

## Porsche 907 KH

Als Nachfolger des Porsche 910 entsteht 1967 in der Rennabteilung in Werk 1 der 907 für Langstreckenrennen. Erstmals positionieren die Ingenieure das Lenkrad auf der rechten Seite. Da die meisten Rennstrecken im Uhrzeigersinn gefahren werden, erlaubt das dem Fahrer einen besseren Einblick in die Kurven und zugleich eine bessere Gewichtsverteilung. Technisch ist der 907 stark an seinen Vorgänger angelehnt. Sowohl die Motorisierung als auch das Fünfganggetriebe werden vom 910 übernommen. Dieser Wagen entsteht zunächst als Langheckversion und startet im Juli 1967 mit Hans Herrmann und Jochen Neerpasch am Steuer in Brands Hatch. Sie belegen den vierten Platz im Gesamtklassement. Im Oktober 1967 ist dieser 907 auf dem Nürburgring und im Folgejahr in Brands Hatch, Großbritannien, sowie der Targa Florio, Italien, zu Testzwecken im Einsatz. Dabei wird er immer wieder umgebaut. Das bisher konisch nach hinten zusammenlaufende Langheck weicht einem Kurzheck, später kommt eine Abrisskante dazu. Die Öffnungen für die Luftansaugung und Abluft sind nicht länger beide auf der Fronthaube, sondern sitzen vorne und unten im Bugteil. Bereits im Dezember 1968 rollt dieser erste 907 in das Porsche Museum.

As a successor to the Porsche 910, the 907 was developed for endurance races in the motorsport department in Werk 1 in 1967. The engineers positioned the steering wheel on the right side for the first time. Since most race tracks are driven in clockwise direction, this measure was designed to give the driver a better view when entering turns and also improved weight distribution. In technical terms, the 907 was largely based on its predecessor. Both the engine and the five-speed gearbox were adopted from the 910. This car was initially built as a long-tail version and competed at Brands Hatch in July 1967 with Hans Herrmann and Jochen Neerpasch at the wheel. They finished in fourth place in the overall classification. For test purposes, this 907 raced at the Nürburgring in October 1967, and in the following year also had outings at Brands Hatch, UK, as well as in the Targa Florio, Italy. It was repeatedly modified during this time. The previous long tail which tapered towards the rear was replaced by a short tail, and a separating edge was also added later. The air intake and exhaust openings were no longer both located on the bonnet, but were positioned low down in the front apron. This first 907 already entered the Porsche Museum in December 1968.

---

<b>Baujahr</b>	1967
<b>Motor</b>	8-Zyl. Boxer
<b>Hubraum</b>	2195 ccm
<b>Leistung</b>	198 kW (270 PS)
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	295 km/h
<b>Gewicht</b>	600 kg

---

<b>Model Year</b>	1967
<b>Engine</b>	8-Cyl. Boxer
<b>Displacement</b>	2195 cc
<b>Power Output</b>	198 kW (220 PS)
<b>Top Speed</b>	295 km/h
<b>Weight</b>	600 kg