



Porsche gratuliert Valentin Schäffer zum 95. Geburtstag

06/10/2026 Mit technischer Präzision, Erfahrung aus der Praxis und einem außergewöhnlichen Gespür für komplexe Zusammenhänge zählt Valentin Schäffer zu den prägenden Persönlichkeiten der Porsche-Motorenentwicklung. Seine Arbeit reicht von frühen Rennaggregaten bis hin zu den leistungstärksten Prototypenmotoren ihrer Zeit. Am 8. Oktober 2026 wird Schäffer 95 Jahre alt.

Valentin Schäffer gehört zu den Menschen, die die Motorenentwicklung bei Porsche nachhaltig geprägt haben. Am 8. Oktober 2026 feiert der ehemalige Porsche-Ingenieur seinen 95. Geburtstag. „Valentin Schäffer hat Rennmotoren nie als Bauteile verstanden, sondern als präzise abgestimmte Systeme, die unter Extrembedingungen funktionieren müssen“, sagt Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport. „Seine Arbeit zeigt bis heute, wie eng ein technisches Verständnis mit praktischer Erfahrung verzahnt sein muss, um im Motorsport erfolgreich bestehen zu können. Wir danken ihm für seinen unermüdlichen Einsatz in der Motorenentwicklung und dem Motorenaufbau und wünschen ihm zu seinem 95. Geburtstag alles Gute.“

Valentin Schäffer wird am 8. Oktober 1931 in Ungarn geboren. Mit Mitte 20 beginnt er 1955 seine

Laufbahn als Motorenmechaniker bei Porsche. Es ist eine Zeit, in der Entwicklungsarbeit noch unmittelbar mit dem physischen Objekt verbunden ist. Bauteile werden in den 1950er-Jahren nicht nur berechnet, sie werden zerlegt, vermessen und erneut zusammengesetzt. Wer in diesem Umfeld arbeitet, entwickelt ein besonderes Gespür für technische Prozesse, das aus mehr als theoretischem Wissen besteht.

Lernen im Grenzbereich

1961 besteht er die Techniker- und Meisterprüfung. Parallel dazu wächst seine Verantwortung in der Praxis. Schäffer arbeitet an unterschiedlichen Motorenkonzepten, analysiert deren Verhalten im Einsatz und entwickelt Lösungen, die sich nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Strecke bewähren müssen. Die Bandbreite der Aggregate, an deren Entwicklung er beteiligt ist, reicht von kompakten Vierzylindern bis hin zu komplexen Zwölfzylinder-Motoren. Bereits im Jahr 1956 entsteht mit seiner Mitwirkung der Typ 547/2, ein Vierzylindermotor für den Porsche 550 A Spyder RS. Es folgen die Achtzylinder-Königswellenmotoren Typ 753 und 771, mit denen Porsche Siege in der Formel 1, der Europa-Bergmeisterschaft und in der Sportwagenweltmeisterschaft feiert.

„Der 771 mit acht Zylindern war mein absoluter Lieblingsmotor. Und er war der beste Motor für Bergrennen. Ich habe lange jeden Tag an diesem Motor gearbeitet und an der Auspuffanlage für ein paar mehr PS herumgetüftelt“, erzählt der zweifache Vater über das Rennaggregat mit einer Literleistung von 138 PS. Manchmal hat es ihn sogar am Sonntagvormittag gepackt: „Dann bin ich zum Prüfstand gefahren und habe so lange herumprobiert, bis ich den Motor zum Laufen gebracht hatte“, sagt Schäffer. Durch diese enorme Vielfalt entwickelt Schäffer ein Arbeitsverständnis, das auf konsistente Funktionsfähigkeit abzielt, denn jeder Motor stellt andere Anforderungen an Kühlung und Belastbarkeit.

Verantwortung für zentrale Motorenprojekte

1966 übernimmt Schäffer, der nicht nur besonders fleißig, sondern auch besonders fähig war, die Leitung der Rennmotorenentwicklung. Eine Position, in der er zeigt, dass er komplexe Prozesse steuern kann. Sein Chef ist Ferdinand Piëch, der ab 1965 die gesamte Entwicklungsabteilung leitet, einer seiner Teamkollegen ist Hans Mezger. Unter Schäffers Verantwortung entstehen die Sechszylinder-Motoren für die Modelle 906 Carrera 6 und 910. Parallel dazu entwickelt er den Achtzylinder für den Porsche 908 weiter, sowie den Sechszylinder-Boxermotor Typ 916, der als Grundlage für den Porsche 908 und für Versuche am Zwölfzylinder des Typs 912 im Porsche 917 dient.

Seine Arbeit an den Zwölfzylinder-Aggregaten dieses Fahrzeugs ist besonders prägend. Mit den Motortypen 912, 912/51 und 912/52 entstehen Varianten, die unterschiedliche Entwicklungsstufen dieses Fahrzeugs begleiten.

Hier verdichtet sich, was Schäffers Ansatz auszeichnet: die Fähigkeit, Leistung zu steigern und sie in ein stabiles Gesamtsystem zu integrieren.

Leistung unter Extrembedingungen

Ein wichtiger Tag für Schäffer ist der 9. August 1975. Mit dem Porsche 917/30, ausgestattet mit dem Turbomotor 912/52, wird auf dem Talladega Superspeedway ein Geschwindigkeitsweltrekord erzielt. Mark Donohue erreicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 355,78 km/h auf dem 2,66 Kilometer langen Oval.

Schäffer betreut von 1956 bis 1982 viele Renneinsätze. Die Targa Florio, die CanAm-Serie, die 24 Stunden von Le Mans – unterschiedliche Formate mit völlig anderen Anforderungen. Was sie verbindet, ist die Unmittelbarkeit der Motorenrückmeldung. Für die Entwicklungsarbeit bedeutet das, dass sich die Theorie auf der Strecke jederzeit an der Praxis messen lassen muss. Dieser Logik bleibt Schäffer über seine gesamte Laufbahn hinweg verpflichtet. Er ist am 14. Juni 1970 dabei, als Porsche mit dem 917 KH und den Piloten Hans Herrmann und Richard Attwood den ersten Le-Mans-Sieg einfährt. Ein Jahr später überdenkt er den Turbomotor von Grund auf, was ihm schnell den Spitznamen „Turbo-Valentin“ einbringt.

Neben der Entwicklungsarbeit begleitet er zahlreiche Renneinsätze vor Ort und bringt die dort gewonnenen Erkenntnisse direkt in die Konstruktion zurück. 1989 endet seine aktive Zeit bei Porsche und Schäffer verabschiedet sich in den Ruhestand, steht jedoch noch viele weitere Jahre im Dienst von Porsche.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

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

Bildunterschriften

Pfad: Porsche gratuliert Valentin Schäffer zum 95. Geburtstag/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Valentin Schäffer, ehemaliger Porsche-Ingenieur, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Valentin Schäffer

Pfad: Porsche gratuliert Valentin Schäffer zum 95. Geburtstag/Bilder/Bild_2.jpg

Titel: Valentin Schäffer und Karl Dubies (l-r), auf dem Weg zum Vortraining in Le Mans, auf dem Transporter ein 904, 1964, Porsche AG

Bildunterschrift: Valentin Schäffer und Karl Dubies (l-r) 1964 auf dem Weg zum Vortraining in Le Mans, auf dem Transporter ein 904

Pfad: Porsche gratuliert Valentin Schäffer zum 95. Geburtstag/Bilder/Bild_3.jpg

Titel: Gerhard Küchle und Valentin Schäffer (links), Fertigung eines Motors für den Porsche Typ 917, 1969/70, Porsche AG

Bildunterschrift: Gerhard Küchle und Valentin Schäffer (links), Fertigung eines Motors für den Porsche Typ 917.

Pfad: Porsche gratuliert Valentin Schäffer zum 95. Geburtstag/Bilder/Bild_5.jpg

Titel: Le Mans 1974 mit 911 Carrera RSR Turbo 2,1. Personen hinten (v.l.n.r.): 2.v.l. Gijs van Lennep, Herbert Müller und Norbert Singer, vorne (v.l.n.r.): Fritz Spingler, Roland Bemsel, Martin Müller, Wolfgang Stuible (mit roter Mütze), Ludwig Lehner, Valentin Schäffer, 1974, Porsche AG

Bildunterschrift: Le Mans 1974 mit 911 Carrera RSR Turbo 2,1. Personen hinten: Gijs van Lennep, Herbert Müller und Norbert Singer (l-r), vorne: Fritz Spingler, Roland Bemsel, Martin Müller, Wolfgang Stuible, Ludwig Lehner, Valentin Schäffer. (l-r)

Linksammlung

Link zu diesem Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-gratuliert-valentin-schaeffer-43405.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/79aa83dd-464d-41d9-b6ec-c31c59d28d5d.zip>