



Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2022

FIA/DMSB genehmigt: 443/22 vom 24.11.21



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2022 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 2017. 2022 können erstmals GT3 und GT3 RS Porsche mit Semi-Slick Bereifung bis Baujahr 2017 an den Rennen teilnehmen.

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	PCHC Serie	4
2	Porsche Fahrzeuge und Klassen	6
3	Berichte 2021	10
4	Sieger und Platzierte 2021	26



MICHELIN



stl. **DMSB**



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.porsche-club-deutschland.de

MICHELIN TRACK CONNECT



UPGRADE YOUR PERFORMANCE: ZUR STEIGERUNG IHRER LEISTUNG AUF DER RENNSTRECKE – VOR, WÄHREND UND NACH DEM RENNEN: BIS ZU 7,4 SEKUNDEN SCHNELLER NACH 15 RUNDEN BEI BIS ZU 2X MEHR RUNDEN LAUFLEISTUNG¹.

Erleben Sie die Welt von MICHELIN Track Connect – die innovative, vernetzte Reifenlösung, die Daten zum Reifendruck, der Reifentemperatur und vieles mehr in Echtzeit in Verbindung mit dem MICHELIN Pilot Sport Cup 2 Connect über die MICHELIN Track Connect App auf Ihr Smartphone oder Tablet liefert.

EXPERT

Das Must-have für enthusiastische Rennsportfahrer. Exklusiv für Fahrzeuge, die mit MICHELIN Pilot Sport Cup 2 Connect Reifen (Connect Ready²) ausgestattet sind. Erfordert die Installation des MICHELIN Track Connect Kits³.

BASIC⁴

Begeistern Sie sich selbst von der Zeitmessung Ihrer Racing-Performance. Messen Sie sich direkt über die MICHELIN Track Connect App mit Ihren Freunden.

Die Basic Version der MICHELIN Track Connect Lösung ist auch mit Fahrzeugen kompatibel, die nicht mit vernetzten Reifen ausgestattet sind.



**MICHELIN TRACK CONNECT BASIC
JETZT KOSTENLOS DOWNLOADEN!**



- 1) Bessere Performance mit MICHELIN Track Connect – Interne Studie, MICHELIN Track Connect auf einem Porsche 991 GT3 RS, bereift mit 265/35ZR20 und 325/30ZR21 in Andalusien (11/2019).
- 2) Einsatzbereites Paket: Der Reifen verfügt über einen speziellen Aufnahmecontainer, der Benutzer muss nur noch die MICHELIN Track Connect Sensoren einsetzen, um den Reifen anzuschließen.
- 3) Das MICHELIN Track Connect Starter-Kit beinhaltet einen Receiver, vier Sensoren, einen Zigarettentanzünder-Adapter, einen Kabelsatz zur Stromversorgung sowie eine Handyhalterung für die Windschutzscheibe.
- 4) Die Basic-Version bietet nur Zugriff auf die Smartphone-App und auf Funktionen, die keine vernetzten Reifen MICHELIN Pilot Sport Cup 2 Connect erfordern.

Mehr Informationen unter:
www.michelin.de/auto/startseite-auto/track-connect



MICHELIN



Porsche Club

Historic Challenge



Heinz Weber



Fritz Letters



Michael Haas



Jürgen Baumgartner



Marga Kempf-Kley

Liebe Porschefreunde,

mit dieser Broschüre möchten wir Euch unsere Porsche Club Historic Challenge, oder wie wir sie liebevoll nennen, die PCHC, etwas näherbringen. Wir sind eine im FIA Kalender gelistete Internationale Rennserie unter dem Dach des Porsche Club Deutschland mit aktiver Unterstützung und Begleitung der Firma Porsche. Unser Status ist National A Plus/NSAFP (National Series with FIA-approved Foreign Participation- Internationale D Lizenz erforderlich). Wir bieten 7 Wochenenden, meist als 2 Tages-Veranstaltungen, auf den spannendsten Rennstrecken in Mitteleuropa an. Die PCHC ist die Heimat für alle Porsche Rennfahrzeuge und einige Porsche Straßenfahrzeuge bis einschließlich das Modelljahr 2017. Wir bieten ein klar strukturiertes und einfach zu verstehendes Reglement, eine perfekte Organisation und ein sehr freundschaftliches Miteinander. Auch 2022 haben wir für Euch wieder die schönsten Rennstrecken ausgesucht, natürlich unsere Heimstrecke den Hockenheimring, das gleich zwei Mal, die spannende Grand Prix Strecke am Nürburgring, das Belgische Zolder, den Motopark in Oschersleben, den Circuit in Assen und als Jahresabschluss mit Siegesfeier wieder den Nürburgring.

Jede Veranstaltung bietet 2 Zeittrainings und 2 Rennen mit je mindestens 25 Minuten an. Meist schaffen wir es, dies in 2 Tagen durchzuziehen, was Euch auch hilft die Kosten im Rahmen zu halten.

Kurz-Berichte zu den Veranstaltungen 2021 finden Sie in dieser Broschüre. Vorrasschauend hatten wir für 2021 bereits 7 Wochenende eingeplant, im Hintergrund immer die drohenden Corona Auflagen vor Augen. Wir mussten ein Wochenende am Nürburgring streichen, dies war jedoch nicht Corona sondern der Hochwasser-Katastrophe geschuldet. Natürlich haben wir auch 2021 wieder für Highlights gesorgt, so durften wir beim Abschluss Rennen, das mit knapp 50 Teilnehmern hervorragend besetzt war, die hoch über der Rennstrecke gelegene PORSCHE Lounge für unser Catering und natürlich die Siegerehrungen benutzen. Und, welche Freude, es war uns möglich unsere Siegesfeier im Dorint Hotel ohne nennenswerte Auflagen abzuhalten.



Wir freuen uns auf Euch und eine spannende Saison 2022.

Michael Haas, Heinz Weber, Jürgen Baumgartner und Fritz Letters



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.porsche-club-deutschland.de



1 PCHC Serie

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 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

1.2 Veranstaltungen

Im Jahre 2022 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.

- 24.03.22 – 25.03.22 DMSB Lizenz-Lehrgang Hockenheim
- 25.03.22 – 27.03.22 Hockenheim - Preis der Stadt Stuttgart – Auftakt, MCS
- 22.04.22 – 24.04.22 Zolder
- 13.05.22 – 15.05.22 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg, MCS
- 24.06.22 – 26.06.22 Nürburgring – Nürburgring Classic
- 29.07.22 – 30.07.22 Hockenheim – Porsche Club Days Württ. PC / PC Schwaben
- 26.08.22 – 28.08.22 Assen RSG Racing Days
- 14.10.22 – 16.10.22 Nürburgring, Abschluss und Siegesfeier (für PCHC 2-Tagesveranstaltung)
- 11/12.22 Siegesfeier, Porsche (Ehrung der Top-10 Gesamt)

Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2022 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).

1.3 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.





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 1.100,- und für den zweiten Fahrer Euro 150,- (Team-Wertung). Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 1.300,- und zweiter Fahrer Euro 150,- (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 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 1 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 Porsche Fahrzeuge und Klassen

In der nachfolgenden informellen Übersicht sind die zulässigen Porsche Fahrzeuge und ihre Klassen-Einteilung aufgeführt. Die genauen Spezifikationen schreibt das genehmigte DMSB Reglement 443/22 vom 24.11.21 vor.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Klasse 1

- Porsche Cayman Fahrzeuge (987-981) bis Modelljahr 2017 gemäß Reglement Cayman GT 4 Trophy by Manthey-Racing

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 technischen 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 2017 gemäß Reglement Cayman GT 4 Trophy by Manthey-Racing

Klasse 5

Serienmäßige Porsche -Straßenfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung

Die Fahrzeuge müssen dem „optionalen Auslieferungsstand“ entsprechen. Des Weiteren sind Porsche Equipment Originalteile zulässig.

- Porsche 911 GT3 + 911 GT3 RS (996) Straßenversion bis Modelljahr 2004
- 911 GT3 (997) / RS (997) Straßenversion
- 911 GT3 (997) ab Modelljahr 2010 911 GT3 RS (997) ab Modelljahr 2010
- 911 GT3 RS 4.0 (997) ab Modelljahr 2011
- 911 GT3 (991) ab Modelljahr 2013
- 911 GT3 RS (991) ab Modelljahr 2015
- 911 GT3 4.0 (991) ab Modelljahr 2017

Klasse 6

- Porsche 997 GT3 Cup Fahrzeuge mit 3600 cm³ Hubraum gemäß Porsche Carrera Cup Reglement 2009
- Porsche 996 GT3 Cup Fahrzeuge gemäß Porsche Carrera Cup Reglement 2005





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 9

- Porsche 991 GT3 Cup 2.Gen.Fahrzeuge mit 4000 cm³ Hubraum gemäß Porsche Carrera Cup Reglement 2017

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)
- Porsche 991 GT3 R Fahrzeuge nach Artikel 257 des Anhang J 2017 (ISG der FIA)

Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß

- Art. 257 des Anhang J 2005 und 2017 (ISG der FIA) Klasse 10
- Technische Bestimmungen der DMSB-Gruppe/n: H 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 6
- Porsche Carrera Cup Reglement 2009 Klasse 6
- Porsche Carrera Cup Reglement 2012 Klasse 7
- Porsche Carrera Cup Reglement 2016 Klasse 8
- Porsche Carrera Cup Reglement 2017 Klasse 9
- Reglement Cayman GT 4 Trophy by Manthey-Racing Klasse 4

2.1 Reifen

Alle Klassen: Es sind ausschließlich Reifen der Firma Michelin zugelassen. Reifengrößen, die von Michelin nicht geliefert werden können, werden durch Avon Reifen ersetzt. Der Bezug der Reifen muss durch die Firma Knüttel erfolgen. Nur gekennzeichnete Reifen sind zugelassen. Abweichende Regelungen entscheidet der Techn. Kommissar.

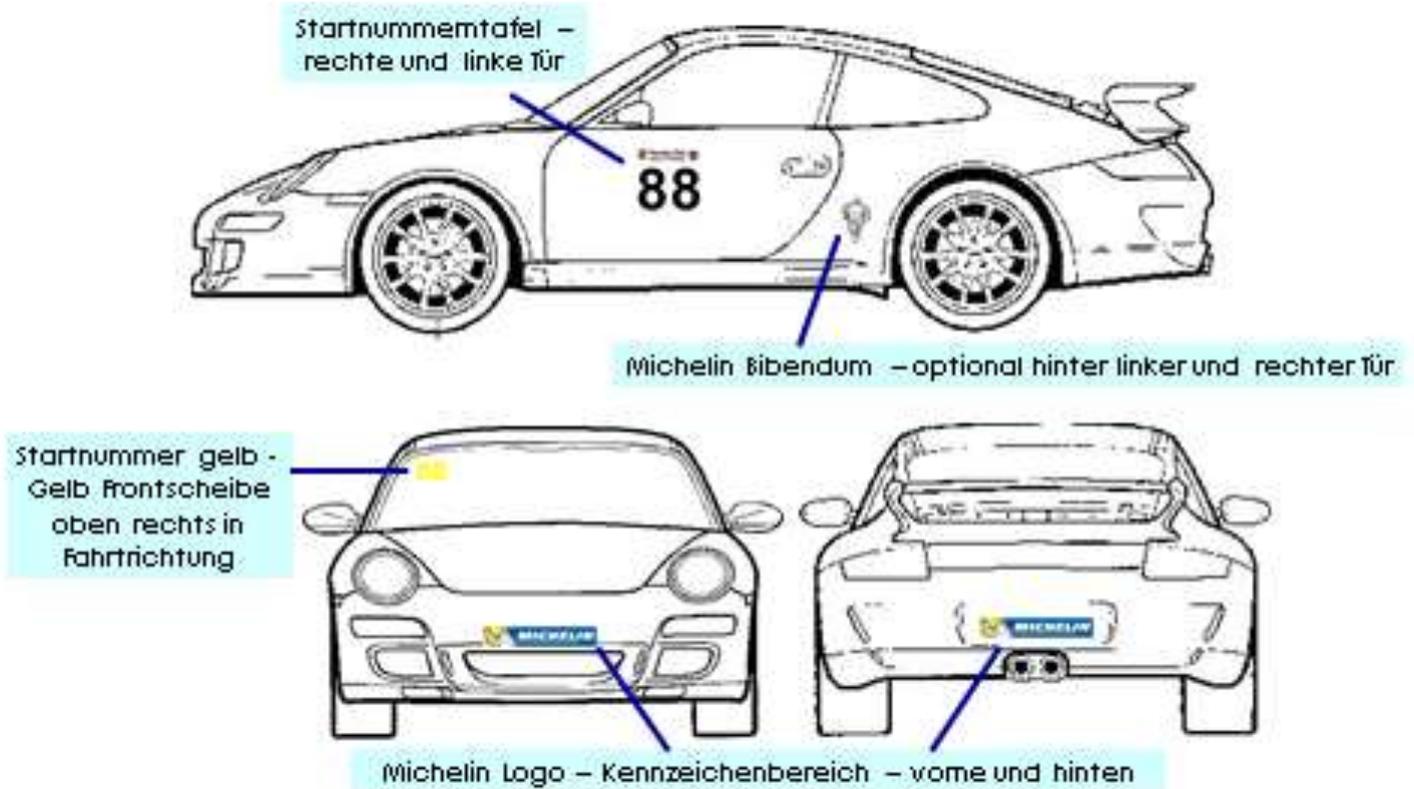
Die thermische und/ oder chemische Behandlung der Reifen oder Felgen unter Verwendung von Heizdecken oder anderer techn. Hilfsmittel ist während der gesamten Veranstaltung verboten. Das Nachschneiden von Regenreifen ist explizit verboten.





2.2 Pflicht-Beklebungplan 2022

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 17 cm
- Startnummer
 - Gelb Frontscheibe oben rechts in Fahrtrichtung
 - Höhe 10 cm
- Michelin Logo Sport
 - Vorderes und hinteres Kennzeichen
 - Breite 40 - 50 cm
- Michelin Bibendum
 - Optional hinter den Türen
 - Höhe 15, 20 oder 25 cm



ADAC KLASSIK SAISON 2022 »

SAISON 2022*

ADAC Deutschland Klassik	20. – 23.07.2022	Landau – Pfalz
ADAC Europa Classic	11. – 14.09.2022	Dachstein – Österreich
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	16. – 18.09.2022	Traunsee – Österreich NEU
ADAC Youngtimer Tour	2022	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2022	Deutschlandweit

*Stand November 2021, ohne Gewähr

Nähere Informationen und Anmeldung:
adac.de/klassik
klassik@adac.de
facebook.com/ADACKlassik

ADAC



3 Berichte 2021

3.1 PCHC Resümee

Nach dem schwierigen Jahr 2020 folgte nun das zweite „Corona-Jahr“, immer noch mit weitreichenden Auflagen und ständig wechselnden Bedingungen. Doch auch wir haben aus 2020 gelernt und haben schon vor der Saison gleich 7 Rennen eingeplant, in der Hoffnung zumindest 6 Rennwochenenden durchführen zu können. Und unser Kalkül ging auf: wir konnten 6 Wochenenden ohne nennenswerte Auflagen durchführen, das ADAC Racing Weekend Ende Juli auf der Nürburgring Grand Prix Strecke musste wegen der Hochwasser Katastrophe abgesagt werden.

Schon früh im Jahr, Ende März, rief uns Heinz Weber an den Hockenheimring zu seinem Preis der Stadt Stuttgart. Dort zeigte uns Jack Crow, dass er auch mit seinem neuen 991 GT3 R gut für einen Gesamtsieg ist. In dem an Dramatik kaum zu überbietenden 2. Lauf war es Routinier Klaus Horn, der einen kühlen Kopf bewahrte und mit den richtigen Reifen den Gesamtsieg nach Hause fuhr. Souverän waren auch die Klassensiege von Christian Kindsmüller auf seinem GT4 und dem Berliner Christian Voigtländer. Aufhorchen ließ Eduard Heinz mit seinem 2. Platz, er zeigte klar, dass mit ihm in dieser Saison zu rechnen ist.

Nach über 5 Wochen Pause stand am 7. Und 8. Mai der Preis der Stadt Magdeburg auf unserem Rennkalender. PCHC Neuling Ulrich Becker ließ Klaus Horn und Heinz-Bert Wolters in beiden Läufen keine Chance, sie mussten sich mit den jeweils 2. Plätzen begnügen. Titelverteidiger Christian Voigtländer siegte vor Berni Wagner und Thomas Kleber. Arne Bast in Klasse 3 konnte mit seinem wunderschönen „Lufti“ wieder einmal zeigen, dass der noch lange nicht zum „Alten Eisen“ gehört. Die Klasse 7 sah Marvin Meister vor Heiner Immig.

Mit dem PCD Club Cup sind wir seit vielen Jahren Gast am Salzburgring, eine Rennveranstaltung jedoch, stand lange Zeit nicht mehr zur Diskussion. Alle waren gespannt auf diese für die meisten Fahrer unbekannte Strecke und auf das berühmte „Salzburgring-Wetter“.



Der Wettergott meinte es gut mit uns und wir durften sehr spannende Rennen in dieser herrlichen Landschaft erleben. Es wurde das Wochenende der „Ertl-Family“: im 1. Rennen siegte Maxi Ertl klar vor Klaus Horn - das 2. Rennen sah Stefan Ertl vor dem bravourös fahrenden Tim Hendriks. Die Klasse 1 war dann Sache des Teams Eberhard Katz/ Sven Klapputh vor Berges/Thomas und Helmut Piehler. Sich für den Salzburgring zu entscheiden war also eine weise Entscheidung der Organisation.

Höhepunkt des Jahreskalenders sind immer die Porsche Club Days am Hockenheimring, der Porsche Club Schwaben und der Württembergische Porsche Club zünden dort ein Feuerwerk an herrlichem Motorsport. Natürlich gab es dort auch einen Lauf zur Porsche Club Historic Challenge, der mit 50 Startern auch nahezu ausgebucht war.





Porsche Club

Historic Challenge



Unsere Holländischen Freunde vom PCR sorgten für volle Starterfelder und spannende Positionskämpfe. Der Hockenheimring zeigte sich von seiner schönsten Seite und so gelang es Jack Grow gleich 2 mal als Erster die Ziellinie zu überqueren. Er verwies damit die Fahrer Klaus Horn und Tim Hendrixx auf die Plätze. Eine starke Leistung zeigte auch Mario Meister, der seinen 991 GT3 MR im ersten Lauf auf Platz 3 fuhr. Die Porsche Club Days wurden ihrem Ruf gerecht, es waren herrliche Motorsport-Tage am Ring.

Die ADAC/RSG Racing Days in Assen sind seit einigen Jahren fester Bestandteil unseres Rennkalenders. Siegte Heinz-Bert Wolters im 1. Lauf, so konnte Klaus Horn das 2. Rennen für sich entscheiden. Tim Hendrixx schaffte es gar 2 mal auf das Podium und Eduard Heinz auf dem 4. Platz konnte sogar Thorsten Rose und Michael Brode hinter sich lassen. Weitere Klassensieger waren Claude Dichter in Klasse 5 und Arne Bast. In der Klasse 1 konnte sich Helmut Piehler klar vor dem Team Berges/Thomas behaupten.



Vor dem Schluss Lauf unserer Serie auf dem Nürburgring waren nahezu alle Platzierungen der Jahreswertung noch offen. Was also tun, wenn man personalifizierte Ehrenpreise vergeben wollte? Einzige Lösung: die Pokalhersteller mussten am Samstagabend vor der Feier im Hotel Dorint die Pokale zusammenschrauben. Gesagt – getan, pünktlich wurden die schönen Ehrenpreise fertig und warteten in dem schön geschmückten Saal auf ihre Preisträger. Das Wochenende hatte aber noch viel mehr Höhepunkte für uns bereit. „Drohte“ in der seit langem wieder einmal durchgeführten Fahrerbesprechung der Rennleiter mit eventuellen Verschiebungen durch Nebel, was am Ring ja wahrlich keine Seltenheit ist, so blieb uns der Wettergott hold gesonnen – wir hatten keine Verspätungen zu verzeichnen.

Die Organisation hatte es sich bei der Suche nach einer Box für das Catering nicht leicht gemacht, für die PCHC nur das Beste war die Devise. Es ist uns gelungen, die sonst meist unerreichbare Porsche Lounge für uns zu buchen, zusammen mit einem sehr gehobenen Catering, ein wahres Highlight. Welcher Porsche Fahrer hat schon in den „heiligen Hallen“ einen Pokal überreicht bekommen?

Auf der Strecke konnte Mario Meister seinen ersten Gesamtsieg feiern, der 2. Lauf ging an Heinz-Bert Wolters. Christian Voigtländer ist erneut Gesamtsieger der PCHC geworden und freute sich mächtig über seinen Sieg. Der erste Lauf hatte es in sich, die noch feuchte Strecke und Kälte machten den Piloten arg zu schaffen, mancher Ausrutscher war unvermeidlich und in der Race Control trauten wir unseren Augen nicht, denn dort fanden wir Kay Kosar auf Platz 1 und später auf Platz 2, welche Freude. Nur ein Patzer, Überholen unter GELB warfen den Turbofahrer nach hinten - schade.



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.porsche-club-deutschland.de



Porsche Club

Historic Challenge



Die abendliche Jahresfeier im Dorint war wiederum sehr stilvoll mit einem leckeren servierten Menü und viel guter Laune störten die 2 leer gebliebenen Tische kaum.

Die PCHC im Jahr 2021 waren 6 spannende Rennwochenenden, gut organisiert, freundschaftlich durchgeführt in lockerer Atmosphäre. Kurz Rennsport nach Art des Porsche Club Deutschland.

Die Termine für das nächste Jahr stehen, das Reglement ist eingereicht, dieses Mal mit Straßen-GT3 auf Semislicks und kleineren Anpassungen.

Wir freuen uns auf Euch 2022, Michael Haas



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.porsche-club-deutschland.de



3.2 26.03.21 – 28.03.21 Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart

Spannende Rennen in Hockenheim

Jack Crow und Klaus Horn holen Auftaktsiege

Mit Siegen für Jack Crow (991 GT3 R) und Klaus Horn (997 GT3 R) ging der Saisonauftakt der Porsche Club Historic Challenge über die Bühne. Im ersten Rennen auf dem Hockenheimring siegte Jack Crow zunächst souverän. Klaus Horn setzte im zweiten Heat mit Slicks auf die richtige Reifenwahl.

Ein gelungenes Debüt gab es für Jack Crow beim ersten Lauf der PCHC. Erstmals war er im Porsche 991 GT3 R am Start und schnappte sich prompt den ersten Sieg der noch jungen Saison. Bereits im Qualifying stellte Crow seine Neuerwerbung auf die erste Startposition. Beim Start hatte der spätere Sieger noch gegenüber dem Trainingszweiten Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) das Nachsehen, doch im weiteren Verlauf der ersten Runde stellte Crow die alte Reihenfolge wieder her. Während Wolters hinter Georg Vetter (993 GT2) zurückfiel, steuerte der Erstplatzierte zu einem souveränen Gesamtsieg.



„Es war mein erstes Rennen auf dem neuen Wagen. Ich war überrascht, was das Fahrzeug kann. Ich sehe bei mir aber noch viel Verbesserungspotenzial. Den Start habe ich komplett verpennt. Da war Heinz Bert Wolters einfach stärker. Aber in der zweiten Kurve konnte ich das wieder geraderücken“, so Jack Crow.

Dahinter mühte sich Wolter ab, um wieder an Georg Vetter vorbeizukommen. Doch der Schwarzwälder machte sich richtig breit und auf den langen Geraden war kein Kraut gegen die Turbo-Gewalt gewachsen. Drei Runden vor Schluss war Wolters doch vorbei, während der GT2 Porsche langsam an die Box rollte. Ein Motorschaden hatte Vetter aus dem Rennen geworfen, so dass Wolters entspannt auf den zweiten Rang fahren konnte. „Ich habe ein paarmal angesetzt, aber er war einfach zu breit für mich. Ein paarmal war ich daneben. Ich wäre vielleicht an Jack Crow näher herangekommen, aber gekriegt hätte ich ihn nicht. Ich bin mit meiner Leistung zufrieden und es hat Spaß gemacht“, befand Wolters. Dritter wurde Klaus Horn, der mit einem Getriebe mit Nordschleifenübersetzung unterwegs war. In der Nacht hatte das Team noch das Getriebe gewechselt. Rang vier ging mit Jürgen Albert im 991 GT3 Cup MR an einen weiteren Klasse 10 Piloten.

Horn profitiert vom Team Entscheid

Im zweiten Rennen sollte der nächste Sieg folgen. Doch das unbeständige Wetter machte einen dicken Strich durch die Rechnung. Vor dem Rennen war ein Schauer über den Hockenheimring gezogen. Und dunkle Regenwolken verhießen nichts Gutes. Jack Crow setzte wie Wolters auf Regenreifen. Anfangs ging die Rechnung auf noch leicht feuchter Strecke auf. Doch schon bald suchten die beiden zunächst enteiltten GT3-Piloten die feuchten Stellen. Crow korrigierte die falsche Reifenwahl in der vierten Runde, während Wolters dagegen weiter auf der Strecke blieb. Mit der immer stärker abtrocknenden Piste wurde der Seriensieger jedoch immer weiter durchgereicht. In Runde zehn stellte Wolters seinen 911er an der Box ab. Die Führung hatte sich dabei bereits Klaus Horn gesichert. Im ersten Rennen noch Gesamtdritter war der Landauer auf Slicks unterwegs. Bei der Reifenwahl hatte sich das Team gegenüber dem Fahrer durchgesetzt, wie Horn nach dem Rennen zugab. Die richtige Entscheidung. Nach anfänglichen Schwierigkeiten kämpfte sich der GT3 R Pilot in Runde fünf an die Spitze und gab die Führung bis zum Fallen der schwarz-weiß karierten Flagge nicht mehr ab.





Porsche Club



Historic Challenge

„Die ersten drei oder vier Runden waren haarig. Bis zur Querspange war es richtig nass. Ich stand dreimal richtig quer. Dann trocknete es ab und ich habe die Linie gesucht. Irgendwann war der Grip da. Zum Schluss waren Slicks doch die richtige Entscheidung. Ich wollte mit Regenreifen raus, aber der Teamchef und die Jungs haben einfach die Slicks montiert“, berichtete der Gesamtsieger.

Gesamtzweiter wurde Mario Meister (991 GT3 Cup), der drei Runden vor Schluss Manuel Süßenguth (991 GT3 Cup) von der zweiten Position verdrängte. Seit dem fünften Umlauf lag Meister hinter Süßenguth. Gegen Schluss erhöhte Meister den Druck, ehe er vorbeiging. „Das zweite Rennen war an Dramatik nicht zu überbieten. Beim Start war schon die Frage Regenreifen oder Slicks. Wir hatten uns für Slicks entschlossen. Das war Mut zum Risiko und ist voll und ganz aufgegangen. Gegen Ende sind die Reifen eingebrochen. Ich habe fairerweise meinen Gegner ziehen lassen, denn er hat das stärkere Auto. Ich habe ihn sehr lange hinter mir halten können, aber in der vorletzten Runde ist er doch an mir vorbeigezogen. Ich bin dennoch sehr zufrieden“, freute sich Manuel Süßenguth über den dritten Gesamtrang sowie den Sieg in der Klasse 8.



Titelverteidiger startet mit Doppelsieg

Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) startete in der Klasse 6 mit einem Doppelsieg in die neue Saison. Im ersten Rennen fuhr Voigtländer als Gesamtneunter mitten unter die neueren 911er und 997er Porsche. Bernhard Wagner und Thomas Kleber belegten mit einer Runde Rückstand die weiteren Plätze in der Klassenwertung. „Es war ein schönes Rennen und hat mir sehr viel Spaß gemacht. Die beiden Jungs vor mir aus einer anderen Klasse haben mächtig gefightet und miteinander zu tun gehabt. Immer wieder, wenn sie einen Fehler machten, konnte ich wieder vorbeiziehen. Ich habe aber Platz gelassen, um da nicht einzugreifen. Ich bin mit dem Auftakt sehr zufrieden. Besser geht es ja nicht“, so Voigtländer zum ersten Rennen. Der Berliner sollte sich mit seinem Statement irren. Auch ihm spielte das Wetter in die Karten. Während sich einige verpokerten, setzte auch Voigtländer auf die richtigen Reifen. In der achten Runde übernahm Voigtländer die vierte Position und gab diese nicht mehr ab. Damit gab es den zweiten Sieg vor Wagner und Kleber. Bernhard Wagner schaffte als starker Gesamtachter ebenfalls den Sprung in die Top 10.



Ebenfalls einen Doppelsieg in seiner Klasse verbuchte Marvin Meister (997 GT3 Cup). In beiden Rennen landete Meister vor Jürgen Lauscher und Eberhard Faecke auf dem ersten Platz der Klasse 7. Im zweiten Rennen konnte der Klassensieger sogar bis auf den sechsten Gesamtplatz nach vorne fahren. Davor platzierte sich noch Eduard Heinz, der damit hinter Klasse 8 Gewinner Süßenguth den zweiten Platz belegte. Gerhard Kilian belegte wie schon im ersten Rennen den dritten Platz in der Klasse. Beim Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs war Tim Hendrixx schon lange nicht mehr dabei. Der Klassensieger des ersten Rennens hatte nach drei Runden seinen Porsche bereits abgestellt. Im ersten Heat setzte sich Hendrixx bei seiner Premiere in der PCHC noch gegenüber Süßenguth durch.



In der Klasse 4 schaffte Christian Kindsmüller (Cayman GT4) ebenfalls zwei Klassensiege. Souverän vor Werner Mössner (Cayman GT4) und Dieter Klein (Cayman GT4 CS) überquerte Kindsmüller als Erster den Zielstrich. Als Solist fuhr Erich Fuchs (Porsche 993 Cup) in der Klasse 3 zweimal auf die Eins, konnte dabei aber auch den einen oder anderen modernen Wagen ärgern. Helmut Piehler (Cayman S) setzte sich in der Klasse 1 gegen Götz Berges (Cayman) durch. Im zweiten Heat kam für Piehler nach zehn Runden das Aus, wodurch Berges den Sieg abräumte.

Nach zwei spannenden Auftaktrennen mit vielen Positionskämpfen steht für die Piloten der Porsche Club Historic Challenge eine kleine Pause an. Erst vom 7.-9. Mai geht es in Oschersleben mit der zweiten Runde der noch jungen Saison weiter.

arpRedaktionsbüro Patrick Holzer

3.2.1 07.05.21 – 09.05.21 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

Voigtländer lässt nichts anbrennen - Becker siegt beim Debüt zweimal

In der Porsche Club Historic Challenge feierte Ulrich Becker (991 GT3 R) einen Einstand nach Maß. Der Marler entschied beide Rennen in Oschersleben für sich. Hinter dem Doppelsieger fuhren Heinz-Bert Wolters und Klaus Horn (beide 997 GT3 R) beide jeweils einmal auf den zweiten Platz.



Mit Ulrich Becker trug sich ein neuer Fahrer in die Siegerlisten der Porsche Club Historic Challenge ein. Und das gleich doppelt. Nachdem Jack Crow bereits beim Auftakt den ersten Sieg mit einem 991 GT3 R holte, landete Becker für den 991er der ersten Generation gleich einen Doppelerfolg. Im Zeittraining musste sich der Serienneuling noch mit der zweiten Startposition hinter Polesitter Heiko Neumann im 997 GT3 begnügen. Doch der Polesitter kam aus der ersten Runde nicht zurück, so dass Becker die erste Position übernahm.

Heiko Neumann im 997 GT3 begnügen. Doch der Polesitter kam aus der ersten Runde nicht zurück, so dass Becker die erste Position übernahm.

Mit der Führung im Rücken baute der Marler seinen Vorsprung auf über 35 Sekunden aus. Da machte auch die 10sekündige Zeitstrafe wegen eines Code 60 Vergehens wenig aus. Das zweite Rennen schien eine ganz andere Hausnummer zu werden. Bei der Startfreigabe leistete sich Becker einen Verschalter. Heinz-Bert Wolters nutzte die Gunst der Stunde und ging vorbei. Zwar klebte Becker am Heck des Führenden, doch der spielte seine ganze Routine aus, um vorne zu bleiben. Bis zur siebten Runden. Ausgerechnet eine Überrundung wurde Wolters zum Verhängnis. Als die beiden GT3 Boliden im engen Zweikampf auf einen anderen Porsche aufliefen, musste Wolters ins Kiesbett. Nur so war eine Kollision zu vermeiden. Profiteur der unglücklichen Situation war Becker. Während Wolters die Box ansteuerte, schnappte sich Becker mit über 34 Sekunden Vorsprung auf Horn seinen nächsten Sieg. „Das Rennen hier war für mich eher ein Testlauf. Gestern hat da noch nicht alles so funktioniert, wie ich mir das vorstelle. Erstes Quali war nix, im zweiten war nass. Da haben wir es gerade noch geschafft nach vorne zu kommen. Im Rennen war ich jetzt zufrieden. Der Start zum zweiten Rennen war für mich nicht so gut und habe meine Führung nach einem Schaltfehler verloren. Ich konnte dann von dem Ausfall von Wolters profitieren und die erneute Führung gut ins Ziel bringen.“



Wolters und Horn einmal auf Rang zwei

Zumindest im ersten Rennen konnte sich Heinz-Bert Wolters über eine souveräne Platzierung auf dem Podium freuen. Den dahinter fahrenden Klaus Horn hatte Wolters über die gesamte Distanz im Griff. Knapp 25 Sekunden Vorsprung unterstrichen das Resultat. Trotzdem ärgerte sich Wolters: „Mit der Code 60 Phase bin ich nicht zufrieden. Da hat mir Ulrich Becker 18 Sekunden abgenommen. Das kann nicht stimmen. Mal sehen, ob da was korrigiert wird. Ansonsten bin ich mit dem Auto zufrieden.“ Nach dem Aus von Wolters übernahm Klaus Horn in Rennen zwei die zweite Gesamtposition. Der Landauer hardete wie schon im ersten Rennen mit der Technik. Beim Überfahren der Curbs setzte immer wieder die Traktionskontrolle aus. „Dadurch muss ich von den Curbs weit

wegbleiben, sonst setzt bei mir der Motor aus. Beim Beschleunigen kann ich dann auch kein Vollgas geben. Dadurch hat es im Training nur zu Platz sieben gereicht“, so Horn. Die Probleme von Horn konnte Mario Meister (991 GT3 Cup) fast ausnutzen. Im ersten Rennen wäre der Berliner fast noch an Horn vorbeigeschlüpft, musste sich aber 0,558 Sekunden knapp geschlagen geben. Auch in Durchgang zwei blieb der Drittplatzierte immer in Schlagdistanz zu Horn, der am Ende mit 3,4 Sekunden Vorsprung ins Ziel einlief.

Tim Hendrixx (991 GT3 Cup) konnte sich für ein starkes Rennwochenende nur zum Teil belohnen. Im ersten Rennen hatte sich der PCHC-Newcomer anfangs sogar auf der dritten Gesamtposition festgesetzt, als Horn die Ordnung wieder herstellte. Die vierte Position verteidigte Hendrixx bis zwei Runden vor Schluss gegen den stark von hinten drückenden Mario Meister. Im vorletzten Umlauf fehlte der 911er plötzlich. Wegen einer defekten Spritpumpe rollte Hendrixx aus, wurde aber immerhin noch als Gesamachter und Zweiter der Klasse 8 gewertet. Im zweiten Heat verbiss sich Hendrixx am Heck von Marvin Meister (991 GT3 Cup), der das erste Rennen als Gesamtfünfter beendet hatte. Rundenlang lieferten sich die beiden 911er ein packendes Duell, welches Meister mit 0,346 Sekunden Vorsprung für sich entschied. „Es war sehr aufregend. Die Temperaturen hatten zugenommen und die Reifen hatten sehr viel Temperatur aufgebaut. Damit war das ein Ritt auf der Kanonenkugel. Hinter mir machte Tim Hendrix von Anfang an sehr viel Druck. Er ist ein sehr starker Fahrer. Das war anstrengend, hat aber sehr viel Spaß gemacht. Ich denke, es war ein sehr hohes Fahremiveau“, äußerte sich Marvin Meister zum Zweikampf. Für Meister bedeutete der vierte Platz zudem den erneuten Sieg in der Klasse 7. Tim Hendrixx zeigte sich trotz des verpassten vierten Gesamtrang zufrieden: „Es war ein hartes und anstrengendes Rennen. Ich bin aber sehr gut durchgekommen. Marvin Meister war die ganze Zeit vor mir. Ich hatte gehofft, dass ich noch vorbei und etwas nach vorne komme. Aber der Junge war sehr schnell. Da habe ich mich einfach an ihn drangehangen. Es war ein sehr fairer und enger Kampf.“

Blick in die Klassen

Marvin Meister entschied die diesmal dünner als sonst besetzte Klasse 7 deutlich für sich. Heiner Immig landete zweimal auf Platz zwei, davon im zweiten Rennen mit einem achten Platz sogar einmal in den Top 10. Stärker besetzt war dagegen die Klasse 8, wo Eduard Heinz den ersten Heat für sich entschied. Durch die Probleme von Hendrixx setzte sich Heinz noch knapp vor den Kontrahenten. Dritter wurde in der Klassenwertung Udo Schwarz. „Das Rennen verlief sehr gut. Beim Start war ich zunächst etwas nach hinten gefallen. Es ist alles sehr fair abgelaufen. Wir haben sehr schön gekämpft und ich hatte schöne Fights im Rennen.



Für mich war alles perfekt“, freute sich Heinz über seinen ersten Klassensieg. Im zweiten Durchgang hieß es für Heinz Rang zwei hinter Hendrixx, diesmal vor Michael Brode.





Die Klasse 6 hatte Christian Voigtländer wie schon in Hockenheim im Griff. Der Titelverteidiger hielt sich in Oschersleben erneut schadlos und siegte zweimal vor Bernhard Wagner und Thomas Kleber. Wie schon Ende März fuhr Voigtländer wieder weit vorne im Gesamtklassement und sicherte sich zweimal den sechsten Gesamtrang: „Das hat hier Spaß gemacht. Die Wahl mit neuen Reifen war genau die richtige Entscheidung. Das Rennen lief für mich gut und ohne Probleme.“ Christian Kindsmüller (Porsche Cayman GT4 CS) tat es Voigtländer gleich. Er ließ einen zweiten Doppelsieg in der Klasse 4 folgen. Zweiter wurde zweimal Olaf Busse (Cayman GT4). Die Klasse 3 ging in beiden Rennen an Arne Bast im Porsche 993. In der Klasse 1 siegten zwei alte Bekannte. Sven Klapputh und Eberhard Katz (Cayman GT4), PCHC Meister von 2012, ließen in ihrer Klasse nichts anbrennen und siegten jeweils einmal. Götz Berges und Michael Thomas (Cayman) fuhren jeweils einmal auf Rang zwei.

arpRedaktionsbüro Patrick Holzer

3.2.2 11.06.21 – 13.06.21 Salzburgring

Spannende Positionskämpfe in der PCHC - Vater-Sohn Duo siegt auf dem Salzburgring



Stefan und Maximilian Ertl (997 GT3 Cup) teilten sich die Siege beim dritten Lauf der Porsche Club Historic Challenge. Im ersten Rennen auf dem Salzburgring siegte Maximilian Ertl vor Klaus Horn (991 GT3 R). Rennen zwei entschied Stefan Ertl mit gerade einmal 0,178 Sekunden Vorsprung vor Tim Hendriks (991 GT3 Cup) für sich.

Das Vater-Sohn Duo Stefan und Maximilian Ertl war auf dem Salzburgring nicht zu besiegen. Jeweils denkbar knapp entschieden die beiden 997er Cup Piloten die Rennen für sich. Im ersten Rennen wurde Stefan Ertl sofort von Tim Hendriks unter Druck gesetzt. Mit leichtem Abstand folgte Klaus Horn, erstmals im 991 GT3 R unterwegs, den beiden Kampfhähnen. Immer wieder setzte der Zweitplatzierte an, doch Ertl verteidigte geschickt die erste Position. Dadurch kam auch Horn wieder näher heran.





Im Überrundungsverkehr schüttelte Ertl seine beiden Verfolger in der Schikane nach Start und Ziel ab. Während Ertl Meter gut machen konnte, setzte dahinter Horn den vor ihm fahrenden Hendrixx immer stärker unter Druck. In Runde neun ging der Landauer aus dem Windschatten heraus an dem Cup-Porsche vorbei. Mit großen Schritten näherte sich der 991er Pilot dem Führenden. Rund zehn Minuten vor Schluss war der Anschluss wieder hergestellt. Gegen Rennende schraubte Horn den Druck weiter nach oben. Zwei Minuten vor dem Abwinken gingen wegen eines liegengebliebenen Fahrzeugs die roten Flaggen raus – und erlösten Ertl. Der sicherte sich damit ganz knapp vor Horn den Gesamtsieg. Dritter wurde mit über sieben Sekunden Rückstand Tim Hendrixx, der damit die Klasse 8 gewinnen konnte.



Im zweiten Rennen übernahm Stefan Ertl das Cockpit seines Sohnes. Das Spielchen war das gleiche wie schon am Morgen. Nur, dass diesmal Klaus Horn als Zweiter engster Verfolger des Führenden war. Dahinter lauerte Tim Hendrixx auf eine sich bietende Gelegenheit. Als Ertl etwas weit nach außen getragen wurde, nutzte Horn seine Chance und zog in Runde acht am 997er vorbei. Die Führung hatte nur wenige Meter bestand. Ende Start und Ziel war Horn zu spät auf der Bremse und mähte den aufgestellten Reifenstapel um. Damit fiel Horn hinter Ertl und Hendrixx zurück. Kurz darauf wurde das Safety-Car auf die Strecke geschickt. Beim folgenden Restart entwischte Ertl dem restlichen Feld. Während bei Horn überhaupt nichts mehr rund lief, kam Hendrixx immer näher an den Führenden heran. Doch wie schon im ersten Rennen an Maximilian Ertl biss sich Hendrixx nun an dessen Vater die Zähne aus. Gerade einmal 0,178 Sekunden trennten die beiden Cup-Porsche beim Fallen der schwarz-weiß karierten Flagge. Immerhin reichte der zweite Platz für Hendrixx zum Sieg in der Klasse 8. Dritter wurde Kurt Ecke (997 GT3 Cup), der dabei gleich von drei Zeitstrafen profitierte. Sowohl Eduard Heinz (991 GT3 Cup) als auch Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) und Klaus Horn hatten eine 30-Sekunden Strafe aufgebremst bekommen.

Zeitstrafe kostet Voigtländer den dritten Doppelpack

Im ersten Rennen hatte Christian Voigtländer als Gesamtfünfter noch souverän die Klasse 6 gewonnen. Durch die zusätzlichen Sekunden im zweiten Heat rutschte der Berliner noch hinter Bernhard Wagner (997 GT3 Cup) zurück. Der sicherte sich damit seinen ersten Klassensieg in dieser Saison. Den dritten Platz in der Klassenwertung teilten sich Thomas Braun und Thomas Kleber. Durch die Zeitstrafe verpasste auch Klaus Horn den Klassensieg. Den holte sich ein alter Bekannter – Haci Köysüren (997 GT3 Cup). In der Klasse 8 war Tim Hendrixx klar der dominierende Mann. Den zweiten Platz fuhren jeweils einmal Eduard Heinz und Michael Brode (991 GT3 Cup) ein. Kurt Ecke und Heiner Immig (997 GT3 Cup) belegten in der Klasse 7 die Plätze zwei und drei.

In der Klasse 4 war Christian Kindsmüller (Cayman GT4 CS) als Solist unterwegs. Dagegen kämpften in der Klasse 1 gleich drei Cayman-Piloten um den Sieg. Den holten sich die ehemaligen PCHC Meister Eberhard Katz und Sven Klapputh im Cayman GTS. In beiden Rennen auf den Plätzen zwei und drei landeten Berges/Thomas (Cayman) und Helmut Piehler (Cayman S).

Text und Bilder: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer



3.2.3 23.07.21 – 24.07.21 Hockenheim, Porsche Club Days, PC Schwaben und Württembergischer PC

PCHC mit über 40 Fahrzeugen in Hockenheim - Jack Crow feiert ersten Doppelsieg

Jack Crow (991 GT3 R) drückte dem vierten Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge seinen Stempel auf. Nachdem Crow bereits beim Auftakt im April einen Sieg holte, ließ er auf dem Hockenheimring ein Doppelpack folgen. Dahinter fuhr in beiden Rennen Klaus Horn (991 GT3 R) und Tim Hendrixx (991 GT3 Cup) aufs Treppchen. An Jack Crow führte am vergangenen Wochenende kein Weg vorbei. Siegte Crow bereits im April an derselben Stelle souverän, schlug der GT3-Pilot diesmal doppelt zu. Von der Pole Position aus behauptete Crow seine Führung vor Klaus Horn, der gleich zu Beginn den Cup 911er von Hendrixx kassiert hatte. Auf über 27 Sekunden baute Crow den Abstand noch aus. Der Ausgang des zweiten Rennens war zwar etwas enger, doch mit fast 20 Sekunden Vorsprung siegte Crow erneut ungefährdet. „Hockenheim ist meine Heim- und auch meine Lieblingsstrecke. In der Regel läuft es hier immer sehr gut für mich. Ich habe heute trotz Vorsprung nicht nachgelassen. Immer, wenn ich bei so Situationen nachlasse, mache ich Fehler. Deshalb war Vollgas angesagt bis zum Schluss. Basis für den Erfolg war mein guter Start, wo ich schnell wegkam und kontinuierlich den Vorsprung herausfahren konnte“, berichtete Crow nach dem ersten Rennen.

Klaus Horn, nach dem Rennen auf dem Salzburgring zum zweiten Mal im 991 GT3 R am Start, landete in beiden Durchgängen auf dem zweiten Gesamtrang. Der Landauer konnte sich am Morgen sofort auf Platz zwei setzen und diesen auch sicher ins Ziel bringen. Kniffliger war das zweite Rennen, wo Horn keinen guten Start erwischte. Dadurch hing er einige Runden hinter Thorsten Rose (991 GT3 Cup) fest, ehe er in Runde acht auf Start und Ziel vorbeikam. Kurz darauf knackte Horn auch Hendrixx, womit der GT3 Pilot freie Fahrt hatte. An Crow kam Horn jedoch nicht mehr heran, so dass es erneut Platz zwei hieß. „Jack Crow ist mir doch zu weit weggefahren. Mit dem neuen Auto komme ich noch nicht ganz klar, wie ich mir das vorstelle.“





Auf der Bremse und beim Herausbeschleunigen aus den Kurven fehlt noch einiges. Da habe ich noch Luft nach oben. Das muss noch schneller gehen, ich kann es aber noch nicht optimal umsetzen. Den Start zum zweiten Rennen habe ich völlig verpennt. Plötzlich war ich nur noch Vierter. Ich kam sehr weit nach außen und war mit allen vier Rädern über der Begrenzung. Da waren die dann vorbei“, so Horn.

Hendrikx mit Doppelsieg in der Klasse 8

In der Klasse 8 fuhr Tim Hendrikx einen Doppelsieg ein. Umkämpft war vor allem das erste Rennen, als sich der Klassensieger einen engen Zweikampf mit Thorsten Rose lieferte. Erst gegen Ende vergrößerte sich der Abstand, so dass 2,182 Sekunden Unterschied auf dem Papier stand. „Ich bin sehr zufrieden. Wir haben am Anfang noch beobachtet, ob es doch noch anfängt zu regnen. Aber es ist gut ausgegangen, für alle glaube ich. Thorsten Rose war schnell unterwegs und es war nicht einfach ihn auf Distanz zu halten. Wir haben fair miteinander gekämpft. Er war immer im Rückspiegel zu sehen und ich musste permanent aufpassen“, gab Hendrikx nach dem ersten Durchgang zu Protokoll. Deutlicher war es im zweiten Rennen, wo Rose eigentlich auf klarem Kurs zu Klassenrang zwei war. Doch beim Überwinden wurde der Klassenzweite unsanft ins Aus befördert, wodurch Eduard Heinz (991 GT3 Cup) den zweiten Platz erbt. Heinz war schon im ersten Durchgang schnell unterwegs und belegte als Klassendritter den dritten Rang in der Klasse 8. Diesmal ging es sogar noch weiter nach vorne. Bis zum Ausfall von Rose lag Heinz auf dem fünften Rang, so dass der 911er Pilot als Gesamtvierter das schwarz-weiß karierte Tuch sah. Dritter in der voll besetzten Klasse 8 wurde Martin Kool, der sich gegen Udo Schwarz durchsetzte. Am Morgen war Kool noch Klassenvierter vor Michael Brode geworden.

Hinter den beiden dominierenden Klasse 10 Piloten Crow und Horn belegte im ersten Rennen Mario Meister (991 GT3 MR) den dritten Platz. Meister belegte im Gesamtklassement den fünften Rang. Nachdem Meister zum zweiten Rennen nicht antrat, holte sich Jesse James (991 GT3 Cup) als Gesamtfünfter den dritten Platz in der Klasse 10. Einen Doppelsieg in der Klasse 7 fuhr Daniel Haager (997 GT3 Cup) ein. Beide Rennen beendete Haager vor Vitus Harder. „Es lief im zweiten Rennen noch deutlich besser. Die langsamen Autos konnte ich besser überwinden. Es hat viel Spaß gemacht. Es war nur ein bisschen zu warm. Das Wochenende war super mit den zwei Klassensiegen in der PCHC“, erzählte Haager nach Rennen zwei.

Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) hielt sich in der eng umkämpften Klasse 6 wieder einmal schadlos. Der Berliner beendete beide Rennen auf der eins, hatte aber mit Alexander Klaus im ersten Durchgang einen ganz star

ken Gegner. Der Titelverteidiger musste auf Rang zwei erst einmal abwarten und auf einen Fehler warten. Dieser passierte zwei Runden vor Schluss, so dass sich Voigtländer den Klassensieg holte. „Im Grunde war ich nicht schneller als mein Vordermann. Deshalb war es schwierig vorbeizukommen. Ich musste auf einen Fehler von ihm warten. In der vorletzten Runde machte er beim Überwinden eines langsameren Fahrzeuges diesen Fehler. Er hatte sich für die Außenbahn entschieden und das war die falsche Entscheidung. Da konnte ich innen vorbei. Es war ein tolles Rennen und hat unheimlich Spaß gemacht. Der Sieg war jetzt sehr wichtig für die Meisterschaftsentscheidung“, berichtete Voigtländer. Einfacher tat sich Voigtländer im zweiten Rennen, wo Klaus in der ersten Runde hinter Bernhard Wagner zurückfiel. Ungefährdet fuhr Voigtländer auf die sechste Gesamtposition und schnappte sich damit den zweiten Sieg. Spannend war der Kampf um Rang zwei. Hier rückte Klaus immer näher an Wagner heran. In der elften Runde knackte dieser schließlich den vor ihm fahrenden Wagner. Somit lautete der Zieleinlauf schon wie im ersten Rennen Klaus vor Wagner.

Als Einzelstarter in ihren Klassen waren Heinz Bayer (996 GT3 Cup) und Mladen Pavlovic (964 RSR) unterwegs. Im 47 Fahrzeuge starken Feld fuhr Bayer als bestes Resultat bis auf Rang 18 nach vorne, während Pavlovic seinen Jägermeister 911er bis auf Platz 21 nach vorne fuhr.





Die Klasse 4 ging erneut zweimal an Christian Kindsmüller (Cayman GT4 CS). Dahinter belegte Werner Mössner vor Sebastiaan D'Anjou (beide Cayman GT4) den zweiten Platz. Dank reger niederländischer Beteiligung waren die Klassen 1 und 2 voll besetzt. In der Klasse 2 fuhr Eric Hesp (968 CS) einen souveränen Doppelsieg ein. Der Niederländer setzte sich im ersten Rennen gegen seine Landsmänner Marco Braakman und Pelle van Waes (beide 944 Cup) durch. Im zweiten Heat verbesserte sich van Waes um eine Position, während Robert Hackbarth (944 Cup) diesmal auf Klassenrang drei das Ziel sein. In der stärksten Klasse des Wochenendes teilten sich Ronald van Vliet (Cayman S) und Jean-Paul Hulsebos (beide Cayman S) die Siege. Hinter Hulsebos gelang im ersten Rennen Jan Wouter Offringa (Cayman S) der Sprung als Dritter aufs Klassentreppechen. Im zweiten Heat hieß die Reihenfolge hinter Sieger Hulsebos Nick Drogdrop (Cayman S) vor van Vliet. Bester deutscher PCHCler war in beiden Rennen Helmut Piehler (Cayman S), der im ersten Rennen vor Katz/Klapputh (Cayman GTs) ins Ziel kam. In Rennen zwei platzierte sich Piehler vor Berges/Thomas (Cayman).

arpRedaktionsbüro Patrick Holzer



3.2.4 27.08.21 – 29.08.21 Assen – RSG Racing Days

Titelfavoriten halten sich schadlos - Wolters und Horn teilen sich die Siege

Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) und Klaus Horn (991 GT3 R) holten sich beim fünften Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge in Assen die Gesamtsiege. Im ersten Rennen siegte Wolters auf einer anfangs noch nassen Piste souverän. In Durchgang zwei setzte sich Horn gegenüber seinem Dauerkonkurrenten durch.

Im ersten Rennen meldete sich Heinz-Bert Wolters mit einem souveränen Start- und Zielsieg in der PCHC zurück. Auf der noch nassen Strecke fuhr der mit Slicks bereifte Gesamtsieger gleich von Anfang an dem restlichen Verfolgerfeld auf und davon. Mit über 21 Sekunden Vorsprung auf Rang zwei überquerte der Wegberger den Zielstrich. „Das Rennen lief für mich richtig gut. Gegen Schluss war es rutschig. Da gehört Glück und Erfahrung dazu, um das Auto auf der Strecke zu halten. Ich bin mit dem Rennen sehr zufrieden. Alles hat gut geklappt“, berichtete Wolters nach seinem Sieg. Klaus Horn hatte dagegen im ersten Heat das Podium verpasst. Der Landauer war von der zweiten Position bis auf Rang fünf zurückgefallen, kämpfte sich aber zumindest wieder auf Rang vier nach vorne.



Im ersten Rennen meldete sich Heinz-Bert Wolters mit einem souveränen Start- und Zielsieg in der PCHC zurück. Auf der noch nassen Strecke fuhr der mit Slicks bereifte Gesamtsieger gleich von Anfang an dem restlichen Verfolgerfeld auf und davon. Mit über 21 Sekunden Vorsprung auf Rang zwei überquerte der Wegberger den Zielstrich. „Das Rennen lief für mich richtig gut. Gegen Schluss war es rutschig. Da gehört Glück und Erfahrung dazu, um das Auto auf der Strecke zu halten. Ich bin mit dem Rennen sehr zufrieden. Alles hat gut geklappt“, berichtete Wolters nach seinem Sieg. Klaus Horn hatte dagegen im ersten Heat das Podium verpasst. Der Landauer war von der zweiten Position bis auf Rang fünf zurückgefallen, kämpfte sich aber zumindest wieder auf Rang vier nach vorne.



Kurzfristig hatte sich das Team für Slicks entschieden, konnte aber das Regensetup nicht mehr ändern. „In der Kürze der Zeit konnten wir aber den Stabi nicht mehr umstellen, dadurch hat das Auto sehr stark geschmiert“, so Horn.

Besser lief es für Horn im zweiten Durchgang, wo er sich direkt nach dem Start hinter Wolters setzte. Der hielt dem massiven Druck fünf Runden lang stand, ehe Horn vorbeizog. In der Ruskenhoek war Wolters etwas zu spät auf der Bremse und musste über die asphaltierte Fläche. Genau diese Situation konnte Horn ausnutzen. Der neue Führende erarbeitete sich einen kleinen Vorsprung, ehe er Luft rausnahm. Dadurch kam Wolters noch einmal heran, der mit nachlassenden Reifen nicht mehr pushen konnte.



Mit einem kurzen Spurt brachte Horn den Sieg mit 0,843 Sekunden Abstand auf Wolters ins Ziel. „Das zweite Rennen war jetzt in Ordnung. Am Anfang kam ich auch gleich vor und lag hinter Wolters. Ich konnte schließlich vorbei und mich danach etwas absetzen. Danach habe ich etwas Gas herausgenommen. Da kam Wolters aber wieder ran und gegen Ende musste ich nochmals pushen“, so Horn über seinen zweiten Saisonsieg.

Hendrixx fährt zweimal auf das Podium

Tim Hendrixx (991 GT3 Cup) zeigte sich als einer der Profiteure der Probleme am Porsche von Horn. Im ersten Rennabschnitt kämpfte Hendrixx mit Reifenproblemen und rutschte bis auf Rang sieben zurück. Mit zunehmend trockener werdenden Strecke machte der spätere Zweitplatzierte Positionen gut. Im letzten Rennabschnitt war der 911er klar schnellster Mann auf dem Kurs. Fünf Runden vor Schluss hatte sich Hendrixx hinter Thorsten Rose (991 GT3 Cup) auf Platz drei nach vorne gekämpft. Einen Umlauf später leistete sich der Zweitplatzierte beim Einlenken nach der Zielgeraden einen Dreher, wodurch Hendrixx vorbeikam. „Am Anfang hatten wir Probleme mit dem Luftdruck und Temperatur auf die Reifen zu bekommen. Deshalb sind wir etwas nach hinten gefallen. Aber mit zunehmender Dauer hatten wir den richtigen Luftdruck, was man an den Zeiten sehen konnte“, erklärte Hendrixx. Rang drei holte sich Eduard Heinz (991 GT3 Cup). Der hatte sich lange ein enges Duell mit Rose geliefert und sich mit seiner ersten Podiumsplatzierung für seine starke Leistung selbst belohnt. „Ich habe zunächst gar nicht mitbekommen, dass ich Gesamtdritter bin. Wir haben vorne sehr gekämpft. Es waren mit Slicks am Anfang sehr schwierige Bedingungen. Im Nachhinein hat es sich ausgezahlt die richtige Reifenwahl getroffen zu haben“, befand Heinz.

Im zweiten Durchgang belegte Jürgen Albert (991 GT3 MR) den dritten Gesamtrang, nachdem den Oberhausener in der Startaufstellung für das erste Rennen ein Schaden an der Benzinpumpe lahmgelegt hatte. Von hinten pflügte der Porsche durch das Feld. Tim Hendrixx leistete einige Gegenwehr, musste aber letzten Endes Albert passieren lassen. „Ich musste mich richtig am Riemen reißen, um Tim Hendrixx zu bekommen. Es war sehr anstrengend, hat aber viel Spaß gemacht. Ich war hochmotiviert ins Rennen gegangen“, so Albert zu seinem Rennen. Damit landete Albert in der Klasse 10 ebenfalls auf der dritten Position. Vierter in der offenen Klasse wurde Kay Kosar, der mit seinem Porsche 996 Turbo im ersten Durchgang noch Klassenrang drei belegte. Auf den weiteren Plätzen im Gesamtklassement lief die Armada der Klasse 8 Porsche ins Ziel ein. Hinter Hendrixx auf Rang vier folgte ein erneut stark aufgelegter Eduard Heinz vor Thorsten Rose und Michael Brode.

Titelaspiranten geben sich keine Blöße

Vor dem Finale auf dem Nürburgring gaben sich die Titelfavoriten keine Blöße. Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) spielte vor allem auf der nassen Strecke seine fahrerischen Qualitäten aus und siegte in der Klasse 6 souverän. Ein fünfter Platz im Gesamtklassement unterstrich die Titelambitionen des zweifachen Meisters. Auch im zweiten Rennen gab es an der Vormachtstellung des Berliners nichts zu rütteln. Auf Rang acht überquerte Voigtländer den Zielstrich und landete damit erneut vor Thomas Kleber und Wolfgang Bensch (beide 997 GT3 Cup). „Die Bedingungen heute waren ja so, wie es mir sehr gut gefällt. Ich kam gut zurecht. Ich habe nix kaputt gemacht. Für mich war es schön zu fahren.“



Die Punkte tun natürlich gut. Bei solchen Bedingungen braucht man die Leistung nicht so, da kann man auch nach vorne fahren", so Voigtländer. Zwischen die beiden Klasse 6 Porsche schob sich noch Udo Schwarz (991 GT3 Cup), der im ersten Rennen auf Regenreifen eine Zeitlang auf der zweiten Gesamtposition fuhr, ehe die slickbereifte Fraktion zurückschlug.

Ebenfalls schadlos hielt sich Christian Kinds Müller, der mit seinem Cayman GT4 CS zweimal die Klasse 4 für sich entschied. Olaf Busse und Dieter Klein belegten in beiden Rennen die Ränge dahinter. „Am Anfang war es wahn-sinnig rutschig. Nach zwei, drei Runden wurden die Zeiten besser. Die Strecke trocknete ab. Da hat es Riesenspaß gemacht. Das war heute etwas für das Gefühl. Endlich auch gegen Gegner in meiner Klasse, mit denen man kämpfen konnte", zeigte sich Kinds Müller mit seinem Resultat zufrieden. Sieger der Klasse 5 wurde zweimal Claude Dichter im Porsche 996 GT3 Cup, während Arne Bast (993 RS) die Klasse 3 für sich entschied. In der Klasse 1 setzte sich Helmut Piehler (Cayman S) gegenüber Thomas/Berges (Cayman) durch. Dazu lieferte sich Piehler im zweiten Rennen einen spannenden Kampf mit Dieter Klein im Klasse 4 Cayman. Am Ende hatte Klein ganz knapp die Nase vorne.

Text und Bilder: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer

3.2.5 15.10.21 – 16.10.21 Nürburgring, Abschluss und Siegesfeier

Meistertitel für Christian Voigtländer - Siege für Mario Meister und Heinz-Bert Wolters

Mit Siegen von Mario Meister (991 GT3 MR) und Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) ging die Saison der Porsche Club Historic Challenge auf dem Nürburgring zu Ende. Auf noch rutschiger Strecke am frühen Morgen feierte Meister im ersten Rennen seinen Premiersieg. Der zweite Durchgang war eine klare Angelegenheit für Heinz-Bert Wolters.

Die frühen Morgenstunden haben es gerade im Herbst in der Eifel in sich. Entweder es herrscht dichter Nebel oder es ist bitterkalt, die Strecke dementsprechend noch nass und rutschig. Genau bei diesen kniffligen Bedingungen wurde das große Teilnehmerfeld der PCHC ins erste Rennen geschickt. Mario



Meister verteidigte beim Start seine dritte Startposition hinter Polesitter Heinz-Bert Wolters und Tim Hendrixx (991 GT3 Cup). Doch gleich zu Beginn leistete sich Wolters auf der seifigen Piste Ausgangs Mercedes-Arena einen Dreher. Damit waren Hendrixx und Meister, sowie das restliche Feld am PCHC-Rekordsieger vorbei. Nur eine Runde hielt sich Hendrixx an der Spitze, ehe Meister an seinem Markenkollegen vorbeizog.

Im nächsten Umlauf war Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) ebenfalls an Hendrixx vorbei. Auch Kay Kosar, stark unterwegs im Allrad 996 Turbo, schnappte sich noch den 911er Piloten, ehe das Safety-Car auf die Strecke geschickt wurde. Nach dem Restart drückte Voigtländer heftig, leistete sich aber einen Quersteher. Dadurch kam Meister einige Meter weg und Kosar vorbei. Der setzte nun zur Attacke auf den Führenden an. Ausgangs Mercedes-Arena hatte er sich Meister zurechtgelegt und übernahm die Führung. Meister blieb jedoch dran und in der letzten Runde holte sich der Berliner in der Good Year-Kehre die Führung zurück. „Eigentlich sind wir angereist, um am Saisonende nochmals ein bisschen Spaß zu haben. Die Witterungsumstände am Morgen haben das Rennen noch interessanter gemacht. Mit dem Ergebnis und dem Gesamtsieg habe ich nicht gerechnet“, freute sich Meister über das starke Resultat am Morgen.



Ernüchterung im Ziel

Dahinter verteidigte Kosar ganz knapp seinen zweiten Platz gegen einen noch einmal stark auftrumpfenden Tim Hendrixx. Die Ernüchterung für Kosar kam wenig später. Wegen Überholens unter Safety-Car Bedingungen gab es eine 35 Sekunden Strafe, die den 996er Piloten auf den neunten Gesamtrang zurückwarf. „Es war ein turbulentes Rennen mit teilweise schwierigen Bedingungen. Durch die Glätte war mein sonst unterlegenes Auto gegenüber den Großen der Klasse weniger von Nachteil. Kurzzeitig ganz vorne, dann auf zwei und am Ende wie auch immer durch eine 35 Sekunden Strafe auf Gesamtposition neun. Aber ich bin mit meiner Leistung trotzdem sehr zufrieden“, befand Kay Kosar. Rang zwei ging dadurch an Hendrixx. Neuer Dritter wurde Christian Voigtländer vor Kurt Ecke

(997 GT3 Cup) und Klaus Horn (991 GT3 R). „Ich mag es ja gerne, wenn es eher nass ist. Da braucht man keine Leistung und kann die Leistungsunterschiede gut ausgleichen. Die Glätte am Samstagmorgen beim ersten Rennen war auch ok für mich. Da konnte ich gut punkten und bin heil angekommen“, so Voigtländer.

Wolters macht es souverän in Rennen zwei

Nach seinem Ausrutscher am Morgen meldete sich Heinz-Bert Wolters mit einem Sieg im zweiten Rennen zurück. Von der 15. Startposition aus machte der GT3 R Pilot gleich in der ersten Runde zehn Positionen gut. Der Routinier pflügte durch das Feld und lag bereits nach drei Umläufen hinter dem Führenden Mario Meister. Vier Runden hielt der Sieger des ersten Rennens dem Druck stand, ehe sich Wolters durchsetzte. Erst einmal vorbei baute der neue Gesamtführende den Abstand schnell aus, so dass Wolters mit 8,357 Sekunden Vorsprung letzten Endes zu einem ungefährdeten Sieg kam. „Ich hatte gleich einen guten Start, da habe ich mir dann den Frust nach dem

ersten Rennen von der Seele gefahren. Dieses Rennen hat mir sehr viel Spaß gemacht. Mario Meister hat eine Zeit dagegen gehalten. Als ich aber vorbei war, konnte ich einen Abstand herausfahren“, berichtete Wolters. Rang zwei holte sich Mario Meister, der beim Fallen des schwarz weiß karierten Tuches 24,183 Sekunden Vorsprung auf Tim Hendrixx hatte. „Das zweite Rennen war richtig Arbeit. Ich habe mich mit einem unterlegenen Auto gegen ein überlegenes Fahrzeug einige Zeit gewehrt. Dann am Ende auf Platz zwei war sehr gut. Es war ein toller Saisonabschluss für uns“, so das abschließende Statement des Gesamtzweiten. Gesamtdritter wurde Tim Hendrixx, der das Ziel vor Klaus Horn und Julio Infante (997 GT3 Cup) sah.

Mit Klassensieg zum Meistertitel

Nach seiner Galavorstellung am Morgen tütete Christian Voigtländer mit einem weiteren Sieg in der Klasse 6 seinen Titel-Hattrick ein. Als Gesamtsiebter hatte er seine Klasse erneut im Griff und siegte wie schon am Morgen vor Thomas Kleber und Wolfgang Bensch. Mit dem zweiten Sprung aufs Gesamtpodium feierte Tim Hendrixx seinen zweiten Sieg in der Klasse 8 an diesem Wochenende. Sein neunter Sieg und dritter Doppelerfolg in dieser Saison. Am Morgen siegte Hendrixx vor Eduard Heinz, als Gesamtsiebter in den Top 10, und Michael Brode. Die gleiche Reihenfolge gab es auch im zweiten Durchgang dahinter. Als Gesamtneunter setzte sich Heinz gegenüber Brode durch.



In der Klasse 7 teilten sich Kurt Ecke und Marvin Meister (beide 997 GT3 Cup) die Klassensiege. Von der 44. Startposition kämpfte sich Ecke im ersten Rennen bis auf die vierte Gesamtposition nach vorne. Mit dem Sieg in der Klasse vor Marvin Meister belohnte sich Ecke selbst für die Vorstellung.





Porsche Club

Historic Challenge



Im zweiten Durchgang drehte Meister den Spieß um. In einem engen Rennen setzte sich Meister diesmal gegenüber Ecke knapp durch. „Es war sehr aufregend heute Morgen mit der Feuchtigkeit auf der Strecke. Ich hatte in der ersten Runde gleich einen Dreher und bin im Rasen festgehangen. Im zweiten Rennen war die Aufgabe ganz klar nach vorne zu fahren. Das ist mir ganz gut gelungen. Ich bin Gesamtsechster und Klassensieger der Klasse 7. Es war anstrengend und ich bin jetzt auch ganz schön kaputt“, so Marvin Meister.



Die Klasse 4 ging einmal mehr in beiden Rennen an Christian Kindsmüller (Cayman GT4 CS). Am souveränen Klassensieger führte in beiden Rennen kein Weg vorbei, wobei Kindsmüller im ersten Heat auf einem hervorragenden achten Gesamtrang über den Zielstrich fuhr. Dr. Werner Mössner (Cayman GT4) und Olaf Busse (Cayman GT4 CS) belegten dahinter in beiden Rennen die Plätze zwei und drei. In der Klasse 3 teilten sich Mladen Pavlovic (964 RSR) und Arne Bast (993 RS) die Siege. Dank großer niederländischer Beteiligung waren die Klassen 1 und 2 wieder voll besetzt. In beiden Rennen lautete die Rangfolge in der Klasse 2 Eric Hesp vor Patrick van den Berg (beide 968 CS) und Robert Hack barth (944 Cup). Auch die Klasse 1 sah in beiden Durchgängen das gleiche Podium. Jean-Paul Hulsebos feierte vor Ronald van Vliet und Robert Sulma (alle Cayman S) einen Doppelsieg. Der zweimalige Klassensieger konnte unter den schwierigen Bedingungen im ersten Rennen seine fahrischen Qualitäten zeigen und schrammte als Elfter knapp an den besten zehn vorbei.

Text: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer, Fritz Letters und Gerhard Haag



Porsche Club
Deutschland



Internet:

www.porsche-club-deutschland.de



4 Sieger und Platzierte 2021

4.1 Gesamt

1	Voigtländer, Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	247,4
2	Hendrixx, Tim	PCD	997 GT3 Cup	237,2
3	Kindsmüller, Christian	PC Landshut	Cayman GT4	227,2
4	Horn, Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 R	213,2
5	Heinz, Eduard	PC Landshut	991 GT3 Cup	212,2
6	Kleber, Thomas	PCD	991 GT3 Cup	192,4
7	Brode, Michael	PC Vierseenland	991 GT3 Cup	171,2
8	Wagner, Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	143,0
9	Bensch, Wolfgang	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	138,8
10	Schwarz, Udo	PC Hamburg	991 GT3 Cup	125,6

4.2 Klassen

Klasse 1: Porsche Cayman bis 2016

1	Piehler, Helmut	PC Rhein-Main	Cayman S	118,2
2	Thomas, Dr. Michael	PC Wuppertal	Cayman	111,4
3	Katz, Eberhard	PC Paderborn	Cayman GT4	85,8
3	Klapputh, Sven	PCD	Cayman GT4	85,8

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	99,0
---	------------	------------	--------	------

Klasse 4: Porsche Cayman GT4 bis 2016

1	Kindsmüller, Christian	PC Landshut	Cayman GT4 CS	227,2
2	Mössner, Dr. Werner	PC Rems-Jagst	Cayman GT4	103,8

Klasse 5: Porsche 996 GT3 Cup



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

1	Voigtländer, Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	247,4
2	Kleber, Thomas	PCD	997 GT3 Cup	192,4
3	Wagner, Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	143,0
4	Bensch, Wolfgang	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	138,8
5	Sixtus, Julian	PC Berlin	997 GT3 Cup	37,4

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

1	Meister, Marvin	PCD	997 GT3 Cup	115,2
2	Faecke, Eberhard	PCD	997 GT3 Cup	79,0
3	Immig, Heiner	PC Paderborn	997 GT3 Cup	47,0

Klasse 8: Porsche 991 GT3 Cup bis einschl. MJ 2016

1	Hendrixx, Tim	PCD / Team Lapttime-Performance	911 (991) GT3 Cup	120,2
2	Heinz, Eduard	PC Landshut	911 (991) GT3 Cup	113,8
3	Brode, Michael	PC Vierseenland	911 (991) GT3 Cup	106,4
4	Schwarz, Udo	PC Hamburg	911 (991) GT3 Cup	105,8
5	Maier, Markus Karl	PC Isartal-München	911 (991) GT3 Cup	69,8

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

1	Horn, Klaus	Wuerttembergischer PC	997 GT3 R	213,2
2	Meister, Mario	PCD	911 (991) GT3 Cup	116,4
3	Wolters, Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	109,0
4	Crow, Jack	PC Vierseenland	911 (991) GT3 R	77,4
5	Kosar, Kay	PC Osnabrück Weser/Ems	996 Turbo	75,2
6	Albert, Jürgen	PCD	911 (991) GT3 Cup	46,8
	Vetter, Dipl.-Ing. Georg	PC Kirchen-Hausen	993 GT2	10,6





Irrational oder perfekt? Genau.

Perfectly irrational. Der neue 718 Cayman GT4 RS.

Manchmal ist weniger mehr. Zum Beispiel beim Gewicht. Und manchmal ist mehr mehr – zum Beispiel bei der Leistung. Der neue 718 Cayman GT4 RS kombiniert diese beiden Features zu einem Fahrzeug, das wie für die Rennstrecke gemacht ist. Winken Sie Ihrer Vernunft ein letztes Mal zu – und lassen Sie sie im Rückspiegel verschwinden. Mehr unter porsche.de/718-cayman-gt4-rs

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 17,4 - außerorts 9,3 - kombiniert 12,3 (NEFZ); kombiniert 13,2 (WLTP);
CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 281 (NEFZ); 299 (WLTP); Stand: 12/2021



PORSCHE