

# 935 L1 (Lundgårdh)

<b>Motor:</b>	935/02 (930/76)
<b>Getriebe:</b>	915/2 (930/60)
<b>Hergestellt:</b>	1980
<b>Farbe:</b>	Weiß
<b>Erstbesitzer:</b>	Jan Lundgårdh (S, 1981–1986)
<b>2. Besitzer:</b>	Josef Zirkelbach (D, 1986–1988)
<b>3. Besitzer:</b>	Jürgen Kannacher (D, 1988)
<b>4. Besitzer:</b>	Lars Rombelsheim (D, 1988–1989)
<b>5. Besitzer:</b>	Marc Smith (USA, 1989–2001)
<b>6. Besitzer:</b>	Hugh Fuller (USA, 2001–2003)
<b>7. Besitzer:</b>	Jim Oppenheimer (USA, 2003–2004)
<b>8. Besitzer:</b>	Christian Traber (CH, seit 2004)

Wie viele andere Porsche-Kunden auch, bestritt Jan Lundgårdh aus Schweden seit vielen Jahren mit verschiedenen 911-Modellen Rennsport. Im Jahre 1979 besaß er einen Carrera RSR, den er mittels eines Karosserie-Kits von Kremer auf Gruppe-5-Spezifikation gebracht hatte. Lundgårdh hatte im Jahre 1979 einige Rennen zusammen mit Eberhard Braun bestritten, der bei Porsche in der Motorenentwicklung arbeitete. Irgendwann muss dabei die Idee geboren worden sein, in Anlehnung an das 1977 vom Werk nach nur zwei Rennen eingestellte Projekt 935 2.0 einen 935 für die Klasse bis zwei Liter Hubraum zu konstruieren. Der überlegene Sieg des 935 2.0 Baby beim Saisonfinale 1977 am Hockenheimring hatte gezeigt, dass es durchaus möglich war, mit einem Porsche in der normalerweise von BMW und Zakspeed-Ford beherrschten Division 2 der Deutschen Rennsport-Meisterschaft erfolgreich zu sein.

Braun ließ seine Beziehungen spielen und besorgte einen der 1,4-Liter-Turbomotoren, die seit 1977 ungenutzt geblieben waren. Dieser wurde zunächst in das sonst unveränderte Gruppe-5-Auto eingebaut. Ob das Fahrzeug bereits 1979 zum ersten Mal mit dem kleinen Turbomotor eingesetzt wurde, ist unklar. Und auch darüber, wann

und wie oft der Carrera bei den ersten Rennen der Saison 1980 in der Zweiliter-Klasse lief, kann heute nur noch spekuliert werden.

Lundgårdh und Braun wurde auf jeden Fall schnell klar, dass ein konventionell gefertigter Gruppe-5-Porsche für den kleinen Motor viel zu schwer war. Das Reglement schrieb für Zweiliter-Fahrzeuge nach wie vor ein Mindestgewicht von nur 735 kg vor. Dieser Wert war aber mit einem Fahrzeug auf Basis einer Ganzstahlkarosserie nie und nimmer zu erreichen.

An dieser Stelle trat eine dritte Person in Erscheinung, die maßgeblich an der Entstehung des 935 L1 beteiligt war: Josef Zirkelbach, Jan Lundgårdhs Schwager. Braun hatte von seinem Arbeitgeber Porsche die Konstruktionspläne des 935/2 »Baby« erhalten, mit Hilfe derer Zirkelbach in Schweden einen Gitterrohrrahmen aus Aluminium fertigen ließ, der sowohl Anleihen beim »Baby« wie auch bei »Moby Dick« nahm. Wie der 935/78 besaß auch der Lundgårdh-Porsche nur jene Blechteile des 930, die unbedingt nötig waren, um dem Reglement zu entsprechen. Allerdings bestand der Boden des Fahrzeugs aus Aluminium und nicht wie beim 935/78 aus GFK.

Beim Fahrwerk griffen Zirkelbach und Braun auf Standardkomponenten aus dem 935 zurück. Das Fünfgang-Getriebe war wie beim »Baby« vom Typ 915, allerdings wurde es beim L1 auf dem Kopf stehend eingebaut. Als Bremse kam das bewährte System vom Typ 917 zum Einsatz.

Bei der Auswahl der restlichen Karosserieteile spielte den Schweden der Umstand in die Hände, dass Josef Zirkelbach in Schweden die von Ekkehard Zimmermanns Firma DP gefertigten Teile vertrieb. So kam für den L1 natürlich nur ein Karosserie-Kit nach Art des Kremer K3 in Frage. Allerdings mussten die Kevlarteile für den Einsatz an dem Rohrrahmen-Porsche modifiziert werden.

Da sich die Truppe um Lundgårdh, Zirkelbach und Braun bei der Konstruktion des Fahrzeugs in vielen Punkten am 935/2.0 des Werks orientierte, übernahm sie auch das komplette Konzept der

Kühlung vom »Baby«. Somit konnte der vordere Lufteinlass entfernt werden. Die Ladeluftkühler waren wie beim »Baby« direkt über dem Ansaugtrakt platziert. Damit die Intercooler trotzdem ausreichend mit Luft versorgt wurden, erhielt die äußere der beiden Heckscheiben zwei NACA-Einläufe. In den hinteren Kotflügeln saß je ein Kühler für das Getriebe- und das Motor-Öl. Die hierfür beim Standard-K3 vorhandenen Lufteinlässe wurden zunächst verschlossen. Da der L1 im Gegensatz zum Werksauto an der Hinterachse auf gewöhnlichen 19-Zoll-BBS rollte, waren darüber hinaus keine weiteren Modifikationen an den Kotflügeln nötig.

Der Porsche debütierte am 27.07.1980 beim ADAC-Flugplatzrennen in Diepholz und wurde auf Anhieb Fünfter. Allerdings zeigte sich bald, dass der aus dem Jahr 1977 stammende 1,4-Liter-Motor vom Typ 935/02 der Konkurrenz inzwischen unterlegen war. Leistete der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer rund 380 PS, so brachten es die Vierzylinder der Konkurrenz von Ford und BMW inzwischen auf gut 500 PS. Dazu kamen ein riesengroßes »Turboloch« und thermische Probleme. Derart gehandicapt, verlor der Porsche je nach Strecke zwischen fünf und acht Sekunden pro Runde auf die Top-Autos von Lancia, Ford und BMW.

Lundgårdh realisierte schnell, dass er in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft auf verlorenem Posten stand und konzentrierte sich 1981 komplett auf die Rennen der Marken-Weltmeisterschaft. Diese wurde in diesem Jahr bereits nach der eigentlich erst ab 1982 geltenden Verbrauchsformel durchgeführt, weshalb sich Lundgårdh und Braun mit dem sparsamen Porsche durchaus Chancen ausrechneten. Letztlich kam das Auto aber nur auf vier Einsätze, inklusive einem Start bei den 24 Stunden von Le Mans. Immerhin gewannen Lundgårdh und sein Co-Pilot Friedrich Glatz (ein Österreicher, der unter dem Pseudonym »Umberto Calvo« Rennen bestritt) beim 1000-km-Rennen in Silverstone die Zweiliterklasse. Als Eberhard Braun Ende 1981 zu Ford wechselte, um dort am C100-Projekt zu arbeiten, fehlte das Bindeglied zu Porsche, da Braun sich bis dahin um die Wartung des 1,4-Liter-Turbos gekümmert hatte.

Jan Lundgårdh hielt seinem 935 trotzdem die Treue und ersetzte den 1,4-Liter-Motor durch einen gewöhnlichen Dreiliter vom Typ 930/8. Auch hier wurden die Ladeluftkühler wieder direkt über dem Motor angebracht. Derart motorisiert, trat der Wagen in den Jahren 1981 bis 1984 noch einige Male an. Den einzigen zählbaren Erfolg stellte 1984 der Sieg in der IMSA-GTX-Klasse beim 1000-km-Rennen auf dem neuen Nürburgring dar. Dies war zugleich das letzte Rennen an dem der 935 L1 teilnahm. Zwar bestritt Lundgårdh im gleichen Jahr bei den 1000 km von Spa-Francorchamps noch das Training, zog seine Nennung aber vor dem Rennen zurück. Die Zeit des Porsche 935 war endgültig abgelaufen.

Das Auto blieb bis 1988 im Besitz von Lundgårdhs Schwager Josef Zirkelbach, ehe dieser das Auto an Jürgen Kannacher verkaufte. Dieser veräußerte den Porsche noch im gleichen Jahr an einen weiteren Besitzer, der den Wagen 1989 in die USA verkaufte.

Dort gehörte der 935 Marc Smith, der den Wagen unmittelbar nach dem Kauf von Ekkehard Zimmermann restaurieren ließ. Dabei wurden auch die ursprünglich verbauten hinteren Kotflügel solchen, die für den Einbau größerer Ladeluftkühler in den Kotflügeln vorgesehen waren. Die Intercooler behielten jedoch ihre ursprüngliche Position über dem Motor bei. Das Auto, nun vollkommen weiß lackiert, wurde 2001 an Hugh Fuller verkauft. Der nächste Besitzer, Jim Oppenheimer, ließ das Auto von Toad Hall Racing in Chicago wieder in seine ursprüngliche Optik versetzen, in der es 1981 bei den 24 Stunden von Le Mans angetreten war.

In diesem Zustand kaufte der Schweizer Christian Traber den 935 im Jahr 2004. Er bewegte das Auto zwischenzeitlich bei einigen renommierten Veranstaltungen wie zum Beispiel dem Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring. 2009 ließ Traber in den hinteren Kotflügeln größere Ladeluftkühler installieren. Die Anordnung entspricht nun in etwa der, die das Werk 1978 beim Kunden-935 verwendete. Das Auto scheint dieses ebenso schöne wie einzigartige Auto und dessen sympathischer Besitzer für eine Zukunft auf den Pisten Europas gerüstet.



Der von Jan Lundgårdh, Mike Wilds und Friedrich Glatz gefahrene 935 L1 bei den 1000 km von Silverstone 1981.



Motorschaden bei den 24 Stunden von Le Mans 1981.  
Die Mechaniker von Jan Lundgårdh bauen in den Boxen  
den Motor vom Typ 935/02 aus.



Christian Traber aus der Schweiz 2008 beim Oldtimer-  
Grand-Prix am Nürburgring am Steuer seines 935 L1.

### Renneinsätze 935 L1

Datum	Veranstaltung	Land	Status	Start-Nr.	Fahrer	Resultat
27.07.80	Flugplatzrennen Diepholz	D	DRM Division 2	63	Jan Lundgårdh (S)	5.
24.08.80	Westfalen-Pokal, Zolder	D	DRM Division 2	64	Jan Lundgårdh (S)	7.
07.09.80	6 Stunden von Vallelunga	I	Marken-WM	28	Jan Lundgårdh (S) / Eberhard Braun (D)	13.
21.09.80	Bilstein-Super-Sprint, Nürburgring	D	DRM Division 2	42	Jan Lundgårdh (S)	6.
28.09.80	1000 km von Dijon	F	Marken-WM	23	Jan Lundgårdh (S) / Eberhard Braun (D) / Friedrich Glatz (A)	Ausfall
10.05.81	6 Stunden von Silverstone	GB	Marken-WM	58	Jan Lundgårdh (S) / Mike Wilds (GB) / Friedrich Glatz (A)	Ausfall (Rad verloren)
24.05.81	1000-km-Rennen, Nürburgring	D	Marken-WM	42	Jan Lundgårdh (S) / Axel Plankenhorn (D) / Friedrich Glatz (A)	Ausfall
13.06.81	24 Stunden von Le Mans	F	Marken-WM	69	Jan Lundgårdh (S) / Axel Plankenhorn (D) / Mike Wilds (GB)	Ausfall (Motor- schaden)
27.09.81	1000 km von Brands Hatch	GB	Marken-WM	33	Jan Lundgårdh (S) / Friedrich Glatz (A)	19.
16.05.82	6 Stunden von Silverstone	GB	Endurance WM	68	Jan Lundgårdh (S) / Per Stureson (S) / Richard Down (GB)	14.
12.05.84	1000 km von Brands Hatch	GB	Marken-WM	130	Jan Lundgårdh (S) / Kurt Simonson (S) / Richard Down (GB)	Nicht gestartet
01.07.84	200 Meilen von Nürnberg, Norisring	D	DRM	82	Jan Lundgårdh (S)	Nicht gestartet
01.07.84	200 Meilen von Nürnberg, Norisring	D	Norisring- Trophäe	82	Jan Lundgårdh (S)	Nicht gestartet
15.07.84	1000-km-Rennen, Nürburgring	D	Endurance WM	65	Jan Lundgårdh (S) / Kurt Simonson (S)	18.
02.09.84	1000 km von Spa-Francorchamps	B	Endurance WM	130	Jan Lundgårdh (S) / Kurt Simonson (S)	Nicht gestartet