

40 JAHRE GRUPPE C



MACHT DER HISTORIE



SERGE VANBOCKRYCK FORSCHT UND ARBEITET SEIT 30 JAHREN ZUR GESCHICHTE DER GRUPPE-C-PORSCHE. JETZT ERZÄHLT DER BELGIER DIE ENDGÜLTIGE 962-STORY: 3 BÄNDE, 1400 SEITEN, 1040 EURO. MEHR GEHT NICHT MEHR.

TEXT MARCUS SCHURIG
FOTOS PORTER PRESS INTERNATIONAL

Mit dem Wissen wächst der Zweifel, das gilt heute mehr denn je. Das kostenlose Halbwissen im Internet bietet bestenfalls eine lose Annäherung an die Wahrheit, oftmals vorge-tragen von Fanboys. Wer es genau wissen will, braucht Experten, die ihr

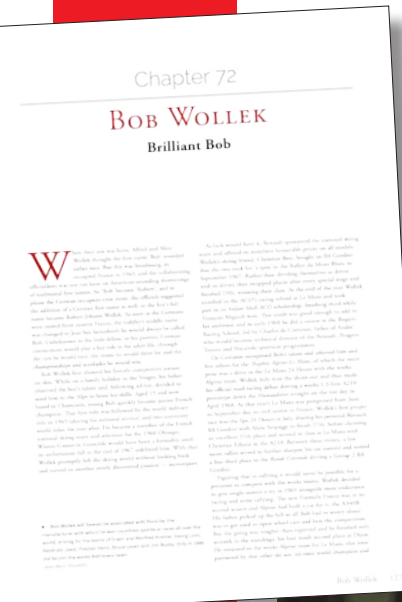
Ein echtes Schwergewicht
Das neue Standardwerk zur Geschichte des Porsche 962 umfasst 1400 Seiten in drei Bänden – und wiegt satte 14 Kilogramm!

Fachgebiet und den Forschungsstand kennen und die ihr Wissen systematisch und gekonnt ausrollen können.

Das kann es nicht umsonst geben, denn es handelt sich um eine Profession. Im vorliegenden Fall kann man viel Wissen für viel Geld erwerben, und diese Neuerscheinung zum Porsche 962 sprengt jeden üblichen Rahmen: In drei fetten Bänden hat der Belgier Serge Vanbockryck die Geschichte der Gruppe-C-Porsche unter dem Titel „Ultimate Works Porsche 962 – The Definitive History“ aufgearbeitet und nacherzählt.

Das 1400-Seiten-Monster erschien jüngst bei Porter Press in England, passend zum 40-jährigen Jubiläum der Gruppe C und ihrer ikonischen Spitzenreiter, den Porsche-Modellen 956 und 962. Die Geschichte des 962-Vorreiters 956 hat Vanbockryck bereits 2019 in einem ebenfalls mächtigen Werk („Ultimate Works Porsche 956 – The Definitive History“) auf exakt 800 Seiten platt gewalzt (Rezen-

sion in sport auto 3/2020, Seite 132), jetzt ist der 962er dran, und wieder bleibt kein Auge trocken: noch mal 1400 Seiten, noch mal die ganz große Keule, die das Halbwissen im Internet eines Besseren belehrt. Ja, der Spaß hat seinen Preis, denn das Werk ist auf 962 Exemplare limitiert, der Preis hat mit 1040 Euro schon fast epische



Mensch und Maschine
962-Top-Fahrer Bob Wollek (oben) fuhr den Porsche 962 auch im deutschen ADAC Sat 1 Supercup (rechts)

Dimensionen. Im Übrigen gibt es noch eine Limited Edition, extra adressiert an die Besitzer der 19 offiziellen Porsche-Werksrennwagen vom Typ 962 – da gibt es sogar noch ein blank poliertes Titanpleuel zum Buchschuber dazu (siehe Seite 91).

Niemals für möglich gehalten

Der stramme Preis hat stramme Gründe, wir dürfen hier ein wenig aus dem Nähkästchen plaudern: Der belgische Kollege Serge Vanbockryck arbeitet seit den 80er-Jahren im Langstreckensport, zuerst als Journalist, dann als Manager bei Autoherstellern, schließlich als Kommunikationsexperte. Der Mann hat also erstens Erfahrung, zweitens Ahnung, und drittens ist er als ausgebildeter Journalist und Hobby-Historiker äußerst geübt im Umgang mit großen Stoffmengen.

Vanbockryck hat die Gruppe-C-Ära live miterlebt, die Faszination für die Klasse hält schon sein ganzes Leben. 1989 begann er mit der Arbeit an seinen Büchern zum Thema 956/962 – vor 30 Jahren! Das Timing war gut, denn er war mit einem großen Teil rechtzeitig zum 40-jährigen Gruppe-C-Jubiläum fertig, was wir – die ge-

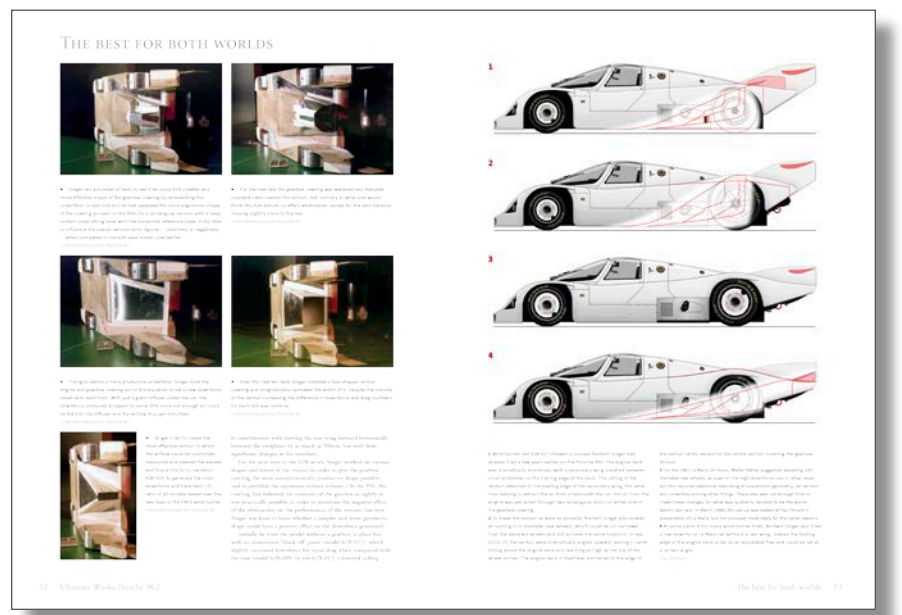
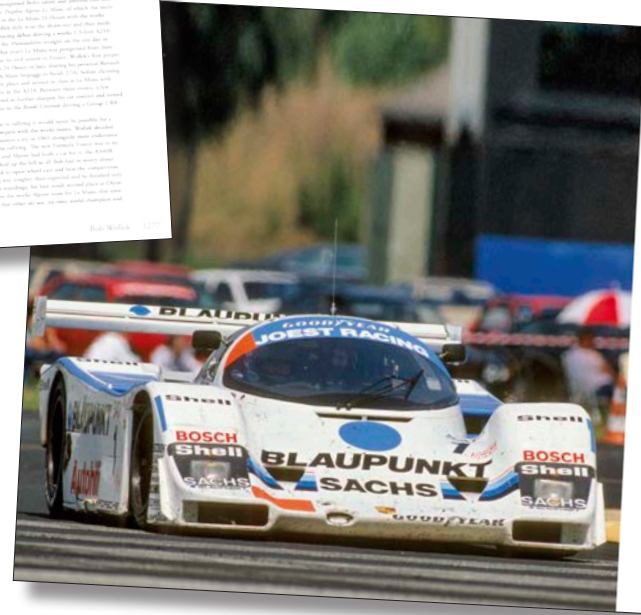
schätzten Kollegen, die ihn seit 20 Jahren mit seiner Gruppe-C-Narretei aufziehen – niemals für möglich gehalten hätten.

Die ersten beiden Werke zum 956 und 962 bringen es auf 2200 Seiten und wiegen satte 20,8 Kilogramm. Entscheidend ist aber natürlich das fachliche Gewicht. Vanbockryck hat das Thema wie ein Profi-Historiker aufgearbeitet: Im Porsche-Museum ist er Dauergast, hat mit Ingenieuren und Teamchefs und Fahrern gesprochen, alle Rennen ausgewertet, die heutigen Besitzer der insgesamt 220 Gruppe-C-Porsche-Rennwagen

aufgespürt, die Historie jedes Fahrzeugs recherchiert. Dabei spürte er jeder noch so unbedeutenden Kleinigkeit nach und ruhte erst, bis er alles wusste, was er wissen wollte.

Schon das ist eine Lebensaufgabe, die nie endet, doch der zweite Schritt, nämlich die unglaubliche Daten- und Faktenfülle in lesbare und strukturierte Geschichten und Bücher zu übersetzen, ist mindestens ebenso aufwendig und bewundernswert.

Kurz bevor der legitime Prototypennachfolger 963 als Porsche LMDh im Januar 2023 in Daytona sein Renndebüt gibt, lernen und wissen wir jetzt alles über den Vorläufer 962. Vanbockryck hat die unglaubliche Stofffülle in drei Büchern aufgeteilt: Die zehnjährige Hochphase wurde



unterteilt in die Werkssportphase (Band 1: 1984 bis 1988) und die Joest-Jahre (Band 2: 1989 bis 1994), der dritte Band ist der Fahrzeugdokumentation der Werkswagen und den Personen gewidmet, die die Autos entwickelt und gefahren haben.

Ein Musterbeispiel für die Akribie des Autors liefern zum Beispiel die ersten zwei Kapitel des ersten Bandes, wo Vanbockryck die politische und technische Entwicklungsgeschichte der 962-Modellreihe minutiös und verständlich aufdröseln. Zu sehen sind beispielsweise eine ganze Reihe von Windkanalmodellen, mit denen Projektleiter Norbert Singer die verschiedenen Optionen für das Aero-Konzept des 956-Nachfolgers auslotete, der sich interessanterweise stärker an dem IMSA-Modell orientierte als an der FIA-/ACO-Version. Für jede einzelne Aero-Variation hat der Autor die präzisen Abtriebs- und Luftwiderstandswerte dokumentiert, ebenso die prozentuale Aero-Balance, unterschiedliche Radgrößen an der Hinterachse, Lang- und Kurzheckversionen, und alles unterfüttert mit präzisen Daten und perfekten Illustrationen sowie zeitgenössischen Bildern, viele davon bisher unveröffentlicht.

962 mit V12-Falconer-Motor?

Nach dem technischen Vorspiel folgt die präzise und korrekte Abbildung der Werks-Rennhistorie in 33 Unterkapiteln, die von 1984 bis 1988 dauerte. Dabei nimmt Vanbockryck jeden WM-Lauf unter die Lupe, erklärt Setup-Lösungen, Verbräuche, Reifenfragen oder technische Probleme. Das natürliche Highlight sind natürlich die jeweiligen Le-Mans-Kapitel, die in unfassbarer Ausführlichkeit und

Vollständigkeit jeden technischen Winkelzug beschreiben und erklären. Auf Seite 125 finden sich für das 24h-Rennen in Le Mans 1985 zum Beispiel die handschriftlichen Notizen von Renningenieur Walter Näher zum Kraftstoffverbrauch des Werkswagens und des Joest-Autos, anhand deren Vanbockryck das Mysterium um den Joest-Sieg 1985 aufdröseln – echt spannend, superdetailliert und nur den wenigsten Experten ein Begriff.

Eine Geschichte des 962 ist ohne Joest ja eh nicht denkbar, folglich widmet Serge Vanbockryck dem Team von Reinhold Joest ein separates Buch, das die Jahre 1989 bis 1994 abdeckt. Natürlich spielen die WM-Läufe und Le Mans eine herausragende Rolle, aber Vanbockryck hat auch

Jedes Rennen eine Story

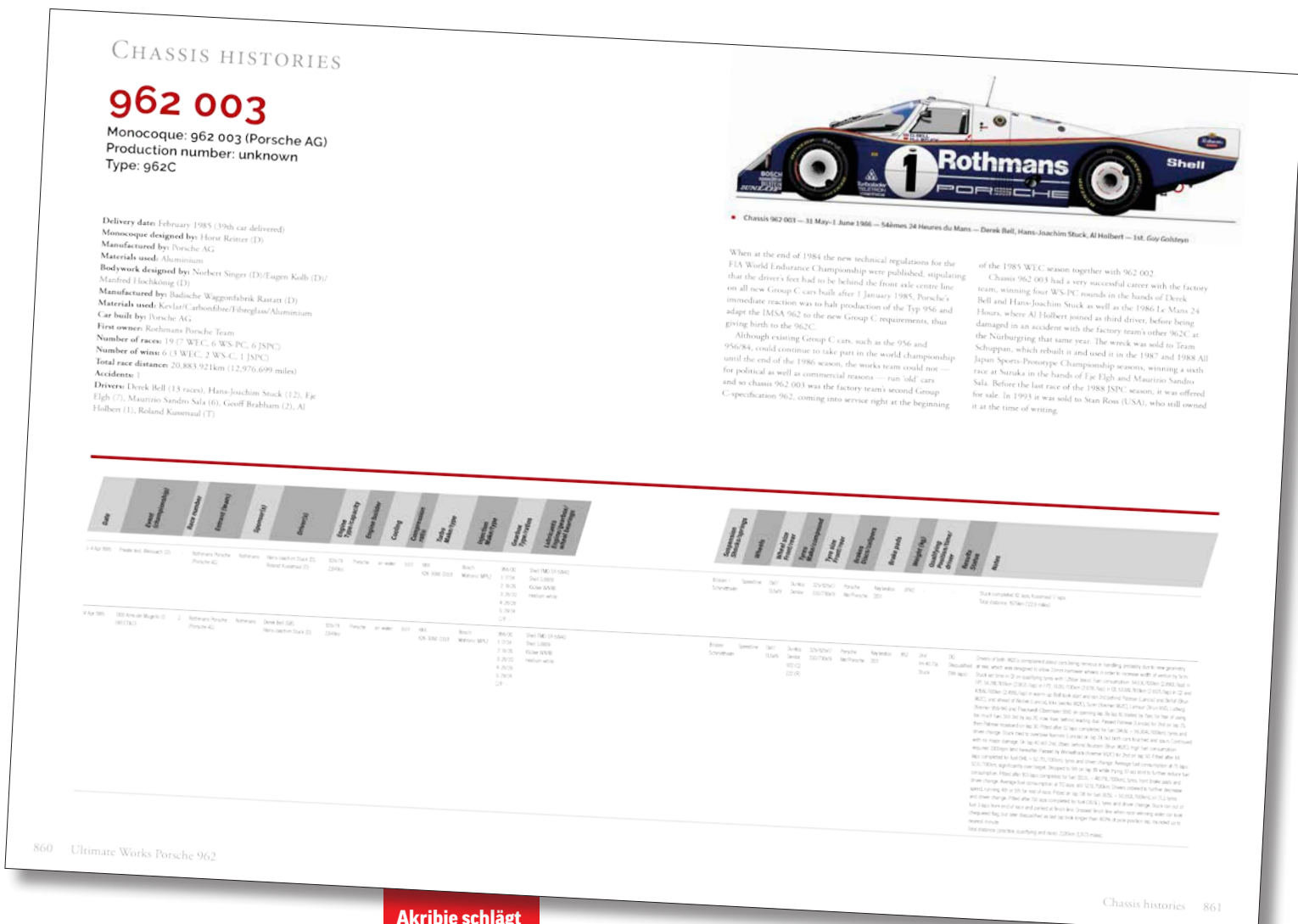
1986 siegten Derek Bell und Hans-Joachim Stuck im 962 beim WM-Sprintlauf in Monza über die Distanz von 360 km

Nur das Beste vom Besten

Die 962-Story von Serge Vanbockryck kommt in edler Ausstattung. Zu beziehen ist das Werk in Deutschland zum Beispiel über die Website: www.rallyracing.com

alle Seitenaspekte im Blick, beispielsweise das Kapitel 58, das der IMSA Camel GT Championship und der FIA Interserie zwischen 1991 und 1993 gewidmet ist. Sie hatten nicht mehr auf dem Schirm, dass Bernd Schneider 1991 beide Läufe zur Interserie in Most auf dem Joest-Porsche mit der Chassisnummer 962-014 gewinnen konnte? Sie wussten nicht, dass Reinhold Joest Ende 1991 einen 962 mit V12-Falconer-Motor ausrüsten und testen ließ, um das Auto noch wettbewerbsfähiger zu machen? Das einzige Bild dazu gibt es auf Seite 755.

Glauben Sie es mir einfach: Für die wissbegierigen Bücherwürmer unter uns vergehen die ersten beiden Bände mit 800 Seiten wie im Flug, was auch ganz maßgeblich damit zu tun



hat, dass der Autor trotz der technischen Detaillichte das Erzählen nicht vergessen hat – kein Wunder, denn Vanbockryck ist erstens ausgebildeter Journalist und zweitens ein Mann mit Gespür für Ironie.

So wird das Langwierige definitiv zum Kurzweiligen, zumal sich der Leser außerdem an der famosen Druckqualität und den tollen Bildern laben kann. Wenn es einen kleinen Nachteil gibt, dann diesen: Die opulente Ausstattung der drei Bände hat ein hohes Gewicht zur Folge, weshalb man zwischendurch – je nach Sitz- und Leseposition – immer mal wieder die Hände ausschütteln muss.

Mit abnehmendem Zweifel

Aber egal, der Autor hat 30 Jahre gebraucht, um das alles herauszufinden und niederzuschreiben, da darf beim Lesen keine Eile entstehen. Eine Probe für Langmütige sind auf jeden Fall die ersten 300 Seiten des dritten Bandes, die der Fahrzeugdokumentation der 19 offiziellen Werks-Chassis gewidmet sind. Doch Nerds werden hier länger hängen bleiben, als sie wollen, weil man sich von der Fülle

Akribie schlägt Unwissenheit

Auf 300 Seiten wird die ganze Geschichte der 19 offiziellen 962-Werksrennwagen minutiös aufgearbeitet, inklusive aller Tests und Rennen. Sogar die verwendeten Schmiermittel für Motor, Getriebe und Radlager sind gelistet

Edition für Besitzer

Die sogenannte Owner's Edition ist auf 19 Exemplare limitiert – das entspricht der Anzahl der offiziellen Porsche-Werkswagen. Mit enthalten: ein 962er-Titanpleuel!

der Information davontragen lässt, die der Autor zusammengetragen hat. Beispiel Chassis 962-002: Auf 16 Seiten wird jeder Test, jedes Detail, jedes Rennen und jedes Problem notiert – bis runter zum verwendeten Schmierstoff für die Radlager! Irre!

Für Freunde bündig abgeschlossener Texte geht es dann ab Seite 1170 weiter mit den Menschen, die un-

trennbar mit der 962-Geschichte verbunden sind: Norbert Singer und Peter Falk ebenso wie alle wichtigen Piloten. Wer die 1400 Seiten durchhat, weiß erstens, warum er so viel Geld ausgegeben hat, denn es gibt so viel Qualität und Inhalt. Und zweitens wird klar, dass mit dem Wissen manchmal eben doch der Zweifel abnimmt. *

