

VADERTJE 956

Minder dan twaalf maanden tussen het eerste houten model in schaal 1:5 en de drievoudige zege bij de 24 uur van Le Mans: met de Porsche 956 verscheen dertig jaar geleden een kampioen ten tonele. Het elegante racesport-prototype met een voorruit als een glazen koepel groeide uit tot de eerste vertegenwoordiger van Porsche Intelligent Performance. Snel en zuinig, en volgens sommigen de meest succesvolle raceauto die Porsche ooit bouwde.

TEKST CARSTEN KROME



Gelukkig nieuwjaar! Op nieuwjaarsdag 1981 vloog Porsche-chef Ernst Fuhrmann de laan uit. Hij werd opgevolgd door de Duitse Amerikaan Peter Schutz, die onmiddellijk z'n stempel op de leiding van Porsche drukte. De grootste kritiek op de al te technocratische houding van Fuhrmann was diens voornemen om de 911 – de oer-Porsche – te vervangen door watergekoelde modellen met de motor voorin. Wat hij daarbij over het hoofd zag, was de factor 'emotie' die bij een exclusief merk als Porsche zo'n bijzonder belangrijke rol speelt. Schutz liet geen enkele twijfel bestaan: de 911 moest blijven. En daarom was ook de fabrieksinzet van de Porsche 924 GTS bij de 24 uur van Le Mans niet

naar zijn zin. Weliswaar was deze viercilinder turbo in 1980 in staat gebleken onder dramatische externe omstandigheden de zesde eindpositie te behalen, maar overwinningen waren vanwege het concept per definitie buiten bereik. Een van de eerste beslissingen die Schutz nam, leidde tot reanimatie van twee Porsches 936. Die bevonden zich na terugtrekking in 1979 al lang in het museum. Het derde chassis had Porsche verkocht aan een Amerikaanse privéverzamelaar; de contanten die daarmee waren verkregen waren opnieuw geïnvesteerd. Een geheime regel bij Porsche bepaalde namelijk dat lopend onderzoek en ontwikkeling bij de autosportafdeling werd gefinancierd met speciale winsten.



Nieuwe auto, maar geen nieuw geluk: in 1983 kregen Derek Bell (foto) en Jacky Ickx het chassis 956.005, waarmee ze hun zegenrijke teamcollega's op 1.04.3 minuten op de hielen zaten.

Hergebruik

De motorisering van beide 936-exemplaren paste helemaal in de stijl van een kleine, efficiënt werkende werkplaats van Porsche. Alle turbomotoren uit het Indycar-project - dat in 1980 op het laatste moment was afgezegd - waren nog aanwezig. Hoewel deze zescilinderboxers bedoeld waren om op methanol te draaien, konden ze worden omgebouwd tot benzinemotoren. Jacky Ickx en Derek Bell stuurden het in 1978 geproduceerde chassis 936 003 op 14 juni 1981 naar de overwinning, de zesde voor Porsche bij de 24 uur van Le Mans. Legendarisch werd de groepsfoto van deze twee - verschillend geklede - coureurs met Ferry Porsche

in een lichte zomeroutfit. Derek Bell, een jaar eerder opgedoken als vervanger voor Peter Gregg in de 924 GTR, liet onder zijn tot op navelhoogte open geritste raceoverall een indrukwekkende partij borsthaar zien. Zoals gebruikelijk was Ickx daarentegen de charmante wereldburger. Maar belangrijker dan deze observatie was een verbruiksmeting: op 100 kilometer verbruikte het 2,6-liter aggregaat precies 51,89 liter brandstof, en paste daarmee in de nieuwe, komende verbruiksformule. Die gunde de racesport-prototypes in de Groep C maximaal 55 liter. Behalve 1 januari 1982, de datum van invoering, was nog maar weinig bekend van de inhoud van het nieuwe reglement. Toch kon Ferry Porsche



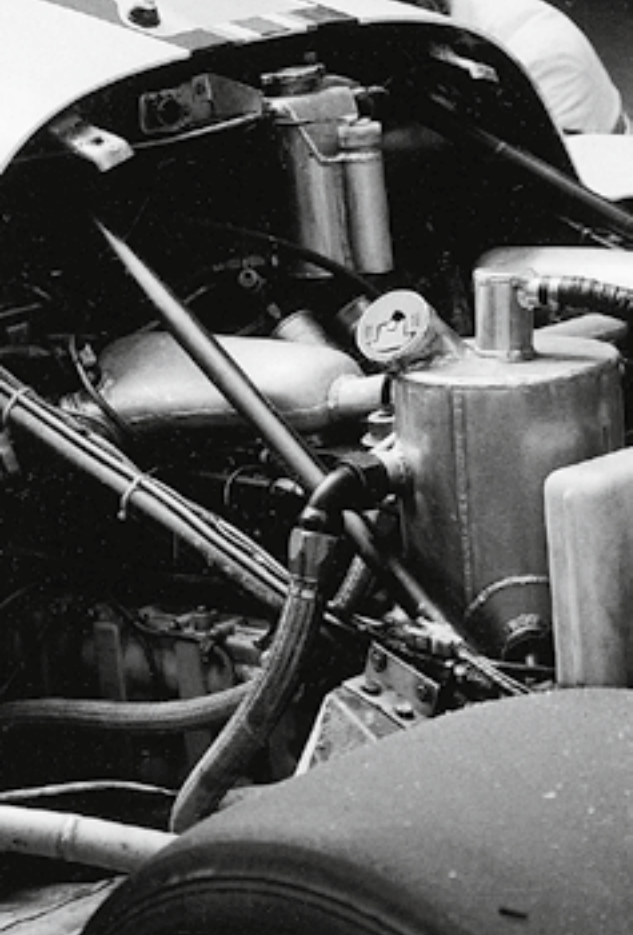
Dat was eens en nooit weer! De 956.002 reed na de zege op Le Mans in 1982 het Porsche museum binnen, sinds kort hangt hij daar ondersteboven aan het plafond.

op 30 juni 1981 een eerste houten model in schaal 1:5 presenteren. De ongeboren baby kreeg de projectnaam 956, een verwijzing naar de scheidende 936.

Falk

De officiële startdatum van het 956-programma was 1 augustus 1981. Daaraan vooraf ging een structurele verandering bij Porsche. Hoofd PR Manfred Jantke, in een dubbele functie tegelijk verantwoordelijk voor de autosportbelangen, stelde het bestuur voor om de raceactiviteiten uit de productie te nemen. In Weissach moest een nieuwe, zelfstandige afdeling worden opgezet onder leiding van ontwikkelingsingenieur Peter Falk, die sinds 1959 bij Porsche werkte. Schutz stemde in met dit voorstel en maakte Falk bovendien verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het chassis. Daarvoor was een sleutelrol weggelegd, te meer omdat de 956 moest breken met een eerdere Porsche-traditie. Voor het eerst was als ruggengraat geen buizenchassis van aluminium voorzien, maar een monocoque. Deze driedimensionale constructie werd gevormd

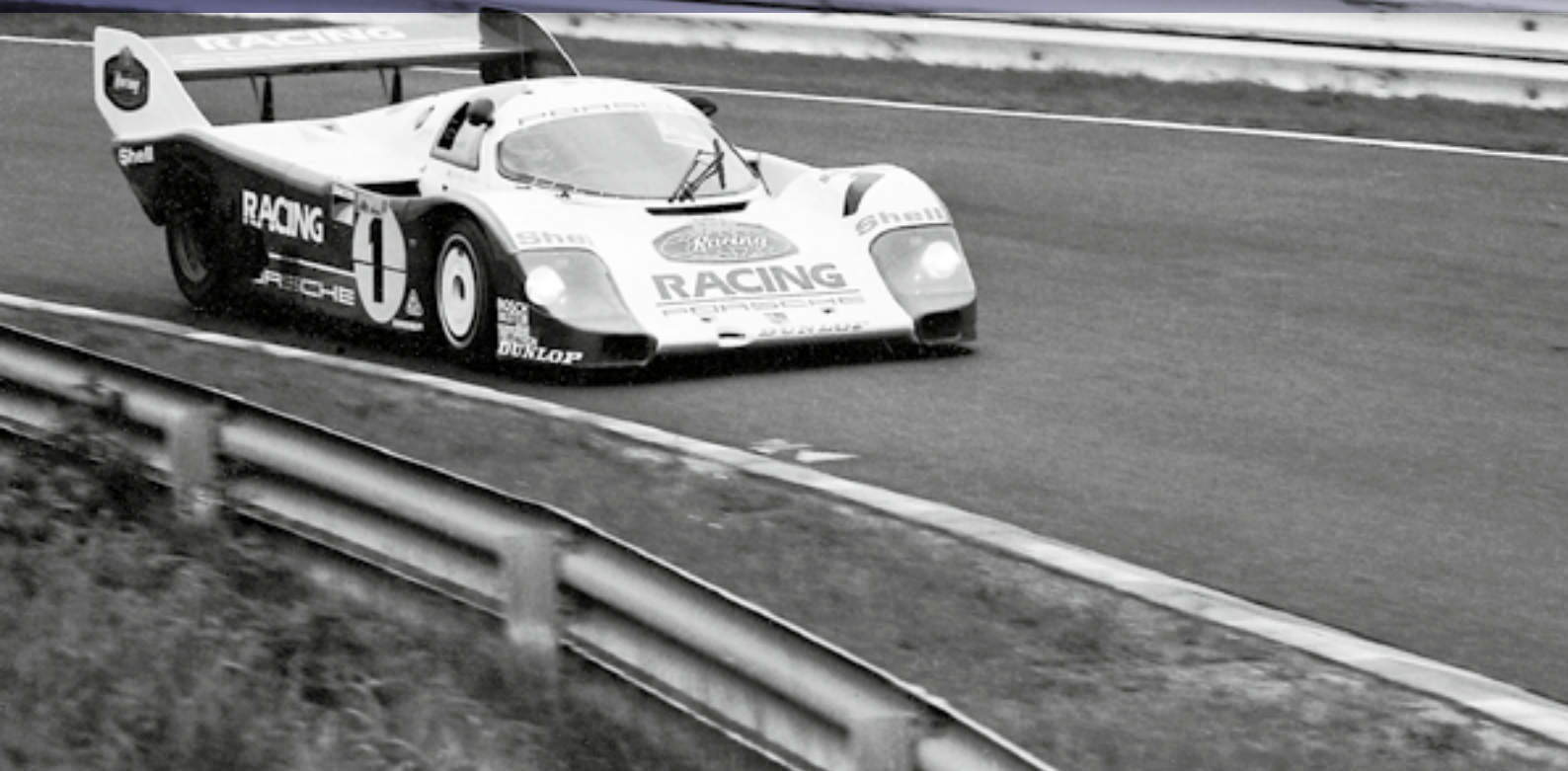
door aluminium panelen die aan elkaar geklonken en op cruciale punten extra verlijmd moesten worden. Behalve productietechnische overwegingen waren niet alleen veiligheids- en stabiliteitsaspecten doorslaggevend voor het toepassen van deze technologie, die in de Formule 1 overigens al algemeen werd ingezet. Ook de vormgeving van de vloer van de auto kreeg een bijzonder belangrijke rol. Door tunnelvormige kanalen moest de lucht ongehinderd kunnen doorstromen en onderdruk moest het 'ground effect' creëren. In 1978 begon de zegetocht van deze revolutionaire bouwwijze in de Formule 1. De legendarische Lotus-bouwer Colin Chapman, die bekend was geworden als uitvinder van de monocoque, paste deze constructie toe in de Lotus 78 en verschaftte de Italiaanse Amerikaan Mario Andretti het beslissende voordeel bij de coureurswereldkampioenschappen. Voor Andretti was het een uitgemaakte zaak, hoewel aan zijn heerschappij een jaar later alweer een einde kwam. De superbreinen van de koningsklasse van de autosport hadden het begrepen – en razendsnel het Chapman-concept gekopieerd.



Ook ingenieur Norbert Singer verdiepte zich al vroeg in de geheimen van het grondeffect. Hij bereidde zich in 1979 voor om de toch al extreme 'Moby Dick', de 935/78, nog verder uit te werken. Er ontstond een concept met opvallende grondeffect-kanalen – maar die plannen belandden in een la. Uiteindelijk kwam daar wel de 956 uit voort. Dat Singer zich aansloot bij het projectteam, was niet meer dan logisch. De vader van de Porsche 935 kreeg de verantwoordelijkheid voor het design, de carrosserie en de aerodynamica. Horst Reiter werd het chassis toevertrouwd, Valentin Schäffer zou de motor verder uitwerken. Klaus Bischof en Walter Näher waren als race-ingenieurs bij het team betrokken. Jürgen Barth vulde het leidersteam niet alleen aan als actief coureur met een Porsche-zege bij de 24 uur van Le Mans in 1977 op zijn cv. Als vertegenwoordiger van de fabrikanten in de sportcommissie gaf hij op FIA-meetings belangrijke impulsen aan de definitieve versie van het reglement. Aan hem dan ook de eer om op 27 maart 1982 de eerste geproduceerde Porsche 956.001 uit te laten op het testparcours van Weissach. Zijn hart

Zielsverwant met de 911: in de groep C moest het motorblok afstammen van een seriemodel, de 935 en 936 leverden belangrijke kennis voor de bouw van de motor.

Rondedans op de rand van het mogelijke: Jacky Ickx en Jochen Mass met de 956.005 op plaats één bij de 100-kilometerrace Nürburgring 1983 – de enige keer op de Nordschleife!



bonkte in zijn keel, meldt Barth meer dan dertig jaar later. Hoeveel rondes hij die dag gereden heeft, weet hij niet meer. Maar het waren er zeker meer dan twintig, zo groot was het enthousiasme. Het chassis 956.001 ging na de wedstrijd jaren over in handen van Jacky Ickx, die zich in 1986 terugtrok uit de racesport en als erkenning van zijn verdiensten – alleen al zes overwinningen in Le Mans, vier daarvan voor Porsche – de eerste 956 in ontvangst mocht nemen. Dit grootse gebaar kent een fraai sporthistorisch detail: met precies datzelfde chassis 956.001 introduceerden Jacky Ickx en Jochen Mass de racewagen van de toekomst op de wereldmarkt.

Drievoudige zege

Het echte werk moest nog komen. Voor de 24 uur van Le Mans op 19 en 20 juni 1982 bouwde Porsche nog drie

carrosserieën – voorbodes van de serieproductie die vanaf het seizoen 1983 werkelijk van start ging. Peter Falk oriënteerde zich bij het samenstellen van de coureurs-teams op de fabrieksdeelname van de 936/81. Het jaar daarvoor hadden Jacky Ickx en Derek Bell aan de Sarthe die ene Spyder gedeeld, waar ze uiteindelijk ook mee wonnen. Ze namen de 956.002 in ontvangst. Jochen Mass en de Australiër Vern Schuppan waren bestemd voor de 956.003, nadat ze in 1981 elkaar hadden afgewisseld in de tweede 936. In het derde chassis – de 956.004 – ging de eer nogmaals naar de indeling van de landenteams bij de 24 uur van Le Mans in 1980. De twee Amerikanen Hurley Haywood en Al Holbert kregen tijdelijk ondersteuning van Jürgen Barth. De setting voor een van de indrukwekkendste machtsdemonstraties in de geschiedenis van de autosport was klaar. De drie Porsches 956 traden aan en

Ondersteboven: in het nieuwe Porsche museum op Porscheplatz 1 speelt de demonstratie van het 'ground effect', het grondeffect, aan de hand van de 956.002 een centrale rol.





Elegante 'Langheck': het Groep C-reglement bepaalde de verhouding tussen wielbasis en achterste overhangen om uitwassen te voorkomen. Met de 956 vond Porsche het ideale compromis.

reden ervandoor. In volgorde van hun start- en chassissnummers vergewisten zij zich van een overweldigende drievoudige zege, geflankeerd door een Joest-replica van de 'Moby Dick' uit 1978 op plaats vier. Vlak na deze triomf werd besloten de winnende auto met chassissnummer 956.002 naar het fabrieksmuseum te laten rollen – na zijn eerste en enige race. Tot op de dag van vandaag behoort dit exemplaar tot de Porsche-collectie en speelt de hoofdrol in een installatie met de titel 'Schnell'. Daar hangt hij ondersteboven aan het plafond, als demonstratie van het ground effect van de Groep C. In tal van opzichten was deze raceauto visionair, zijn tijd vooruit, vooral echter een zeer vroege bode van Porsche Intelligent Performance. De 956 was in staat uit een exact afgemeten hoeveelheid energie meer vermogen, meer snelheid te putten. Revolutionair was ook dat werd afgezien van de mechanische inspuiting. In plaats daarvan kwam het volledig elektronisch gestuurde motormanagement, onder hoofd Fritz Jüttner door de Bosch-racedienst ontwikkeld.

Lege tank

Een week na het historische succes bij de 24 uur van Le Mans stond de 200 mijl van Nürnberg op het pro-

gramma. Omdat de tijd te kort was voor een grote revisie om een van de drie 'Langheck-956' op de Norisring te laten aantreden, kreeg het voor het laatst op Silverstone gebruikte chassis 956.001 de voorkeur. Jochen Mass was de coureur voor wie het in de slotfase verduveld krap werd. Terwijl hij op kop lag, raakte z'n tank leeg. Toch slaagde hij erin met een voorsprong van één seconde op Manfred Winkelhock in de Ford C1000 over de finish te komen. Op 5 september 1982 werd het programma voortgezet bij de 1.000 kilometer van Spa-Francorchamps. Jacky Ickx en Jochen Mass bestuurden de in Le Mans als tweede geplaatste 956.003. Derek Bell en Vern Schuppan deelden de 956.004, die voor het eerst was uitgerust met de innovatieve Motronic-regeling. Achter Ickx/Mass met conventionele uitrusting bereikten Bell/Schuppan de tweede rang – een meer dan overtuigende prestatie. Hoewel het Porsche-fabrieksteam uit de buurt was gebleven van de seizoensstart in Monza en had afgezien van de thuiswedstrijd op de Nürburgring-Nordschleife, lag Ickx onverwacht op titelkoers. In Japan gebruikten Ickx en Mass de 956.003 opnieuw. Dit succesduo dat al in 1977 de merkencup had gedomineerd met de Martini-935, bleek ook daar onoverwinnelijk. Veertien

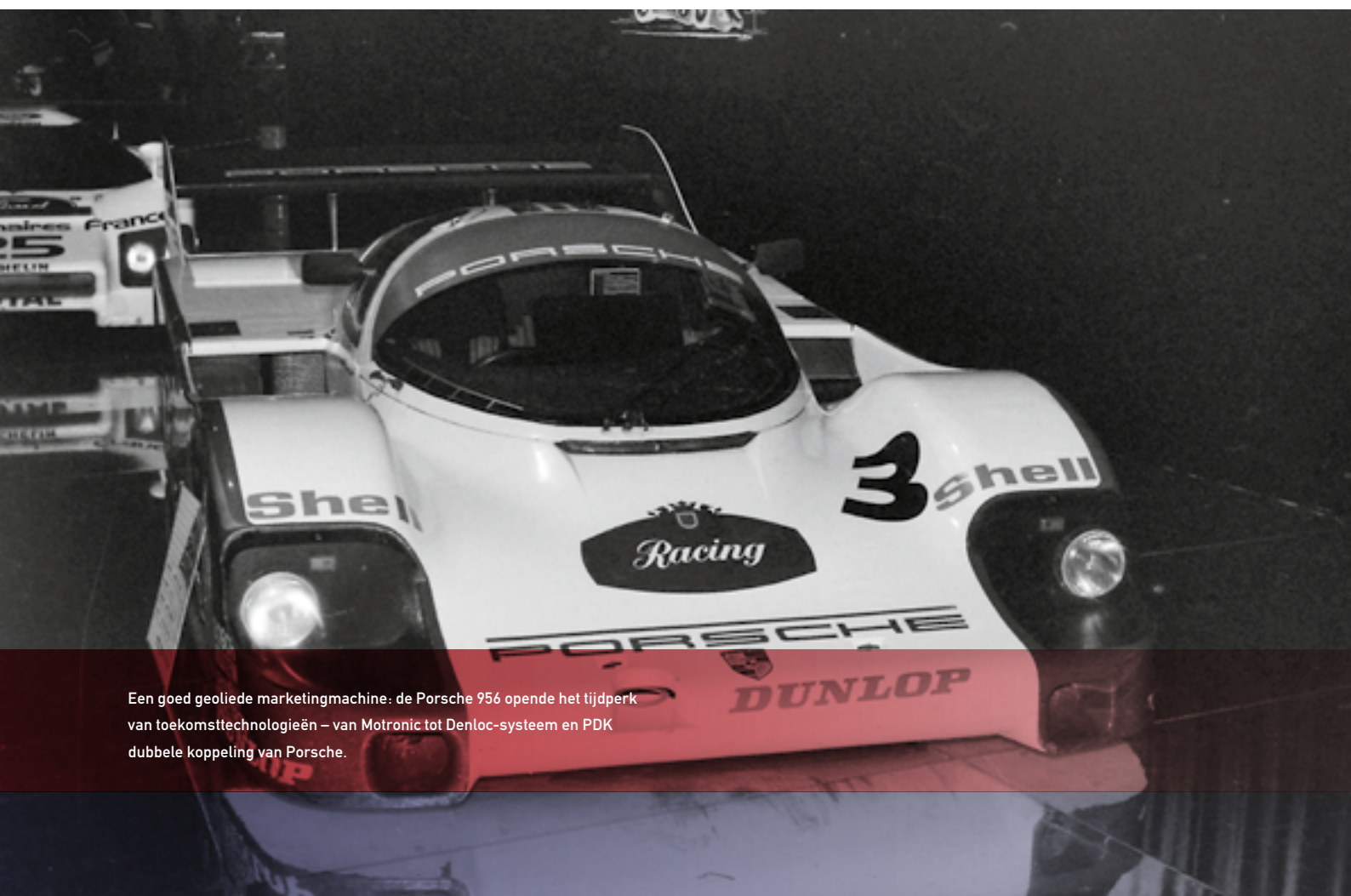
dagen later moest op Brands Hatch de beslissing vallen voor het kampioenschap. Ickx toog met een enkele 956 – vernieuwd chassis 003 – en Bell als teamgenoot naar de 1.000-kilometerrace. Na een chaotisch verlopen wedstrijd waande de Belg zich vice-wereldkampioen, en zijn Italiaanse tegenstander Riccardo Patrese stak jubelend zijn armen in de lucht. Maar in werkelijkheid was het omgekeerd: de ongekroonde ster in het Porsche-kamp lag voor – game, set en match! De 956.003 dook in maart 2007 weer op bij het Amelia Island Concours d'Élégance. De Amerikaanse verzamelaar Chris Cox bracht zijn bezit mee naar het Ritz Carlton Resort, als eerbetoon aan Derek Bell. Bill Warner, organisator van dit befaamde concours, bracht ter ere van de Engelse coureur de belangrijkste auto's uit diens racecarrière bij elkaar. Zo'n kans om zijn originele auto in de Le Mans-configuratie met 'Langheck' te presenteren, liet Cox zich niet ontnemen. Voor zijn presentatie ontving hij een bijzondere prijs. Mogelijk is de 003 te beschouwen als het belangrijkste exemplaar



Oude meester: Kremer-motorchef Walter Heuser met een aggregaat van Groep A – op de voorgrond is het kleine schoepenwiel voor de koeling van cilinders en motorcarter goed te herkennen.

Donkerblauwe helm met wit omrand vizier: Jacky Ickx verzekerde zich van zes overwinningen bij de 24 uur van Le Mans. in 1985 eindigde zijn carrière als circuitcoureur.





Een goed geoliede marketingmachine: de Porsche 956 opende het tijdperk van toekomsttechnologieën – van Motronic tot Denloc-systeem en PDK dubbele koppeling van Porsche.

van de gehele reeks. Want in 1984 werd hij gebruikt voor de eerste praktijktests van de PDK-technologie. De Ierse Formule 1-coureur John Watson zat bij deze proefritten achter het stuur. De tijd was echter nog niet rijp voor de dubbele koppeling van Porsche, en zo moest in september 1984 een start bij de allerlaatste editie van de Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft worden afgezegd. En toch: er is nauwelijks een ander chassis met vergelijkbare verdiensten.

Mythe

Bodembekleding om de stroomlijn te verbeteren, Motronic, energie-efficiëntie, PDK, ventilatie van de passagierscabine, het Denloc-systeem – allemaal ontwikkelingen die stammen van vadertje 956. Tegenwoordig profiteren alle straat-Porsches hiervan, en het is moeilijk voor te stellen dat de zegetocht van de eerste Porsche racewagens met monocoque dertig jaar geleden al begon. Technische en vormtechnische oplossingen zijn nog even relevant als voorheen, en de vraag dringt zich op of dit meesterwerk tegenwoordig nog geschikt zou zijn voor de 24 uur van Le Mans. Van

race-ingenieur Walter Näher tot Willibald Kauhsen, de dompteur van de 917, en van de eerste besteller van een klanten-956 Dieter Schornstein, tot Armin Knüpfing, die in de fabriek meer dan twee dozijn onderstellen voor de 952 en 962 van klinknagels voorzag, zijn alle deskundigen het met elkaar eens: zonder enige twijfel zou de succesvolste race-Porsche aller tijden ook vandaag nog uitstekend presteren tijdens Le Mans! Weliswaar liet Stefan Bellof, uitgerekend de man die het potentieel van de Groep C-bolide als geen ander tot aan de absolute limiet had opgerekt, in een particuliere 956 het leven in Spa-Francorchamps. Dit ongeval heeft ongetwijfeld de mythe van de op dat moment pas vier jaar oude constructie uit Weissach versterkt. Het was en bleef een werkpaard dat was voorbehouden aan internationale profs. Nooit gleed de 956 en zijn indirecte opvolger, de 962, af naar willekeur. Twaalf jaar na de drievoudige overwinning aan de Sarthe zegevierde daar nog een keer een afgeleide, uitgeroepen tot 'duur-Porsche' die in theorie in het wegverkeer gebruikt zou kunnen worden. Zoveel duurzaamheid, dat tot op heden niet is bereikt! ■