

Entwicklungszentrum Weissach: Legenden-Gelände

04/10/2021 Ganz am Anfang ging es oben auf der Heide zwischen Weissach und Flacht nur um eines: Testfahren, Autos extrem bewegen und weiterentwickeln. Für die Rennsportler ging es daneben selbstverständlich um: Bestzeiten.

Die Geschichte der Strecke beginnt 1959. Porsche sucht ein Prüffeld, denn auf der Autobahn wird es für Versuchsfahrten mit Sportwagen enger. Von solchen mit Rennwagen ganz zu schweigen. Der seit 1954 benutzte Malmsheimer Flugplatz ist ein Provisorium. Das Prüfgelände von Volkswagen in Wolfsburg ist weit weg. Herbert Linge, ein Porsche-Mann der ersten Stunde sowie geachteter Renn- und Rallyefahrer, schlägt ein Gelände bei seinem Heimatdorf Weissach und der Nachbarsiedlung Flacht vor, das eine Urkunde von 1910 so beschreibt: „...auffallend bergig und steinig, aber wenig ergiebig und sehr schwer zu bebauen." Ferry Porsche gefällt die Idee. Im November hat Porsche den größten Teil der knapp 38 Hektar gekauft. Am 16. Oktober 1961 rollt Ferry Porsche auf dem Bulldozer zum ersten „Spatenstich" an.

Als Urzelle des Entwicklungszentrums entsteht auf dem unbebauten Gelände eine kreisförmige

Testbahn. Die Schleuderplatte, bald „Skidpad“ genannt, bietet drei Strecken mit 40, 60 und 190 Meter Innendurchmesser. Ab dem 15. Oktober 1962 treiben hier der Versuchsingenieur Peter Falk, Linge und Kollegen die frühen 901 bis zur Haftgrenze und darüber hinaus. Es geht um die Grundabstimmung des Fahrwerks, um Aerodynamik und Dauertests. Einer der ersten Rennwagen auf dem Rund, so berichtete Herbert Linge im November 2019, war der Porsche 804 Formel 1. Als erstes Gebäude auf dem Porsche-Versuchsgelände entstand die Skidpad-Hütte für die Utensilien der Versuchsleute.

Und der erste Mensch, der mehr oder weniger dauerhaft auf dem Weissacher Heckengäu für die Sportwagenbauer schaffte, war Robert Schüle. Allerdings als Teilzeit-Freelancer, denn Herr Schüle hütete hauptberuflich Schafe und betrieb die Gastwirtschaft „Zum Hirsch“. Schüle war zur Stelle, wenn es um den Auf- und Abbau von Tests ging, und er war mehr als der Hüter der Hütte.

1969 drehte der neue 917 auf dem Kreis 258 Runden, nur von einem Tankstopp unterbrochen. Dann wussten die Ingenieure: Die Radlager halten. Das Skidpad galt auch als letzte Instanz, wenn es um die erreichbare Querbeschleunigung geht. Helmuth Bott, der 1952 als Betriebsassistent bei Porsche anfing, dann zum Versuchs- und Entwicklungsleiter bis schließlich 1978 zum Entwicklungsvorstand aufstieg, schaute in seinem Büro auf eine Liste mit den Rekordrunden auf dem 190-Meter-Kreis. Darauf stand seit 1972 Willi Kauhsen mit dem 850 PS starken 917/10 als schnellster Fahrer.

Seit 1982 startete Porsche nun mit dem revolutionären 956 in der Weltmeisterschaft, und Bott wollte wissen: War der mit dem gleichen Gewicht, aber 200 PS weniger und schmaleren Reifen dank seiner Aerodynamik schneller als der gewaltige Siebzehner? Das hatte der Projektleiter Norbert Singer seinem Chef vorgerechnet. Stefan Bellof als Porsches schnellster Rennfahrer kam und war schneller. Allerdings nicht so schnell, wie Singer Bott versprochen hatte. Der wusste: Rennfahrer erledigen solche Versuche lustlos. Also rief er Peter Falk ins Cockpit.

Falk galt als der Meister des Skidpad, hielt die Rekorde mit dem 908 und dem 917. Er schnallte sich am 30. April 1984 in den 956, fuhr los … und die Stoppuhren blieben bei der Rekordmarke von 14,4 Sekunden stehen. Das entspricht, so rechnete Falk 2019 vor, bei 192 Meter Kreisdurchmesser, auf dem sich der Schwerpunkt des 956 bewegte, einer mittleren Geschwindigkeit von 150,576 km/h und einer Querbeschleunigung von 1,858 g (solche Antworten geben nur Vollblutingenieure). Der Rekord steht bis heute, und er wird wohl für immer stehen. Norbert Singer erklärt: Moderne Rennreifen ermöglich für wenige Sekunden höhere Querbeschleunigungen, überleben aber 14 Sekunden an einem solchen Limit wahrscheinlich nicht.

Helmuth Bott hatte schon im Januar 1960 das umfassende „Projekt Weissach“ formuliert und engagierte sich bis zur Pension 1988 leidenschaftlich für den Standort. 1966 beauftragte Bott den Ingenieur Jochen Freund, eine Prüfstrecke auf das Gelände zu legen. Bott sprach beim Layout heftig mit. So entstand der 2,88 Kilometer lange Bergkurs. Herbert Linge: „Die Baumaschinen waren noch unterwegs, da fuhren wir schon auf der neuen Strecke. Offroad würde man das heute nennen.“ Der Bergkurs wird im Uhrzeigersinn befahren. Eine Runde schildert Peter Falk: „Die Nordkurve ist eine schnelle Rechts. Bei entsprechend hoher Geschwindigkeit musste das Auto am Ausgang in einer Bergabpassage fur die folgende Linkskurve sofort umgesetzt werden. Diese schnelle Linkskurve hieß

bald die ‚Obermeister-Kurve'. Sie führte in eine kurze Gerade, an die sich eine zum Ausgang aufgehende Rechtskurve anschloss, der ‚Alte Hof'.

Nach einer rund 170 Meter kurzen Geraden folgte der ‚Z-Hang'. An dieser steil bergauf führenden Rechts-links-Kombination kam man mit hohem Tempo an. Hier versagten frühe ABS-Anlagen gerne, der abrupte Richtungswechsel und das gleichzeitige Bremsen waren wohl zu viel für die simple Sensorik. Vom ‚Z-Hang' ging es über die schnellste Kurve, ‚Pfad', bergauf. Es folgte die ‚Bott- Schikane'. Dieser sehr schnelle Rechtsknick führte blind und nach außen hängend über eine Kuppe. Dort verloren etliche Neulinge das Auto, und auch für Könner war die Stelle kritisch. Wir plädierten für die Entschärfung, aber Helmuth Bott blieb hart. Die ‚Bott-Schikane' gibt es bis heute. Es folgt ein 90-Grad-Linksknick, dann der ‚Davidsbaum', eine scharfe Rechtskurve. Ab hier geht es nach einer kurzen Geraden und zwei schnellen Linkskurven zur ‚Flachter Spitze', einer Spitzkehre, von wo eine kurze Gerade und eine Links-rechts-Kombination zur ‚Südkehre' führen. Das ist eine schnelle Rechtskurve, die in die rund 700 Meter lange Gerade zur ‚Nordkurve' mündet.

Zwischen ‚Davidsbaum' und der ‚Südkehre' verläuft parallel zur ebenen Bahn die ‚Schlechtwegstrecke' mit einer Höckeroberfläche, Schlaglöchern, einer Salzwasserdurchfahrt und anderen Zumutungen. Etwa nach der halben Strecke der langen Geraden lief erneut parallel zur normalen Strecke die zweite Härteprüfung für unsere Serien- und Rennwagen mit Löchern, Wellen und sogar einer Sprungschanze."

Tausend Kilometer und mehr mussten die Rennwagen unter Einschluss der „Schlechtwegstrecken" (ohne Salzbad) vor dem ersten Einsatz überstehen. Eine Tortur für Fahrer und Auto, die sich als ausgesprochen notwendig entpuppte. Der mögliche Sieg beim 12-Stunden-Rennen in Sebring 1969 ging verloren, weil in Weissach zuerst Regen und dann Schnee fiel. Der neue 908/02 Spyder konnte nicht auf der Rüttelstrecke gefahren werden, und die leichten Rahmen brachen auf den Betonplatten der Rennstrecke in Florida. Auch der legendäre 917 blieb vor dem ersten Einsatz in Le Mans 1969 von dem Martertest nicht verschont.

Eine Runde im Indy-Rennwagen in 1:13.28 Minuten

Der Ingenieur Walter Näher verzeichnet in seinem großartigen Buch 732 Runden oder 2.080 Kilometer auf der Rüttelstrecke. So viel zum Thema Ausdauer. Zum Thema Schnelligkeit schrieb auf dem eckigen Kurs nicht ein Kurvenflitzer vom Schlage eines 908/03, sondern ein Monoposto das entscheidende Kapitel. Am 9. November 1988 drehte Roland Kussmaul auf dem Indy-Rennwagen mit Porsche-Motor und March-Chassis eine Runde in 1:13.28 Minuten. Kussmaul erklärt: „Vom Indy-Rennwagen gab es zwei Versionen: eine für Ovalstrecken und eine für die winkligen Stadtrennen, bei denen wir viel mechanischen Grip brauchten. Diese testeten wir auf dem Bergkurs." Norbert Singer kommentierte eine Charakteristik des Bergkurses später so: „Diese Spitzkehren! Das war ja schlimmer als im Parkhaus!"

Um Apparate wie den anfangs 580 PS starken 917 mit hohem Tempo und einem guten Rhythmus fahren zu können, brauchte die Rennabteilung ab dem Ende der 60er-Jahre eine schnellere Strecke, die Peter Falk im Auftrag von Helmuth Bott entwarf. Ab 1971 konnte der 2,531 Kilometer lange „Can-Am-

Kurs“ befahren werden. Innerhalb der alten Strecke lag jetzt zwischen der „Obermeister-Kurve“ und dem „Z-Hang“ eine superschnelle Rechts-links-Passage. Wo der alte „Z-Hang“ und der neue ultraschnelle Linksbogen zusammenlaufen, führte die Strecke über eine Kuppe, über die das Auto gefährlich abhob. Selbst dem Entwicklungschef Ferdinand Piëch erschien diese Stelle zu heiß.

Peter Falk erinnert sich: „Angesichts dieser heiklen Passage fragte mich Piëch: ‚Was haben Sie denn da verbrochen?‘ Er ließ die Kuppe teils abtragen.“ Aber eben nur teilweise, und so lässt sich bis heute die „Piëch Schikane“ bei hohem Tempo am besten mit großem Herzen und zusammengekniffenem Hintern befahren. Der verwinkelte Abschnitt vom „Davidsbaum“ über die „Flachter Spitze“ bis zur Geraden wurde durch die „Can-Am“-Rechtskurve abgekürzt.

Auf dem Can-Am-Kurs legte jeder moderne Rennwagen von Porsche die ersten Kilometer zurück, hier begann manche Ära des Motorsports mit dem, was sie in der Rennerei den „Rollout“ nennen. Das ist der Stapellauf des Rennwagens – der große Moment nach etlichen Tag- und Nachtschichten. Am 30. Juli 1971 drehte der erste Rennwagen von Porsche mit Turbolader seine Runden. Am Steuer des 917/10 Spyder mit 4,5-Liter-Motor und knapp 850 PS saß Jo Siffert. Die Turbo-Ära bei Porsche begann. Am 2. September ging die Zeit der Saugmotoren im Porsche-Spitzensport zu Ende. Versuchsweise hatte Porsche für den 917/10 Spyder einen 6,5-Liter-16-Zylinder mit 755 PS gebaut, der sehr lang und mit 320 Kilogramm einen Zentner schwerer als der frühe Turbo ausfiel. Unter höchstem Einsatz gelang Willi Kauhsen mit diesem Motor eine Rekordrunde von 51,5 Sekunden. Dann rollte der Riese ins Museum.

Der Amerikaner Mark Donohue steht in einer von Norbert Singer damals geführten Liste der Rekorde als schnellster aller 917/10-Spyder-Kutscher: 47,2 Sekunden, gefahren im November 1972. Eine Sternstunde schlug am 27. März 1982, als der revolutionäre Ground-Effect-Prototyp 956 nach nur neun Monaten Entwicklungszeit die ersten Runden drehte. Der 956 hatte im April 1981 seine 1.000 Kilometer auf der Rüttelstrecke überlebt. Im März 1983 trug sich Jacky Ickx mit 45,7 Sekunden als schnellster Mann im 956 in die Rekordliste ein. Der 956 und sein Nachfolger 962C waren bis 1987 unter anderem für sechs Siege in Le Mans und vier Marken-Weltmeisterschaften gut.

Am 6. Mai 1983 horchten die Weissacher Porscheaner sowie die Landmänner auf den umgebenden Äckern auf. Da fuhr ein 956, aber der hörte sich sehr anders als die gewohnten Turbo-Boxer an. Und tatsächlich: Was Roland Kussmaul da um die Can-Am-Strecke lenkte, wurde von einem brandneuen Turbomotor angetrieben. Es war der TAG Turbo made by Porsche. Ein kompakter V6 mit 1,5 Liter Hubraum, zwei Ladern und für den Anfang 720 PS. Für die Zeitenjagd im Qualifikationstraining vor den Formel-1-Rennen waren es später bis zu 1.040 PS. Am 29. Juni zündete der irische Rennfahrer John Watson den Motor für den Rollout im McLaren MP4 Formel 1 auf dem Can-Am-Kurs. Niki Lauda verbesserte auf dem McLaren-Porsche im Februar 1984 den Streckenrekord auf 44,6 Sekunden. Bis zum planmäßigen Ende der Zusammenarbeit von McLaren und Porsche 1987 gewann das schwäbische Kraftwerk in dem britischen Chassis drei Fahrer- und zwei Konstrukteursweltmeisterschaften.

Stuck erreichte nur fast Laudas Formel-1-Rekord

Hans-Joachim Stuck kam im Juni 1986 auf einem mit Qualifying-Reifen bestückten Porsche 956 bis auf drei Zehntelsekunden an Laudas Formel-1-Rekord heran. Eine erstaunliche Leistung, erklärbar mit Stucks Fahrkunst, dem Satz ganz besonderer Dunlops und der sagenhaften Aerodynamik des Porsche. Porsche begann 1989 mit der Entwicklung und dem Bau eines 3,5-Liter-V12 für das britische Arrows-Formel-1-Team. Der deutsche Rennfahrer Bernd Schneider und der Italiener Michele Alboreto fuhren den 505 Kilogramm leichten Einbaum mit dem 700 PS starken Treibsatz auf dem Weissacher Asphalt, und das war das Ende für Laudas Rekord. Im Oktober 1990 umrundete Alboreto das Weissacher Asphaltband in sagenhaften 41,8 Sekunden.

Mit diesem Rekord endet Norbert Singers Liste der Bestzeiten. Ein neuer Belag bot zunächst weniger Grip, die Zeiten waren kaum noch mit den alten vergleichbar. Zudem wandte sich Porsche von der Formel 1 ab, um sich ganz auf Rennsportwagen und Prototypen zu konzentrieren. Natürlich riss die Kette der großen Momente nicht ab. Am 14. März 1996 drehte der 911 GT1 96 als erster Mittelmotor-Elfer auf dem Can-Am-Kurs seine Runden, zwei Jahre später feierten die Motorsportler am 23. Februar 1998 den Rollout des ersten Porsche-Rennwagens mit Kohlefaser Monocoque: des 911 GT1 98 (ein Le-Mans-Sieger).

Am 2. November 1999 der nächste große Stapellauf: Porsches Spyder LMP2000 mit einem neu entwickelten 5,5-Liter-Zehnzylinder-Sauger und einer wegweisenden Aerodynamik, die prinzipiell bis heute bei Prototypen zu finden ist, dreht bei Regen und Kälte die ersten Runden. Die allerdings sind auch die letzten, denn Porsche zieht sich für viele Jahre vom Spitzenrennsport zurück. Der neue Cayenne bindet Mittel und Leute. Ganz verloren ist die Liebesmüh aber nicht, denn der Zehnzylinder befeuert künftig den wunderbaren Carrera GT (der natürlich ebenfalls in Weissach das Laufen lernt).

Timo Bernhard holt mit dem 919 Hybrid Evo den Rekord

Alboretos Rekord aber scheint nun in Stein gemeißelt. Dann kündigt sich 2013 Großes an: Porsches Rückkehr in den Top-Sport. Werksfahrer Timo Bernhard dreht am 12. Juni die ersten Runden mit dem Prototypen 919 Hybrid. 2015, 2016 und 2017 gewinnt Porsche die Langstrecken-WM und Le Mans. Dann heißt es Abschied nehmen von dem Erfolgsrenner, und zwar auf Rennsportart. Für eine Farewell-Tour zu den berühmtesten Rennstrecken bauen die Weissacher um den Rennleiter Fritz Enzinger den 919 Hybrid Evo frei von Reglementsfesseln. 1.160 PS Gesamtleistung aus einem Zweiliter-Turbo an der Hinterachse und einer E-Maschine an der Vorderachse, 849 Kilogramm Gewicht und 50 Prozent mehr Abtrieb als der WM-Wagen. Anfang 2018 bleiben die Stoppuhren für Timo Bernhard auf dem Evo nach 40,625 Sekunden stehen. So wie es aussieht, fiel damit das vorläufig letzte Wort zum Thema Weissach-Rekorde.

Info

Text erstmalig erschienen im Magazin Porsche Klassik, Ausgabe 17.

Autor: Wilfried Müller

Fotografie: Historisches Archiv Porsche AG, McKlein Photography

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.com für weitere Informationen.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2021/historie/porsche-klassik-magazin-rennstrecke-entwicklungszentrum-weissach-geschichte-21757.html