

Porsche gratuliert Valentin Schäffer zum 90. Geburtstag

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

08/10/2021 Fleiß und Ehrgeiz zeichneten ihn stets aus, den genialen Tüftler und Ingenieur Valentin Schäffer, der bei Porsche für zahlreiche Rennmotoren verantwortlich war. Heute feiert er seinen 90. Geburtstag.

„Wir gratulieren Valentin Schäffer ganz herzlich zu diesem besonderen Tag und danken ihm zugleich für mehr als drei Jahrzehnte Motorenentwicklung und -aufbau“, sagt Fritz Enzinger, Leiter Porsche Motorsport.

Valentin Schäffer wird am 8. Oktober 1931 in Ungarn geboren. Im Jahr 1955 beginnt er als Motorenmechaniker bei Porsche. „Eigentlich wollte ich nach Stockach auf die Ingenieursschule, aber die Liebe hat mich nach Tamm bei Ludwigsburg gebracht“, sagt Schäffer. „Außerdem hat mich das Team bei Porsche ganz herzlich empfangen. Ich konnte gleich einen Tag nach meinem Vorstellungsgespräch

mit meiner Arbeit in der Rennabteilung anfangen." Kurz nach seinem Eintritt in das Unternehmen arbeitet er bereits am 547/2 Triebwerk für den Porsche 550 A Spyder RS. Sechs Jahre später legt er 1961 die Techniker- und Meisterprüfung ab.

Leiter der Rennmotorenentwicklung

Da er nicht nur besonders fleißig, sondern auch besonders fähig war, ernennt ihn das Unternehmen 1966 zum Leiter der Rennmotorenentwicklung. Sein Chef ist Ferdinand Piëch, der ab 1965 die gesamte Entwicklungsabteilung leitet, einer seiner Teamkollegen ist Hans Mezger. Im Jahr 1989 verabschiedet sich Schäffer in den Ruhestand, bleibt dem Unternehmen jedoch so verbunden, dass er noch fünf weitere Jahre in dessen Dienste steht.

Mit seiner Hilfe entstehen viele Motortypen in mehr als drei Jahrzehnten. Frühe Höhepunkte seiner Laufbahn als Motorenentwickler sind der Carrera-Vierzylinder Typ 547 mit Königswellenantrieb, ebenso 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. „Auch im Urlaub habe ich immer an die Arbeit gedacht und wollte jedes Mal schnell wieder zurück zu Porsche."

Impressionen der beruflichen Laufbahn von Valentin Schäffer

Unvergessen sind zahlreiche Renneinsätze, die Schäffer in den Jahren 1956 bis in Ende 1980 betreut. Für seine Tätigkeit reist er um die ganze Welt und erlebt viele berühmte Rennen, unter anderem Läufe zur CanAm-Serie, Teilnahmen an der Targa Florio sowie bei den 24 Stunden von Le Mans. So ist er auch 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. „Ich war bereits 1958 zum ersten Mal in die USA", erzählt der Jubilar, der unter anderem an den erfolgreichen Sechszylinder-Motoren des Typ 906 Carrera 6 und 910 beteiligt ist.

Spitzname „Turbo-Valentin"

Ebenso am Achtzylinder mit drei Litern Hubraum für den 908 sowie am Sechszylinder-Boxermotor Typ 916, der als Grundlage für den Porsche 908 und zu Versuchen für den Zwölfzylinder des Typs 912 für den 917 dient. Der Zwölfzylinder ist bis heute einer der Höhepunkte in der Karriere des Porsche-Ingenieurs und des Unternehmens selbst. Eine weitere Herausforderung stellen die Turboversionen des 917 dar. Im Jahr 1971 überdenkt Valentin Schäffer den Turbomotor von Grund auf, was ihm schnell

den Spitznamen „Turbo-Valentin“ einbringt. „Auch wenn ihn viele heute verherrlichen, ist er ein einfacher Motor“, sagt der ehemalige Porsche-Ingenieur bescheiden. Der Turbomotor 912/52, der im 917/30 Spyder eingesetzt wird, stellt am 9. August 1975 auf dem Talladega Superspeedway einen Geschwindigkeitsweltrekord auf. Mark Donohue erreicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 355,78 km/h auf dem 2,66 Kilometer langen Oval.

Auch im Ruhestand bleibt Valentin Schäffer der Marke ungebrochen verbunden. Noch heute steht er Journalisten, Technikern und interessierten Fans gerne als Gesprächspartner zur Verfügung. Er begleitet Veranstaltungen, Messauftritte und Festlichkeiten von Porsche wie zuletzt die digitale Sound Nacht.

Schäffer war an der Entwicklung und dem Aufbau folgender Motortypen beteiligt:

- 547/2 mit 4 Zylinder fu□r den Porsche 550 A Spyder (1956)
- 753 mit 8 Zylinder fu□r den Porsche 804 Monoposto (1962)
- 771 mit 8 Zylinder fu□r den Porsche 718, 904, 906, 910, 907, 909
- 901/20 mit 6 Zylinder fu□r den Porsche 906 (1966)
- 901/21 mit 6 Zylinder fu□r den Porsche 907, 910 (1966)
- 908 mit 8 Zylinder fu□r den Porsche 908 (1968)
- 912 mit 12 Zylinder fu□r den Porsche 917 (1969)
- 912/51 mit 12 Zylinder fu□r den Porsche 917/10 (1972)
- 912/52 mit 12 Zylinder fu□r den Porsche 917/30 (1973)
- 911/78 mit 6 Zylinder fu□r den Porsche 908/03 Spyder Turbo (1975)

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

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

Image Sublines

Path: Porsche gratuliert Valentin Schäffer zum 90. Geburtstag/Bilder/Bild_2.jpg
Title: Valentin Schäffer, Gerhard Küchle, 1969, Porsche AG
Subline: Valentin Schäffer und Gerhard Küchle bei der Fertigung eines Motors für den Porsche Typ 917

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2021/historie/porsche-valentin-schaeffer-90-geburtstag-26008.html

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