
Historie und Histörchen (98): Peter Falk und die unvergessenen Siege

Viel lieber als im Rampenlicht steht Peter Falk hinter seinem Team. Der ehemalige Rennleiter und Ingenieur, der mehr als 30 Jahre für Porsche tätig war, gilt als äußerst bescheiden „Ich habe immer gesagt, ich bin selber gar nichts, aber mein Team muss gut sein“, sagt er. Am 27. November feiert Falk seinen 90. Geburtstag. Michael Steiner, Mitglied des Vorstandes Forschung und Entwicklung bei Porsche, erinnert in seiner Gratulationsadresse daran, dass Falk an der Entwicklung legendärer Sportwagen wie dem Porsche 917 beteiligt war und als Rennleiter die Erfolge des Porsche 956/962 in der Gruppe C verantwortet, die aktuell ihr 40-jähriges Bestehen feiert.

Für den inzwischen auch schon 75-jährigen Walter Röhrl ist Peter Falk einer der Menschen, durch die der Mythos Porsche erst entstanden ist. „Ich bin ein großer Bewunderer von Peter Falk, von dessen Ruhe und Besonnenheit“, sagt Walter Röhrl, der mit ihm 1997 die Oldtimer-Rallye Ennstal-Classic fuhr und gewann. „Es war für mich unvorstellbar, dass sich ein Mensch so extrem auf etwas vorbereitet. Er hatte seinen Computer dabei und hat mir im Prinzip alle 100 Meter gesagt, dass ich ein bisschen zu schnell oder zu langsam bin – und das über 500 Kilometer“, erinnert sich der zweifache Rallye-Weltmeister.

Auch Rennfahrer Hans-Joachim Stuck, der 1985 ins Porsche-Werksteam kam, findet nur lobende Worte für seinen Weggefährten: „Ich habe von Peter Falk sehr viel Respekt und Disziplin gelernt. Ohne ihn wäre mein Leben im Rennsport ganz anders verlaufen. Er gehört zu den besten Rennleitern, mit denen ich in meinem Leben zusammenarbeiten durfte.“

Peter Falk wurde am 27. November 1932 als Sohn eines Archäologen in Athen geboren. Nach einer Lehre als Autoschlosser studiert er Maschinenbau mit Schwerpunkt Kraftfahrzeugtechnik. Als knapp 18-jähriger wird er Dritter bei einer Geschicklichkeitsfahrt auf dem Motorrad im Nordschwarzwald. Sechs Jahre später sitzt er als Beifahrer in einem Porsche und bestreitet seine erste Rallye gemeinsam mit Alfred Kling. Kling bringt Falk zum Motorsport.

Im Jahr 1959 beginnt er als Ingenieur bei Porsche als einer von nur zehn Mitarbeitenden in der Abteilung Fahrversuch. 1964 wechselt er in die Vorentwicklung und Rennbetreuung, verhilft unter anderem dem Elfer zum Fahren. Bei der Rallye Monte Carlo 1965 sitzt er als Co-Pilot neben Herbert Linge im 911 2.0. „Ich sprach in einen dicken Plastikschlauch, der direkt in Herberts Helm führte. Dieses Sprachrohr hat hervorragend funktioniert“, sagt Falk über den von ihm entwickelten Vorläufer einer modernen Gegensprechanlage. Das Duo beendet die Rallye auf Platz fünf des Gesamtklassements.

In den folgenden Jahren entstehen unter der Ägide von Falk als Leiter der Abteilung Vorentwicklung und Rennen zahlreiche Porsche – vom 906 bis hin zum 917 –, mit denen sich der Sportwagenhersteller in der Spitzenklasse des internationalen Motorsports festsetzte. Von 1973 bis 1981 wirkt er als Versuchsleiter in der Serienentwicklung der Baureihen 911, 924 und 928. Dabei verantwortet Falk die Bereiche Karosserie, Getriebe, Fahrerprobung und Dauerläufe.

Peter Falk gilt als großartiger Theoretiker und Praktiker, der als Leiter der Rennentwicklung und als Rennleiter in den Achtzigerjahren viele Porsche zu unvergessenen Siegesserien führt. So ist er unter anderem für die erfolgreiche Ära der Gruppe-C-Fahrzeuge 956 und 962 verantwortlich. Mit sieben Le-Mans-Gesamtsiegen und elf Weltmeistertiteln zählt dieses Rennwagenprojekt zu den erfolgreichsten der Unternehmensgeschichte. Unter Falks Leitung feiert der Sportwagenhersteller die

meisten Erfolge im Rennsport.

Zwei Gesamtsiege bei der Rallye Paris-Dakar in den Jahren 1984 und 1986 werden zu weiteren Höhepunkten seiner Karriere. „Ich war immer ein Rallyefreund, jemand, der nicht nur auf schönen Asphaltstraßen fahren kann. Für mich war es immer wichtig, dass ein Auto auch im Gelände gut sein sollte“, sagt Falk, ein bekennender Allrad-Fan. Gemeinsam mit seinem Team um Techniker Roland Kussmaul entwickelt Falk in weniger als einem Jahr den 911 Carrera 3.2 4x4 für die Rallye Paris-Dakar. Mit Erfolg: Zum ersten Mal gewinnt ein Sportwagen das härteste Langstreckenrennen der Welt. Ab 1989 steuert Falk als Leiter der Fahrwerksentwicklung die Vorentwicklung und Entwicklung des Boxsters und der Elfer-Generationen 993 sowie 996.

Im Jahr 1993 verabschiedete sich Falk in den Ruhestand, bleibt dem Unternehmen jedoch eng verbunden. So steht er dem Porsche Museum noch viele Jahre im Hintergrund als Zeitzeuge und Interviewpartner zur Verfügung. (aum)

Bilder zum Artikel



Peter Falk: Tour d'Europe 1962.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Peter Falk (links) und Henschke von Hanstein in Le Mans, 1965.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Peter Falk (links) und Herbert Linge am Porsche 911 2.0 Coupé bei der Rallye Monte Carlo, 1965.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Der Porsche 959 Paris Dakar im Jahr 1968: Peter Falk steht vorn rechts.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



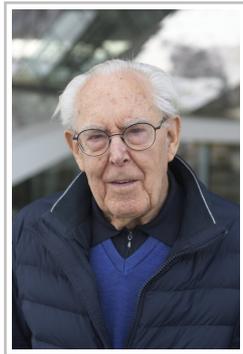
Peter Falk (rechts) und Rolf Wütherich am Porsche 904 bei der Rallye Monte Carlo, 1965.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Der Porsche 959 beim Rollout 1962. Peter Falk tauft den Rennwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Peter Falk, 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
