

Porsche 962 C

Der Porsche 962 C schreibt im weltweiten Motorsport jene Erfolgsgeschichte weiter, die 1982 mit dem Vorgängermodell 956 begonnen hatte. Bei der Entwicklung dieser Rennsportwagen leistet Porsche Pionierarbeit und adaptiert den aus der Formel 1 bekannten aerodynamischen Bodeneffekt auf die neuen Rennwagen. Speziell geformte Luftleitkanäle in den Seitenkästen und ein Unterboden mit Diffusoren erzeugen bei der Fahrt einen Unterdruck, der den Wagen an die Fahrbahnoberfläche saugt und sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht. Der 962 C verfügt über ein Aluminium-Monocoque, das rund 80% steifer ist als konventionelle Gitterrohrrahmen. Da das Reglement den Treibstoffverbrauch limitiert, setzt Porsche auf zukunftsweisende Einspritz- und Zündsysteme. Zunächst mit einem 2.65-Liter-Bi-Turbo motorisiert, wird der 962 C im Training für Le Mans 1985 erstmals vom ausschließlich wassergekühlten Dreiliter-Bi-Turbo-Motor mit bis zu 700 PS angetrieben. Der Wagen siegt 1986, 1987 und 1994 in Le Mans, nachdem der Vorgängertyp 956 bei dem französischen 24-Stunden-Rennen von 1982 bis 1985 ungeschlagen blieb. Fünf Fahrer- und drei Marken-Weltmeisterschaften gewinnt Porsche mit den „Flügelautos“ zwischen 1982 und 1986. Auf dem 962 C mit der Startnummer 17 siegen Hans-Joachim Stuck, Derek Bell und Al Holbert beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans am 13. und 14. Juni 1987. Im folgenden Jahr dient das Fahrzeug Mario, Michael und John Andretti in Le Mans als Trainingswagen und wird danach vom Museum übernommen.

Jahr: 1987

Motor: 6-Zyl. Boxer Bi-Turbo

Hubraum: 2994 ccm

Leistung: 515 kW (700 PS)

Gewicht: 850 kg

Höchstgeschwindigkeit: 360 km/h

The Porsche 962 C continues the success story in worldwide motorsport that began with the predecessor 956 model in 1982. In developing the prototype racers, Porsche

explores and adapts the aerodynamic ground-effect principle, known from Formula 1. Air ducts in the sidepods as well as diffusers at the front and rear of the floorpan create a body of low air pressure that sucks the car to the track surface, allowing for very high cornering speeds. The 962 C features an aluminium monocoque that is 80 percent stiffer than conventional space frames. Because the regulations limit fuel consumption, Porsche utilises groundbreaking injection and ignition systems. Initially fitted with the 2.65-litre, twin-turbo engine, the 962 C is powered for the first time by a fully water-cooled, three-litre, twin-turbo unit delivering up to 700 hp for the 1985 Le Mans practice session. The 962 C wins Le Mans in 1986, 1987 and 1994, following on from the unbroken winning streak of the predecessor 956 at the French 24-hour race from 1982 to 1985. The 956 and 962 C “wing cars” notch up five Driver and three Makes World Championship titles for Porsche between 1982 and 1986. Driving the 962 C with starting number 17, Hans-Joachim Stuck, Derek Bell and Al Holbert win the 24 Hours of Le Mans on 13 and 14 June, 1987. The following year, this car is used in Le Mans as a training car by Mario, Michael and John Andretti and is then acquired by the Museum.

Model Year: 1987

Engine: 6-Cyl. Flat Bi-Turbo

Displacement: 2994 cc

Power Output: 515 kW (700 hp)

Weight: 850 kg

Top Speed: 360 km/h