

„Porsche Heritage Moments“ bringt erstmals fünf Varianten des 935 zusammen

30/03/2026 Die Homologation des Porsche 935 vor genau 50 Jahren markiert den Moment, in dem aus einer Idee ein arbeitsfähiges System wird. 2026 feiert der Sportwagenhersteller „75 Jahre Porsche Motorsport“ und blickt zurück auf ein Fahrzeug, das die Marken-Weltmeisterschaft sowie nationale und internationale Serien ab 1976 dominierte. In fünf Folgen der Reihe „Porsche Heritage Moments“ befassen sich Timo Bernhard und Norbert Singer erstmals detailliert mit der Geschichte des 935 und seinen unterschiedlichen Ausprägungen.

50 Jahre nach der Homologation des Porsche 935 im März 1976 widmet der Sportwagenhersteller dem Jubiläum eine fünfteilige Serie von „Porsche Heritage Moments“ auf dem Porsche Youtube-Kanal.

Timo Bernhard, Le-Mans-Sieger und Langstreckenweltmeister, führt durch die einzelnen Beiträge und lädt den ehemaligen Renningenieur Norbert Singer ein, seine Erinnerungen zu teilen. Dabei bringt Porsche erstmals fünf zentrale Ausprägungen des 935 zusammen: das homologierte Ausgangsmodell

von 1976, den weiterentwickelten 935/77, den radikalen 935/78 „Moby Dick“, den 935 „Baby“ sowie einen werksinternen Erprobungsträger, der später für einen Rekordversuch im Radsport genutzt wird.

Fünf Autos, die zeigen, wie rasant sich das Konzept von Jahr zu Jahr weiterentwickelte. Dabei spiegelt der Pioniergeist das Selbstverständnis der Marke wider. „Uns ist es bei allen Folgen wichtig, nicht nur schlicht die Leistungsdaten abzugleichen. Entscheidend ist der Spirit, der sich durch alle Varianten zieht. Das präzise Lesen des Reglements. Die Bereitschaft, technische Lösungen immer wieder neu zu denken. Und der Mut, Entscheidungen unter Zeitdruck zu treffen“, fasst Alexander E. Klein, Leiter Porsche Heritage Operations und Kommunikation zusammen.

Der, mit dem alles begann: 935 aus dem Jahr 1976

Kaum ein Rennfahrzeug steht so konsequent für Grenzverschiebung wie der Porsche 935. Entwickelt auf Basis des Porsche 911, gedacht für die damals neue Gruppe 5, entstand er dort, wo das Reglement Freiräume ließ – und diese zugleich infrage stellte. Breite Kotflügel, neu gedacht. Technik, die Diskussionen provozierte. Und ein Konzept, das trotz aller Varianten eine klare Handschrift trug. In der ersten Folge von „Porsche Heritage Moments“ erinnert sich Singer an die herausfordernden technischen Abnahmen durch die FIA, bei denen jedes Karosserie-Element einzeln verteidigt werden musste, sowie an ein Cockpit, das auf schnelle Anpassung ausgelegt war. Zudem spricht er mit dem Gastgeber über die Bedeutung der Kommunikation zwischen Fahrer und Team in Zeiten ohne Funkkontakt zur Box.

Evolution mit Biturbo: 935/77

In der zweiten Episode blickt das Duo auf das Jahr 1977, auf Le Mans, auf Haltbarkeit, auf Luftwiderstand, auf Tempo und auf Zeit. Singer erzählt von der neuen Karosserie, dem in den Kotflügel versetzten Spiegel und der damit verbundenen eingeschränkten Sicht. Aus seiner Perspektive als Renningenieur und Aerodynamiker erläutert er, wo Kanten verschwanden, um den Abtrieb zu verbessern. Die größte Veränderung vom Modell aus dem Jahr 1976 hin zur Ausführung von 1977 ist jedoch der Biturbomotor. „Wir wollten die Nachteile des großen Einzelladers beseitigen. Zwei kleinere Turbolader reagieren schneller, das heißt weniger Turboloch und eine besser dosierbare Leistung. Für die Piloten war das ein großer Schritt in Richtung Fahrbarkeit“, fasst er zusammen.

Besonderer Leichtbau für Sprintrennen: 935 „Baby“

Die dritte Episode von „Porsche Heritage Moments“ handelt vom Mut zur Reduktion. Mit dem 935 „Baby“ geht Porsche einen Schritt in Richtung Sprintrennen. In dieser Folge beschreibt Singer ein Fahrzeug, das vom großen 935 ausgeht und dann: „Alles, was nicht zwingend notwendig ist, verschwindet. Wir haben jedes Teil in die Hand genommen und hinterfragt.“ So verzichtet man auf die Sitzverstellung und durchlöchert den Zündschlüssel. Der Unterboden weicht einem Aluminiumrahmen, Stahl verschwindet, Steifigkeit wird neu gedacht. Am Ende steht ein Chassis da, das unter dem

Mindestgewicht liegt. Der verkleinerte Motor mit 1,4 Litern Hubraum bringt das „Baby“ in die Zweiliter-Klasse. Leistung ist vorhanden, aber sie fordert Drehzahl. Bernhard beschreibt das Erlebnis aus Sicht eines Rennfahrers: „Unterhalb von 5.000 Umdrehungen zurückhaltend, darüber schlagartig präsent. Ein Auto, das Konzentration verlangt. Und Respekt.“

Folge der Extreme: 935/78 „Moby Dick“

Als Singer im Herbst 1977 das Potenzial der Gruppe 5 erkennt, entsteht kein weiteres Derivat des Elfers, sondern ein Grenzfall. Das Regelwerk erlaubt weitreichende Eingriffe, denkt er den 935 neu. Ziel ist ein Le-Mans-Auto, dessen Aerodynamik sich bewusst von der bekannten Silhouette löst. Der 935/78, später „Moby Dick“ genannt, tritt 1978 erstmals öffentlich auf. Schon im Training für das 6-Stunden-Rennen von Silverstone fährt er zwei Sekunden schneller als das Feld und entscheidet den WM-Lauf mit deutlichem Vorsprung für sich. Die technische Grundlage: ein 3,2-Liter-Sechszylinder-Boxer mit Biturbo, erstmals mit wassergekühlten Vierventil-Zylinderköpfen bei luftgekühlten Zylindern.

Für Sprint- und WM-Rennen stehen bis zu 845 PS zur Verfügung, in Le Mans wird die Leistung bewusst reduziert. „Entscheidend ist nicht nur die Kraft, sondern der Widerstand des Fahrzeugs gegen den Luftstrom“, erklärt Singer. Außerdem erläutert er die Maßnahmen, mit denen der Luftwiderstand so weit gesenkt wurde, dass auf der Hunaudières-Geraden 366 km/h erreicht wurden. Die Karriere bleibt kurz und auf zwei Fahrzeuge begrenzt. Und doch bleibt der „Moby Dick“ unvergessen: „Er war die Krönung des Ganzen“, sagt Singer.

Der Erste: das Testauto 935/77

In der fünften und letzten Folge schließen Bernhard und Singer den Kreis mit jenem Fahrzeug, das nie für Titel gedacht war und doch alles möglich machte: dem ersten 935-Testauto aus dem Jahr 1977. Das Testauto selbst erlebt nur einen Renneinsatz am Norisring. Seine eigentliche Rolle liegt woanders. Es dient als Versuchsträger, als Denkraum auf Rädern. Sogar für ein außergewöhnliches Projekt: einen Geschwindigkeitsrekordversuch mit dem Bahnradfahrer Jean-Claude Rude. Der 935 als Windschattengeber, die Geschwindigkeit jenseits von 240 km/h im Visier. Der Versuch endet spektakulär, wie Singer in der Folge berichtet.

Abschließend blickt der Renningenieur zurück auf alle Ausprägungen des 935. Was im Jubiläumsjahr von „75 Jahre Porsche Motorsport“ bleibt, galt schon damals: Ein Rennwagen muss schnell sein, aber ebenso zuverlässig, verständlich und robust. Erst wenn er siegfähig ist, geht er an die Kunden. Und die holen dann Punkte auf den Rennstrecken dieser Welt.

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/2026/historie/porsche-heritage-moments-935-norbert-singer-timo-bernhard-42017.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/002fee68-386c-4f94-807b-9d9f71e6806e.zip

Externe Links
https://www.youtube.com/playlist?list=PLKduzfEGbn-HVgpJpzjTIRPRLHSvUkBdd