

Das blaue Wunder

Ein mitternachtsblauer
Porsche 935-Rennwagen mit
Straßenzulassung.

Von Eckhard Eybl
und Wolfgang Wilhelm (Fotos)

Teils, teils ist eine präzise, erschöpfende Antwort auf alle Fragen. Bei einem Porsche 935 vergessen auch existentialistische Fotomodelle ihre noble Blässe und erkundigen sich ganz beiläufig und ziemlich technisch: Dampftrad? Ladedruck? ▶



Wolf-Porsche 935

Ideale Ladelufttemperatur? Braucht man im Stadtverkehr kleinere Lader als auf der Autobahn? Gibt's für Ku'damm und Kö verschiedene Fahrwerksabstimmungen? 740 PS, das müßten 544 Kilowatt sein? Wie geht er denn so, mit 1,4 bar Ladedruck und 8000/min?

Was kann man sich in unseren bürgerlich geregelten Umlaufbahnen schon vorstellen unter einer derart galaktischen Leistung von 740 PS, vor allem: Wie könnte es der geneigte Sportfahrer ohne Formel 1- und Gruppe C-Erfahrung erleben? Die wirklich guten Wortbilder, irisierende Kaskaden von philosophischer Transparenz, enden bei 500 PS. An 740 PS kann man sich nur mehr in betonter Sachlichkeit herantasten, etwa so: Rein mathematisch entsprechen die 740 PS eines straßenzugelassenen Porsche 935-Rennwagens der Summe aus einem Ferrari GTO (400 PS), einem Porsche Turbo (300 PS) und einem schnuckeligen Kleinwagen, zum Beispiel dem Suzuki Alto (40 PS).

Nüchtern ausgedrückt, geht dieser 935 eines gewissen Walter Wolf wie die Sau, wie die berühmte gesengte natürlich, zusätzlich bestückt mit zwei KKK-Abgasturboladern, einer Sidewinder-Rakete und einer Pratt & Whitney-Turbine samt Nachbrenner, noch dazu in mitternachtsblau. Als technische, sogar berechenbare Vision sind 740 PS ein glitzernder Fixstern. Ein bißchen jenseits der Vorstellungskraft, aber innerhalb des Sonnensystems eines Porsche 935.

In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre, nach dem Ende der Sportwagen- und Prototypen-Ära in den Langstreckenrennen, wuchs eine neue Rasse von Rennwagen aus dem aktuellen Reglement, die GT-Autos der Gruppen 4 und 5. Ausgangspunkt waren sportliche

Autos aus einer gut durchblutenden Serienproduktion, Endpunkt war eine Silhouetten-Formel, in der der Seitenriß eines Porsche 935 noch eine entfernte, aber streng definierte Ähnlichkeit mit der Basis 911 haben mußte. Zum Beispiel: Motor, Sechszylinder, Boxer, hinten. Porsche hatte die beste Basis aus der Serie, die beste

Klaus Ludwig für Le Mans- und Daytona-Siege engagiert.

Die 935 fielen auch in jene Zeit, als in der Formel 1 ein neuer Mann auftauchte. Walter Wolf ist Austro-Kanadier, spricht den lyrischsten steirisch-englischen Dialekt und war im Windschatten von Off-shore-Ölbohrungen ziemlich reich ge-

worden, mit der üblichen Tellerwäscher-Auswanderer-Karriere. 1977 war er in der Formel 1, mit aller Kraft des erfolgreichen Selfmademillionärs, und die zeigt ja stets in Richtung Gewinn. Jody Scheckter gewann beim ersten Einsatz den ersten Grand Prix für Wolf – die Welt war um eine Legende reicher.

Technische Daten und Meßwerte

Porsche Kremer 935 K 3

MOTOR

Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Abgasturboladern (KKK) und Ladeluftkühlung hinten längs, achtfach gelagerte Kurbelwelle, eine oberliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Ventile über Tassenstößel betätigt, Trokensumpfschmierung, elektronisches Einspritz- und Zündsystem (Bosch-Motronic).

Leistung 544 kW (740 PS) bei 8000/min, Hubraum 3163 cm³, Bohrung × Hub 95,0 × 74,4 mm, Verdichtungsverhältnis 6,8:1.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, Vierganggetriebe, Sperrdifferential (80 %).

Übersetzungen: I. 1,833, II. 1,304, III. 1,038, IV. 1,067, Achsantrieb 4,625:1.

KAROSSERIE UND FAHRWERK
Zweisitziges Coupé mit zwei Türen, Stahlblechkarosserie, Front- und Heckhaube aus Kunststoff. Vorn Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern, Federbeine, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern,

Federbeine, vorn und hinten Gasdruck-Stoßdämpfer (Bilstein) und einstellbare Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung (ZF), Lenkübersetzung 17,78:1, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Bremslastverteilung einstellbar.

Felgenreife vorn 11 × 16, hinten 14,75 × 19, Reifengröße vorn 275/600/16, hinten 350/700/19.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Radstand 2250 mm, Spur vorn/hinten 1490/1600 mm, Außenmaße 4780 × 1990 × 1230 mm.

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit* 338 km/h

Beschleunigung

60–80 km/h	1,3 s
60–100 km/h	3,0 s
60–140 km/h	5,5 s
60–160 km/h	8,0 s
60–180 km/h	10,8 s
60–200 km/h	15,5 s

PREIS
Porsche Kremer 935 K 3
DM 300 000,-

*Herstellerangabe

Rennabteilung für die Entwicklung und eine Menge reicher Rennfahrer-Kunden, denen der Umsatz im Porsche-Entwicklungszentrum Weissach ziemlich am Herzen lag.

Jedenfalls: Es gab eine Menge Porsche 935, die von Amerikanern wie Dick Barbour, Preston Henn und den Whittington-Brüdern eingesetzt worden waren, und sie hatten jeweils zum Auto auch gleich fixe Jungs wie Rolf Stommelen und

Es plätschern 120 Liter Treibstoff in die 935-Schnauze, bei 30 Liter Tankinhalt leuchtet eine rote Warnlampe am Armaturenbrett auf



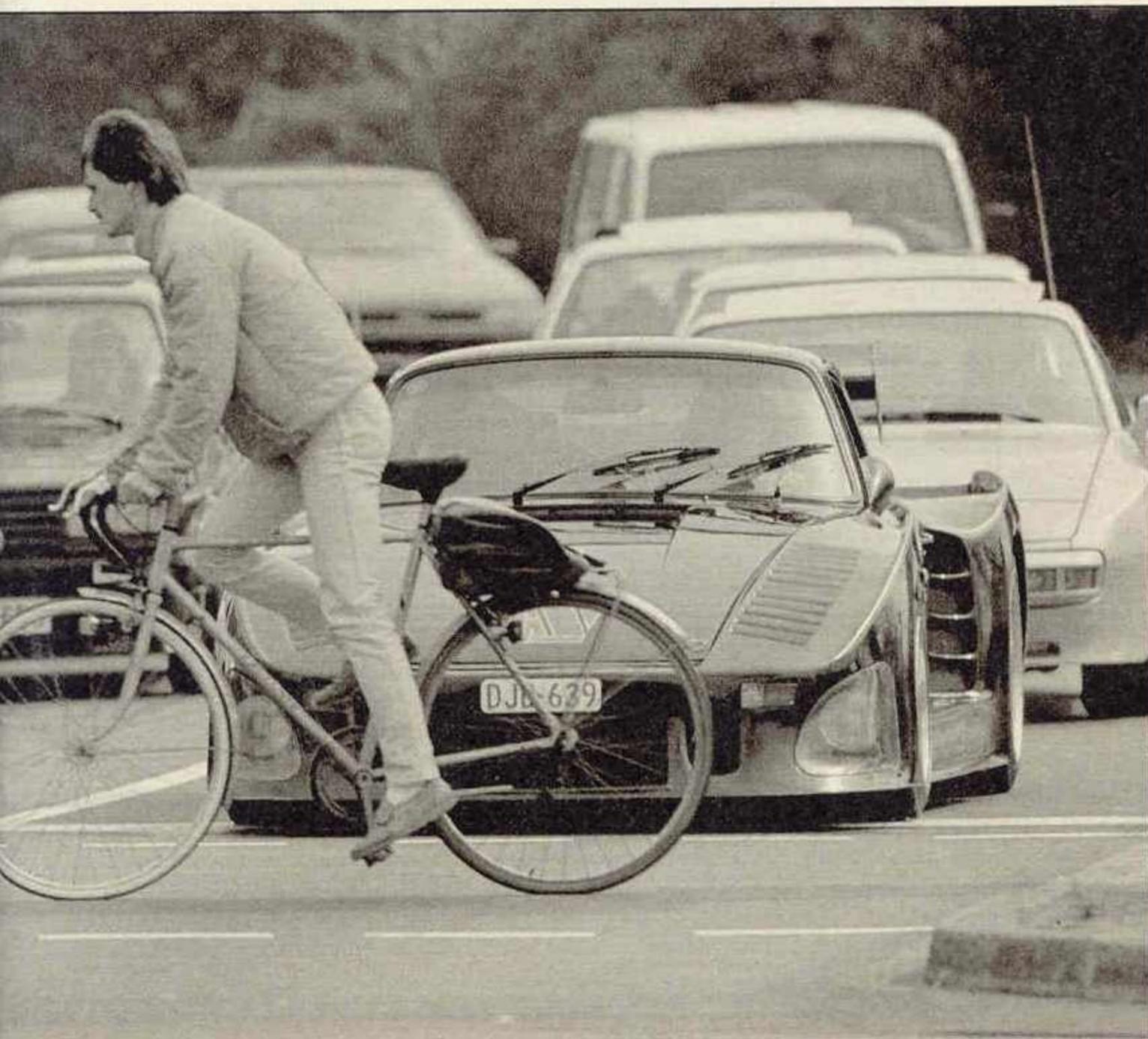
Nach drei Jahren, einer knapp verpaßten Weltmeisterschaft und drei Grand Prix-Siegen war die Lust am Formel 1-Spielzeug verpufft. Wolf verlagerte sein Bedürfnis nach Wettbewerb in den privaten Bereich und klopfte 1983 bei Porsche Kremer in Köln an. Er hätte gerne einen 935, im Mitternachtsblau seiner Rennwagen und mit

dem roten W-Wolf-Zeichen auf Fronthaube, Heck und Flanken. Die Kremers, 935-Tuner von hohen Gnaden, antworteten sinngemäß: Im Prinzip kein Problem, man müsse nur wissen, mit welcher Fahrwerksabstimmung der Wagen geliefert werden solle: Le Mans, Daytona oder Nürburgring? Wolf antwortete knapp:

Straße, Landstraße, Bundesstraße, Staubstraße, Autobahn, Schnellstraße – was es halt so an Straßen gäbe für einen 935 mit amtlichen Polizeikennzeichen. Geld wäre dabei nicht das größte aller Probleme.

Zirka 300 000 Mark später war der einzige straßentaugliche Porsche 935 fertig. Der Kontakt

Material unter der hinteren Abdeckung über der Motorhaube. Wolf hatte sich, als kavalierhafte Verbeugung vor Schönheitsköniginnen am Beifahrersitz auch eine Klimaanlage gewünscht, weil seine Lieblingsstraßen eher im mediterranen Klima lägen, und die Kremers hatten sehr sachlich geantwortet: „Walter, es ist technisch besser, wenn du mit einem Polohemd fährst.“



Als der 935 im Fahrerlager von Hockenheim aus dem Transporter gerollt wird, trägt er sein Mitternachtsblau wie eine Gala-Uniform, verziert durch einen gestern verliehenen Tapferkeitsorden: Die Kennzeichen des kanadischen Bundesstaates Alberta, Wild Rose Country steht unter den Ziffern, und manchmal wachsen dort die wilden Rosen in Blau und blühen zu einer 935-Form auf. Auf ölflecktem Beton wirkt er noch immer wie jene Vision, die beim ersten Hintapsen zerplatzt. Deshalb hat jeder Hemmungen, ihn in die erste fotogerechte Position zu schieben, spitzt nur demütig die Finger, aber Erwin Kremer hat eine Menge Erfahrung mit derartigen Visionen. Er setzt sich ans Steuer, startet – rechts vom Lenkrad ist ein Schalter für die Spritanreicherung zum morgendlichen Startvorgang – und die beiden Auspuffrohre signalisieren dampfendes Leben in blauen lokomotivhaften Rauchwolken.



zwischen Bauherren und Auftraggeber war freundschaftlich geworden und verlief meistens so: „Walter, wie willst du Kuppelung und Bremse, wir können dir ja alles individuell einstellen?“ – „Wie im Rennwagen.“ – „Schaltung und Getriebe?“ – „Wie im Rennwagen“ ... und so weiter. Der Wolf-935 ist um etwa 150 Kilogramm schwerer als eine reine Rennausführung, hauptsächlich wegen der Stereoanlage mit 16 Lautsprechern und etwas Holz- und Dämm-

Das Gruppe 5-Reglement hat aus den schlichten Kurven des 911 eine Raumkapsel gemacht, deren untere Hälfte weggetrennt worden war, um diese Schnittstelle durch Verwendung von Rädern zumindest grob an die Erfordernisse der Schwerkraft anzupassen. Windschutzscheibe, Türen samt Griffen und Seitenfenstern sind nackte, biedere 911-Großserie, erzeugen also beim ersten Rendezvous das etwas diffuse Gefühl von Vertrautheit und verleiten zum kühnen Öffnen der Fahrertür. Mit Schwung und einem Zwischen-

Mit Rennreifen im Stadtverkehr, die kanadische Polizei toleriert die „not for highway“-Aufschrift, weil sie „nicht Englisch versteht“

Wolf-Porsche 935

schritt in der Luft nach Art des Dreisprungs schafft man die Kluft über den Türschweller locker und wird für eine gewisse Atemlosigkeit durch weiches, mitternachtsblaues Sitzleder belohnt.

Die Tachoskala reicht bis 360 km/h, sie wird wissen warum, ansonsten Erinnerungen an den 911-Innenraum. Man rückt automatisch nah an Lenkrad und Pedalerie, so wie man halt auch seiner Flamme irgendwann zwangsläufig nahe kommen muß, um sie nicht aus den Händen zu verlieren, und schnallt sich die 740 PS bei 1,4 bar Ladedruck und 8000/min mit dem Hosenträgergurt wie einen Rucksack auf den Rücken.

Der Schalthebel ist ein glattpolierter Alu-Knochen aus der Gruppe 5-Steinzeit. Kupplung und Schaltung sind mittlere Bodybuilding-Übungen – man weiß ja, daß ausgewanderte Karriere-Steirer kräftige Kerle sind. Die Kupplung rupft und rüttelt, hebt den ganzen Wagen aus, und es gibt keine Anfahrtsdrehzahl, die hier einen Weichspüler dazwischen schiebt. Bei zivilen Drehzahlen von 2000, 3000 ist der Motor höflich und korrekt, ohne jede Spur von Ladedruck und 740 PS. Die kündigen sich wie jeder gut erzogene Vulkan durch vernehmliches Grollen an, zwischen durch explodiert etwas in jenem Rucksack, der über die Gurte so gut mit dem Zentralnervensystem verschnürt ist. Der Drehzahlbegrenzer riegelt bei 8200/min ab, die Leuchtdiodenkette des Ladedrucks wechselt ab 0,8 bar von gelb auf rot.

740 PS machen im Straßenverkehr aus dem Fahrer einen milden und gütigen Kavalier, der einen Teil der Rohkraft auch zugunsten einer anhänglichen Straßenlage opfert. Der Wolf-935 stößt sich über Bodenwellen zwar mit der Brisanz eines ungezähmten Mustangs, liegt



aber trotzdem wie ein Fakirbrett mit den Nägeln nach unten auf der Straße. Das ganze Auto wurde so schräg in diesen endgültigen Heckflügel gehängt, daß die große unsichtbare Hand von oben direkt in Abtrieb umgewandelt wird.

In der Beschleunigung – zugunsten der Kupplung ab 60 km/h gemessen – hielt der Wolf-935 bis etwa 140 km/h mit anderen auto motor und sport-Messungen von Porsche 935 und 936 Schritt. Die Leistung aus dem

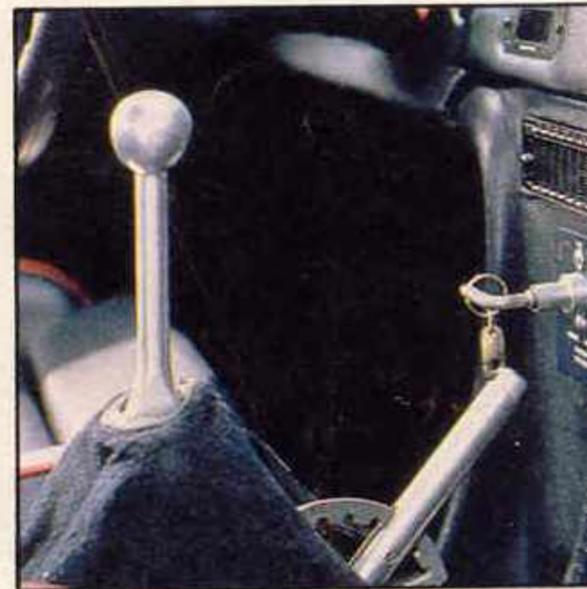


Die ideale Ladelufttemperatur beträgt 30 Grad. Heizung und Sonnenblenden waren nicht in der Serienausstattung vorgesehen



Stand ist also da, aber dann stand ein sehr schräg auf viel Abtrieb eingestellter Heckspoiler einem heftigen Durchmarsch bis 200 km/h zugunsten einer klebrigen Bodenhaftung im Weg. Mit flachem Flügel, in der Hunaudières-Einstellung, sind auch 338 km/h Spitze drin.

Man könnte den steilen Flügel auch die jugoslawische Spoiler-Einstellung nennen, denn Walter Wolf hatte sich für seine erste Erfahrungsrunde den Balkan ausgesucht – der 935 ist schließlich ein Langstreckenwagen. Einmal im Jahr wird große Inspektion gemacht, und auch von einem Motorschaden wurde der 935 schon gestreift. Nach einer Nacht im Regen waren sämtliche Öffnungen im Heck bis zum Rand mit Wasser gefüllt, und beim Starten saugte der Motor natürlich wie ein Verdurstender aus diesen Regentonnen an.



Schalthebel, Stabilisator-Hebel und der Zentralschalter – nicht für die Elektrik, sondern die Stereoanlage