

## Norbert Singer bringt Rennsportatmosphäre ins FAG

Vor einem sehr fachkundigen Publikum erzählte Norbert Singer, der während und nach seiner vierzigjährigen Tätigkeit bei Porsche, auf den Rennstrecken der ganzen Welt zu Hause war, über seinen Beruf, seine Leidenschaft zum Rennsport und über die Atmosphäre im Fahrerlager und auf der Rennstrecke.

Die Moderatoren Leonie Hub und Tom Borchert ermöglichten mit ihren Fragen dem erfahrenen Ingenieur die Plattform für seine Geschichten aus seiner langjährigen Berufszeit, mit denen er den Abend interessant gestaltete. Daran änderte auch das Fragenformat am Schluss des Abends nichts, als das Publikum dem Rennsportingenieur seine Fragen direkt stellen konnte.



Norbert Singer studierte Maschinenbau an der TH München. Nach dem Vordiplom musste er sich zwischen den Schwerpunkten Fahrzeugtechnik und Raumfahrttechnik entscheiden. Obwohl vom Raumfahrtpionier Hermann Oberth beeinflusst, entschied sich Singer doch für die Fahrzeugtechnik, da ihm dieser Bereich als Deutscher zukunftssträchtiger erschien, in der Raumfahrttechnik lagen die attraktiven Arbeitsplätze in der damaligen Zeit in Frankreich und in den USA.

Die Porsche Rennabteilung suchte damals einen jungen Ingenieur und fragte beim Institut für Fahrzeugtechnik der TH München an. Der junge Ingenieur wurde empfohlen und sofort eingestellt. Sein Vater war mit dieser Entscheidung gar nicht begeistert. „Was willst du denn bei dieser kleinen Firma?“, fragte er kritisch. Ganz unberechtigt war dieser Einwand zur damaligen Zeit nicht, musste der Wettbewerber Borgward und Glas mit ähnlicher Größe seine Türen schließen.

„Ohne Motorsport hätte Porsche nicht überlebt, immer nach den großen internationalen Erfolgen stiegen die Verkaufszahlen an“, zeigte sich der Motorsportexperte überzeugt. Bei Porsche hatte Norbert Singer mit der Entwicklung des 917 einen idealen Einstieg. Im Le-Mans-Projekt entwickelte der junge Ingenieur die Getriebebelüftung und verbesserte den

Luftwiderstand des Fahrzeugs mit Experimenten im Windkanal. Im ersten Rennen verpasste das Fahrzeug 1969 um 100 Meter den Sieg, im Jahr darauf fuhr das Team den ersten Gesamtsieg im 24-Stunden-Rennen ein.

Norbert Singer war in seiner Entwicklungsarbeit die Mitwirkung der Fahrer immer sehr wichtig, und zwar nicht nur bei den großen Namen wie Jochen Maas, Jacky Ickx oder Hans-Joachim Stuck. „Jeder Fahrer braucht ein vernünftiges Team, um erfolgreich zu sein. Ich habe immer versucht zu verstehen, was der Fahrer meint, nicht, was er sagt.“ Singer beschrieb, dass ein Fahrer einmal eindringlich forderte, das Fahrzeug härter zu machen. „Wir machten es weicher. Der Fahrer war daraufhin sehr zufrieden und freute sich über die Verbesserung, denn das hatte er gemeint.“

Berühmt wurde Norbert Singer durch die großen Erfolge der Reihe 956/962. Mit einem Alu-Monocoque und dem Ground-Effekt beantwortete der Ingenieur die diffizilen Rennvorgaben, mit möglichst wenig Spritverbrauch und möglichst schneller als die Konkurrenz ans Ziel zu kommen. Porsche dominierte von 1982 bis 1987 und 1994 die Rennen in Le Mans. Singer begründete die Dominanz mit dem großen Zusammenhalt der Entwicklungsabteilung. „Wir waren nicht nur ein Team, wir waren eine Familie. Wir stritten über fachliche Dinge heftig, mochten uns aber menschlich und tranken danach Kaffee. Es war eine sehr goldene Zeit, und je länger ich darüber nachdenke, desto goldener war sie.“

Norbert Singer berichtete aber auch über weniger goldene Tage, etwa über das Einstellen des eigenen CART-Projekts aus politischen Gründen, trotz besserer Performance, das für ihn temporär auch berufliche Konsequenzen nach sich zog. Aber: „Unterm Strich haben wir daraus mehr gelernt als bei den Siegen.“

Mitunter waren dabei Ingenieursinstinkt und Improvisationstalent gefragt. Was heute die Computersimulation erledigt, mussten wir uns mit einfachen Mitteln, wie Rechenschieber erarbeiten, bis es klappte. Der Porsche 917/30 CanAm z.B. entstand sozusagen während eines Tests an der Rennstrecke. „Weil McLaren auf der Geraden schneller war, bauten wir innerhalb eines dreiviertel Tages ein Langheck an das Fahrzeug, und das hat funktioniert. Zu Hause haben wir das dann konstruktiv umgesetzt.“

Für die Zukunft, prognostizierte der erfahrende Rennsportingenieur, werde Porsche nach Le Mans zurückkehren. Er setzt dabei eher auf ein Format mit Wasserstoff betriebenen Autos als auf E-Mobilitätsrennen.

Norbert Singer sieht seine Zukunftsaufgabe in der Aufarbeitung der Vergangenheit. Mit einem Buch über die Reihe 956/962 muss er die Periode von 1982 bis 1994 abdecken und hat damit jede Menge Arbeit.