

Die Vorbereitungen der Gruppe C

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

23/10/2022 Der Erfolg der Gruppe C war das Ergebnis von „learning by doing“ und unglaublich viel Disziplin.

Damals galt es, in Rekordzeit ein neues, leistungsstarkes, aber dennoch verbrauchsarmes Fahrzeug zu bauen. Dafür wurde bei Porsche erstmals eine eigene Hauptabteilung für den Rennsport eingerichtet. Norbert Singer ließ zunächst ein Holzmodell im Maßstab 1:5 erstellen. Er erzählt: „Ferry Porsche sah sich das Modell an und sagte am Ende: ‘Ich wünsche Euch viel Glück‘, und das war‘s. Für ihn war es nur ein weiterer Rennwagen. Er hatte schon so viele präsentiert. Niemand wusste zu der Zeit, was mit dem Auto passieren würde. Konnte er erfolgreich sein?“

Das Team ging dann in den Windkanal, um ein Aerodynamikkonzept zu erstellen – eines, das mit starkem Abtrieb ein „Haften“ am Boden erzeugen soll, heute bekannt als „Ground Effect“. Ebenfalls neu für die Entwickler war ein reines Aluminium-Monocoque. „Es war hauptsächlich ‚learning by doing‘“, blickt Singer zurück. „Wir hatten keine Ahnung, wie man Monocoques baut, und haben uns Hilfe beim

Flugzeugbauer Dornier geholt. Wir fertigten diverse Kisten, und am Ende hatten wir tatsächlich ein Monocoque. Übrigens: Bereits 1982 haben wir angefangen, über ein Carbon-Monocoque nachzudenken. Denn in der Formel 1 kam der Kunststoff gerade auf. Unser Team war aber einfach zu klein, um gleichzeitig ein Alu- und ein Carbon-Monocoque zu entwickeln."

Auch Bell erinnert sich an diese spezielle Aufbruchsstimmung: „Ich fuhr vorher einen Porsche 936 mit Jacky Ickx, und wir hatten Le Mans 1981 gewonnen. Danach wurde ich von Entwicklungschef Helmuth Bott ins Werk eingeladen, um über die Zukunft zu reden. Bott sagte: ‚Nächstes Jahr starten wir in der Gruppe C.' Ich hatte keine Ahnung, was das war. Er sagte weiter: ‚Das Auto wird ein Monocoque-Chassis haben. Wir haben sowas aber noch nie vorher gemacht.' Und fügte hinzu: ‚Wir sorgen auch für Ground Effect. Das haben wir auch noch nie gemacht.' Aber er sagte auch: ‚Wir haben noch nie falsch gelegen.'"

Als Antrieb wählte Singer den Sechszylinder-Boxer aus dem Porsche 935/76, eine Weiterentwicklung des 911-Motors für den Rennsport. Dieser wurde dank zweier Turbolader nicht nur leistungsgesteigert, sondern auch verbrauchsoptimiert. Alle anderen Fahrzeugkomponenten wurden neu entwickelt. Das Rennteam musste unter hohem Zeitdruck arbeiten: Die endgültige Fassung des Gruppe-C-Reglements wurde erst im Oktober 1981 bekannt gegeben, aber der bevorstehende Saisonauftakt war schon für Anfang 1982 festgelegt. Zwei der drei Werkswagen waren erst zwei Wochen vor dem Rennen in Le Mans fertig, der dritte erst wenige Tage davor.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

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

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/227298_de_3000000.mp4

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2022/historie/porsche-956-962-rennwagen-40-jahre-gruppe-c-zusammentreffen-leipzig-vorbereitungen-30106.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3f5065cd-12b5-47be-b326-67d5ad60de86.zip

Externe Links
https://media.porsche.com/mediakit/40-years-group-c/de

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart