

WALTER

MENSCHEN | FAHRSPASS | ABENTEUER | LIFESTYLE

164
SEITEN
ANALOG
FREUDE



TREIBT MEHR SPORT

RÖHRLS ARBEITSTAG | IM GT3 RS DURCH DIE USA | TOUR DE FRANCE MIT SKODA
SINGER INTERVIEW | IRONMAN FRODENO | SNEAKER | GLEMSECK 101 | STOPPUHREN
FÜNFZYLINDER SPORTLER: AUDI RS3 VS. CUPRA FORmentor | PORSCHE 959 S
BMW GRAND COUPE IN GLASHÜTTE | THILO MÜHLE IM MUSTANG GT 500
FOTOGRAF JOHANNES HUWE | MOTORRÜTSCHE IM STADTVERKEHR | SÜDTIROL-TIPPS



EINZELSTÜCK



Nur 29 Stück der verschärften „S“-Version baute Porsche vom legendären 959 und doch gibt es 30. Wir gehen der Sache mal auf die Spur.

TEXT Michael Heimrich FOTOS Lena Willgalis und Jörg Weusthoff

Bei Porsche liebäugelt man im Moment mit der Formel 1, vor 40 Jahren stand jedoch der Rallyesport ganz ob auf der Liste. Die damalige Gruppe B war mit ihrem freizügigen Reglement die ideale Spielwiese für findige Ingenieure und Millionen Fans verfolgten weltweit das Spektakel, wenn tollkühne Fahrer die wahnwitzigen PS-Monster zügelten.

Die Verantwortlichen bei Porsche genehmigten 1982 deshalb das 959-Projekt und schon ein Jahr später konnte auf der IAA das Tuch von einem Auto gezogen werden, wie es die Welt bis dahin noch nicht gesehen hatte. Elektronischer Allrad, ein 450 PS starker Biturbo-Motor mit Registeraufladung, aerodynamisch optimierte Karosserie, oder Magnesium-Felgen.

Voller Begeisterung zückte die sorgfältig ausgesuchte Kundschaft die Brieftasche und die vom Reglement geforderten 200 Serienfahrzeuge waren sofort verkauft. Die fälligen 430.000 DM schreckten niemand ab.

Allerdings sorgte die aufwändige Technik für einiges an Kopfzerbrechen. Dabei ging es nicht nur um die Abstimmung des Antriebs, oder den Einsatz des neuartigen Luftdruck-Kontrollsystems in den Reifen, sondern auch die thermischen Probleme im knapp bemessenen Heck. Der Sechszylind-

der-Boxer sorgte bei voller Leistungsabgabe für so hohe Temperaturen, dass den ersten Prototypen die hinteren Stoßstangen wegschmolzen. Mit zusätzlichem Dämmmaterial und noch mehr Kühllöffnungen bekamen die Techniker dieses Thema in den Griff.

Erst 1987 konnten die ersten Kundenfahrzeuge ausgeliefert werden, die Gruppe B war zu diesem Zeitpunkt allerdings Geschichte. Mehrere verheerende Unfälle hatten die FIA dazu veranlasst, die Autos aus dem Verkehr zu ziehen. Für Porsche blieb mit dem 959 nur der Sieg bei der Rallye Paris-Dakar 1986. Anschließend durfte man noch einen Erfolg in Le Mans auf der Rundstrecke feiern. Ausgerechnet das mit 317 km/h schnellste Fahrzeug der Welt war von der Zeit überholt worden.

Dem Mythos, der längst um das Auto entstanden war, tat das aber keinen Abbruch. Zuffenhausen kam mit der Produktion des hochkomplexen Gefährts kaum nach. Die Zahl der gebauten Exemplare löst übrigens regelmäßig Streit bei den Gelehrten

PORSCHÉ 959

Porsche hatte mit dem 959 ein Fahrzeug erschaffen, das den Begriff ‚Supersportwagen‘ definierte und mit dem seine Schöpfer alle vorhandenen Mittel ausreizten. Biturbo-Motor mit Registeraufladung, elektronisch gesteuerter Allradantrieb, aerodynamisch optimierte Karosserie in Mischbauweise, 17-Zoll-Räder mit Magnesiumfelgen. Der Sechszylinder-Boxer mit 2,85 Liter Hubraum, wassergekühlten Köpfen und vier obenliegenden Nockenwellen produzierte eine unglaubliche Literleistung von 158 PS, gesamt 450 PS – genug, um aus dem Stand in 3,7 Sekunden Tempo 100 und eine mit 317 km/h gemessene Höchstgeschwindigkeit zu erzielen. Trotz 420.000 Mark Grundpreis musste man die Autos



verteilen, weil Spekulanten den Preis unter der Hand bis über eine Million trieben. Mit diesem Kaufpreis muss man heute für ein gut erhaltenes Exemplar rechnen – natürlich in Euro.



Die Anreise zur 1. Röhrli-Klassik erledigte Heinz Schmiersal im Eiltempo

aus. Häufig wird die Zahl 288 genannt. Porsche kommuniziert 292, darunter 29 in einer 1.350 Kilo leichten und 515 PS starken Leichtversion (959 S). Allerdings passt auch diese Zahl nicht, denn vor uns steht Nummer 30. „W-XX 959H“ gehört zur Sammlung von Heinz Schmiersal und die Geschichte, wie der 76-Jährige zu jenem ‚S‘ kam, den es eigentlich nicht geben kann, begann 1990 im Autosalon Singen.

Dort erwarb einen silbernen 959 mit gerade einmal 6.000 Kilometern auf der Uhr. Allerdings machten auch beim ihm die verstellbare Dämpfer Probleme, deren Stellmotoren regelmäßig durchbrannten. Der passionierte Rennfahrer fuhr deshalb zu Porsche und ließ sich Sportdämpfer einbauen. Ein paar Monate später kam dann Anruf aus der Gegenrichtung. Man hätte die Probleme nun im Griff, verkündete Porsche und wenn Heinz Schmiersal wollte, könnte sein Fahrzeug wieder in den Originalzustand zurückgebaut werden.

Vor Ort dann der Schock: das eingelagerte Fahrwerk war verschwunden. „Nicht mehr auffindbar! Na, das war ein Ding“, staunt Heinz Schmiersal noch heute. Porsche war die ganze Sache offenbar ziemlich peinlich und der Unternehmer nutzte den Moment und verlangte als Ausgleich den kompletten Umbau auf die schärfere S-Version. „Dafür war aber ein Beschluss des Vorstands notwendig. Schließlich sollte es keine weiteren 959 S mehr geben“, verrät Schmiersal.

Tatsächlich gab die Porsche-Chefetage grünes Licht für die Verwandlung und innerhalb von anderthalb Jahren machten die Fachleute von Porsche Classic aus dem silbernen 959 den roten 959 S. Der Motor bekam noch ein Upgrade auf 535 PS und der Tacho wurde bei Auslieferung auf 0 gestellt. Die Kosten? „Sechsstellig“, sagt Heinz. Und dennoch ein gutes Geschäft, denn die Wertsteigerung war siebenstellig. Ein direkt vorgelegtes Kaufangebot von einem Sammler lehnte er ab. „Mit dieser Historie ist mein 959 S ein echtes Unikat und er bleibt bei mir.“

Standschäden kennt der 959 S von Heinz Schmiersal übrigens nicht. Obwohl er über eine exquisite Sammlung mit 25 Fahrzeugen verfügt, spult er mit dem Porsche pro Jahr und 5.000 Kilometer ab. Wer denkt, das Einzelstück würde in irgendeiner Weise geschont werden, sieht sich getäuscht. Während der Anfahrt zur Röhrli-Klassik stand der Tacho streckenweise bei Tempo 300. „Dann wird er aber etwas unruhig“, lacht Heinz und meint nicht sich damit. **W**



Aus Gewichtsgründen baute Porsche beim 959 S Klimaautomatik, Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber aus. Auch der Außenspiegel rechts und die Rücksitze fehlen