
Hans-Joachim Stuck: „So ein Fahrzeug vergisst man nie“

„Das fühlt sich an, wie nach Hause zu kommen“, schwärmt Hans-Joachim Stuck und streichelt über den linken Kotflügel. Er habe nur gute Erinnerungen an das siegreiche Rennfahrzeug mit der Startnummer 17. Auf das Wiedersehen mit dem 962 C musste Stuck, einer der populärsten und längsten deutschen Motorsportler, fast 35 Jahre warten. Im Entwicklungszentrum Weissach, wo das Fahrzeug einst gebaut und nun über anderthalb Jahre in seinen Urzustand versetzt wurde, trifft Hans-Joachim Stuck auch auf seinen damaligen Renningenieur Norbert Singer und auf Rob Powell, der für das Design des 962 C verantwortlich zeichnet.

„Mit dem Aufeinandertreffen nach mehr als drei Jahrzehnten haben wir Hans-Joachim Stuck überrascht und zugleich eine kleine Zeitreise gewagt. Die Geschichte des Motorsportkapitels um den 962 C ist einmalig“, sagt Achim Stejskal, Leiter Porsche Heritage und Museum. Vor 35 Jahren hatte der heute 70jährige Stuck den Meistertitel des prestigeträchtigen und hart umkämpften deutschen „ADAC Würth Supercup“ geholt. Während der 1987 erstmals ausgetragenen Serie für Gruppe-C-Sportwagen-Prototypen testete er das damals neue Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK.

Mit dem neuen Sponsor Shell änderte sich das Aussehen des Fahrzeugs beim zweiten Rennen, den 200 Meilen von Nürnberg auf dem Norisring. In rot-gelben 962 C setzte Stuck auch im folgenden Jahr alles daran, seinen Supercup-Titel erfolgreich zu verteidigen. Anschließend begann der 962 C sein zweites Leben als Testfahrzeug im Bereich Aerodynamik in Weissach. Später diente er der Sammlung des Sportwagenherstellers als Referenzfahrzeug.

Armin Burger und Traugott Brecht aus dem Historischen Motorsport waren gemeinsam verantwortlich für den Rückbau des 962 C. „Im Lager sind wir immer wieder an diesem Fahrzeug vorbeigegangen. Vor etwa eineinhalb Jahren haben wir dann beschlossen, ihn dort rauszuholen, nach Weissach zu überführen und mit den Arbeiten anzufangen“, erinnert sich Burger. Viele Teile mussten er und sein Team nachbauen. Burger lobt die Zusammenarbeit mit den weiteren Gewerken von Porsche. „Fast alles, was wir brauchten, haben wir im Umkreis von nur 30 Metern gefunden.“

Gleich zu Beginn der Arbeiten hatte er Rob Powell, den Livery Designer des 962 C, und Norbert Singer, den Renningenieur, in die Werkstatt eingeladen. „Wir haben von unseren beiden Zeitzügen unglaublich viel erfahren“, fasst Burger zusammen. Den Unterboden haben die Fachleute daraufhin komplett neu aufgebaut, die Anordnung der Kühler verändert und viele Anpassungen an der Karosserie vorgenommen.

Rob Powell ist auch 35 Jahre später nicht ohne verschieden dicke Klebebänder, Schablonen und Designskizzen von damals angereist. „Strietzel Stuck hat das Design auf meiner ersten Skizze sofort gut gefallen“, erinnert er sich während er die Linien mit Tape nachklebt und eine Schablone am Frontscheinwerfer anlegt: „Das ist sehr wichtig, um beispielsweise für die Lackierer den Ausschnitt richtig einzuplanen. Die Farbkombination Gelb und Rot finde ich übrigens immer noch modern“, sagt Powell.

Hans-Joachim Stuck ist längst bereit für die ersten Runden auf der Einfahr- und Prüfstrecke. „Ich bin ein großer Fan vom Porsche Doppelkupplungsgetriebe und stolz darauf, dass ich es damals im 962 erproben durfte. Die Hände beim Gangwechsel unter Volllast am Lenkrad lassen zu können, hat sich von Beginn an sehr gut angefühlt“, resümiert er.

Die zweite Überraschung für den gebürtigen Garmisch-Partenkirchner wartet nur wenige

Meter neben dem Prüfgelände: Stuck entdeckt seinen roten Rennanzug aus den Achtzigerjahren und freut sich, dass er noch hineinpasst. „Für mich war die Zeit mit Porsche die erfolgreichste meiner gesamten Karriere“, sagt er, setzt seinen Helm mit den weißen Sternen auf und steigt ein.

Im Gegensatz zum Basismodell hat der 962 C einen um 120 Millimeter verlängerten Radstand und Pedale, die hinter der vorverlegten Vorderachse angebracht sind. „Wir haben Stucki bei Porsche ganz herzlich aufgenommen. Er gehörte immer zu den Fahrern, deren Feedback ich exakt deuten konnte, wie die Rückmeldung eines Sensors“, berichtet Singer, der mit den Gruppe-C-Fahrzeugen 956 und dem darauf basierenden Nachfolger 962 erstmals ein Aluminium-Monocoque einführte, ebenso den Unterboden mit Ground Effect.

Stuck startet zu seiner ersten Runde auf der zweieinhalb Kilometer langen Prüfstrecke in Weissach. „Das Auto nimmt mich automatisch mit auf eine Zeitreise und weckt viele schöne Erinnerungen. Die Atmosphäre an den Rennstrecken werde ich nie vergessen“, sagt Singer und lächelt. Und Hans-Joachim Stuck schwärmt: „So ein Fahrzeug vergisst man nie.“ Seine Begründung: „Der 962 C war eines der wenigen Autos, die ich allein fahren durfte – ohne Teamkollegen –, mit genau dem Setup, das ich mir wünschte. 2022 feiern wir gebührend den Vierzigsten!“

Seinen ersten öffentlichen Auftritt absolvierte der restaurierte 962 C vor wenigen Wochen bei der digitalen Sound Nacht des Museums. Im kommenden Jahr wird er sich häufiger vor Publikum zeigen: Anlässlich des bevorstehenden Jubiläums „40 Jahre Gruppe C“ nimmt der Rennwagen an einigen Fahr- und Präsentationseinsätzen teil. (aum)

Bilder zum Artikel



Treffen nach 35 Jahren: Hans-Joachim Stuck und sein Porsche 962 C.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Treffen nach 35 Jahren: Hans-Joachim Stuck und sein Porsche 962 C.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Treffen nach 35 Jahren: Hans-Joachim Stuck und sein Porsche 962 C.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



1987, Supercup, 962 C mit PDK, Fahrer Hans-Joachim Stuck.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Der Porsche 962 C bei dem ADAC Würth Supercup auf dem Nürburgring 1988.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Treffen nach 35 Jahren: Hans-Joachim Stuck und sein Porsche 962 C.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Teamarbeit: Rob Powell, Armin Burger, Norbert Singer und Traugott Brecht (v.l.n.r.).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Der 962 C zerlegt in seine Komponenten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
