

Le Mans 1981 – Sieg des Museums-Porsche

Wer sagt denn, dass der Weg in ein Museum einem Abstellgleis gleichkommt? Im Falle des Typ 936 beweist Porsche das Gegenteil.

Nach zwei Siegen in Le Mans 1976 und 1977 rollt der 936 Spyder in den Museumsfundus. Für den Le-Mans-Einsatz das Jahres 1981 setzt Porsche-Chef Professor Ernst Fuhrmann auf den Einsatz des neuen 944 Turbo, um der Öffentlichkeit dessen Sportlichkeit vorzuführen. Der Amerikaner Peter W. Schutz, Fuhrmanns Nachfolger an der Spitze des Unternehmens, stellt nur wenige Monate vor dem Rennen in Le Mans die Frage an Technikvorstand Helmuth Bott: „Können wir mit dem 944 in Le Mans gewinnen?“ Bott und Rennleiter Peter Falk müssen das verneinen. Allenfalls Klassensiege seien möglich. Daraufhin Schutz: „Warum starten wir dann dort? Haben wir keine anderen Autos?“ Er stellt unmissverständlich klar: „Solange ich Chef dieser Firma bin, starten wir nie ohne Anspruch zu siegen!“

Nach einem Tag Bedenkzeit stellen Bott und Falk dem neuen Chef ein neues Projekt vor. Einen neuen Rennwagen zu entwickeln ist in der Kürze der Zeit ausgeschlossen. Nur eine Möglichkeit fällt den Ingenieuren ein: Versehen mit einem ursprünglich für einen Indianapolis-Einsatz vorgesehenen Sechszylinder-Turbomotor mit 2,65 Litern Hubraum und 456 kW (620 PS) – anstelle von zuletzt 540 PS – bereiten sie zwei Porsche 936 aus dem Museumsbestand für den Langstrecken-Klassiker vor.

Mit Erfolg: Jacky Ickx und Derek Bell fahren ein einsames Rennen an der Spitze des Feldes und siegen mit 14 Runden Vorsprung. Sie haben nicht das geringste technische Problem, an ihrem Wagen muss während des gesamten Rennen nicht ein einziges Mal unplanmäßig die Motorabdeckung abgenommen werden. Der zweite 936 mit Jochen Mass, Vern Schuppan und Hurley Haywood muss wiederholt mit Motorproblemen die Box aufsuchen und wird mit 42 Runden Rückstand auf den Sieger nur Zwölfter. Besser schneidet ein Werks-Porsche ab, der in der GT-Klasse startet: Mit dem 944 Turbo gewinnen Jürgen Barth und Walter Röhrl die Klasse und werden gute Siebte des Gesamtklassements. Die beiden erhalten sogar einen Sonderpreis, weil kein Wagen weniger Zeit an den Boxen verbringt als der vergleichsweise sparsame 944 Turbo.