

*Although Kurt Ahrens Jr. can claim one start in the Formula 1 World Championship, finishing 12th in the 1968 German Grand Prix at the imposing Nürburgring in a Brabham Repco, his specialty were SportsCars and he was also successful behind a wheel of Formula 2 cars. In those categories, Ahrens held his own against such opponents as Jim Clark, Graham Hill, Brian Redman, or Joseph Siffert. His last competitive international race was at Kyalami in 1970, but his retirement from racing came much later. The German from Braunschweig officially called it quits in mid-July 2012 at the Ennstal Classic, a three-day vintage rally event in Austria. Roman Klemm took the opportunity to chat with the former Porsche factory driver there.*

K.A. I drove in my first rally in 1958. But at 72, today's is going to be my last for sure.

### **R.K. Which race in your colorful career stands out as the best or the most successful?**

I don't need to think too long about this one. Without doubt it was the 1000 km race at Zeltweg in 1969! In many respects it really was a make-or-break affair. It determined the future career paths for myself as well as Josef (*R.K. Ahrens does not refer to his former teammate Jo Siffert in any other way*) but also for the entire 'Porsche 917' programme. Ferdinand Piech, who stood behind the idea and for whom the 917 became an obsession, told us in no uncertain terms that we are all fired if we don't win! Realization of his technical-sporting dream was at a critical juncture. Porsche and Volkswagen leadership promised him additional funding in an amount of one million Deutsche Marks...but only if he could produce a win.

**Porsche 917 was not only Piech's brainchild though, because one of the contributors to this legendary project was Kurt Ahrens himself.**

We started the development in 1968 and two weeks before the race debut in Zeltweg, we tested it for the first time right there at the Österreichring. And good we did, because the car was too light at the rear and at high speed tended to lift-off, which was quite dangerous. Fortunately, an addition of large sheet metal spoiler cured it.

**The 1000 km marathon was officially called the Grand Prix of Austria, and took place in early August 1969. It was not just another race, but a part of the Constructors World Championship and the first ever international meeting at the then brand new Österreichring.**

Well, from our perspective, the race was exceptional primarily due to the introduction of the 917, which would later bring Porsche so much success and everlasting fame. The initial plan was for Josef and Brian Redman to drive the first car, and I would share the other one with Richard Attwood. Then I was almost two seconds faster than Brian in practice and the team decided to switch us around. Our big issue was the heat inside the car. Piech decided to solve it with the latest NASA invention and strapped us in those cooling vests. It involved a circulation system where the water was run through an icebox. Shortly after I took the car from Josef, the pump broke and soon enough I was literally boiling inside that "cooling vest". The only solution was to open all the outlets and let the hot water run out. Once I had crossed the finish line, Josef could not stop laughing after he saw me exit the cockpit with completely drenched crotch of my pants.

**This, however, was the only problem the drivers had to deal with and everything else went exactly as Piech imagined it.**

After the start, Josef was stuck behind a Lola of Herbert Müller, who was driving for Jo Bonnier. But once he was past, our 917 was nearly three seconds a lap faster. I had some trouble to get going after the pit stop, but other than that I proved that I still was the best second stint driver at Porsche. We won and that achievement on such a beautiful circuit ignited the unbelievable succession of triumphs for the Porsche 917. It was quite emotional.



**However, not every undertaking in the history of auto racing could turn out as successful as Porsche 917. Wrapping up the conversation, Ahrens could not resist a small quip at the direction of modern era in motorsport.**

Yesterday, we took few laps around this new Red Bull Ring for the Ennstal Classic. The old Österreichring was a magnificent track and all I can say is that they really screwed it up.

PHOTOGRAPH COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

*Přestože má Kurt Ahrens Jr. v rejstříku i jeden start v mistrovství světa Formule 1, když v roce 1968 dojel s vozem Brabham Repco dvanáctý ve velké ceně Německa na legendárním Nurburgringu, jeho specialitou byly především závody sportovních vozů a řadu úspěchů slavil i v kokpitech monopostů Formule 2. V těchto kategoriích dokázal držet tempo s takovými velikány jako Jim Clark, Graham Hill, Brian Redman nebo Joseph Siffert. Svůj poslední velký mezinárodní závod si Ahrens odbyl roku 1970 v Kyalami, s volantem závodního vozu se Němec z Braunschweigu ale oficiálně rozloučil až v polovině července 2012 startem v rakouském podniku Ennstal Classic, což je třídní historická rallye. A právě tam Roman Klemm využil příležitosti prohodit s bývalým továrním pilotem Porsche pár slov.*

K.A. Svou první rallye jsem jel roku 1958, ovšem ve dvaasedmdesáti tahle dnešní bude definitivně mou poslední.

**R.K. Který závod ze své pestré kariéry považujete za nejlepší, či zvláště vydařený?**

O tom nemusím dlouho přemýšlet. Bezpochyb to byl závod na 1000 km v Zeltwegu roku 1969! V mnoha ohledech se tehdy jednalo o opravdu rozhodující závod. Rozhodl nejen o mém a Josefově (R.K. Ahrens svého tehdejšího týmového kolegu Jo Sifferta prostě jinak neoznačuje) bezprostředním pokračování kariéry, ale také o budoucnosti celého programu 'Porsche 917'. Ferdinand Piech, jehož nápadem, ba posedlostí Porsche 917 bylo, nám tehdy jasně řekl, že pokud ten závod nevyhraje, tak nás všechny vyhodí! Realizace jeho technicky-sportovního snu se totiž právě nacházela ve své nejkritičtější fázi. Šlo o milion Marek, které měl přislíbeny od vedení Porsche a Volkswagen pro další vývoj projektu...ovšem pouze v případě vítězství.

**Záležitost Porsche 917 ale nebyla jen Piechovým 'dítětem' protože jedním z tvůrců tohoto legendárního vozu byl i samotný Kurt Ahrens.**

S vývojem jsme začali už v roce 1968 a 14 dní před debutem v Zeltwegu jsme ho právě na Österreichringu poprvé testovali. A ještě, že tak. To auto bylo vzadu příliš lehké a při vysoké rychlosti mělo nebezpečnou tendenci se vznést. Naštěstí jsme to vyřešili přidáním velkého plechového spoileru.

**Velká cena Rakouska, jak se maraton na 1000 km začátkem srpna 1969 oficiálně jmenoval, ovšem nebyla jen tak ledajakým závodem. Byla i součástí mistrovství světa značek a zároveň vůbec prvním velkým mezinárodním podnikem na tehdy zbrusu novém Österreichingu.**

No, z našeho hlediska byl závod výjimečný právě kvůli prvnímu nasazení typu 917, který měl značce Porsche později přinést řadu úspěchů a věčnou slávu. Podle původního plánu měli první auto řídit Josef a Brian Redman, já jsem se měl o druhý vůz dělit s Richard Attwoodem. V tréninku jsem ale byl o téměř dvě sekundy rychlejší než Brian a vedení týmu nás prohodilo. Naším hlavním problémem bylo vedro v kokpitu. Piech to chtěl vyřešit pomocí nejnovějšího nápadu z NASA, chladícími vestami, do kterých nás navlékl. V autě jsme měli zařízení, které vedlo koloběh vody skrze nádobu s ledem. Nedlouho potom, kdy jsem od Josefa převzal auto, vypověděla pumpa službu a já se začal ve své "chladící vestě" doslova vařit. Byl jsem nucen otevřít všechny ventily a horkou vodu vypustit. Josef se popadal smíchy za břicho, když jsem po průjezdu cílem opouštěl kokpit s promáčeným rozkrokem.

**Toto byl ale jediný větší problém, se kterým se Ahrens a Siffert toho dne museli vypořádat. Vše ostatní běželo zcela podle Piechových představ.**

Po startu se Josef nakrátko zdržel za Lolou týmu Jo Bonnier, kterou řídil Herbert Müller. Když ho ale předjel, bylo naše 917 o bezmála tři sekundy na kolo rychlejší. Po zastávce v boxech jsem měl menší trable s rozjezdem, potom jsem ale znovu dokázal potvrdit, že jsem tehdy byl u Porsche nejlepším jezdcem pro druhý 'stint'. Závod na té překrásné trati jsme s naším báječným vozem skutečně dokázali vyhrát a započali jsme tak tu neuvěřitelnou sérii triumfů typu Porsche 917. Emocionálně nás to tam tehdy dost vzalo.

**Ne každý projekt v dějinách automobilových závodů se povede tak, jako Porsche 917. Úplně na závěr si Ahrens nemohl odpustit malou poznámku na adresu moderního vývoje motorsportu.**

Včera jsme absolvovali jednu etapu Ennstal Classic na novém Red Bull Ringu. Musím k tomu podotknout, že ten nádherný původní Österreichring pěkně zmrvil.