

---

## Im Rückspiegel: „Wenn ich an Le Mans denke, fühle ich mich 40 Jahre jünger.“

Seit 1951 gab es kein Jahr, in dem nicht mindestens ein Porsche beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans startete. Das Unternehmen aus Zuffenhausen kann auf zahlreiche Rekorde und Höhepunkte beim prestigeträchtigsten Langstreckenrennen der Welt zurückblicken, ebenso auf 108 Klassen- und 19 Gesamtsiege. 70 Jahre nach dem ersten Klassensieg thematisiert der Sportwagenhersteller „Die Erfolgsgeschichte von Porsche in Le Mans“ in einer sechsteiligen Videoserie.

In der ersten Folge spricht Gastgeber und Le-Mans-Sieger Timo Bernhard mit Fritz Enzinger, der die Marke als Leiter Motorsport zu drei Gesamtsiegen in Le Mans führte. Für die Folgen 2 bis 5 hat er sich weitere Zeitzeugen auf vier Rädern und zwei Beinen eingeladen: Walter Röhrl, Hans-Joachim Stuck und Norbert Singer. Die beiden Rennfahrer und der Renningenieur erzählen von ihren, auch historisch, bedeutsamen Momenten bei den 24-Stunden-Rennen im Nordwesten Frankreichs.

Für die zweite Folge von „Porsche Moments“ treffen sich Timo Bernhard und Renningenieur Norbert Singer in der Werkstatt des historischen Motorsports des Entwicklungszentrums Weissach. Dort steht der 917 KH, mit dem Porsche vor genau 50 Jahren den zweiten Gesamtsieg bei dem französischen Langstreckenklassiker feierte. „Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie das Auto damals auf die Waage geschoben wurde und knapp 780 Kilogramm anzeigte“, sagt Singer, der an der Entwicklung aller Porsche Gesamtsieger von 1970 bis 1998 beteiligt war. Das damals vorgeschriebene Mindestgewicht lautete 800 Kilogramm. „Der 917 KH war durch seinen Gitterrohrrahmen aus Magnesium ein absolutes Leichtgewicht. Zum Glück hatte er einen 55 Liter fassenden Öltank. Also kippten wir 20 Liter Öl nach und wogen ihn erneut. Diesmal mit Erfolg“, verrät Singer.

Er erzählt von der Faszination Le Mans damals, erinnert sich daran, dass es weder Rennfahrerboxen noch eine Zeitnahme gab: „Die Fahrzeuge standen irgendwo hinter dem Lkw. Während des Rennens konnten wir die Fahrer ausschließlich mit Tafeln informieren, es gab ja noch keine Funkverbindung“, sagt der heute 81-Jährige. Der Einsatz des Versuchsfahrzeugs mit Magnesiumrahmen wird zum Rennen der Rekorde: Helmut Marko und Gijs van Lennep fahren die Gesamtdistanz von 5335 Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 222,3 km/h. Erst 39 Jahre später wird dieser Distanzrekord gebrochen – unter anderem von Timo Bernhard im Audi R15.

„Nachts haben sie nur noch meine Rücklichter gesehen“

In der dritten Folge von „Porsche Moments“ dreht sich alles um das Modell 936/81 Spyder, den Gesamtsieger aus dem Jahr 1981 und den Klassensieger 924 GTP Le Mans. Vor vier Jahrzehnten starten der amtierende Rallye-Weltmeister Walter Röhrl und Le-Mans-Sieger Jürgen Barth in geheimer Mission. Ihr Porsche 924 GTP Le Mans ist ein Prototyp des künftigen 944 mit neu entwickeltem 2,5-Liter-Motor, der ein Dreivierteljahr später ausgeliefert werden soll. Das Fahrerduo belegt nach 24 Stunden Platz sieben und gewinnt die Klasse „GTP“ sowie den Preis für die kürzeste Gesamtstandzeit in den Boxen. „Wenn ich an Le Mans 1981 denke, fühle ich mich sofort 40 Jahre jünger. Tagsüber haben mich die Konkurrenten überholt, nachts haben sie nur noch meine Rücklichter gesehen“, erzählt Röhrl und lacht, denn als Rallye-Fahrer war er daran gewöhnt, nachts zu fahren und im Dunkeln den Durchblick zu behalten.

Bei dem Werkseinsatz 1981 starten auch zwei 936, von denen einer den Gesamtsieg holt. Den Siegerwagen, der zum ersten Mal ein Rennen bestritt, pilotierte das Duo Jacky Ickx und Derek Bell. „Ickx und Bell haben mit 14 Runden Vorsprung gewonnen – oder

---

anders gesagt: sie waren fast eine Stunde schneller als der Zweitplatzierte“, erklärt Renningenieur Norbert Singer, der an 16 Gesamtsiegen, die die Werks- oder Porsche Kundenteams in Le Mans eingefahren haben, maßgeblich beteiligt ist. „Die Entscheidung im Juni beim 24-Stunden-Rennen teilzunehmen, fiel erst wenige Monate zuvor. Wir mussten uns extrem beeilen und bauten kurzerhand einen 2,65-Liter-Biturbo-Motor in den 936/81 Spyder. Mit mehr als 620 PS zählte er zu den stärksten Fahrzeugen im Starterfeld. Kleiner Aufwand – großer Erfolg“, sagt Singer.

„Porsche siegt immer wieder in Le Mans, weil alle professionell operieren“

„Wenn man mehr als 350 km/h fährt, sehen die weißen Striche in der Straßenmitte aus wie eine durchgezogene Linie“, erklärt Hans-Joachim Stuck, der mit Norbert Singer in der vierten Episode der „Porsche Moments“ zu sehen ist. Er sitzt in den Jahren 1986 und 1987 am Steuer des Porsche 962 C, dessen besondere Performance auch auf einen von Singer konzipierten Unterboden mit sogenanntem Ground Effect zurückzuführen ist. „Stefan Bellof hat mir vor meiner ersten Fahrt einen Tipp gegeben: ‚Je schneller du ein Fahrzeug mit Ground Effect bewegst, desto mehr Grip hast du‘“, erinnert sich Stuck, der auch zweimal den Supercup auf einem 962 C gewonnen hat. Stuck fährt 1987, wie schon im Jahr zuvor, den Gesamtsieg für Porsche in Le Mans ein. Zusammen mit seinen Teamkollegen Derek Bell und Al Holbert gewinnt er das Rennen mit 20 Runden Vorsprung. „Porsche siegt immer wieder in Le Mans, weil alle Beteiligten von der Vorbereitung bis zum Finale extrem professionell operieren“, resümiert Stuck. Für den technischen Erfolg ist wieder einmal Norbert Singer verantwortlich und darf sich dafür feiern lassen.

Mit dem Porsche 911 GT1 '98 erreicht der Renningenieur seinen 16. und zugleich letzten Gesamtsieg in Le Mans. In der vorletzten Folge der „Porsche Moments“ unterhält er sich mit Timo Bernhard über den historischen Doppelsieg aus dem Jahr 1998. „Wir haben das Rennen gewonnen, weil wir mit dem GT1 '98 das zuverlässigste Auto an den Start brachten“, fasst Singer den Erfolg des 550 PS starken Porsche zusammen. Das performance starke Leichtgewicht fungiert nicht nur als rollendes Forschungslabor und Treibstoffsparer an der Sarthe, sondern fährt auch einen Doppelsieg ein. Pünktlich zum 50. Geburtstag der Marke.

Die „Porsche Moments“ mit Timo Bernhard und Walter Röhrl, Hans-Joachim Stuck und Norbert Singer postet das Porsche Museum auf seinem Instagram-Kanal @porsche.museum und auf Facebook @porsche.museum.stuttgart sowie auf YouTube. Abschließend sendet das Museum am 25. August eine finale Folge aus Weissach mit Motorsportchef Fritz Enzinger, mit dem die Serie vor wenigen Wochen begonnen hat. Dabei dreht sich alles um den 919 Hybrid, der für den Mythos Porsche im Le Mans der Neuzeit steht wie kein anderes Fahrzeug. Mit dem Hybrid-Rennwagen erzielte Porsche die drei Gesamtsiege in den Jahren 2015, 2016 und 2017. (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Timo Bernhard, Norbert Singer und Walter Röhrl am Porsche 924 GTP Le Mans.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Norbert Singer, Hans-Joachim Stuck und Timo Bernhard auf der Rennstrecke mit dem Porsche 962c.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Hans-Joachim Stuck erklärt Timo Bernhard das Cockpit des Porsche 962c.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Hans-Joachim Stuck im Porsche 962c.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Hans-Joachim Stuck im Porsche 962c.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

---



Porsche-Renningenieur Norbert Singer am Modell des Porsche 962c.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Robert Singer und Timo Bernhard mit dem Porsche 917 KH, dem Le Mans-Siegerwagen von 1971.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Timo Bernhard im Porsche 936/81 Spider.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Robert Singer und Timo Bernhard im Gespräch über den Porsche 936/81 Spider.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

---