

Porsche 804: Der Formel-1-Sieger

18/11/2026 Das Motorsport Magazine blickt in einer Serie auf prägende Monoposto-Rennwagen von Porsche zurück. Im Mittelpunkt dieser Folge: der Porsche 804, der 1962 den ersten und bis heute einzigen Formel-1-Sieg von Porsche als Konstrukteur holte.

Dezember 1960: In einem Prüfstand in Stuttgart-Zuffenhausen herrscht bedrückte Stille. Der damals noch vergleichsweise kleine Autobauer mit rund 1.250 Mitarbeitern ist für seine Wettbewerbsfähigkeit bekannt, doch Aufwand und technische Komplexität haben diesmal ein ernüchterndes Ergebnis hervorgebracht: magere 120 PS. Der gemeinsame Formel-2-Weltmeister wird die Formel 1 so schnell nicht im Sturm erobern.

Dabei schlägt sich die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in der ersten Saison der neuen 1,5-Liter-Formel-1 sogar besser als erwartet. Das etwas biedere und komplizierte Auto beendet den International Cup for Manufacturers auf Rang drei. Großen Anteil daran hat Dan Gurney, sowohl im Cockpit als auch abseits davon. Nach seinen Erfahrungen mit der mangelnden Zuverlässigkeit bei BRM weiß der Amerikaner die Konstanz des bewährten Porsche 718/2 mit Vierzylinder zu schätzen. Der eigens entwickelte 787 bleibt dagegen hinter den Erwartungen zurück. Gurney fährt dreimal auf Rang zwei und beendet die Fahrerwertung als Vierter. Und das mit einem längst in die Jahre gekommenen Vierzylinder-Boxermotor

und Trommelbremsen aus einer anderen Ära. Das neue Auto, das er eigentlich fahren sollte, feiert erst im Mai 1962 sein Debüt.

Hans Mezger und Hans Hönich entlocken dem luftgekühlten Achtzylinder-Boxermotor vom Typ 753 schließlich 180 PS bei 9.200 Umdrehungen pro Minute. Auf dem Kurbelgehäuse aus einer Magnesiumlegierung sitzen einzelne, verrippte Zylinder mit Doppelzündung und je zwei Ventilen. Gesteuert werden sie von zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderbank, die über Kegelräder von einer einteiligen, neunfach gelagerten Kurbelwelle angetrieben werden. Die extrem kurzhubige Auslegung mit nur 54,6 Millimetern Hub hält den Motor zwar kompakt, geht aber zulasten des Drehmoments: Mehr als 153 Nm bei 7.200 U/min sind nicht drin. Das Gemisch liefern vier 38-Millimeter-Weber-Doppelvergaser, die Verdichtung beträgt 10:1.

Die Kraft gelangt über ein bei Porsche entwickeltes, vollsynchronisiertes Sechsgang-Transaxle-Getriebe an die Hinterräder. Die vielen Gänge sollen, wie Gurney es formuliert, den Motor stets bei Laune halten. Ein Sperrdifferenzial von ZF verteilt die Kraft. Für die Kühlung sorgt ein mechanisch angetriebenes Kunststoffgebläse, das platzsparend horizontal über dem Motor sitzt und bei theoretischen 10.000 U/min rund 1.400 Liter Kühlluft bewegt.

Das von Helmut Bott konstruierte Gitterrohrchassis aus Stahl trägt eine von Ferdinand Alexander Porsche gezeichnete Aluminiumkarosserie. Vorn und hinten kommen Doppelquerlenker unterschiedlicher Länge zum Einsatz. Längs angeordnete Drehstäbe übernehmen die Federung, angelenkt über die oberen Querlenker, die zugleich die innenliegenden Dämpfer betätigen. Porsche setzt auf Zweirohrdämpfer von Koni: härter als die Einrohrdämpfer von Bilstein, auf der Rennstrecke aber schneller. Auch bei der Lenkung gibt es Neues: Die Zahnstangenlenkung von ZF ist eine Premiere für Porsche. Endlich halten zudem Scheibenbremsen Einzug. Allerdings mit einer ungewöhnlichen Konstruktion: Die ringförmigen Bremsscheiben sind außen am Radträger befestigt und werden von innen durch Zweikolben-Bremssättel gepackt. Gurney kann sich mit dieser Lösung nie so recht anfreunden.

Zum Großen Preis der Niederlande in Zandvoort tritt der Typ 804 erstmals an, mit einer klaren Ansage von Ferry Porsche im Gepäck: Sollte das Auto im Qualifying nicht konkurrenzfähig sein, geht es sofort zurück nach Hause. Obwohl Gurney nach eigener Aussage darin „wie eine Giraffe“ herausragt und der neue Lotus 25 mit Monocoque den Porsche im Vergleich wie einen Londoner Doppeldecker aussehen lässt, fehlen ihm im Qualifying nur 2,2 Sekunden auf die Poleposition. Vom äußeren Platz der dritten Startreihe fährt Gurney bis Runde elf auf Rang drei nach vorn. Dann löst sich der Schalthebel. „Beim Schalten darf man nicht zimperlich sein“, kommentiert er trocken. Bis der Hebel wieder an seinem Platz sitzt, gehen sechs Runden verloren.

Ferry Porsche ist vom erneuten Ausfall wegen eines Problems mit der Schaltbetätigung wenig begeistert. Doch Gurney überzeugt ihn, auch in Monaco anzutreten. Dort qualifiziert er sich als Fünfter, nur eine Sekunde hinter der Pole-Zeit von Jim Clark. Schon in der ersten Haarnadelkurve ist das Rennen jedoch vorbei: Richie Ginthers BRM kommt mit klemmendem Gas angeflogen und räumt Gurney aus dem Rennen. Danach setzt Ferry Porsche sich durch: Statt beim Großen Preis von Belgien anzutreten,

konzentriert sich Porsche auf die Weiterentwicklung des 804.

Beim Grand Prix de l'ACF im Juli in Rouen steht ein deutlich überarbeiteter 804 am Start. Vorn gibt es zusätzliche obere Längslenker, hinten einen Stabilisator, dazu eine überarbeitete Schaltbetätigung. Versetzte Kraftstofftanks und ein abnehmbares Lenkrad ermöglichen zudem eine tiefere und stärker zurückgelehnte Sitzposition. Gurney startet vom inneren Platz der dritten Reihe und liegt nach 14 von 54 Runden auf Rang drei. Mit dem BRM von Graham Hill und dem Lotus von Jim Clark kann er das Tempo zwar nicht ganz mitgehen. Doch als beide Probleme bekommen, übernimmt Gurney die Führung.

Beflügelt von diesem überraschenden, aber verdienten Sieg und Gurneys Erfolg gegen überschaubare Konkurrenz beim nicht zur Weltmeisterschaft zählenden Solitude-Rennen eine Woche später, säumen im August 250.000 erwartungsvolle Zuschauer den Nürburgring. Gurney sichert sich die Poleposition mit drei Sekunden Vorsprung. Zwar spielt ihm das verregnete Abschlusstraining in die Karten, doch Zufall ist die Bestzeit keineswegs. Die ersten beiden Runden führt er das Rennen an. In Runde fünf löst sich jedoch die Batterie. Gurney verliert zwölf Sekunden auf den neuen Spitzenreiter Graham Hill und Rang zwei an John Surtees im Lola. Zwar bekommt er das Problem schnell in den Griff und hält die Batterie kurzerhand mit dem Kupplungsfuß fest. Doch im Regen kommt er an den fehlerfrei fahrenden Konkurrenten mit besserer Traktion aus langsamen Kurven nicht mehr vorbei.

Die Entwicklung des 804 geht derweil mit großen Schritten weiter. Eine Frontpartie und Cockpiteinfassung aus Glasfaser kommen hinzu, für Monza erhält der Rennwagen Radscheiben und verkleidete Querlenker. Eine elektrische Kupplung kann das Kühlgebläse vom Motor trennen und setzt so zusätzliche neun PS frei. Beim Großen Preis der USA fährt Gurney auf Rang fünf, allerdings nicht dank dieser neuen Technik. Damit verbessert er sich auch in der Fahrerwertung auf Platz fünf, wo er bis zum Saisonende bleibt. Eine offizielle Erklärung gibt es zwar nicht, doch als Porsche beim Finale in Südafrika im Dezember fehlt, deutet sich der Rückzug bereits an. Als Formel-1-Konstrukteur ist Porsche seitdem nicht mehr angetreten.

Immerhin dürfen sich die Mechaniker nach dem Sieg von Rouen endlich ihre inzwischen mächtig juckenden Bärte abrasieren. Zu behaupten, der Typ 804 habe die Erwartungen übertroffen, wäre wohl etwas viel. Doch die bedrückte Stille vom Prüfstand in Zuffenhausen hat er ein für alle Mal vertrieben.

Technische Daten

Motor: 1,5-Liter-Achtzylinder-Boxermotor
Chassis: Stahlrohrrahmen, Aluminiumkarosserie
Leistung: 180 PS
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe
Fahrwerk (vorn & hinten): Doppelquerlenker mit Drehstabfedern und innenliegenden Stoßdämpfern
Gewicht: 461 kg

Info

Text erstmals erschienen im Motorsport Magazine.

Text: Paul Fearnley
Bilder: Jonathan Bushell, Porsche AG

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch



Siraya Schäfer

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@porsche.ch

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2026/historie/porsche-einsitzer-geschichte-804-formel-1-43741.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/99fa0f63-6ab8-43a1-bfc9-ed2c72d49ecb.zip

External Links
https://www.motorsportmagazine.com/
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-einsitzer-geschichte-718-formel-2-43693.html
https://www.porsche-tennis.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscribe&language=PCH-de