

Porsche 956

Für die Langstreckenweltmeisterschaft 1982 entwirft Porsche den 956. Eine neue Rennwagengeneration mit zukunftsweisender Technologie, wie einem verbrauchsarmen 2,6 Liter Turbo Motor und einem vollsynchronisierten Fünfgang-Getriebe. Das neue Reglement der Gruppe C schreibt ein bestimmtes Verhältnis von Gesamtlänge zu Radstand vor, um zu große Langheck-Konstruktionen zu vermeiden. So hat der 956 mit 265 cm den längsten Radstand im Vergleich zu allen bislang dagewesenen Porsche Rennwagen. Erstmals entwickelt Porsche ein Monocoque-Chassis aus Aluminiumblech. Mit dem 956 entsteht ein Fahrzeug mit überzeugenden aerodynamischen Eigenschaften – dabei beeinflusst ein technisches Detail den Erfolg dieses Typs maßgeblich: Ein Diffusor am Unterboden des Rennwagens erzeugt einen Unterdruck, der den 956 an den Boden saugt. Der so erzielte Abtrieb ermöglicht sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten im Rennen und verleiht Porsche einen entscheidenden Vorsprung. Der Versuchswagen demonstriert den Groudeffekt: Bei Maximalgeschwindigkeit könnte der Wagen theoretisch kopfüber fahren. Das Debüt in Le Mans im Jahr 1982 endet mit diesem Rennwagen mit einem Sieg, der Werksfahrer Jacky Ickx gewinnt die Sportwagen-Weltmeisterschaft. Bis 1984 entstehen insgesamt 28 Fahrzeuge vom Typ 956. Der 956 und das Nachfolgemodell 962 C dominieren den Langstreckensport bis zum Ende der 1980er Jahre.

Porsche created the 956 for the World Endurance Championship in 1982. It represented a new generation of race cars with pioneering technology such as its fuel-efficient 2.6-litre turbo engine and fully synchronised five-speed gearbox. The new Group C regulations stipulated a specific ratio of overall length to wheelbase in order to prevent the use of massive long-tail designs. In response, the 956 boasted the longest wheelbase of any Porsche race car to date at 265 cm. For the first time, Porsche developed a monocoque chassis constructed of sheet aluminium. The 956 had impressive aerodynamic properties, and the success of the car in this regard was due in large part to one technical detail: A diffuser on the underbody of the race car generated negative pressure that sucked the 956 to the road. The downforce created by this enabled extremely high cornering speeds in the race and gave Porsche a decisive advantage. The test car demonstrated the ground effects: at its top speed, the car could theoretically drive upside down. The race car took victory in its debut at Le Mans in 1982, and works driver Jacky Ickx won the World Sportscar Championship title. A total of 28 type 956 cars were built up until 1984. The 956 and its successor model the 962 C dominated the endurance racing field right through to the end of the 1980s.

Baujahr	1982
Motor	6-Zyl. Boxer Turbo
Hubraum	2649 ccm
Leistung	456 kW (620 PS)
Höchstgeschwindigkeit	352km/h
Gewicht	840 kg

Model Year	1982
Engine	6-Zyl. Boxer Turbo
Displacement	2649 cc
Power Output	456 kW (620 PS)
Top Speed	352 km/h
Weight	840 kg