



Porsche Club

Historic Challenge



Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2021

FIA/DMSB genehmigt: 542/21 vom 20.11.20



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2021 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A Plus/NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation - Internationale D-Lizenz erforderlich). PCHC wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt. PCHC steht für Rennsport mit historischen Porsche Fahrzeugen. Teilnehmen können Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche, Cayman, 996, 997 und 991 bis einschließlich 2016.

Bei jeder Veranstaltung finden 2 Zeittrainings und 2 Rennen von mindestens je 25 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich. Training und Rennen können bei den meisten Veranstaltungen in 2 Tagen absolviert werden.

Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2021	4
2	Technisches Reglement 2021	7
3	Berichte 20	11
4	Sieger und Platzierte 2021	26



MICHELIN



stl. **DMSB**



Porsche Club
Deutschland



Internet: www.pchc.info

LAPTIME SMASHER.



MICHELIN *Pilot Sport Cup 2 R* FÜR BESTZEITEN AUF DER RENNSTRECKE.

Der MICHELIN Ultra High Performance Reifen für die Rennstrecke mit Straßenzulassung.

- Für den geübten Sportfahrer konzipiert
- Bessere Reifen-Performance auf trockener Fahrbahn durch exzellente Trockenhaftung und Lenkpräzision in Kurven: Bis zu 0,5 Sekunden¹⁾ pro Runde schneller auf der Rennstrecke
- Speziell für den Einsatz auf trockener Rennstrecke entwickelt: Optimale Seitenführung und Reaktivität Dank exklusiver Gummimischung direkt aus dem Motorsport

Informationen zu den seitens Porsche vorliegenden fahrzeugspezifischen Reifendruckempfehlungen und Reifendruckempfehlungen erhalten Sie über ein Porsche Zentrum in Ihrer Umgebung.

1) Interner Test von Michelin durchgeführt in Nardo, Januar 2018, auf PORSCHE 911 GT2 RS auf den Dimensionen 265/35-20 Vorderachse und 325/30-21 Hinterachse. Gemessene Zeit -2,9 Sek./Runde im Vergleich zu MICHELIN PILOT SPORT CUP 2 Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA · Michelinstraße 4 · 76185 Karlsruhe · Deutschland · MICHELIN und die grafische Darstellung des Michelin Manns sind Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin. · © Michelin · 11/2020

www.michelin.de





Porsche Club

Historic Challenge



Heinz Weber, Michael Haas, Jürgen Baumgartner, Fritz Letters



Marga Kempf

Liebe Porsche Club Mitglieder,
liebe Porsche Freunde,

natürlich musste auch die Porsche Club Historic Challenge in diesem Jahr mit Streichungen und Restriktionen fertig werden. Gleich zu Beginn des Jahres fielen die ersten beiden Veranstaltungen den Corona Auflagen zum Opfer. Mit einem zusätzlichen Lauf am Sachsenring gelang es Heinz Weber zumindest einen teilweisen Ausgleich herbei zu führen. Unsere Fahrer freuten sich, steht doch dieser Kurs viel zu selten in unserem Kalender. Erst im Juni entspannte sich die Lage, sodass wir einen Monat später 2 Läufe auf dem Hockenheimring durchführen konnten, den Preis der Stadt Stuttgart und die Porsche Club Days. Ohne Zuschauer, mit nur einer begrenzten Anzahl Helfern und Gästen, keinen Boxenfesten und sehr strengen Auflagen. Auch der Termin Ende August im niederländischen Assen gestaltete sich zur Zitterpartie, konnte jedoch zumindest aus motorsportlicher Sicht erfolgreich durchgeführt werden. Erst 2 Tage vor der eigentlichen Veranstaltung wurde auch die Westfalen-Trophy am Nürburgring abgesagt. Damit entfiel natürlich unsere bestellte und bis ins Detail durchgeplante Jahresfeier im Dorint-Hotel. Unsere Porsche Club Historic Challenge ohne Siegerehrungen und Jahres-Abschlussfeiern zu beenden, ist neu für uns und alles andere als zufriedenstellend.

Unser Reglement wurde termingerecht vor dem 30. September bei der FIA und dem DMSB eingereicht und enthält nur sehr wenige Änderungen, herausstreichen möchten wir die FIA bedingte „5 Jahres-Regelung“, das neue Begrenzungsjahr ist nun 2016.

Obwohl noch nicht alle Termine fixiert sind, darf ich an dieser Stelle verraten, dass auch 2021 die PCHC wieder an den schönsten Strecken am Start sein wird. Bereits Ende März laden wir an den Hockenheimring zum „Preis der Stadt Stuttgart“ ein. Dort wird auch, rechtzeitig zur Saison 2021, ein Lizenzlehrgang stattfinden. Der „Preis der Stadt Magdeburg“ in Oschersleben finden Sie ebenso im Motorsportkalender, wie den Nürburgring im Herbst, das Niederländische Assen Ende August und natürlich die Porsche Club Days im Juli. Neu in unserem Team ist seit diesem Jahr unser Technischer Kommissar Jürgen Baumgartner, der als erfahrener „Porsche Mann“ für die Technik bei uns zuständig ist.

Nachdem uns auch unsere Partner und Sponsoren, die Firmen Porsche und Michelin, zugesichert haben weiterhin an unserer Seite zu stehen, freuen wir uns mit Ihnen auf eine wunderschöne und spannende Saison 2021, hoffentlich ohne Einschränkungen.

Mit herzlichen Porsche Grüßen

Fritz Letters, Heinz Weber und Michael Haas



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.pchc.info



Porsche Club



Historic Challenge

Ausschreibung / Reglement

FIA/DMSB genehmigt: 542/21 vom 20.11.20

1 Sportliches Reglement 2021

Die Porsche Club Historic Challenge ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt. Das hier vorliegende Dokument ist lediglich ein Auszug mit den Eckdaten des gültigen und genehmigten Original-Reglements.

1.1 Serie, Durchführung und Organisation

- Porsche Club Deutschland e.V. (PCD), Gutenbergstr. 19, 70771 Echterdingen, Tel: 0711 / 75 04 654, info@porsche-club-deutschland.de
- Ansprechpartner:
 - Sportleiter PCD: Michael Haas, Tel. 0176/ 47 24 99 70
Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de
 - Organisation und Management: Heinz Weber - Tel. 0711/ 47 16 16,
Heinz.Weber@porsche-club-deutschland.de
 - Technischer Kommissar: Jürgen Baumgartner, Tel. 0162 / 7089028
tk-baumgartner@gmx.com
- PCHC im Internet
 - www.porsche-club-historic-challenge.de
 - www.pchc.info
- **Veranstaltungen:**
 - 25.03.21 Hockenheim - Trackday, MCS
 - 25.03.21 – 26.03.21 DMSB Lehrgang Hockenheim zur Erlangung der internationalen D-Lizenz
 - 26.03.21 – 28.03.21 Hockenheim - Preis der Stadt Stuttgart – Auftakt, MCS
 - 07.05.21 – 09.05.21 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg, MCS
 - 11.06.21 – 13.06.21 Salzburgring
 - 23.07.21 – 24.07.21 Hockenheim – Porsche Club Days Württ. PC / PC Schwaben (PCHC)
 - 31.07.21 – 01.08.21 Nürburgring, Westfalen Trophy
 - 27.08.21 – 29.08.21 Assen RSG Racing Days
 - 15.10.21 – 17.10.21 Nürburgring, Abschluss und Siegesfeier (für PCHC 2-Tagesveranstaltung)
 - 11/12.21 Siegesfeier, Porsche (Ehrung der Top-10 Gesamt)

Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2021 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A Plus/NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation - Internationale D-Lizenz erforderlich), in Assen National A/NEAFP (National Event with FIA-Approved Foreign Participation).

1.2 Teilnehmer/Lizenzen

Teilnahmeberechtigt sind Porsche-Fahrer mit einer internationalen Fahrerlizenz (int. D oder int. C) des DMSB oder eines anderen ASN.

Die Serie kann mit einem Fahrer oder zwei Fahrern pro Fahrzeug gefahren werden. Spätestens eine Stunde vor dem Start (in der Regel bei der Papierabnahme) muss die Reihenfolge bei zwei Fahrern verbindlich festgelegt sein. Beide Fahrer erhalten eine Kennzeichnung, die zur Identifizierung des jeweiligen Fahrers dient. Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift erfolgt Wertungsverlust.



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.pchc.info



1.3 Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche, Cayman, 996, 997 und 991 bis Bj. 2016, die dem technischen Reglement entsprechen.

1.4 Einschreibung, Nennung und Jahreswertung

Die Einschreibgebühr beträgt für jeden Fahrer Euro 400,-. Voraussetzung ist allerdings die Mitgliedschaft in einem dem Porsche Club Deutschland angeschlossenen Porsche Club. Die Einschreibung ist rückwirkend bis einschließlich der 3. Veranstaltung möglich.

Die eingeschriebenen Fahrer nehmen an der Jahreswertung teil und werden kostenfrei zur Jahres-Siegerehrung (Klassen-Sieger und Platzierte) eingeladen. Eingeschriebene Fahrer rücken gegenüber nicht eingeschriebenen Fahrern in der Punktevergabe **nicht** auf.

Die Nenngebühr beträgt für eingeschriebene Fahrer Euro 950,- und für den zweiten Fahrer Euro 100,- (Team-Wertung). Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 1.130,- und zweiter Fahrer Euro 100,- (Team-Wertung).

Der Veranstalter behält sich vor, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

1.5 Klassenwertung/Punktevergabe

In jeder Klasse werden die Punkte nach dem folgenden Schlüssel vergeben: In jeder Klasse gibt es Punkte bis zum 12. Platz.

1. Platz	20 Punkte	7. Platz	7 Punkte
2. Platz	17 Punkte	8. Platz	5 Punkte
3. Platz	15 Punkte	9. Platz	4 Punkte
4. Platz	13 Punkte	10. Platz	3 Punkte
5. Platz	11 Punkte	11. Platz	2 Punkte
6. Platz	9 Punkte	12. Platz	1 Punkt

Mit 3 Teilnehmern ist die Klasse voll. Klassen mit weniger als 3 Fahrzeugen werden nicht mit der nächst höheren Klasse zusammengelegt. Die Punktevergabe erfolgt dann nach dem folgenden Schlüssel: 1 Starter = 15 Punkte; 2 Starter: 1. Platz = 17 Punkte, 2. Platz 15 Punkte. Pro Starter in der Klasse gibt es 0,2 Zusatzpunkte.

Beispiele:

- 6 Starter in der Klasse 1. Platz=20 Punkte + 1,2 Zusatzpunkte = 21,2 Punkte
- 3 Starter in der Klasse 1. Platz=20 Punkte + 0,6 Zusatzpunkte = 20,6 Punkte
- 2 Starter in der Klasse 1. Platz=17 Punkte + 0,4 Zusatzpunkte = 17,4 Punkte
- 1 Starter in der Klasse 15 Punkte + 0,2 Zusatzpunkte = 15,2 Punkte

Die im Rennen gestarteten Fahrer zählen zur Klassensollzahl.

Für jeden einzelnen Lauf werden die Punkte vergeben. Bei Teams erhalten beide Fahrer die Punkte. Für die Wertung beider Fahrer ist erforderlich, dass ein Fahrer das 1. Rennen, der andere Fahrer das 2. Rennen fährt. Fällt ein Fahrer in einem Rennen aus, bekommen beide Fahrer für dieses Rennen keine Punkte. Für das Rennen, das ein Fahrer in Wertung beendet hat, bekommen **beide Fahrer** die Punkte (auch wenn der andere Fahrer nicht gefahren ist). Während einer Veranstaltung kann ein Fahrer nur auf einem Fahrzeug starten.





1.6 Veranstaltungen

Im Jahre 2021 sind 7 Veranstaltungen mit 14 Rennläufen vorgesehen, es gibt 1 Streichergebnis. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Punktzahl aller 14 Rennen. Bei Klassenwechsel können die Punkte nur für das Gesamtklassament übertragen werden, jedoch nicht auf die andere Klasse. Eine Punkteübertragung ist nur einmal möglich.

1.7 Rechte des Veranstalters

Dem PCD bleibt vorbehalten, alle, die durch höhere Gewalt, aus Gründen der Sicherheit, durch behördliche Auflagen oder Auflagen des DMSB oder der FIA, zur Erhaltung der Chancengleichheit oder der Attraktivität erforderlich werdenden Änderungen der Ausschreibung und des Reglements jederzeit vorzunehmen.

1.8 Ablauf einer Veranstaltung

2 Zeittrainings mindestens je 25 Minuten. Startaufstellung für das 1. Rennen nach bestem Ergebnis aus beiden Zeittrainings. Der Start erfolgt rollend. Die Aufstellung für das 2. Rennen wird nach dem Zieleinlauf des 1. Rennens vorgenommen. Beide Rennen gehen über eine Distanz von mindestens 25 Minuten. Training und Rennen finden wenn möglich innerhalb von 2 Tagen statt (Freitag und Samstag oder Samstag und Sonntag).

Jeder Fahrer hat mindestens 3 gezeitete Trainingsrunde/n zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden.

Es ist ausdrücklich verboten, bei der Startaufstellung und Vorstartaufstellung Heizdecken zu verwenden oder auf vorgewärmte Reifen/Räder zu wechseln. Bei einem Verstoß wird der Fahrer mit einer Wertungsstrafe belegt.

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat.

Alle Teilnehmer, die gestartet sind, werden gewertet sofern sie mindestens 70% der Distanz (Fahrzeit) des Siegers zurückgelegt haben.





2 Technisches Reglement 2021

2.1 Präambel

Die hier vorliegende Broschüre enthält Auszüge der Übersetzung des gültigen und genehmigten Original-Reglements.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen nur durchgeführt werden, wenn dies keine unerlaubten Änderungen nach sich zieht.

Durch Verschleiß und Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Teile ersetzt werden, es sei denn, die zu ersetzenden Teile sind vom Reglement freigestellt.

Fahrzeugtypen, die in der nachfolgenden Klasseneinteilung nicht vertreten sind oder bei denen ein Erreichen des vorgeschriebenen Mindestgewichts auch durch Zuladen von Ballast nicht möglich ist, können von der Serienorganisation in einer der anderen Klassen eingestuft werden. Die im Rahmen der Umstufung festzulegenden Mindestgewichte und Felgendurchmesser haben im Anschluss an diese Einstufung für den gesamten Verlauf der Saison Gültigkeit, sofern nicht eine Anpassung hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit notwendig werden sollte.

Die Serienorganisation ist zu jedem Zeitpunkt der Saison berechtigt, aus Gründen der Anpassung der Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der einzelnen Klassen, die Mindestgewichte zu verändern oder andere leistungsverändernde Maßnahmen zu ergreifen.

2.2 Klasseneinteilung

Zugelassen sind alle Porsche Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2016

Klasse 1

- Porsche Cayman Fahrzeuge (987-981) bis Modelljahr 2016 nach DMSB Gr. F und C GT

Klasse 2

- Porsche 924 Fahrzeuge bis 2000 cm³ Hubraum ohne Aufladung nach DMSB Gruppe H-Reglement
- Porsche 924S und Porsche 944 Fahrzeuge bis 2500 cm³ Hubraum ohne Aufladung nach DMSB Gruppe H-Reglement
- Porsche 944 S Fahrzeuge bis 2500 cm³ Hubraum ohne Aufladung nach DMSB Gruppe H-Reglement
- Porsche 944 S2 Fahrzeuge bis 3000 cm³ Hubraum ohne Aufladung nach DMSB Gruppe H-Reglement
- Porsche 968 Fahrzeuge bis 3000 cm³ Hubraum ohne Aufladung nach DMSB Gruppe H-Reglement
- Porsche 911 Fahrzeuge bis 2400 cm³ Hubraum ohne Aufladung gemäß technischer DMSB-Bestimmungen für die Gruppe CGT

Klasse 3

- Porsche Fahrzeuge bis 3800 cm³ Hubraum und Baujahr bis 1998 nach DMSB Gruppe H-Reglement

Klasse 4

- Porsche Cayman GT4 und GT4 CS bis Modelljahr 2016 gemäß Reglement Cayman GT 4 Trophy by Manthey-Racing

Klasse 5

- Porsche 996 GT3 Cup Fahrzeuge gemäß Porsche Carrera Cup Reglement 2005





Klasse 6

- Porsche 997 GT3 Cup Fahrzeuge mit 3600 cm³ Hubraum gemäß Porsche Carrera Cup Reglement 2009

Klasse 7

- Porsche 997 GT3 Cup Fahrzeuge mit 3800 cm³ Hubraum gemäß Porsche Carrera Cup Reglement 2012

Klasse 8

- Porsche 991 GT3 Cup Fahrzeuge mit 3800 cm³ Hubraum gemäß Porsche Carrera Cup Reglement 2016

Klasse 10

- Porsche 996 GT3 Cup Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA).
- Porsche 996 GT3 R/RS/RSR Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA).
- Porsche 997 Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA).
- Porsche Cayman Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA).
- Porsche 993 GT2 Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA)
- Porsche 997 GT 3 R Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA)
- Porsche 997 GT3 RSR Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA)

Grundlagen der technischen Bestimmungen gemäß Art. 257 des Anhang J 2005 (ISG der FIA) Klasse 10

- Technische Bestimmungen der DMSB-Gruppe/n: F und CGT. Klasse 1-3.
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Vorliegendes technisches Reglement
- Porsche Carrera Cup Reglement 2005 Klasse 5
- Porsche Carrera Cup Reglement 2009 Klasse 6
- Porsche Carrera Cup Reglement 2012 Klasse 7
- Porsche Carrera Cup Reglement 2016 Klasse 8
- Reglement Cayman GT 4 Trophy by Manthey-Racing Klasse 4

2.3 Reifen

Alle Klassen: Es sind ausschließlich Reifen der Fa. Michelin zugelassen. Reifengrößen, die von Michelin nicht geliefert werden können, werden durch Avon Reifen ersetzt. Diese Vorgabe bezieht sich auf Slick- und Regenreifen. Der Bezug der Reifen muss durch die Fa. Knüttel erfolgen. Nur gekennzeichnete Reifen sind zugelassen. Abweichende Regelungen entscheidet der Techn. Kommissar.

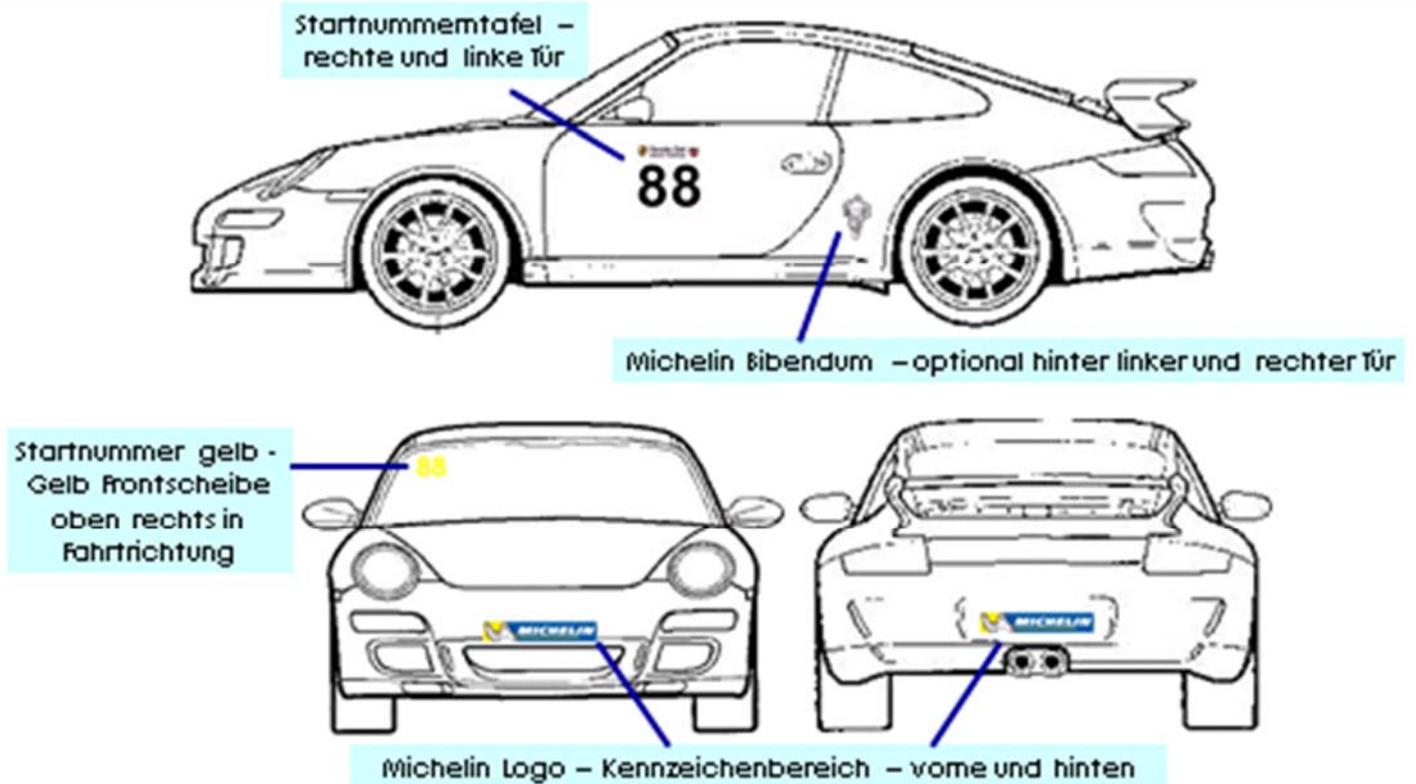
Die thermische und/ oder chemische Behandlung der Reifen oder Felgen unter Verwendung von Heizdecken oder anderer techn. Hilfsmittel ist während der gesamten Veranstaltung verboten. Das Nachschneiden von Regenreifen ist explizit verboten.





2.4 Pflicht-Beklebungplan 2021

An den Fahrzeugen müssen die vom PCD vorgegebenen Pflichtaufkleber angebracht werden. Weigert sich ein Fahrer, dieser Forderung nachzukommen, kann er von der Wertung ausgeschlossen werden.



Beklebungselemente

- Starttafel mit Startnummer schwarz
 - Tür links und rechts
 - Tafel 33 cm * 33 cm, Nummer Höhe 18,5 cm (alternativ 22 cm)
- Startnummer
 - Gelb Frontscheibe oben rechts in Fahrtrichtung
 - Höhe 10 cm
- Michelin Logo Sport
 - Vorderes und hinteres Kennzeichen
 - Breite 50 cm
- Michelin Bibendum
 - Optional hinter den Türen
 - Höhe 15, 20 oder 25 cm



88



ADAC KLASSIK »

KEINE HIGHLIGHTS MEHR VERPASSEN
MIT FACEBOOK UND UNSEREM NEWSLETTER.



SIE LIEBEN OLDTIMER UND YOUNGTIMER?
DANN HOLEN SIE SICH JETZT:

NEUIGKEITEN ZU VERANSTALTUNGEN

AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER SZENE

HILFREICHE EXPERTENTIPPS

» Auf unserer Facebook-Seite (www.facebook.com/ADACKlassik)
und in unserem Newsletter (adac.de/newsletter) erhalten Sie immer
top-aktuelle Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer.
Jetzt gleich liken und anmelden!

WEITERE INFORMATIONEN AUF ADAC.DE/KLASSIK

ADAC



3 Berichte 2020

3.1 PCHC mit 996, 997 und 991 Cup Resümee

Das vergangene Motorsport-Jahr wird uns lange als das Jahr mit Corona in Erinnerung bleiben. Absagen, Änderungen, neue Auflagen und massive Einschränkungen waren die Worte, die der Organisation sehr zu schaffen machten. 6 bis ins Detail geplante Wochenenden wurden plötzlich stark in Zweifel gezogen und erst einmal abgesagt. Unser Rennleiter und Organisator Heinz Weber blieb ruhig und umsichtig und konnte uns schnell einen Ersatztermin für die 2 ausgefallenen Wochenenden präsentieren. Alle waren wir der Meinung mit 5 anstelle der 6 geplanten Wochenenden seien wir doch ganz gut aufgestellt.



Am ersten Juli Wochenende war es endlich soweit, der „Preis der Stadt Stuttgart“ konnte endlich am Hockenheimring durchgezogen werden. Groß war die Freude unter den Fahrern, endlich ging es los, endlich wieder Boxenluft schnuppern und endlich die Kollegen wiedersehen. Wie immer wurde herrlicher Motorsport geboten und mit ihren Klassensiegen zeigten Ertl, Voigtländer, Wolters und Vetter, dass mit ihnen auch 2020 zu rechnen ist. Nur 3 Wochen später zog der PCHC Tross wieder an den Hockenheimring. Die Porsche Club Days riefen und alle kamen. Sage und schreibe 40 Starter konnte die PCHC verbuchen – Rekordverdächtig! In der großen Klasse zeigte Heinz Bert Wolters einmal mehr, wer dort das Sagen hat. In der Klasse 4 hatte Dr. Mössner in beiden Läufen die Nase vorn und in Klasse 6 waren es Bernhard Wagner und Christian Voigtländer, die auf dem Siegereppchen standen. Bei den 997 Cup Fahrzeugen gingen beide Laufsiege an Maximilian Ertl, bei den 991 GT3 Cup gingen beide Laufsiege an Thorsten Rose.



Noch 2 Wochen vor der Veranstaltung gab es ein großes Fragezeichen zum 3. Rennen im Niederländischen Assen: Kann die Veranstaltung durchgezogen werden? Sie fand statt, zwar unter vielen Auflagen, war aber insgesamt eine spannende Veranstaltung. Catering in Tüten, Maskenpflicht in Boxen und ein weit vom Schuss liegendes Office der PCHC Organisation. Am Ende gewann der Berliner Voigtländer beide Läufe der Klasse 6, wogegen in Klasse 7 die Sieger Maximilian Ertl und Jürgen Lauscher hießen. Bemerkenswert waren auch die beiden 2. Plätze für Altmeister Kurt Ecke. Die beiden Laufsiege in der Klasse 8 gingen an Dr. Florian Keck und an Thorsten Rose. In der großen Klasse mussten sich Jürgen Albert und Heinz Bert Wolters mit den 2. Plätzen zufriedengeben.

Beide Siege gingen an den überlegen fahrenden Georg Vetter. Es ist Heinz Weber zu verdanken, dass wir wieder einmal am Sachsenring starten durften, viel zu wenig haben unsere Fahrer die Möglichkeit, auf dieser herrlichen Strecke zu starten. Bei den Cayman GT4 siegte das Team Fischer/Fischer, in Klasse 6 war es wieder einmal Christian Voigtländer, der in beiden Läufen den Heilbronner Bernhard Wagner auf Platz 2 verwies. Bei den 991 Cup gingen beide Siege an Gerhard Kilian, der seinen Hauptgegner Dr. Florian Keck auf den 2. Platz verwies.





Porsche Club

Historic Challenge



Ganz anders in der großen Klasse, dort ließ sich Heiko Neumann mit seinem RSR nicht die Butter vom Brot nehmen und gewann überlegen vor dem hervorragend gefahrenen 997 Cup von Jack Crow. Eine gelungene Vorstellung seines Könnens gab Sachsenring Geschäftsführer und Rally Crack Ruben Zeltner mit seinem Gaststart bei der PCHC. Er zeigte allen was er kann und wo seine Hausstrecke liegt: Gesamtsieg im 997 Cup - wir gratulieren.

Und unser 5. Lauf? Eine Absage in Raten: Das Beherbergungsverbot und andere Auflagen führten eine Woche vorher zur Absage unserer perfekt geplanten Jahresfeier im DORINT Hotel. Am Mittwoch vor der Veranstaltung dann, die endgültige Absage der Nürburgring GmbH, kein 5. Lauf, keine Feier und kein Jahresausklang für uns.

Rückblickend auf das Jahr 2020 sind wir zufrieden mit dem, was machbar war und wir auch gewagt haben. Mehr war unter diesen Umständen nicht möglich. Es gibt aber auch richtig gute Dinge, die wir 2020 angestoßen haben, so haben wir einen sehr „PORSCHE“ erfahrenen Technischen Kommissar bei uns im TEAM aufgenommen: Jürgen Baumgartner ist ab 2020 nun offiziell unser neuer Techniker. Herzlich Willkommen bei uns.

Text: Michael Haas



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.pchc.info



3.2 03.07.20 – 05.07.20 Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart

Spannender Saisonauftakt der PCHC in Hockenheim Heinz Bert Wolters mit drei Gesamtsiegen

Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) ließ beim Saisonstart der Porsche Club Historic Challenge nichts anbrennen. Der Vizemeister siegte auf dem Hockenheimring gleich dreimal vor dem Porsche 991 GT3 Cup mit den Piloten Kim Berwanger und Michael Joos.

Es war wohl die Szene des Wochenendes. Da lieferten sich Heinz-Bert Wolters und Kim Berwanger respektive Michael Joos den Kampf um die Gesamtsiege. Packend und richtig eng ging es zwischen den beiden Porsche in allen drei Rennen stellenweise zu. Am deutlichsten war es noch im dritten Heat, als Wolters 2,34 Sekunden vor Berwanger den Zielstrich überquerte. Doch was haften blieb, war ebene jene Situation, als das Team von Joos Sportwagentechnik dem Konkurrenten zur Hilfe kam. Bei Wolters war ein Defekt an der Spurstange aufgetreten.



Selbstloses Helfen

„Ohne die Hilfe hätte ich nicht mehr fahren können. Das selbstlose Helfen finde ich einfach großartig“, zeigte sich Wolters von der Hilfsbereitschaft beeindruckt. Zur sportlichen Seite äußerte sich der Dreifachsieger wie folgt: „Am Start war es natürlich anfangs noch etwas eng und Kim Berwanger ging zunächst kurz vorbei. Aber mein Auto lief heute sehr gut und in der zweiten Runde übernahm ich die Spitze. Die Reifen haben auch gepasst und auf der Bremse war das heute sehr gut. So konnte ich meinen Vorsprung kontinuierlich ausbauen. Es war alles fair und das Rennen hat viel Spaß gemacht.“

Kim Berwanger, der das erste und dritte Rennen im Cockpit des 991er saß, zeigte sich mit dem Ergebnis zufrieden. „Ich denke, in der Klasse waren wir sehr gut unterwegs. Ich hatte allerdings gehofft, dass ich ein bisschen an Heinz-Bert Wolters dranbleiben kann. Da ist der Kontakt doch zu schnell abgerissen. Gegen Ende bin ich wieder näher ran gekommen, aber zu mehr hat es nicht mehr gereicht. Nach hinten war der Abstand so groß, dass keine Gefahr mehr drohte und ich mich auf vorne konzentrieren konnte.“ Michael Joos, der mit einer hervorragenden 1.42,937 die Pole eingefahren hatte, konnte Wolters ebenfalls nicht bezwingen. Auch für ihn hieß es im zweiten Rennen Platz zwei. Auch der dritte Platz auf dem Gesamttreppchen war in allen drei Rennen in festen Händen. Klaus Horn belegte mit seinem Porsche 997 GT3 R diesen dreimal, wobei er zumindest in Rennen drei Kim Berwanger längere Zeit unter Druck setzen konnte.



Zweiter Heat

Viele Wechsel gab es dagegen auf den weiteren Plätzen, meist alle sehr eng umkämpft. Im ersten Rennen holte sich das Team Crow/Alber (997 GT3 Cup) den vierten Platz und somit Rang drei in der Klasse 10. Knapp dahinter belegte Andreas Sczepansky (991 GT3 Cup) den fünften Rang vor dem Sieger der Klasse 8, Francesco Klein (997 GT3 Cup). Sczepansky verdrängte im zweiten Heat den ZEBRA Racing Porsche von Platz vier und brachte diesen souverän über den Zielstrich. Allerdings konnte auch Sczepansky den vierten Rang beim letzten Rennen des Tages nicht halten.





"Just for Fun"

Von der sechsten Startposition aus setzte sich Bleyer im zweiten Joos 991 GT3 Cup sofort an die vierte Stelle, wobei Sczepansky zumindest gegen Rennende noch einmal gefährlich nahe kam. Sechster wurde Gerhard Kilian, der mit dem neuen Porsche 991 GT3 Cup zunehmend besser zurechtkam: „Ich muss mich noch an das neue Auto gewöhnen. Für mich ist zunächst wichtig, dass nichts passiert. Ich sehe das zunächst erst einmal als Lehrjahr für mich an. Ich würde sagen just for fun, dann sehen wir weiter.“



Ein fast perfektes Wochenende erwischte Francesco Klein, der zwei Siege und einen zweiten Platz in der Klasse 7 feierte. Bereits im Qualifying erzielte Klein vor Teamchef Kurt Ecke die Bestzeit in der Klasse. Nach einen sechsten und fünften Gesamtrang sowie den zwei Klassensiegen reichte es in Durchgang drei nur noch zu Platz neun. Ausgerechnet Kurt Ecke fand den Weg an Klein vorbei. Dritter wurde einmal Thomas Prager, während Vitus Harder in den Rennen zwei und drei auf die dritte Klassenposition fuhr.

„Das war für mich ein toller Saisonauftakt hier in Hockenheim. Es hat mich gefreut, dass bei dem großen Starterfeld die Leistungsdichte doch nah beieinander ist. Es waren viele Neue dabei, deren Leistung man erst so ein bisschen einsortieren muss. Ich bin sehr zufrieden mit meiner Leistung und meinem Ergebnis in der Klasse. Ich konnte sogar ein wenig an den vorderen 991 schnuppern und etwas mitkämpfen. Ich habe aber nichts mit Gewalt probiert, um da noch mehr zu machen“, zeigte sich Klein mit seinem Saisonauftakt zufrieden.

Ich bin sehr zufrieden mit meiner Leistung und meinem Ergebnis in der Klasse. Ich konnte sogar ein wenig an den vorderen 991 schnuppern und etwas mitkämpfen. Ich habe aber nichts mit Gewalt probiert, um da noch mehr zu machen“, zeigte sich Klein mit seinem Saisonauftakt zufrieden.

Karten neu gemischt

Nach dem Wechsel von Vorjahresmeister Gerhard Kilian wurden in der Klasse 6 der älteren 997er Modelle die Karten neu gemischt. Die Klasse erlebte regen Zuspruch, doch am erfolgreichsten waren zwei alte Bekannte. Gleich zwei Klassensiege fuhr Bernhard Wagner ein, der im ersten Christian Voigtländer knapp hinter sich ließ. Durchgang drei toppte jedoch noch einmal alles. War Rennen eins schon knapp, so war es diesmal extremst eng. Gerade einmal 0,181 Sekunden entschied über den Klassensieg. Dreimal Dritter wurde Thomas Braun. Mittlerweile gehören auch die 996er Modelle zu den Historischen. Somit durfte Dr. Florian Keck (996 GT3 Cup) an diesem Wochenende gleich mehrfach aufs Podium klettern. Wie man den 996er Piloten kennt, mischte er sich mitten unter die modernen 991er & 997er Modelle.

Wolters und Vetter siegen auf dem Hockenheimring Gelungener Auftakt nach der Zwangspause

Nach der langen Corona-Zwangspause gab es für die Porsche Club Historic Challenge einen starken Auftakt in die Saison. In Hockenheim fuhren Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) und Georg Vetter (993 GT2) die Siege ein. Für Vetter war es mit dem neuen Einsatzgefährt der erste Gesamtsieg in der PCHC.

Sportlich gab es nichts zu meckern. Der Auftakt der Porsche Club Historic Challenge lieferte zwei spannende Rennen, in denen der Gesamtsieg jeweils hart umkämpft war. Im ersten Heat war es Heinz-Bert Wolters, der sich den Auftakterfolg auf dem Hockenheimring unter den Nagel riss. Bis zur Rennhalbzeit lag allerdings Klaus Horn (997 GT3) in Front, dem Wolters sechs Runden wie ein Schatten folgte. In der Anfangsphase hatte Wolters Boden eingebüßt. Zwei Umläufe benötigte der GT3 R Pilot, um zu Horn aufzuschließen.



Zwei Umläufe benötigte der GT3 R Pilot, um zu Horn aufzuschließen.





Führungswechsel

Nach dem Führungswechsel blieb Horn zwar dran, am Ende trennten die beiden GT3 Wagen aber 1,8 Sekunden. „Das erste Rennen lief zunächst für mich nicht ganz optimal. Beim Start hatte mich Klaus etwas abgedrängt und schon hatte ich einige Plätze verloren und einen Riesenabstand. Ich konnte die aber dann doch wieder alle holen. Da hat es wieder Spaß gemacht“, berichtete Wolters. Dritter wurde nach einer starken Aufholjagd Georg Vetter im Porsche 993 GT2. Der zweimalige PCHC Titelträger hatte den Porsche von Jürgen Schlager übernommen und zeigte auf Anhieb, dass er mit dem Turbo bestens zurechtkommt. Ohne Trainingszeit von ganz hinten gestartet, lag Vetter bereits nach sieben Runden an der dritten Stelle. Auf unter zehn Sekunden kam der Schwarzwälder noch an Horn heran, ehe das Rennen nach 15 Runden abgewinkt wurde.



Vetter landet ersten PCHC Gesamtsieg

Beim Start zum zweiten Rennen spielte Vetter seine Leistung voll aus und bog vor Wolters in die Ravenol-Kurve ein. Indes kam Klaus Horn überhaupt nicht gut weg. Der Landauer fand sich nach der ersten Runde nur an der sechsten Gesamtposition wieder. An der Spitze entbrannte ein packender Zweikampf. Die Vorentscheidung fiel in Runde elf, als Wolters mit viel Schwung durchs Kiesbett Eingangs Motodrom rodelte. Dadurch bekam Vetter genügend Luft, um mit knapp über fünf Sekunden Vorsprung seinen ersten Gesamtsieg einzufahren. „Das war ein brutales Rennen. Normalerweise kannst du den Heinz-Bert Wolters nicht halten. Zum Glück konnte ich in der ersten Kurve gleich in Führung gehen. Aus den Kurven heraus ist der GT3 R abartig. Es ist wichtig, dass ich da gerade stehe und meine Power ausspiele. Auf den Geraden hatte ich unterschiedliche Abstände herausfahren können, aber er war immer wieder da. Heute habe ich Glück gehabt, denn normalerweise ist das Auto in der Serie nicht zu schlagen“, erklärte Vetter.

Hinter Wolters arbeitete sich Horn noch auf Rang drei nach vorne. „Ich bin mit dem Wochenende gar nicht zufrieden. Bei mir geht immer die Ladekontrollleuchte an und das Auto schaltet sich sehr schlecht. Im zweiten Rennen war das gleich am Anfang so. Beim ersten Rennen lief es am Anfang sehr gut und ich konnte mich auch schon etwas absetzen. Aber dann hatte ich wie erwähnt auch hier die Schaltprobleme. Nach der vierten, fünften Runde kam keine Ladespannung mehr, dann geht es wieder plötzlich und fällt erneut ab“, zeigte sich der Drittplatzierte nach Durchgang zwei wenig zufrieden.

Maximilian Ertl fährt als Vierter in der Klasse 7 zum Sieg

Hinter den ersten drei ging ebenfalls die Post ab, wobei sich Maximilian Ertl (997 GT3 Cup) zweimal als Gesamtvierter die Klasse 7 sicherte. Zwar blieb Klasse 10 Pilot Jack Crow (997 GT3) zunächst in Schlagdistanz, doch Runde um Runde brachte Ertl mehr Abstand zwischen sich und seinen Kontrahenten. Etwas enger gestaltete sich Durchgang zwei, wo Jack Crow länger dranblieb. Allerdings wirklich gefährden konnte er den vierten Platz von Ertl nicht. Der gewann damit erneut vor Francesco Klein und Jürgen Lauscher die Klasse 7. „Es war ein solides Rennen für mich. Mehr war nicht heraus zu holen. Im Rennen war es schon richtig heiß und auf die Dauer schon anstrengend. Aber das Auto war gut. Mit dem zweifachen Klassensieg kann ich schon zufrieden sein“, so Ertl.





Das zweite Rennen

Gesamtrang sechs ging in beiden Rennen an Andreas Sczepansky (991 GT3 Cup). Dem merkte man an, dass er im Carrera Cup an Erfahrung gewonnen hatte. Zwar setzte ihn Rose lange unter Druck, doch wirklich davon beeindruckt ließ sich der Doppelsieger nicht. Rose musste sich mit Platz sieben und damit Rang zwei in der Klasse 8 begnügen. Das zweite Rennen war schon etwas aufregender, denn nach der ersten Runde fand sich Sczepansky nur an der neunten Stelle wieder. Erst nach und nach gelang es ihm sich nach vorne zu arbeiten.

Denn Thorsten Rose wusste sich zu wehren. Zwar war Sczepansky kurzzeitig schon vorbei, doch Rose konterte. Erst als der Carrera Cup Pilot zum zweiten Mal vorbeikam, setzte sich dieser von der Konkurrenz ab.

Wie schon im ersten Rennen landete Gerhard Kilian (991 GT3 Cup), der sich zeitweise ebenfalls in der Kampfgruppe wiederfand, auf dem dritten Klassenrang. Klassenvierter wurde Umsteiger Dr. Florian Keck, nachdem dieser bereits in der Einführungsrunde zum ersten Rennen aufgeben musste. Davor war es Eduard Heinz, der genau wie Keck auf dem zehnten Gesamtrang und Platz vier in der Klasse ins Ziel kam.

Voigtländer und Wagner teilen sich die Klassensiege

In der Klasse 6 hatte Vorjahresmeister Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) soweit alles im Griff. Dahinter lag Bernhard Wagner bei der Zielfahrt eigentlich vor Alexander Klaus auf dem zweiten Klassenrang. Doch eine nachträgliche 30-Sekunden Strafe als Ersatz für eine Drive Through warf Wagner hinter Klaus zurück. Im zweiten Heat setzte sich Wagner sofort vor Klaus, während Voigtländer mit genügend Abstand nach hinten an der Spitze fuhr. Doch nach acht Runden kam das Aus für den Titelverteidiger. Souverän tütete Wagner den Erfolg vor Klaus ein. Dritter wurde Seriendebütant Thomas Kleber. Die Klasse 5 der 996er GT3 Cup Porsche ging beide Male an Claude Dichter, der damit Rainer Schnurrenberger auf die zweite Position verwies.

Die Klasse 4 entschied zweimal Werner Mössner (Cayman GT4 CS) für sich, während Helmut Piehler (Cayman) zweimal in der Klasse 1 vorne lag. Ich bin mit meinem Rennen sehr zufrieden. Ich denke, ich bin ein gutes Rennen gefahren und habe mich mit Udo Schwarz etwas duelliert. Ich war zwar in der Klasse alleine, da ich aber jetzt zu den Historischen gehöre, fahre ich da um den Gesamtsieg. Das habe ich bei allen drei Rennen geschafft", so Keck. Das gelang auch Georg Vetter (964 Carrera 2), der in der Klasse 3 von Arne Bast (993 Carrera) und Ed van Heusden (944 Turbo) nicht zu schlagen war. In der Klasse 2 gingen zwei Siege an den Fahrer mit der wohl längsten PCHC-Karriere, Dieter Graf im Porsche 924, sowie ein Erfolg an das Team Jaeckel/Hessel (968 CS). Als Solist war Helmut Piehler im Porsche Cayman S in der Klasse 1 unterwegs.

Text und Bilder: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer





3.3 24.07.20 – 25.07.20 - Hockenheim – bei den Porsche Club Days

PCHC bei den Porsche Club Days

Das zweite Rennwochenende der Porsche Club Historic Challenge dürfte für Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) zur vollsten Zufriedenheit gelaufen sein. Auf dem Hockenheimring feierte Wolters einen Doppelsieg. Dahinter landeten Klaus Horn (997 GT3 R) und Jack Crow (997 GT3 Cup) jeweils einmal auf Rang zwei.

Nachdem Heinz-Bert Wolters beim Auftakt vor drei Wochen einmal Georg Vetter den Vortritt lassen musste, feierte der GT3-Pilot an derselben Stelle einen Doppelsieg. Während Vetter wegen eines geschäftlichen Termins nicht antrat, ließ Wolters in beiden Rennen nur wenige Zweifel an seinem Sieg aufkommen. Eine gewisse Spannung herrschte im ersten Rennen. Hier übernahm auf den ersten drei Runden Maximilian Ertl im Porsche 997 GT3 Cup das Kommando. Dem Druck von Wolters konnte der Youngster nicht lange standhalten.



Nur wenige Runden später rückte das Safety-Car aus. Der erarbeitete Vorsprung von Wolters war dahin. Beim anschließenden Restart verlor Ertl seinen Platz an Klaus Horn. Der Landauer hing davor hinter Ertl fest und witterte nun Morgenluft. Den Sieg von Wolters konnte Horn jedoch nicht mehr verhindern.

Der Restart war etwas aufregend

"Maximilian Ertl hatte den Start gewonnen. Unten an der Parabolika konnte ich ihn fair ausbremsen. Der Restart war etwas aufregend. Nachdem Horn hinter mir war, hat er mich unter Druck gesetzt. Da musste ich alle Register ziehen. Das hat bis auf die allerletzte Runde gut geklappt. Da bekam ich über Funk die Anweisung etwas langsamer zu machen, um abgewinkt zu werden. Ich habe runter gezählt und die Zeit war abgelaufen. Aber die karierte Flagge kam nicht. Da gab ich nochmals Gas und bin noch die Runde gefahren", äußerte sich Wolters zum ersten Durchgang. Klaus Horn musste damit erneut seinem Dauerrivalen den Vortritt lassen. Der erfahrene Porsche Pilot schilderte sein Rennen wie folgt: „Mit Maximilian Ertl hatte ich lange zu kämpfen.



Auf den Geraden gehen diese Autos genauso schnell und der Bursche kann auch sehr gut fahren. Nach dem Restart konnte ich vorbei, aber Wolters war schon etwas weggezogen. Von den Zeiten her waren wir ähnlich, aber dann kommen die Überrundungen dazu. Gegen Schluss war es nochmal knapp, aber es fehlt halt immer noch eine Kleinigkeit."

Maximilian Ertl büßte noch eine weitere Position ein, denn auch Jack Crow hatte beim Restart die besseren Karten. Knapp hinter Jack Crow sah Ertl das Tuch als Gesamtvierter. Damit war aber zumindest der deutliche Sieg in der Klasse 7 unter Dach und Fach gebracht. „Im ersten Rennen war der Start sehr gut und bin von zwei auf eins vor. Danach konnte ich mich etwas ab-

setzen und einige Führungskilometer sammeln. Aber über die Distanz kann ich die schnellen Autos nicht halten", so Ertl.





Wolters hält stark aufgelegten Jack Crow in Schach.

Im zweiten Rennen war für Wolters schnell alles klar. Den Start hatte der Doppelsieger diesmal gewonnen, während Horn vor Christian Fischer (991 GT3 Cup) und Maximilian Ertl das Verfolgerfeld anführte. Jack Crow büßte dagegen zwei Positionen ein und fuhr auf Gesamtrang fünf. In der fünften Runde war Klaus Horn jedoch plötzlich aus dem Spiel. Die Elektronik streikte. „Ich dachte zuerst, dass da was kaputt sei. Dann sah ich den Knopf und habe gedrückt. Da war alles wieder gut.

Aber ich hatte schon einige Meter verloren und war auf Platz fünf zurückgerutscht“, schilderte Horn die Problematik. Wolters konnte das recht sein, denn Horn musste sich erst mühsam wieder nach vorne arbeiten.

Das alles spielte Jack Crow in die Karten. Der hatte sich Stück für Stück nach vorne gearbeitet und lag in Runde fünf auf Platz zwei. Mit dem Heck des führenden GT3 R vor Augen überquerte Jack Crow als Zweiter die Ziellinie. „Ich bin sehr zufrieden. Für mich ist das Rennen noch sehr gut gelaufen. Das zweite Rennen war von Anfang an ganz anders als geplant. Der Start von mir war verkorkst. Ich musste mich anschließend wieder mühsam vorkämpfen“, so Jack Crow. Dahinter betrieb Klaus Horn als Gesamtdritter zumindest Schadensbegrenzung.

Eine sehr turbulente Schlussphase bot der Kampf um die vierte Gesamtposition.

Eigentlich lag hier mit beruhigendem Vorsprung Christian Fischer (991 GT3 Cup) auf erneutem Siegeskurs in der Klasse 8. Dahinter duellierten sich Maximilian Ertl und Thorsten Rose (991 GT3 Cup) um Platz fünf.



Hinten an der Spitzkehre



Zwei Runden vor Schluss überschlugen sich die Ereignisse. Zuerst wurde Fischer von einem überrundeten Fahrzeug touchiert und in einen Dreher geschickt. Sowohl Ertl als auch Rose gingen vorbei. In der letzten Runde setzte sich schließlich noch Rose vor Ertl, der damit neben einem vierten Platz noch den Sieg in der stark besetzten Klasse 8 mit nach Hause nahm. Den Sieg in der Klasse 7 holte wie schon im ersten Rennen Maximilian Ertl. Trotz des verpassten Klassensieges zeigte sich Fischer, der zudem einige Runden auf Gesamtrang zwei fuhr, zufrieden: „Obwohl ich das erste Rennen als Klassensieger beenden konnte, war das zweite Rennen jetzt besser, auch von den Zeiten her und vom Abstand nach vorne. Hinten an der Spitzkehre war ich an einem Auto schon vorbei, aber er hat mich hinten touchiert und es hat mich gedreht. Das war

natürlich sehr schade, so kurz vor Schluss die Führung noch zu verlieren.“ Im angesprochenen ersten Durchgang hatte Fischer noch vor Rose den Klassensieg eingefahren.





Porsche Club

Historic Challenge



Stark besetzte Klassen

In der Klasse 8 setzten Christian Fischer und Torsten Rose die Akzente. Dahinter landete im ersten Rennen Gerhard Kilian an der dritten Stelle, wobei sich der Ex-Champ noch an Klasse 7 Piloten Francesco Klein (997 GT3 Cup) vorbeikämpfen musste. Über eine Treppchenplatzierung im zweiten Rennen freute sich Dr. Florian Keck. Nach seinem Umstieg vom 996 auf den aktuelleren 991er findet sich dieser immer besser zurecht. Mit zwölf Fahrzeugen war die Klasse 7 an diesem Wochenende proppenvoll. Hier konnte Francesco Klein im ersten Rennen auf Rang zwei vor Stefan Ertl und Marvin Meister fahren. Im zweiten Heat drehte Ertl den Spieß um und verwies Klein auf die dritte Position in der Klasse. Vierter wurde erneut Marvin Meister.



Wie schon beim Saisonauftakt teilten sich Christian Voigtländer und Bernhard Wagner die Siege in der Klasse 6. Im zweiten Rennen leistete sich der amtierende Meister fünf Runden vor Schluss jedoch einen Fehler, so dass Wagner vorbeiziehen konnte. Während im ersten Durchgang Wagner/Rösch den dritten Platz holten, fuhr im zweiten Rennen Thomas Kleber auf Rang drei. Die Klasse 5 ging zweimal an Andreas Endter (996 GT3 Cup). In der Klasse 4 feierte Dr. Werner Mössner vor Fischer/Fischer (beide Cayman GT4) einen Doppelsieg. Helmut Piehler (Cayman S) landete in der Klasse 1 zweimal auf der Eins.

Für die Porsche Club Historic Challenge steht jetzt erst einmal eine kleine Pause an. Ende August geht es hoffentlich in Assen in die dritte Runde.

arpRedaktionsbüro Patrick Holzer



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.pchc.info



3.4 28.08.20 – 30.08.20 Assen - RSG Racing Days

Klasse Motorsport der PCHC in Assen Vetter schlägt erstmals doppelt zu

Georg Vetter (993 GT2) war beim dritten Lauf der Porsche Club Historic Challenge nicht zu schlagen. In zwei packenden Rennen behielt der Schwarzwälder die Oberhand. Vor allem im zweiten Durchgang vollbrachte der GT2 Pilot mit dem Ritt durch das ganze Feld eine Glanzleistung.

Was sich schon im Qualifying andeutete, bewahrheitete sich in den Rennen. Mit zwei Siegen im Gepäck trat Georg Vetter die Heimreise an. Leicht machten es ihm seine Kontrahenten in beiden Rennen nicht. Beim Start zum ersten Rennen auf noch leicht feuchter Piste überumpelte der von Platz drei kommende Maximilian Ertl (997 GT3 Cup) die erste Startreihe. Auch Thorsten Rose (991 GT3 Cup) wäre fast noch an Vetter vorbeigeschlüpft, stecke aber noch Ende Start und Ziel zurück.



Er ist ein super Fahrer



Vor allem Klaus Horn, im 997 GT3 R Trainingszweiter, hatte im Startgetümmel viele Positionen eingebüßt. An der Spitze setzten sich Ertl und Vetter schnell vom restlichen Feld ab. Vor alle auf den Geraden war der bärenstarke GT2 immer wieder neben dem Cup Auto von Ertl. Doch der Youngster machte sich mächtig breit. Schließlich spielte der spätere Gesamtsieger in der vierten Runde jedoch seine Turbo-Power aus und ging vorbei. Erst einmal in Führung baute Vetter diese schnell aus. Als Ertl in der zwölften Runde wegen eines Plattfußes an die Box musste, konnte sich der Schwarzwälder endgültig zurücklehnen. „Beim Start war ich auf der trockenen Spur und ich dachte, da wird keiner im Feuchten an mir vorbei gehen. Maximilian hat es gemacht.“

Er ist ein super Fahrer. Für mich war es sogar gut, dass ich hinter ihm war. Mit dem Auto war ich noch nie hier. Er hat mir quasi die Linie gezeigt. Im Geschlängel kam ich aber an ihm vorbei. Er konnte der Power des Fahrzeuges auf die Distanz nicht standhalten“, zollte der Sieger für seinen Kontrahenten Respekt. Durch den Stopp fiel Ertl bis auf Rang 16 zurück. „Der Start war super. Ich habe wieder einige Runden geführt und konnte mich etwas absetzen. Nach der Hälfte des Rennens war ich noch auf Platz zwei. Den hätte ich wahrscheinlich auch ins Ziel gebracht. Dann musste ich leider mit einem Reifenschaden hinten an die Box. Das war es dann. Es wäre cool gewesen mit diesem Ergebnis ins Ziel zu kommen“, so Ertl.





Vetter fährt von ganz hinten zum Sieg

Im zweiten Heat überschlugen sich die Ereignisse gleich beim Start. Während der Startphase hatte es zu nieseln begonnen. Trotzdem brachte Vetter die Leistung perfekt auf den feuchten Asphalt und bog als erster in die Rechts ein. Jürgen Lauscher (997 GT3 Cup), von Startplatz vier kommend, schätzte seinen Bremspunkt wohl etwas zu optimistisch ein. Zwischen Klaus Horn und Jürgen Albert (991 GT3 MR) rutschte er beim Anbremsen Georg Vetter ins Heck. Beide legten eine Pirouette hin, das Feld flog an den beiden vorbei. Während Vetter Glück im Unglück hatte und auf der Strecke blieb, rutschte Lauscher ins Kies. Durch die anschließende Safety-Car Phase konnte Vetter wieder zum Feld aufschließen. Vor dem Restart führte Klaus Horn vor Kurt Ecke (997 GT3 Cup), Albert, Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) und dem erneut stark gestarteten Ertl das Feld an. Nachdem Albert schon vor der Startfreigabe an die Box kam, machte Ertl weiter Boden gut. Innerhalb einer Runde ging der 997er Pilot in Führung und fuhr scheinbar mühelos auf und davon. Ganz hinten pflügte Vetter durch das Feld. Die erste harte Nuss mit dem ebenfalls auf dem Vormarsch befindlichen Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) knackte er gleich zu Beginn.



Nach acht Runden lag er hinter Ertl, zwei Umläufe später war er vorbei. Auf über 14 Sekunden baute Vetter den Vorsprung zu seinem insgesamt dritten Saisonsieg aus. „Das war ein Teufelsritt im zweiten Rennen. Nachdem ich kurz draußen war, startete ich die Aufholjagd. Ich war zu Beginn noch etwas vorsichtig, da einige Stellen noch schlüpfrig waren. Das Auto lief hervorragend und ich konnte Runde um Runde aufholen, noch die Spitze übernehmen und ausbauen“, freute sich Vetter über den zweiten Erfolg des Tages. Diesmal reichte es für Maximilian Ertl zum zweiten Rang und dem Sieg in der Klasse 7.

Hochspannung auf allen Plätzen

Waren schon die Rennen auf dem Hockenheimring spannend, toppten die beiden Durchgänge in Assen eigentlich noch einmal alles in Sachen Dramatik und Spannung. Genau wie Vetter im zweiten Durchgang schnitt Jürgen Albert in Rennen eins durch das Feld wie das berühmte heiße Messer durch die Butter. Von ganz hinten gestartet, landete Albert schließlich auf dem zweiten Gesamtrang. „Ich bin vom letzten Platz aus, warum auch immer, gestartet. Man hatte mich offenbar in der Liste vergessen. Ich war richtig sauer und habe im Rennen ordentlich Gas gegeben, so dass ich bis nach ganz vorne gekommen bin. Es hat dann doch Spaß gemacht und ich danke meinen Jungs, dass sie den Wagen so gut gerichtet haben“, berichtete Albert nach dem ersten Rennen.



Als Gesamtdritter durfte Klaus Horn aufs Podium klettern, nachdem sich nach dem Restart zwei seiner Mitkonkurrenten verabschiedet hatten. Auf der Start- und Zielgeraden war der Landauer an Rose vorbeigegangen, während Wolters direkt dahinter zurückstecken mussten. Im folgenden Rechtsknick schmiss Rose die Tür zu. Nur wenige Meter später touchierte Wolters den vor ihm fahrenden Rose am Heck. Wolters drehte sich ins Aus, während Rose weiterfahren konnte. „Das war ein Rennunfall. So etwas passiert halt mal. Ich stand dann im Gras, die Achse war verbogen und der Kühler vorne war kaputt“, schilderte Wolters die Situation aus seiner Sicht.





Porsche Club

Historic Challenge



Dashboard ausgefallen

Zwar war Georg Vetter für Wolters im zweiten Durchgang nicht zu halten, doch der Doppelsieger von Hockenheim bot dennoch eine starke Leistung. In Runde elf kassierte er Rose, zwei Umläufe später noch Kurt Ecke. Damit hatte sich Wolters immerhin noch auf die dritte Gesamtposition sowie Klassenrang zwei nach vorne gearbeitet. Schadensbegrenzung. „Mit vereinten Kräften haben wir den Schaden aus dem ersten Rennen wieder hinbekommen. Ich möchte mich auf jeden Fall bei einigen Leuten im Fahrerlager bedanken, wo wir von überall her Ersatzteile bekamen. Die Aufholjagd hat noch geklappt. Mit dem Platz auf dem Podium darf ich den Umständen entsprechend zufrieden sein“, so Wolters. Hinter Wolters landete noch dessen Dauerkonkurrent Klaus Horn, der zwischenzeitlich auf die sechste Position zurückgefallen war. In der letzten



Runde fing er noch Ecke ab. „Mir ist das Dashboard ausgefallen und es war größtenteils alles dunkel. Du weißt dann nicht in welchem Gang du bist und hast auch sonst keine Infos. Ich habe es ausgeschaltet und wieder angemacht. Gefühlte 90 Prozent hatte ich Blindflug. Gegen Schluss ging es wieder. Da konnte ich nochmals etwas rankommen“, so Horn.

Keck mit Premierensieg bei den 991er



Bei den 996er war Dr. Florian Keck in den vergangenen Jahren eine Klasse für sich. Mit dem modernen 991er kann sich Keck jedoch immer mehr anfreunden. Nach dem Unfall von Rose lag Keck plötzlich in Front. Nach rundenlangem Zweikampf mit Eduard Heinz fuhr Keck im ersten Rennen zu seinem ersten Klassenerfolg. „Ich bin mit dem Rennen und dem ersten Klassensieg natürlich sehr zufrieden. Den Start hatte ich etwas verpennt. Doch dann lief es gut. Ich habe kaum Fehler gemacht und zunächst etwas abgewartet. Ich habe mit Eduard Heinz schön gekämpft, das war super. Ich konnte ihn aber bis zum Ende des Rennens auf Distanz halten“, so Keck. Eine enge Entscheidung gab es im zweiten Rennen. Zeitweise auf Platz drei fahrend, fiel Thorsten Rose im Verlauf des Rennens

immer weiter zurück. Zum Schluss wurde es noch einmal eng. Bis auf 0,131 Sekunden war Keck noch einmal herangekommen. Dritter in der Klasse wurde diesmal Eduard Heinz.

Durch den unfreiwilligen Boxenstopp von Maximilian Ertl im ersten Rennen erbt Jürgen Lauscher als Gesamtvierter den Sieg in der Klasse 7. Lauscher konnte sowohl Kurt Ecke als auch den Drittplatzierten Thomas Prager auf Distanz halten. Im zweiten Rennen belegte Prager diesmal hinter Ertl und Ecke erneut den dritten Rang. Bei den älteren 997er war Vorjahresmeister Christian Voigtländer eine Klasse für sich. Der Berliner siegte zweimal auf Gesamtrang sechs deutlich. Thomas Kleber und Wolfgang Bensch belegten in beiden Rennen die Plätze dahinter. Bei den Porsche Cayman hieß Rangfolge in beiden Rennen Henk van Norel vor Robert Sulma und Helmut Piehler. Letzterer lieferte sich einen sehenswerten Zweikampf mit Klasse 3 Sieger Arne Bast (993). Weiter geht es für die Piloten der PCHC in rund einem Monat. Dann steht vom 25.-26. September der vierte Saisonlauf auf dem Sachsenring an.

arpRedaktionsbüro Patrick Holzer

	Porsche Club Deutschland	Internet: www.pchc.info
--	---	--



3.5 25.09.20 – 26.09.20 - Sachsenring - DMV / AMC Racing Days

Schwierige Bedingungen beim PCHC Auftritt auf dem Sachsenring
Siege gehen an Neumann und Zeltner



Mit Heiko Neumann (997 GT3 R) und Ruben Zeltner (997 GT3 Cup) standen zwei neue Gesichter ganz oben auf dem Podium der Porsche Club Historic Challenge. Unter schwierigen Bedingungen entschied Neumann den ersten Lauf auf dem Sachsenring ganz knapp vor Zeltner für sich. Zeltner siegte schließlich im zweiten Heat souverän.

Es war die Stunde der Sachsenring-Experten. Dauerregen sorgte für eine klatschnasse Strecke, die den Piloten einiges abverlangte. Das musste auch Georg Vetter (993 GT2) erkennen, der im Training vor Heinz-Bert Wolters (997 GT3 GT3 R) die Bestzeit geholt hatte. Während Wolters nicht antrat, bleibt Vetter auf den ersten Metern vorne.

Gesamtdritter

Doch gegen die moderneren Boliden war diesmal kein Kraut gewachsen. Heiko Neumann übernahm bereits in der ersten Kurve die Gesamtführung, während Zeltner, Maximilian Ertl (997 GT3 Cup) und Jack Crow (997 GT3) auf den weiteren Plätzen folgten. Georg Vetter fand sich indes auf Gesamtposition fünf wieder. Zeltner war stellenweise ganz dicht an Neumann dran, vorbei kam der Geschäftsführer des Sachsenrings jedoch nicht. Nur 0,383 Sekunden trennten die beiden beim Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs. „Das erste Rennen war für mich der blanke Horror, da ich überhaupt keine Sicht mehr hatte. Die Scheibe war komplett angelaufen. Ich habe nichts mehr gesehen. Gott sei Dank kenne ich mich am Sachsenring bestens aus, so dass ich mich bei meinem Blindflug einigermaßen orientieren konnte.



Sonst hätte ich viel schneller fahren können“, gab der Zweitplatzierte zu Protokoll, der damit auch die Klasse 7 für sich entschied. Gesamtdritter wurde Maximilian Ertl, der bis kurz vor Schluss am Führungsduo dranblieb. Dann jedoch fehlte Ertl plötzlich. Der musste sogar noch achtgeben, dass ihn Jack Crow nicht noch vom Podiumsplatz verdrängte. Als Gesamtfünfter beendete indes Georg Vetter das Rennen. „Das war brutal für mich. Viel Wasser, beschlagene Scheiben und eine völlig unbekannte Strecke. Nicht ideal, um sich an das neue Auto besser zu gewöhnen. Mehr war heute nicht möglich. Wichtig für mich war, dass am Auto alles gut geblieben ist“, berichtete der Schwarzwälder.





Beim zweiten Rennen



Im zweiten Durchgang schlug die Stunde von Ruben Zeltner. Während sich bei noch schwierigeren Bedingungen Neumann und Ertl gleich beim Start eliminierten, lieferte Zeltner eine tadellose Vorstellung ab. Mit über zwanzig Sekunden Abstand sah der erfahrene Rallye-Pilot die Zielflagge. Ohne Code 60 wären es womöglich noch mehr gewesen. „Beim zweiten Rennen war es schade, dass gleich am Anfang zwei Mitkonkurrenten durch einen Crash ausfielen. Ich habe auch noch ein bisschen was abbekommen. Dann war Code 60 und etwas Chaos. Die zwei vor mir sind plötzlich nach vorne gestürzt. Ich habe mich aber nicht provozieren lassen und langsam gemacht. Danach konnte ich die beiden recht schnell einholen und auch überholen.“

Da war die Sache klar und ich konnte problemlos den Sieg ins Ziel bringen“, zeigte sich Zeltner zufrieden. Während der Code 60 Phase hatte zunächst Jack Crow vor Jürgen Lauscher (997 GT3 Cup) das Rennen angeführt. In der neunten Runde musste Crow jedoch Zeltner ziehen lassen. Vor Lauscher überquerte Crow den Zielstrich, was zudem den Sieg in der Klasse 10 bedeutete. Da Lauscher jedoch eine 30-Sekunden Strafe aufgebremst bekam, rutschte Kurt Ecke noch auf die dritte Position nach vorne. Hinter Ecke platzierten sich noch Stefan Ertl (997 GT3 Cup) und Georg Vetter.

Christian Voigtländer profitiert

Während Maximilian Ertl nicht voll punkten konnte und Thorsten Rose gar nicht erst antrat, feierte Christian Voigtländer in der Klasse 6 einen Doppelsieg. Für den Berliner, der beide Rennen auf dem achten Gesamtrang beendete, könnten die beiden Siege ein Schritt in Richtung Titelverteidigung sein. Seine Klasse hatte Voigtländer jedenfalls bestens im Griff. Bernhard Wagner und Thomas Kleber auf den weiteren Plätzen in der Klasse lagen im ersten Rennen zwei Runden zurück. Auch im zweiten Durchgang belegten Wagner und Kleber die Positionen hinter dem souveränen Klassensieger. Der zeigte sich mit seinem Abstand dementsprechend zufrieden: „Für mich ist es sehr gut gelaufen. Obwohl es sehr viel geregnet hat, hat es mir viel Spaß gemacht. Die Fahrerdisziplin war auch gut. Es war eine tolle Veranstaltung. Im zweiten Rennen fuhr ich zwar bis auf Platz fünf vor. Aber die schnelleren Autos hinter mir konnte ich nicht halten. Das war keiner aus meiner Klasse, da lässt man die lieber durch.“



In der vorletzten Runde

Die Klasse 8 der 991er Cup Modelle entschied in beiden Rennen Gerhard Kilian für sich. Kilian hatte den Zweitplatzierten Florian Keck insgesamt gut in Griff. „Bis zur letzten Kurve war das super. Es hat alles gut funktioniert. Am Anfang hatte ich noch nicht so das Vertrauen in das Auto. Aber zunehmend wurde das besser und besser und ich bin schneller geworden. Am Schluss bin ich quasi ein wenig eingeschlafen und war vielleicht nicht ganz konzentriert. Da hatte ich einen kurzen Dreher in der letzten Runde. Zum Glück ist nichts passiert, das Auto ist ok und zum Klassensieg hat es auch gereicht“, äußerte sich Kilian zum ersten Durchgang. Florian Keck sicherte sich zwei souveräne zweite Plätze vor Eduard Heinz und Michael Brode. Ein Dreher im ersten Durchgang verhinderte kurz vor Schluss ein womöglich noch besseres Ergebnis: „In der vorletzten Runde habe ich mich leider gedreht, sonst hätte ich Gerhard noch gehabt. Im Nachhinein ist das schon ärgerlich.“





Porsche Club

Historic Challenge



Aber ich gönne es Gerhard. Er hatte einen sehr guten Start. Ich hatte ihn verpennt. Bei mir war die Sicht sehr schwierig, was mich schon beeinträchtigt hat."

Sehr stark war an diesem Wochenende die Klasse 7 besetzt, die mit Ruben Zeltner sogar einmal den Gesamtsieger stellte. Im ersten Rennen sorgte Stefan Ertl für das Familienpodium, als er auf Gesamtrang sechs sowie Platz drei in der Klasse ins Ziel kam. Mit nicht ganz zwei Sekunden Abstand hielt er Thomas Reichel in Schach. Stark war die Leistung der Klasse 7 Piloten im zweiten Rennen, wo mit Sieger Zeltner, Ecke und Stefan Ertl gleich drei unter den ersten fünf waren.



Die Kleinen ganz groß

Regen ermöglicht oft den leistungsschwächeren Fahrzeugen die „Großen“ zu ärgern. So lag der spätere Sieger der Klasse 3, Arne Bast im 993, zeitweise auf der 16. Gesamtposition – und das vor 991er oder 997er Modellen. Am Ende hieß es für Bast Platz 22. Noch weiter nach vorne ging es im schwierigen zweiten Rennen, wo Bast auf einem starken 14. Gesamtplatz gewertet wurde. In der Cayman GT4 Klasse gingen die beiden Siege an Gerald und Andre Fischer. Sie verwiesen das Duo Alig-Thomasius/Busse zweimal auf Rang zwei. Sieger der Klasse 1 wurde zweimal Helmut Piehler im Cayman.

Nach diesem verregneten und turbulenten Rennwochenende bleiben den Teilnehmern nicht mehr ganz drei Wochen, ehe das Finale auf dem Nürburgring ansteht. Dort werden die endgültigen Entscheidungen im Titelrennen fallen.

arpRedaktionsbüro Patrick Holzer



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.pchc.info



4 Sieger und Platzierte 2020

4.1.1 PCHC Sieger und Platzierte

Anmerkung: Sieger und Platzierte in der Präsentation 20-PCHC-Praesentation-Sieger_und_Platzierte-V03.pptx

Gesamt

1	Voigtländer, Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	143,8
2	Ertl, Maximilian	PC Classico Rottal Inn	997 GT3 Cup	140,0
3	Horn, Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	130,8
4	Kleber, Thomas	PCD	997 GT3 Cup	126,8
5	Piehler, Helmut	PC Rhein-Main	Cayman S	122,4
6	Keck, Dr. Florian	PCD	911 (991) GT3 Cup	120,2
7	Rose, Thorsten	PC Osnabrück Weser/Ems	991 Cup	113,8
8	Vetter, Georg	PC Kirchen-Hausen	993 GT2	113,4
9	Wagner, Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	111,6
10	Heinz, Eduard	PC Landshut	911 (991) GT3 Cup	106,4

Klassen

Klasse 1: Porsche Cayman bis 2015

1	Piehler, Helmut	PC Rhein-Main	Cayman S	122,4
---	-----------------	---------------	----------	--------------

Klasse 2: Porsche 924, 924S, 944, 944 S, S2, 968, 911 bis 2400 cm³

Klasse 3: Porsche -bis 3800 cm³

1	Bast, Arne	PC Hamburg	993 RS	60,8
---	------------	------------	--------	-------------

Klasse 4: Porsche Cayman GT4 bis 2015

1	Fischer, Gerald	PC Oberfranken	Cayman GT4	65,6
2	Mössner, Dr. Werner	PC Rems-Jagst	Cayman GT4	65,2

Klasse 5: Porsche 996 GT3 Cup

1	Endter, Andreas	PC Augsburg	996 GT3 Cup	30,4
2	Schnurrenberger, Rainer	PC Allgäu	996 GT3 Cup	15,8





Klasse 6: Porsche 997 GT3 Cup bis 3600 cm³ einschl. 2009

1	Voigtländer, Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	143,8
2	Kleber, Thomas	PCD	997 GT3 Cup	126,8
3	Wagner, Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	111,6
4	Bensch, Wolfgang	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	97,8
5	Wagner, Erhard	Württembergischer PC / PEW-Sportwagen	997 GT3 Cup	30,0
5	Rösch, Ann-Kathrin	PCD / PEW-Sportwagen	997 GT3 Cup	30,0

Klasse 7: Porsche 997 GT3 Cup über 3600 cm³ nach 2009

1	Ertl, Maximilian	PC Classico Rottal Inn	997 GT3 Cup	140,0
2	Lauscher, Jürgen	PCD	997 GT3 Cup	103,0
3	Harder, Vitus	PC Hamburg	997 GT3 Cup	96,0
4	Prager, Thomas	PCD	997 GT3 Cup	89,0
5	Schwarz, Udo	PC Hamburg	997 GT3 Cup	81,0
6	Ecke, Kurt	WPC / Kurt Ecke Motorsport	997 GT3 Cup	74,4
7	Klein, Francesco	PCD	997 GT3 Cup	73,4
8	Ertl, Stefan	PC Classico Rottal Inn	997 GT3 Cup	68,6
9	Lauscher, Alice	PCD	997 GT3 Cup	21,6
10	Faecke, Eberhard	PCD	997 GT3 Cup	13,8
11	Dörrenberg, Walter Ben	PCD	997 GT3 Cup	11,2

Klasse 8: Porsche 991 GT3 Cup bis einschl. MJ 2015

1	Keck, Dr. Florian	PCD	911 (991) GT3 Cup	120,2
2	Rose, Thorsten	PC Osnabrück Weser/Ems	911 (991) GT3 Cup	113,8
3	Heinz, Eduard	PC Landshut	911 (991) GT3 Cup	106,4
4	Kilian, Gerhard	PC Schwaben	911 (991) GT3 Cup	105,8
5	Brode, Michael	PC Vierseenland	911 (991) GT3 Cup	69,8
6	Maier, Markus Karl	PC Isartal-München	911 (991) GT3 4.0	34,2
7	Lauscher, Ingo	PCD	911 (991) GT3 Cup	33,2

Klasse 10: Porsche 996 GT3 Cup, 996 GT3 R/RS/RSR, 997/GT3/GT3 RS/Turbo, 993 GT2, Porsche Cayman

1	Horn, Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	130,8
2	Vetter, Georg	PC Kirchen-Hausen	993 GT2	113,4
3	Wolters, Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	101,2
4	Crow, Jack	Gast (PCD)	997 GT3 Cup	101,0
5	Albert, Jürgen	PCD	911 (991) GT3 Cup	55,2
6	Kosar, Kay	PC Osnabrück Weser/Ems	996 Turbo	50,8





Einem Sturm der Begeisterung entfacht man nicht mit einem lauen Lüftchen.

Der neue 911 Turbo.

Ein Sturm ist niemals lau. Und der 911 Turbo niemals nur ein Sportwagen. Verbindet er doch Performance und Alltagstauglichkeit wie kein Zweiter: dank einer Leistung von 427 kW (580 PS), Porsche Active Aerodynamics (PAA), Porsche Active Suspension Management (PASM) und einer Vielzahl intelligenter Assistenzsysteme. Mehr unter www.porsche.de/911Turbo

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 15,3 · außerorts 8,7 · kombiniert 11,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 254; Stand 11/2020



PORSCHE