norbert Dombrowski | Siegburg | Porsche | | | |
| 30 | Brian Martin | London | Martin-BMW | | | | 54 | Hans-Dieter Blatzheim | Bonn-Bad Godesberg | Porsche | | | |
| 31 | Mark König | London | Nomad-BRM | | | | 55 | Fahrer: Dettlef Vanselow Bewerber: ASC Hamburg | Hamburg | Lotus-Ford | | | |
| 32 | Fahrer: Jeremy Richardson Bewerber: Daren Cars Ltd. | Witham | Daren-Cosworth | | | | 56 | Hans Schulze-Schwering | Ahmes | Porsche | | | |
| 33 | Peter Smith | Wakefield | Chevron | | | | | | | | | | |
| 34 | Mike Gribben | Sheffield | Chevron | | | | | | | | | | |
| 35 | Bill Tuckett | Stoke-On-Trent | Gropa-BRM | | | | | | | | | | |
| 36 | Ian Skalles | London | Chevron | | | | | | | | | | |
| 37 | Fahrer: Walter Krass Bewerber: MSC Heilbronn | Heilbronn | BMW-Lotus | | | | | | | | | | |
| 38 | Martin Denley | Eli, Cambridgeshire | Chevron | | | | | | | | | | |
| 40 | Fahrer: Mike Coombe Bewerber: Opposite Lock Club Ltd. | Rugby Warwickshire | Porsche | | | | | | | | | | |
| 41 | Edward Negus | Genf | Chevron | | | | | | | | | | |
| 42 | Fahrer: David Farnell Bewerber: The Paul Watson Race Organisation | Harrogate | Chevron-BMW | | | | | | | | | | |
| 43 | Fahrer: Gabriele König Bewerber: Mark König | London | Nomad-BRM | | | | | | | | | | |
| 44 | Fahrer: Lord Clydesdale Bewerber: Interach Steering Wheelies | Sherborne | Chevron-BMW | | | | | | | | | | |

INDIANAPOLIS GETESTET

Mario Andretti, Sieger Indianapolis 1969

fährt seine Rennen mit und empfiehlt es allen Autofahrern

ist ein Superkonzentrat aus reinem Erdöl. Das meistverkaufte Additiv der Welt. Getestet von der internationalen Elite des Motorsports. Wann machen Sie's wie Mario Andretti? Und fahren mit .

FÜR SPORTLICHERES FAHREN!

Vertretung für Deutschland: -Aufkleber und **M. SEEMANN IMPORT KG** Informationen gegen Rückporto.
2 Hamburg 50
Theodorstr. 41y, Tel. 89 82 66



Programmheft Internationales Flugplatzrennen Wunstorf 1970

Das Schlussklassement der 52. Targa Florio (1968)

1. Elford-Maglioli (Porsche 907/2000, 8 Zyl.), 10 Runden = 720 km in 6 h 28' 47,9" = 111,111 km/h (neuer Rekord); 2. «Nanni»-Giunti (Alfa Romeo 33/2000), 2' 42,8" zurück; 3. Casoni-Bianchi (Alfa Romeo 33/2000), 9' 07,8" zur.; 4. Herrmann-Neerpasch (Porsche 907/2200), 10' 11" zur., 5. Pilette-Slotemaker (Alfa Romeo 33/2000); 6. Baghetti-Biscaldi (Alfa Romeo 33); 7. von Wendt-Kauhsen (Porsche Carrera 6); 8. Berney-Haldi-Greub (Porsche 911 S), Gran-Turismo-Gesamtsieger; 9. Steinemann-Lins (Porsche 910); 10. Nicodemi-Facetti (Porsche 910); 11. Munari-Pinto (Lancia Fulvia Zagato 1400); 12. Hedges-Hopkirk (MG 2000); 13. «Ypsilon»-Randazzo (Porsche 911 S); 14. Giacomini-Barbasio (Lancia Fulvia Zagato); 15. Maglioli-Crosina (Lancia Fulvia Zagato).

Automobil Revue 9. Mai 1968

Das Schlussklassement der 52. Targa Florio (1968)

1. Elford-Maglioli (Porsche 907/2000, 8 Zyl.), 10 Runden = 720 km in 6 h 28' 47,9" = 111,111 km/h (neuer Rekord); 2. «Nanni»-Giunti (Alfa Romeo 33/2000), 2' 42,8" zurück; 3. Casoni-Bianchi (Alfa Romeo 33/2000), 9' 07,8" zur., 4. Herrmann-Neerpasch (Porsche 907/2200), 10' 11" zur., 5. Pilette-Slotemaker (Alfa Romeo 33/2000); 6. Baghetti-Biscaldi (Alfa Romeo 33); 7. von Wendt-Kauhsen (Porsche Carrera 6); 8. Berney-Haldi-Greub (Porsche 911 S), Gran-Turismo-Gesamtsieger; 9. Steinemann-Lins (Porsche 910); 10. Nicodemi-Facetti (Porsche 910); 11. Munari-Pinto (Lancia Fulvia Zagato 1400); 12. Hedges-Hopkirk (MG 2000); 13. «Ypsilon»-Randazzo (Porsche 911 S); 14. Giacomini-Barbasio (Lancia Fulvia Zagato); 15. Maglioli-Crosina (Lancia Fulvia Zagato).

Schnellste Runde: Elford (Porsche 907/2200) in 36' 01" = 119,8 km/h.

Automobil Revue 16. Mai 1968 Targa Florio

Das Schlussklassement des 7. Grossen Preises von Oösterreich (1969)

Oösterreichring bei Zeitweg: 170 Runden à 5,9 km = 1000 km

1. Joseph Siffert/Kurt Ahrens (CH/D), Porsche 917, 5 h 23' 36,98" = 186,33 km/h; 2. Joakim Bonnier/Herbert Müller (S/CH), Lola-Chevrolet, 5 h 24' 44,13"; 3. Attwood/Redman (GB), Porsche 917, 1 Runde zurück; 4. Gregory/Bröstrom (USA/S), Porsche 908, 2 Rd., 5 h 24' 33,23"; 5. Lins/Larrousse A/F, Porsche 908, 2 Rd., 5 h 25' 22,01"; 6. Von Wendt/Kauhsen (D), Porsche 908, 4 Rd., 5 h 25' 06,16"; 7. Neuhaus/Fröhlich (D), Porsche 908, 7 Rd., 5 h 25' 05,28"; 8. Marco/Gehring (D), Porsche 910, 13 Rd., 5 h 24' 18,43"; 9. Kraus/Basche (D), Porsche 910, 14 Rd., 5 h 24' 19,14"; 10. Krause/Weigl (D), Porsche 907, 14 Rd., 5 h 25' 15,71"; 11. Bradley/Sperry (GB/CH), Porsche 910, 5 h 25' 35,20"; 12. Blank/Ditzler (CH), Porsche, 18 Rd., 5 h 24' 18,70"; 13. Enever/Brown (GB), Chevron-BMW, 19 Rd., 5 h 24' 18,35"; 14. Blatzheim/v. Hohenzollern (D), Porsche 910, 22 Rd., 5 h 25' 13,18"; 15. Brodner/Peter (A), Porsche 910, 22 Rd., 5 h 25' 27,28"; 16. Linge/Bauer (D), Porsche 911, 28 Rd., 5 h 24' 57,08"; 17. Zadra/Dalla Torre (I), Alfa Romeo-33, 28 Rd., 5 h 25' 55,18"; 18. Stenzel/Schmid (D), Porsche 911, 30 Rd., 5 h 24' 35,42"; 19. Herrmann/Sindel (D), Porsche 911, 35 Rd., 5 h 24' 12,15"; 20. Abdon/Ilotte (I), Porsche 907, 35 Rd., 5 h 24' 42,08"; 21. Stuppacher/Lauda (A), Porsche 910, 37 Rd., 5 h 24' 21,98"; 22. Giunti/Galli (I), Alfa Romeo-33/3, 43 Rd., 5 h 13' 10,40".

Schnellste Runde: Jacky Ickx (B), Mirage-Ford, 1' 46,8" (199,0 km/h).

Die Trainingsschnellsten: 1. Ickx/Oliver, Mirage-Ford, 1' 47,6". 2. Ahrens/Attwood, Porsche 917, 1' 48,1". 3. Bonnier/Müller, Lola MK 70. 4. Rodriguez/Servoz-Gavin, Matra 1' 48,4". 5. Giunti/Galli, Alfa Romeo, 1' 48,8" —

Automobil Revue Salzburgring 1969 Helmut Krause

Steuerung: 1) Steuersatz: Zchnng.Nr.: 771.105.70.18
Nr. 31 erleichtert (Königswellen geflügelt)
 Meßblatt 2) Steuergehäuse: Zchnng.Nr.: 753.105.101.02
 Montage = Rechts: _____ Links: _____
 bericht
 771 Motor 3) Nocken: Einlaß: 11,4 Auslaß: 10,1
 Zchnng.Nr.: 753.105.176.10 753.105.176.20
 Schmierloch 1,2 mm
 4) Nockenwellen: Titan

Zchnng.Nr.: E: 1-4 771.105.114.01 F: 1-4 118.01
 E: 5-8 117.01 F: 5-8 114.01

Unterlagen unter Kugelkopf E 1,80 A 280 mm
Steuerungseinstellung: für Ventilhü

| Steuerzeiten: | Kappen: | Hub: | Nockenmitte: | Abdruck zum Kolben | |
|---------------|--|--------------------|--------------|-----------------------|-------------------------------|
| E1 | 971/102 | 1,93 | 11,38 | 87,5 | 1,22 |
| E2 | 971/102 ^{vers. Keil} | 2,04 | 11,42 | 87,5 | 1,05 |
| E3 | 991/101 | 1° 2,03 | 11,43 | 86,0 | 0,88 |
| E4 | 100/101 | 1° 2,14 | 11,42 | 85,5 | 0,89 |
| F1 | 103/99 99/99 | 2,24 | 10,14 | 107,0 | (0,99) |
| F2 | 102/98 100/99 | 2,19 | 10,12 | 107,0 | (1,02) |
| F3 | 104/97 102/99 | 1° 2,14 | 10,13 | 108,5 | (1,15) |
| F4 | 103/97 102/99 | 1° 2,25 | 10,13 | 108,5 | (1,05) |
| E5 | 99/104 | 1° 1,84 | 11,40 | 86,0 | 1,10 |
| E6 | 100/100 | 2,01 | 11,40 | 85,0 | 0,78 |
| E7 | 98/101 | 1° 1,87 | 11,42 | 86,5 | 0,97 |
| E8 | 100/100 | 1° 1,80 | 11,42 | 85,0 | 1,0 |
| F5 | 103/97 101/99 | 0° 2,31 | 10,09 | 108,5 | (1,16) |
| F6 | | 1° versetzter Keil | | | Platz zwischen Vent. + Kolben |

610-910
seit 6-01
Burg 135

Steuerungseinstellung

771 Motor teile vorhanden

- Kurbelgehäuse 2ltr. - ohne Verschraubung
 - Schwedler ohne Lufttrichter + Leitungen
 - Gebläse drum - Verblechung - Kunststoffteil
 - Ventildeckel - E Pumpe
 - V dte unten defekt
 - 884K Zyl. Köpfe mit E-Ventilen
 - A-Nelle 5-8 A NW 1-4 mit 3 Nocken
 - Forteller BA neue Ausführung
 - LH mit Halter ohne Spanner
 - EP 2ltr mit Antriebsrad
- (Kolben 81mm
+ Zyl.

PES SKL 60 110 LV
1622

901-108.319.00

E-Pumpe 702 009 2ltr
Regler EP RLAA V891

Teilleiste 1

- 771 Motor teile vorhanden b. H. Schröder
- 1 Kurbelgehäuse 2lter ohne Verschraubung
 - 2 Flachschieber ohne Luftrohler und Leitungen
 - 1 Kunststoffteil für Gebläsebaum
 - 1 Ventildeckel - E-Pumpe
 - 1 Ventildeckel A-Seite (defekt)
 - 8 Stk Zyl Köpfe mit E-Ventilen
 - 1 A-Nockenwelle Seite 5-8
 - 1 A " " " " 1-4 mit 3 Nocken
 - 1 Zündverfester BA neue Ausführung
 - 1 Lichtmaschine mit Halter
 - 1 Einspritzpumpe 2lter mit Antriebsrad.

771 fehlende Teile

- Motor Kurbelgehäuse halzen crankcase hold
- 1 Kurbelwelle crank mit Zahnrad und ring. (gear wheel)
 - 1 Satz Hauptlager, 1 Satz Pleuellager
main bearing 1 set rod bearing
 - 1 Stk Pleuel rod
 - 1 Stk Ölpumpe Saugseite 1 Stk Ölpumpe Druckseite
oil pump - suction side dto - pressure side
 - 1 Stk Ölfilter 1 Stk Ölfilter deckel filter cover
 - 1 kompletter Steuersatz mit Antriebswellen drive set
 - 1 Drehzahlmesser Antrieb mit Verbindungsstück
 - 2 Ölloch im Kurbelgehäuse oil filler
 - 2 Stk Nockenwellengehäuse cam housing
 - 2 E Nockenwellen Seite 1-4 Seite 5-8
komplett mit Nocken camshaft komplett
 - 4 Abschluß deckel f. N-Wellengehäuse cover

EA

- 1 E-Ventildeckel valve cover
- 2 A-Ventildeckel dto
- 1 Gebläse Turm mit Antrieb u. Gebläse rad fan drive
- 1 Kunststoff-Verkleidung fan housing
- 1 Satz Lufttrichter mit E-Düsen und Leitungen injektor
- 1 Zündkabelsatz ignition cable
- 1 Verteiler BA neue Ausführung distributor
- 1 Komplette Kupplung clutch komplett
- 1 Auspuff-Krümmen-Satz exhaust set
- 1 Gasgestänge mit Halter throttle-linkage
- 8 Stk A-Ventile mit Federsatz exhaust valve with spring

Teilleiste 2 Rückseite

| | | | S. 1 von 3 EA |
|------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| 771. | 101.357.00 | Schraube z. Kurbelgehäuse bald 11mm | 18 |
| " | 101.163.00 | Scheibe washer for crankcase bald | 36 |
| " | " 164.00 | Scheibe dfo | 36 |
| " | " 167.00 | dfo " | 18 |
| 753. | 101.302.00 | K-Gehäuse deckel cover on top | 1 |
| 771. | 101.031.04 | dfo " | 1 |
| 771. | 115.048.00 | silent bloc | 1 |
| 900. | 136.045.30 | Schraubstutzen | |
| 900. | 129.107.30 | dfo | |
| 771. | 101.341.00 | Ölabstreifblech | |
| 999. | 114.009.00 | spez. Schraube spez screw | 1 |
| 900. | 136.014.30 | dfo " | 1 |
| 771. | 101.381.00 | Ölstieb K-Gehäuse for crankcase | 1 |
| " | " 382.00 | dfo | 1 |
| 771. | 102.101.06 | erkurbelwelle crank | 1 |
| " | 101.134.00 | Lagerschale main bearing | 2 |
| " | " 132.06 | " (2-8) | 7 |
| " | " 133.00 | " " | 2 |
| 771. | 102.012.00 | Schwungrad | 1 |
| " | " 162.04 | Scheibe washer | 1 |
| " | " 023.01 | Schwingungsdämpfer | 1 |
| 999. | 119.006.00 | Schraube screw | 6 |
| 771. | 103.011.02 | Pleuel rod | 8 |
| 753. | 103.141.03 | Pleuellager rod bearing | 16 |
| | 264r 76mm Ø | Kolben u. Zyl. Satz Piston set | 8 |
| 771. | 105.1010 | intake valve E-Ventil 44Ø | 8 |
| " | " 1033 | A-Ventil exhaust valve 38Ø | 8 |
| 574 | 105.435.00 | Ventilfeder | 16 |
| 771 | 105.416.00 | Federfellen | 16 |
| | | dfo | 16 |

| | | | | S. 2 |
|------|-----------------|-------------------|---------------------|----------|
| | | | | von 3 EA |
| 771. | 105. 455.00 | Ventilkappen | valve cups | 30 |
| " | 104. 901. | Zyl. Fußdicht. | cyl. seal | 8 |
| " | 105. 011.03 | Nockenwellen geh. | cam housing | 2 |
| 753. | 105. 121.01 | valve cover | Ventil deckel | 1 |
| | 122.01 | " | dto (exhaust) | 2 |
| " | 1024 | valve cover | (injektion Pump) | 1 |
| 753. | 105 017.00 | Abschluß deckel | cover plate | 2 |
| 771. | 105. 075.00 | " | " | 1 |
| 771. | 105. 152.00 | Verbindungsstück | | 4 |
| " | " 129.00 | Stoppel | | 2 |
| 771. | 105. 111.01 | E Nockenwelle | camshaft (1-4 Zyl.) | 1 |
| 771. | 105. 185.00 | Füllstück | wood piece | 1 |
| 753. | 105. 194.00 | Stopfen | plug | 4 |
| 753. | 105. 137.00 | Hülse | steere | 2 |
| | 139.00 | | dto | 2 |
| | 138.00 | | " | 2 |
| 900. | 117. 017. 80 | Paßfeder | parallel key | 4 |
| 753. | 105. 176. 19 | Nocken rocker | | 4 |
| 771. | 105. 161. 00 | Kegelrad | bevel gear | 1 |
| 771. | 105. 151. 01 | Scheibe | washer ~ | 5 |
| 771. | 105. 153. 00 | Hülse | steere | |
| 547. | 602. 491. 00-03 | Scheibe | washer | |
| 753. | 105. 131. 01 | Buchse | bushing | |

Teilleiste 4

| | | | | S. 3 |
|------|------|-----------|-------------------------------|------|
| | | | | EA |
| 771. | 105. | 184.00 | Stoherungsblech saffey washer | 2 |
| 900. | 159. | 001.30 | Nutmutter slotted round nut | 2 |
| 771. | 105. | 144.01 | Nockenwelle E5-8 camshaft | 1 |
| 771. | 105. | 186.00 | Füllstück alu plug | 2 |
| 753. | 105. | 194.00 | Stopfen dto | 1 |
| 753. | 105. | 137.00 | Hülse sleere | 4 |
| 900. | 117. | 017.00 | Paßfeder parallel key | 4 |
| 753. | 105. | 176.19. | Nocken rocker | 4 |
| 753. | 105. | 139.00 | Hülse sleere | 2 |
| | | 138.00 | " dto | 2 |
| 771. | 105. | 162.00 | Kegelrad bevel gear | 1 |
| 771. | 105. | 151.01. | Scheibe washer | 1 |
| 771. | 105. | 153.00 | Hülse sleere | 4 |
| 547. | 602. | 491.00-03 | Scheibe washer | 10 |
| 753. | 105. | 131.01 | Buchse bushing | 2 |
| 771. | 105. | 195.00 | Distanzhülse dto | 1 |
| 900. | 117. | 005.00 | Paßfeder parallel key | 1 |
| 771. | 110. | 1291. | Wellnomen scheibe 152φ | 1 |
| 771. | 105. | 184.01 | Stoherungsblech saffey washer | 2 |
| 900. | 152. | 001.30 | Nutmutter slotted round nut | 2 |
| 753. | 105. | 156.01 | Nutmutter nut nut | 1 |
| 771. | 105. | 103.00 | Nockenwelle camshaft | 1 |
| 771. | 105. | 185.00 | Füllstück kurz (wood plug) | 4 |
| 753. | 105. | 194.00 | Stopfen plug | 4 |
| 753. | 105. | 176.00 | Nocken rocker | 4 |
| " | " | 139.00 | Hülse sleere | 2 |
| | | 138.00 | dto | 2 |
| 771. | 105. | 161.00 | Kegelrad bevel gear | 1 |
| 771. | 105. | 114.01 | Nockenwelle camshaft | 1 |
| " | " | 176.20 | Nocken rocker | 4 |

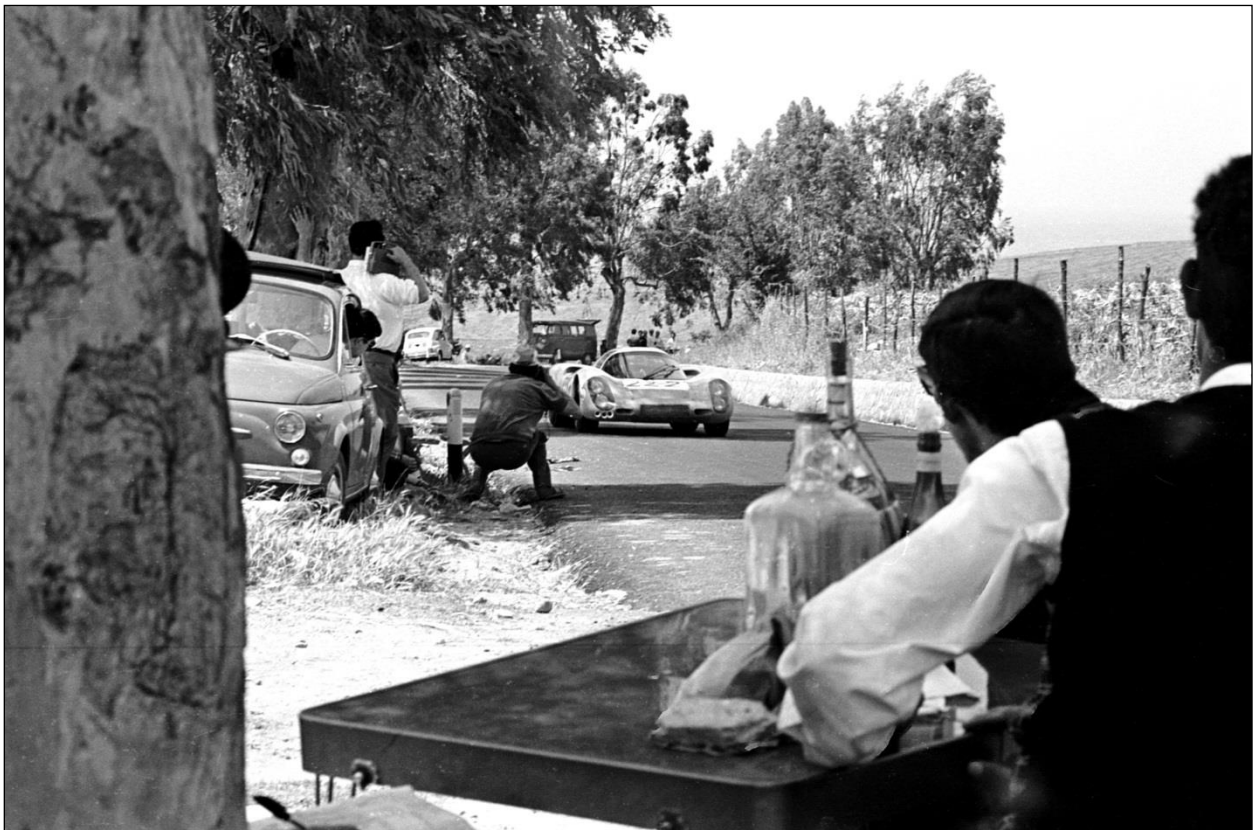
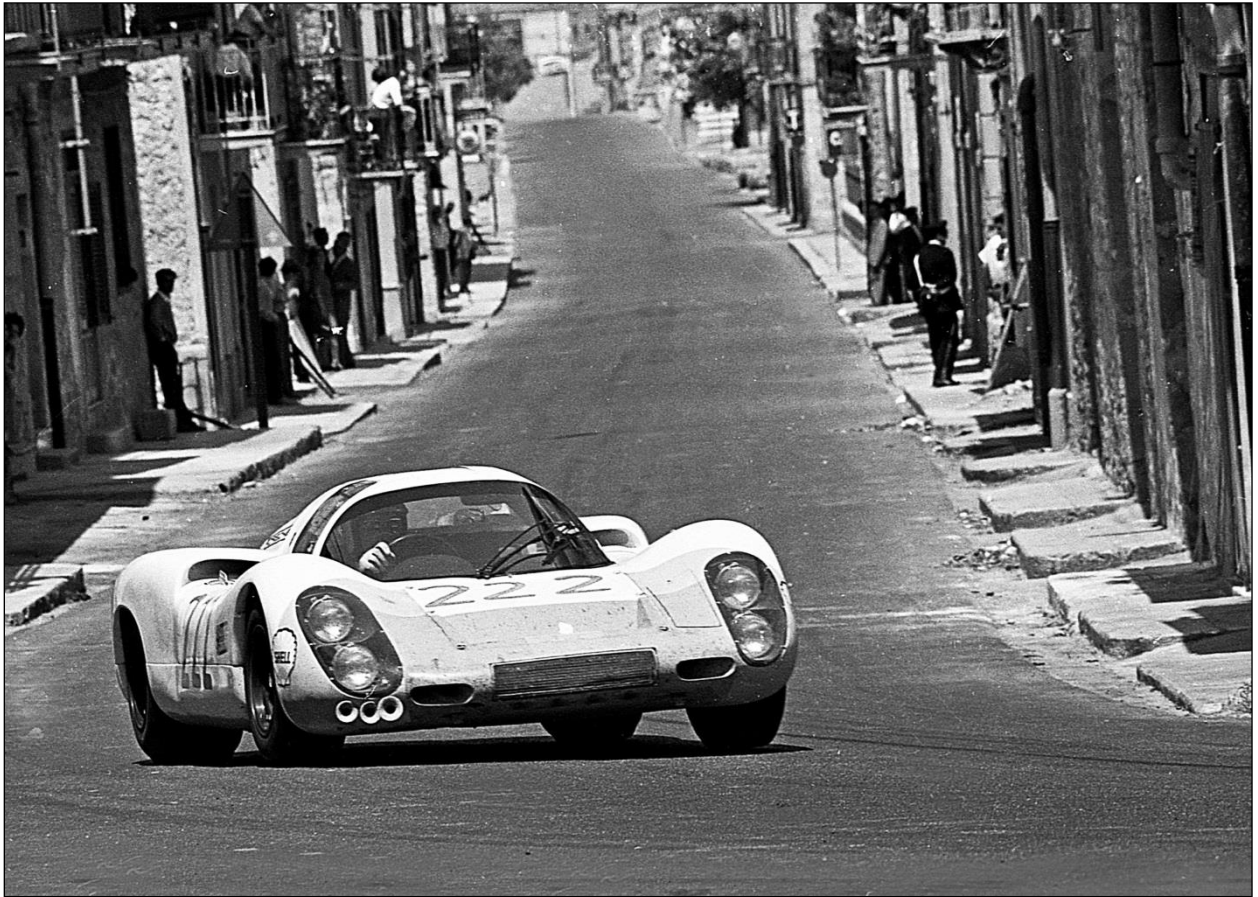
Teilleiste 5

Fotos von Geoffrey Goddard

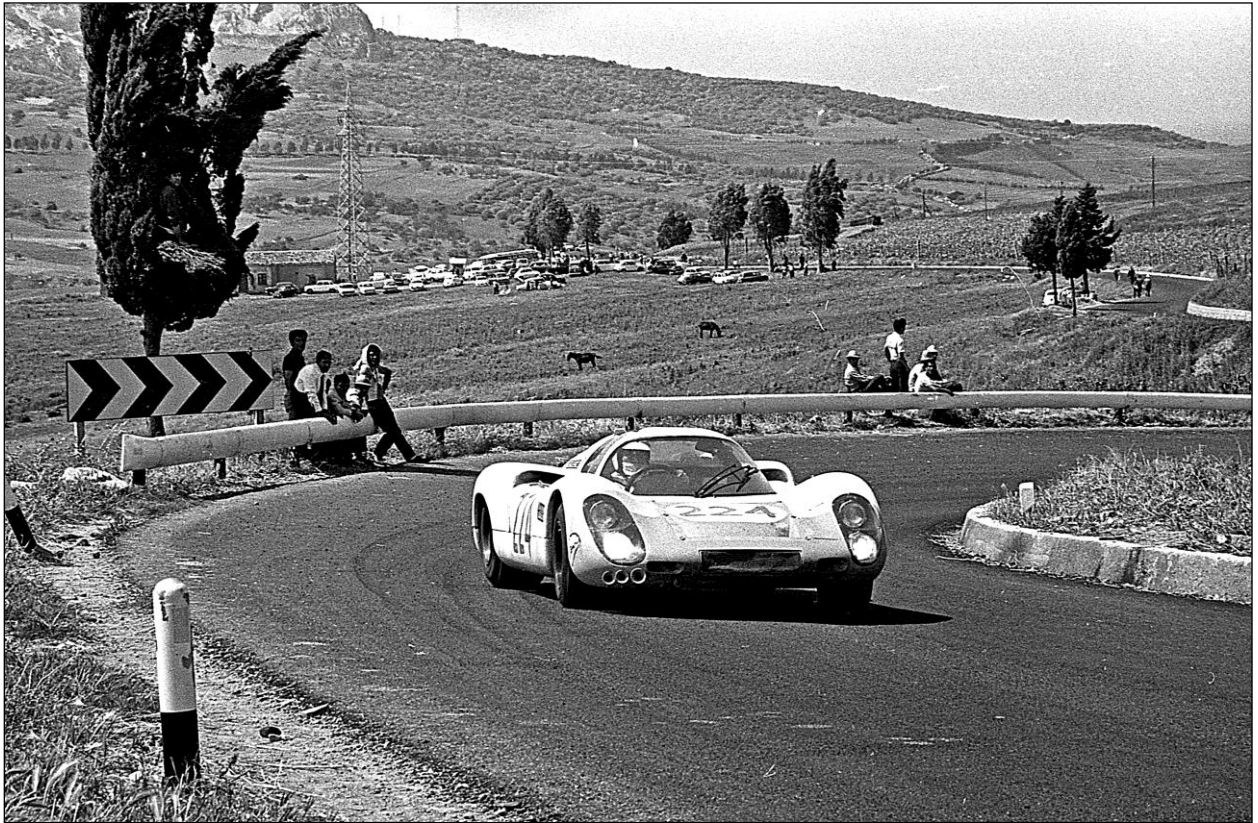


Vorn Startnummer 224, der spätere Siegerwagen von Elford/Maglioli, hinten die 222 von Herrmann/ Neerpasch.





Italienische Idylle am Straßenrand- Brot und Wein, Fiat 500 und Kofferradio



Startnummer 224 – Vic Elford fährt das Rennen seines Lebens und den Wagen zum Sieg.

Fotos von Franco Lini



Beachtenswert die Präzision, mit der der Hans Herrmann am Randstein vorbeifährt.



Der Carabinieri rechts sorgt zumindest für seine eigene Sicherheit.



Die Sizilianer feuerten Ihren Lokalhelden Nino Vacarella auf jedem freien Eckchen an, diesmal jedoch vergebens. Er und sein Co-Pilot Udo Schütz schieden mit Ihrem Alfa 33 nach einem Unfall in der 3. Runde aus.

Fotos aus der Collier Collection



Die beiden jungen Zuschauer erzählen sicher noch heute von Ihrer Targa 1968.



Wann gibt es das ein zweites Mal? Ein Foto während des Baus des 907-029. Es entstammt der Ludvigsen Library, vielleicht hat es Karl Ludvigsen bei der Recherche zur „Excellence was Expected“ selbst aufgenommen.

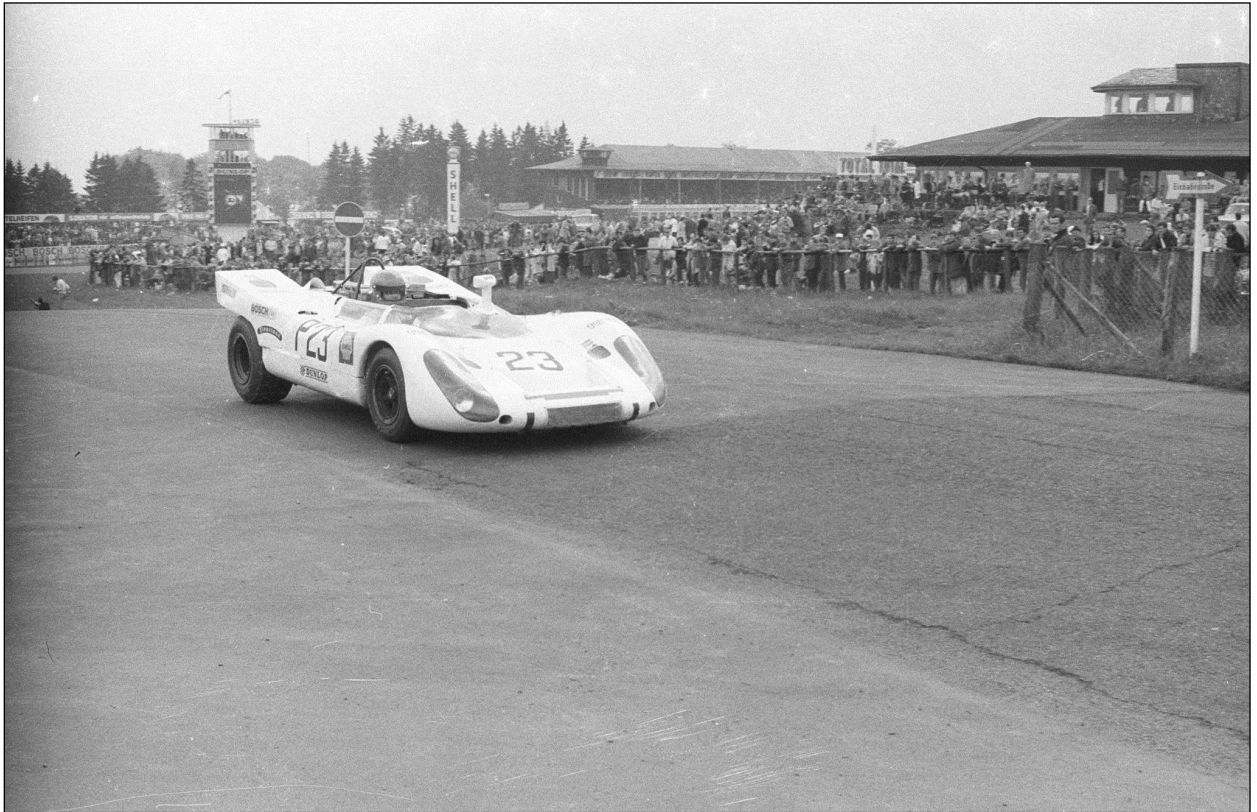
Fotos von Joseph Weitz



Start zum 500 km Eifelpokal am 6. September 1970 auf dem Nürburgring. Helmut Krause mit dem zum Spyder umgebauten 907-029



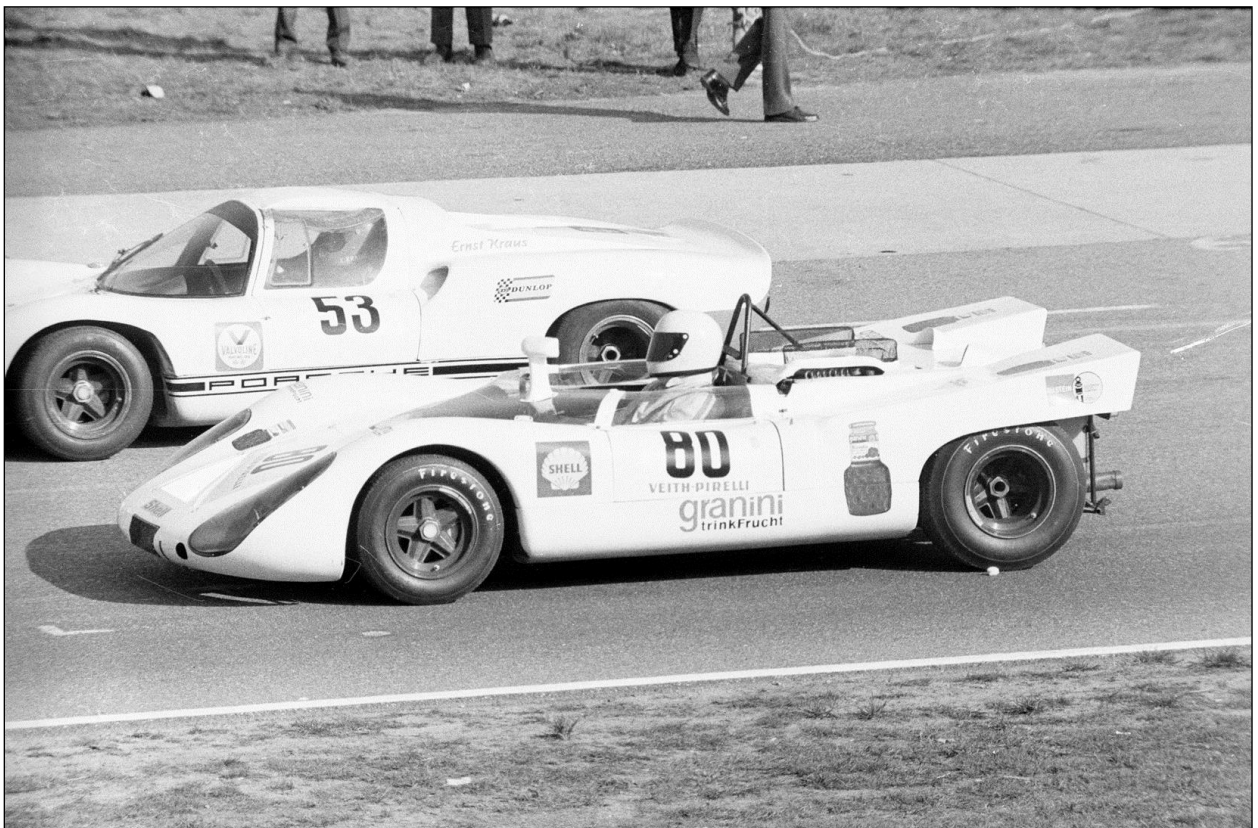
Auf dem Weg in die Startaufstellung zum 500 km Eifelpokal am 6. September 1970 auf dem Nürburgring



1000 km Nürburgring 31. Mai 1970. Die Karosserie lehnt sich im Heckteil an den 917 an.



Interserie 300 Meilen Hockenheim 11. Oktober 1970



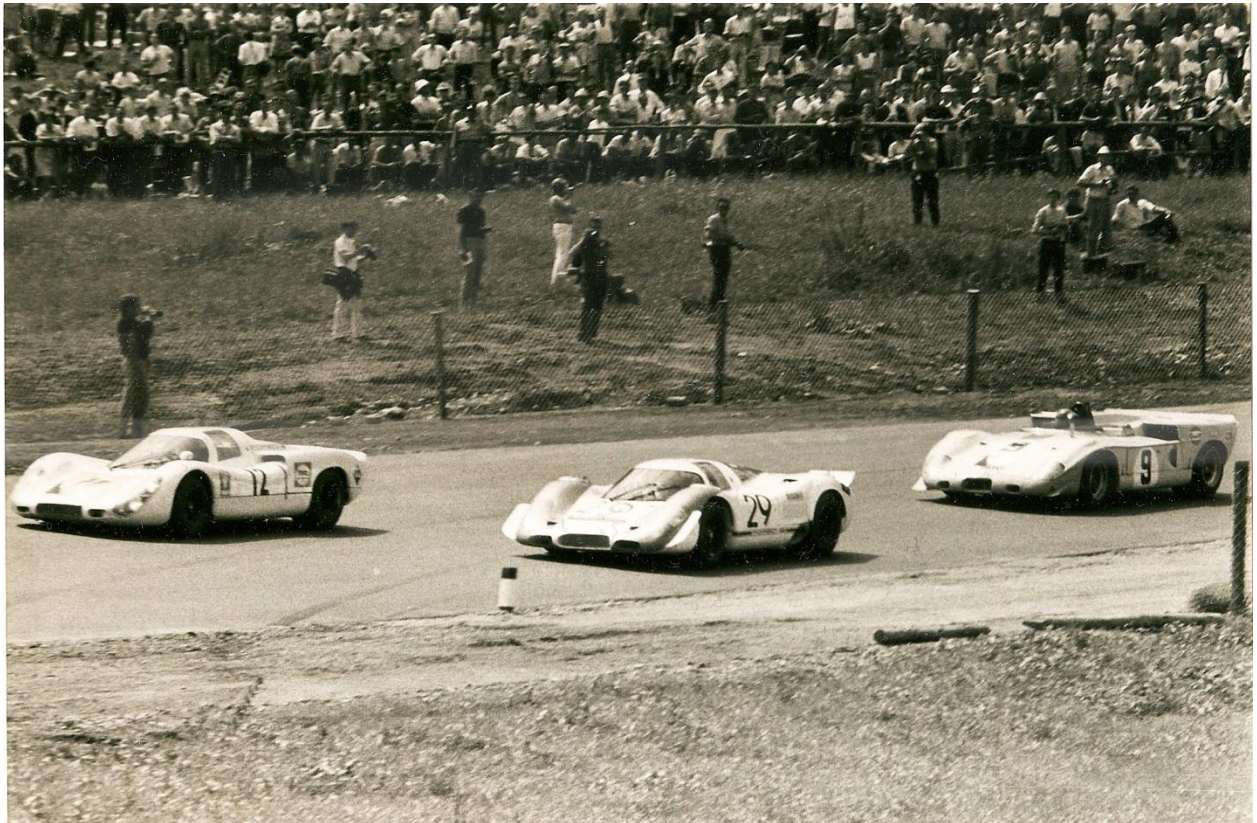
Interserie 300 Meilen Hockenheim 11. Oktober 1970



Nürburgring Aachener Rundstreckenrennen 18. Oktober 1970



Nürburgring Aachener Rundstreckenrennen 18. Oktober 1970



1000 km Österreichring 10. August 1969 Foto Hruby