

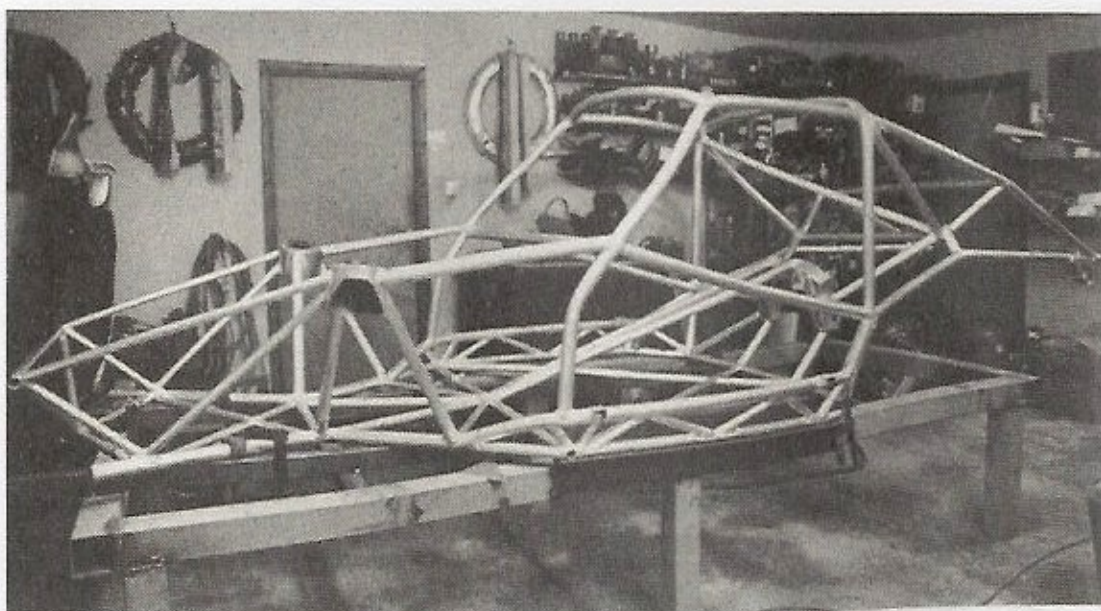
Das Porsche-Werksteam hatte bereits 1977 einen 935 für die kleine Division entwickelt. Dieser Wagen mit dem Spitznamen „Baby“ kam allerdings nur zwei Mal zum Einsatz (Norisring und Hockenheim) und verschwand dann im Werksmuseum.

Schlüsselfigur für das 935 L1 Projekt war der damals bei Porsche angestellte Renningenieur Eberhard Braun. Braun war Mitarbeiter in der Motorenentwicklung und Testfahrer in einer Person. Seine Kontakte zu dem Schweden Jan Lundgardh gehen auf die Mitte der Siebzigerjahre zurück.

Lundgardh hatte bis dahin schon einige Erfahrung mit den Stuttgarter Rennwagen gesammelt. Von 1969 bis 1971 fuhr er einen 2 Liter 911 und von 1972 bis 1976 einen 911S, den er im Laufe der Jahre bis hin zum „Carrera RSR 3.0“ weiterentwickelte.

Auf der Basis eines ehemaligen Testfahrzeugs aus dem Porsche-Werk gestaltete er 1977 mit Braun's Hilfe seinen eigenen 935. Bis 1980 nahm er damit u.a. an mehreren Läufen zur Marken-Weltmeisterschaft teil. Seine Partner dabei waren Preben Kristoffersen, Kurt Simonsen, Herbert Müller, aber auch Eberhard Braun. Einige Male kam der aus Werksbeständen stammende 1,4 Liter Turbo-Motor zum Einsatz, einige Male musste ein 3 Liter-Saugmotor als Ersatz-Aggregat herhalten.

Da dieser selbstgebaute 935 für den kleinen Motor zu schwer war und das internationale Reglement nunmehr auch die Verwendung eines voll tragenden Rohrrahmens erlaubte, wurde die Idee zum 935 L1 geboren.



*Der Gitterrohrrahmen für den Porsche 935 des Schweden Lundgardh*

rallye + racing 9/1980

Das Rahmen-Design lehnte sich sehr an eine Entwicklung aus dem Hause Porsche an. Der Herstellung selbst erfolgte in Schweden unter Verwendung von Aluminium-Rohren. Radaufhängungsteile, Motor, Getriebe, Scheiben, Naben, Achsen usw. waren allesamt Original-Porsche-Teile.

Auch bei der Auswahl der Karosserie griff man auf Bewährtes zurück. Als State of the Art galt seit 1979 die sogenannte K3-Variante, die der Designer Ekkehard Zimmermann zusammen mit dem Kremer-Team aus Köln entwickelt hatte.