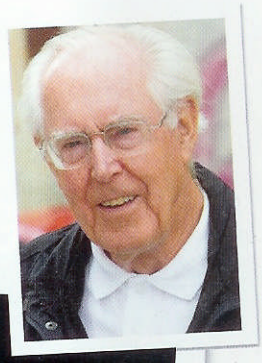
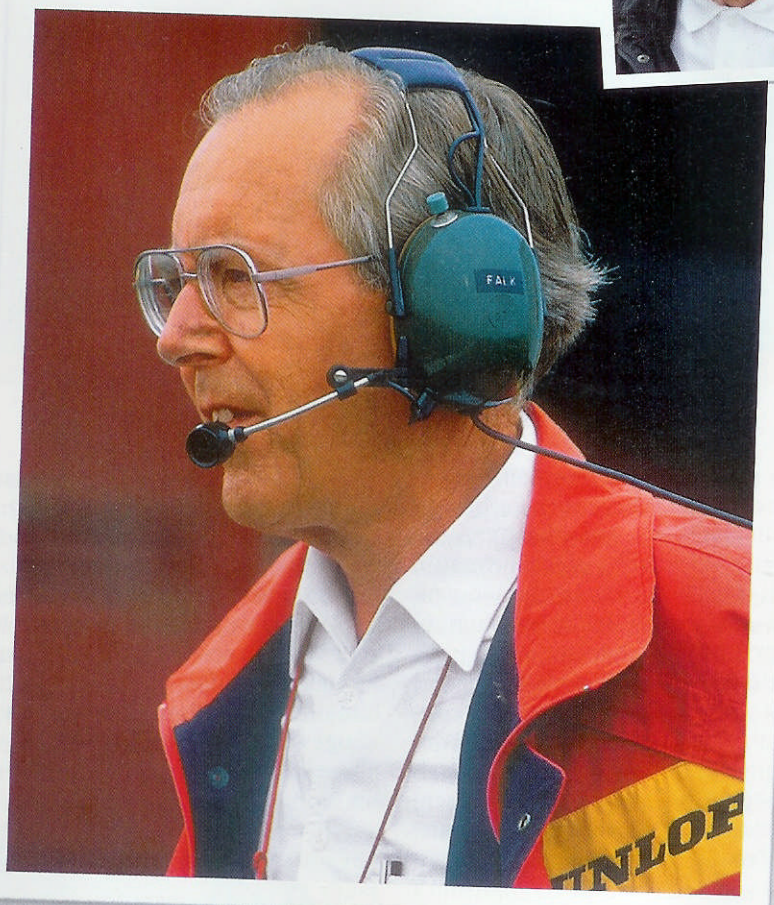
Bilder linke Seite, außen: 1.000 km Nürburgring 1969, v. l.: Rennleiter Rico Steinemann, Jo Siffert, Versuchsleiter Helmut Bott, Peter Falk, Chefmechaniker Günter Gutekunst; innen: Siegerehrung Rallye Monte Carlo 1965 vor Schloss Grimaldi; links unten: Le Mans 1987, v. l.: Renningenieur Roland Kußmaul, Fahrer Kees Nierop, Peter Falk





geszug des Tag-Turbo-Motors fort. Dreimal hintereinander wird Porsche seinerzeit Formel-1-Weltmeister.

1984 ist ein besonders guter Rennjahrgang für die Zuffenhausener und für Peter Falk: Vor 25 Jahren tritt der Porsche 911 SC 4x4 bei der Rallye Paris-Dakar an. Peter Falk beschreibt die Voraussetzungen so: „Unerprobtes Auto, unbekanntes Terrain, unbekannte Organisation". Ergebnis: Der 911 SC 4x4 gewinnt überlegen. „Das war schon ein großer Höhepunkt meiner Laufbahn", so Falk. Die Personalunion Fahrversuchschef und Rennleiter war eine ideale Voraussetzung, um einen Four-Wheel-Drive-Rennporsche auf die Achsen zu stellen. Der SC 4x4 bleibt zwar ein Prototyp, doch der Allradantrieb wird im 964-Serienmodell Einzug halten. In diesen Jahren hat Peter Falk viel zu feiern, doch wo viel Sonne ist, ist auch Schatten. „Wir haben einige gute Fahrer verloren; der Tod von Stefan Bellof 1985 in Spa-Francorchamps hat mich sehr getroffen."

Rennfahrer, Rennleiter

Der junge Ingenieur begann im Fahrversuch bei Porsche, war also der Versuchswerkstatt von Obermeister Herbert Linge zugeteilt. Er hatte es nicht leicht, denn seine Ideen wurden oft mit einem „Des brengt nix, des hemmer scho probiert" oder einem „Des goht so net" von Obermeister Linge abgetan.

Doch der junge Ingenieur biss sich durch, Linge nahm ihn mit auf die Monte 1965 und die Karriere von Falk nahm ihren Lauf: Als Co-Pilot von Herbert Linge feiert er bei der Rallye Monte Carlo den 5. Platz im Gesamtklassement und schüttelt Fürst Rainer III. auf dem Schlosshof der Grimaldis die Hand. Peter Falk erwarb sich den Ruf eines Fahrwerksspezialisten. In den 70er-Jahren war er verantwortlich für die Fahrwerkentwicklung des 924, des 944 und des Luxussportlers 928. Außerdem sorgte er durch einige Versuchsreihen dafür, dass die Heckschleuder 911 berechenbarer und leichter fahrbar wurde.

Manche Ideen mussten mühevoll umgesetzt werden und benötigten Zeit. Anderes wiederum flog ihm zu. Wie zum Beispiel das Porsche-typische Lenkrad mit den drei Speichen. Quasi im Vorbeigehen erzählte er, was er sich von einem Lenkrad wünschte – und die Designer setzten seine Vorschläge um. In vielen, nein in ganz vielen Porsche-Dingen steckt der Geist von Peter Falk.

Peter Falk ist ein aktiver Mensch. Seine Frau Ruth, mit der er seit 47 Jahren verheiratet ist, teilt den Unruhestand mit ihm. Sei es als Berater der Oldtimer-Rallye Silvretta Classic, bei der Peter Falk als Sportlicher Leiter die Wertungsprüfungen austüftelt, oder sei es bei seinen vielen Reisen. Peter Falk hat heute seinen Wohnsitz in der Nähe von Ludwigsburg, Zuffenhausen und Weissach stets in Reichweite. Ihn in seinem Haus anzutreffen, ist allerdings selten.

→ Frank Wiesner

PETER FALK

1932: In Athen als Sohn eines Archäologen geboren
1959: Nach Maschinenbaustudium mit Spezialgebiet Kraftfahrzeugtechnik Ingenieur bei Porsche im Fahrversuch
1965: Peter Falk begleitet Herbert Linge als Co-Pilot zur Rallye Monte Carlo.
1970: Falk wird Fahrversuchsleiter
1970: Hans Herrmann gewinnt die 24 Stunden von Le Mans. Es ist der erste Gesamt-Sieg eines Porsche. Peter Falk gehört zum Rennteam.
1975: Stellvertretender Versuchsleiter: verantwortlich für Fahrwerk, Getriebe und Karosserie
1982: Peter Falk wird Rennleiter. In seine Ära bis 1988 fällt die erfolgreichste Zeit des Porsche-Rennsports.
1989: Falk widmet sich erneut ganz dem Fahrversuch und entwickelt mit seinem Team die Doppelquerlenker-Hinterachse des 993
1992: Falk geht in Pension.

Heute ist er sportlicher Leiter der Silvretta Classic – einer der anspruchsvollsten und renomiertesten Oldtimer-Rallyes.

FOTOS: HISTORISCHES ARCHIV, PORSCHE