

Porsche bewahrt die Geschichte des 959 Paris-Dakar

01/02/2023 Das Team Porsche Heritage und Museum kümmerte sich gemeinsam mit den Kollegen von Porsche Classic in den vergangenen Monaten um die Wiederinbetriebnahme.

Wer 14.000 Kilometer durch die Wüsten und Savannen Afrikas besteht, kann auf der ganzen Welt antreten. Der Porsche 959 Paris-Dakar hat den harten Rallyeeinsatz von Frankreich nach Westafrika im Jahr 1986 gemeistert. Der 959, mit dem Jacky Ickx und Claude Brasseur auf Platz zwei hinter den Franzosen René Metge und Dominique Lemoyne im baugleichen Siegerfahrzeug landen, ist abermals fahrbereit. Um die Wiederinbetriebnahme kümmerte sich das Team Porsche Heritage und Museum gemeinsam mit den Kollegen von Porsche Classic in den vergangenen Monaten. Spannende Einblicke in den Prozess der Wiederinbetriebnahme bietet die mehrteilige Dokumentation „959 Paris-Dakar“ auf dem Porsche YouTube Kanal.

Die Rennhistorie 959 Paris Dakar

Das Starterfeld bei der Rallye Paris-Dakar im Jahr 1986 dominieren Lastkraft- und Geländewagen. Die

drei Porsche 959 aus Zuffenhausen fallen auf, der dritte belegt als Servicewagen mit Projektleiter Roland Kussmaul und Wolf-Hendrik Unger den sechsten Rang. Porsche Heritage und Museum beherbergt bis heute das komplette Trio in seiner Sammlung. „Das Siegerfahrzeug bleibt unangetastet, das halten wir sozusagen in einer Zeitkapsel fest und lassen die Spuren der Rallye so lange wie möglich an ihm haften", erklärt Kuno Werner, Leiter der Museumswerkstatt.

Zwei Jahre braucht das Team in den Achtzigern, um den 959 in ein Rallyefahrzeug zu verwandeln. Die Fachleute verstärken das Fahrwerk mit doppelten Stoßdämpfern an der Vorderachse und ziehen geländetaugliche Reifen auf. Wenn der Untergrund keine vier angetriebenen Räder fordert, verteilt das elektrohydraulisch gesteuerte Mitteldifferential die Kraft variabel auf Vorder- und Hinterachse. So ist der Porsche bis zu 210 km/h schnell.

Rennleiter Peter Falk erinnert sich an die ersten drei Teilnahmen, 1984 mit dem Porsche 953 und in den beiden darauffolgenden Jahren mit dem 959 Paris-Dakar: „Umso schöner war, dass wir alle Autos ins Ziel gebracht und gleich beim ersten Mal gewonnen hatten. Und dann sagte Herr Bott: ‚Wir müssen ein zweites Mal antreten, einmal genügt nicht.' Im Jahr 1985 sind wir dann mit allen drei Autos ausgefallen. Das war niederschmetternd. Danach sagten wir uns, dass wir nochmal antreten müssen. Obwohl wir alle ein bisschen die Schnauze voll hatten, nachdem wir alles verloren hatten. Und 1986 hat es wieder geklappt. Alle drei Autos angekommen und ein Doppelsieg."

Überarbeitung: Die Geschichte des Fahrzeugs authentisch erzählen

„Wir möchten den gebrauchten Zustand beibehalten und das Fahrzeug nur sanft überarbeiten, dennoch soll es technisch einwandfrei bleiben", sagt Werner. Weil die Ausgangsbasis des Zweitplatzierten von 1986 sehr gut ist, gelingt es den Verantwortlichen, so wenig wie möglich zu erneuern und die maximale Anzahl der ursprünglich verbauten Teile beizubehalten. Auf dem Tacho des 959 Paris-Dakar stehen rund 18.000 Kilometer, die sich aus dem Rallyeeinsatz und wenigen tausend Testkilometern ergeben. Wie das Serienpendant wird auch das Rallyefahrzeug von einem luft-/wassergekühlten Boxermotor mit Register-Turboaufladung angetrieben. Wegen der geringen Kraftstoffqualität ist die Leistung des Sechszylinders auf 294 kW (400 PS) reduziert.

„Der 959 Paris-Dakar ist ein Technologieträger und schon allein deshalb ist seine Wiederinbetriebnahme emotional aufgeladen. Im Jahr 1986 wurde das Auto gefordert, jetzt sind wir gefordert", sagt Uwe Makrutzki, Leiter der Porsche Classic Werksrestaurierung. Sein Team und das von Kuno Werner arbeiten Hand in Hand und stimmen sich eng ab. Porsche Classic demontiert, revidiert und montiert bei dem Projekt Motor, Getriebe und Achsantrieb. Alle Bauteile sind wenig bis gar nicht beschädigt. „Der Zustand des Fahrzeugs ist sehr gut, es gibt keine starken Deformierungen oder Korrosion. Wie bei jeder Restaurierung mit dem besonderen Auftrag, möglichst viel Substanz zu erhalten, prüft das Team jedes einzelne Bauteil und repariert oder ersetzt, wo es unumgänglich ist. Viele Teile von damals sind im seriennahen Prototypenstatus", fasst Werner zusammen.

Für die harte Distanz der Rallye optimiert der Sportwagenhersteller in den Achtzigerjahren unter

anderem die Anbringung der Motorsteuergeräte. Um ohne Beschädigungen Flüsse durchqueren zu können, platzieren die Fachleute die Motorsteuergeräte weit oben. Auch die Ölkühler und -leitungen unter den hinteren Kotflügeln bereitet Porsche für die Rallye vor und verpasst dem Fahrzeug mit der Perforierung des Aluminiumträgers Motorsportgene. Um noch mehr Gewicht zu sparen, locht der Sportwagenhersteller die Bremsscheiben und entscheidet sich für eine Karosserie, Türen und Hauben aus Kevlar. So landen die Stuttgarter bei einem verhältnismäßig geringen Trockengewicht von 1.260 kg.

Sand und Dreck aus der Wüste Afrikas

Bei der Demontage kommen die Beteiligten mit Sand und Dreck aus der Wüste Afrikas in Berührung. Seit der Rückkehr des Fahrzeugs sind Karosse und Technik nie entzweit worden. „Das ist auch für uns nicht alltäglich, sondern sehr faszinierend. Wir sehen heute anhand schlammähnlicher Verschmutzungen, dass der 959 Paris-Dakar Flüsse durchquert hat und dass Wasser im Innenraum stand", verrät Werner. Kleine Korrosionsstellen, dort, wo die Kevlar-Karosserieteile beim dynamischen Rallyeeinsatz auf dem Metallrahmen scheuerten, werden mehr konserviert als repariert, um die Geschichte des Fahrzeugs unangetastet zu lassen.

„Wir belassen selbst die Kabelbinder nach der Überprüfung und Instandsetzung sämtlicher Bauteile genau dort, wo sie einmal waren. Schließlich ist das Erscheinungsbild unwiederbringlich. Auch Getriebeprofi Klaus Kariegus ist begeistert vom afrikanischen Staub am Fahrzeug und der damit einhergehenden Authentizität. „Das Fahrzeug hat seine Qualität und Robustheit unter Beweis gestellt. Selbst Sand und Staub aus dem harten Renneinsatz konnte der Technik nichts anhaben. Schon damals sind hochwertige Materialien verbaut worden", sagt Kariegus. Mit dem Team um Makrutzki, bestehend aus vier Spezialisten für den 959, kümmert er sich um die Funktionalität der Technik und darum, dass die historischen Spuren der Einsätze erhalten bleiben. „Nur wenn wir die Blessuren von damals erhalten, können wir die Geschichte authentisch erzählen und sie bewahren", fasst Werner zusammen.

Schnee und Kies: Rollout vor spektakulärer Kulisse mit Jacky Ickx

Um die Geschichte von 1986 so echt wie möglich zu erzählen, hat das Team Porsche Heritage und Museum Jacky Ickx zum Rollout nach der sanften Überarbeitung eingeladen. Der ehemalige Pilot des Zweitplatzierten 959 Paris-Dakar darf das Fahrzeug in einem Steinbruch als Erster bewegen. „Im Auto kommen sofort Erinnerungen hoch, ich denke an die Leute, die mir das damals ermöglicht haben." Vor Ort zählte das Team gerade einmal 18 Mann. Der Zusammenhalt sei stark und nicht zuletzt mit ausschlaggebend für den Erfolg gewesen. „Jeder wollte das Auto damals auf der Straße fahren. Und dann entscheidet Porsche sich dazu, den 959 für eine Rallye in die Wüste zu schicken. Es ist fantastisch, dass ich Teil dieser Geschichte sein darf", schwärmt Ickx. Die Rallye sei eine unglaubliche Herausforderung und zugleich die perfekte Teststrecke für das Allradgetriebe gewesen. Niemand hätte diesen Erfolg von ihm und seinen Rallye-Kollegen erwartet. „Die Wüste ist wie das Meer, keine Düne und keine Welle gleichen der anderen", beschreibt Ickx die Gegebenheiten.

Für Le-Mans-Sieger Timo Bernhard, der ihn beim Rollout des überarbeiteten Fahrzeugs begleitet, sind die Erlebnisse seines Rennfahrerkollegen von 1986 faszinierend. „Ich erinnere mich an einzigartige Rallye-Szenen, in denen die Helikopter den Autos nicht folgen konnten, weil diese so schnell gefahren sind", fügt Timo Bernhard hinzu. Ickx fasst die erste Fahrt nach knapp vier Jahrzehnten in drei Worten zusammen: „Erinnerungen, Emotionen, Leidenschaft." Auch für den Leiter der Museumswerkstatt, Kuno Werner, ist der Rollout etwas ganz Besonderes: „Jahrelang stand der 959, bevor er heute eine völlig neue Symbiose mit dem Originalfahrer von damals auf Schnee und Kies eingehen durfte. Das macht unser gesamtes Team von Porsche Heritage und Museum stolz."

Zu sehen auf der Retro Classics und auf dem Porsche YouTube Kanal

Vom 23. bis 26. Februar 2023 können sich Interessierte das Fahrzeug in Stuttgart bei der Retro Classics im Rahmen der Sonderschau „75 Jahre Porsche Sportwagen" im Atrium / Messe-Eingang Ost ansehen. Wer keine Zeit für einen Messebesuch hat, der erhält trotzdem spannende Einblicke in den Prozess der Wiederinbetriebnahme. Ein Kamerateam hat Porsche Heritage und Museum sowie Porsche Classic in den vergangenen Monaten bei den einzelnen Schritten bis hin zur Wiederinbetriebnahme begleitet. Den ersten Teil der Dokumentation „959 Paris-Dakar" gibt es am Mittwoch, den 1. Februar 2023 in voller Länge auf dem Porsche YouTube Kanal zu sehen. Nach dem ersten Video folgen fünf weitere im Februar an den Tagen: 3., 5., 7., 9. und 11. Dabei warten spannende Einblicke auf die Zuschauerinnen und Zuschauer: von der Bestandsaufnahme, der Demontage des Motors, Karosseriearbeiten, Überarbeitung und Wiedereinbau des Motors bis hin zur ersten Fahrt. Hinweise und Trailer zu allen weiteren Episoden erhalten Sie zudem auf den Social-Media-Kanälen Facebook und Instagram @porsche.museum.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/233802_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/ 233803_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/233804_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2023/historie/porsche-959-paris-dakar-wiederinbetriebnahme-restaurierung-messe-retro-classics-31127.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4d987ef0-4b5f-46b2-94c4-b08d1741c7f8.zip

External Links
https://www.retro-classics.de/

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