

Hermann Burst

24/07/2026 Zeitzeuge

Hermann Burst beginnt seine Karriere 1967 als Diplom-Ingenieur für das Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart (FKFS) der Universität Stuttgart. Im Windkanal für experimentelle Aerodynamik untersucht er unter anderem die Luftführung von Porsche-Fahrzeugen, lernt dadurch 1968 den Porsche-Rennsport-Chef Peter Falk kennen.

Falk sucht einen Aerodynamiker, der die Rennwagen noch schneller macht. Im Januar 1969 fängt der damals 28-jährige Hermann Burst in der Porsche-Rennsportabteilung an, verbessert die Aerodynamik der Modelle 917, 917 Can Am, 908-03 und 908-02 Langheck. Um 1972 beginnt er als „Leiter Karosserieversuch Serie- und Fremdentwicklungen" in der Fahrzeugentwicklung. Computer-Berechnungen existieren zwar nicht, dafür aber Modelle in 1:5 oder 1:4 für den Windkanal. Dort untersuchen die Ingenieure Luftwiderstand, Auftrieb, Windgeräusche und Eigenverschmutzung.

Anfang der Siebzigerjahre kümmert sich Hermann Burst mit seinem Team um den Auftrieb des Porsche 911. Gemeinsam erfinden sie den Heckspoiler, beim 911 Carrera RS 2.7 besser bekannt als „Entenbürzel". Anschließend arbeitet er weiter an Formen, die zur Grundkarosserie eines Elfers passen,

sich harmonisch einfügen und dennoch sofort als Evolution einer existierenden 911-Karosserie erkennbar sind. So entsteht der Heckspoiler, der später als „Walflosse“ bezeichnet wird. In Kombination mit dem Bugspoiler verpassen Hermann Burst und sein Team dem Turbo eine ausgewogene Aerodynamik, sodass auch Leistungen im Hochgeschwindigkeitsbereich ohne nervöses Fahrverhalten erreicht werden.

Das Gefühl Turbo ist für den Aerodynamiker Hermann Burst vergleichbar mit der Potenzierung einer Grundleistung eines Motors und dem Generieren verborgener Reserven. Der Familienvater Burst denkt gern zurück gut an ein Wochenende mit einem Turbo-Testwagen. Während in den Siebzigerjahren viele Fahrzeuge im Leistungsbereich zwischen 60 und 90 PS das Straßenbild ausmachen, genießt er die enorme Kraft des 911 Turbo. 50 Jahre später erinnert sich Hermann Burst noch genau an das Gefühl von damals. Er und der Turbo waren sofort miteinander verbunden.

Bis 1992 arbeitet Hermann Burst als „Leiter der Karosserieentwicklung“ bei Porsche in Weissach.

Lebenslauf

1. Oktober 1940	Geboren und aufgewachsen in Stuttgart
1960 - 1966	Studium Maschinenbau + Fahrzeugtechnik an der UNI Stuttgart
1967 - 1968	Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Windkanal des FKFS. Aerodynamik von Autos und Flugzeugen.
1969 - 1972	Start bei Porsche als Sachbearbeiter in der Rennabteilung. Aerodynamik von 917, 908/02, 908/03 , Serien- und Fremdfahrzeugen.
1972 - 1987	Leiter der Abteilung Karosserieversuch. Produktoptimierung aller Porsche-Fahrzeuge in Verbrauch, Lebensdauer, Sicherheit, Klimatisierung und Ausstattung.
1988 - 1992	Leiter der Hauptabteilung Karosserieentwicklung.
1992 - 2006	Start als Gesellschafter und Vorstand bei der Rücker AG
seit 2006	Ruhestand

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/50-Jahre-Porsche-Turbo-36122/Zeitzeuge-Hermann-Burst.html