



Bericht – Dijon-Prenois: 05.09.14 - 07.09.14

## PCD Club Cup mit PCS Challenge beim AvD Race-Weekend



Die Terminalsituation in Zandvoort hat sich 2014 weiter verschärft. Unser Angebot waren lediglich Termine an Wochentagen und dies zu recht hohen Preisen. Wir sind nicht auf Zandvoort fixiert – aber eine Natur-Rennstrecke sollte es schon sein.

So haben wir uns sehr über die Möglichkeit gefreut, im sonnigen September beim AvD Race-Weekend von Rudi Philipp mit der PCS-Challenge und dem PCD Club-Cup dabei zu sein. Wir waren ja bereits 2009 und 2010 bei unseren Ausfahrten ins Burgund auf der Rennstrecke Dijon-Prenois zu Besuch. Am gleichen Weekend startet auch die internationale PCD-Serie Porsche Club Historic Challenge – PCHC. Insgesamt war an diesem "Porsche Club Weekend" jede Menge Motorsport angesagt, z.B. AvD Historic Cup, Formel Ford und DMV Touring Car Championship. Heinz Weber übernimmt bei dieser Gemeinschaftsveranstaltung die Rennleitung und organisiert mit dem Rössle Team den Fahrbetrieb.



Anfang des Jahres war die Begeisterung in der PCC-Gemeinde recht groß und schnell kamen die ersten Anmeldungen zusammen. Die Euphorie ließ aber im Lauf des Jahres rapide nach, sodass wir ein absolutes Minimum an Teilnehmern beim PCD Club-Cup zu verzeichnen hatten. Und dies obwohl uns viele befreundete Clubs mit ihrer Teilnahme unterstützt haben. Interessenten und "neue" Teilnehmer waren nicht dabei. Fazit: Für den PC Schwaben ein finanzielles Desaster. Für alle, die dabei waren, eine tolle Veranstaltung und jede Menge Fahrzeit auf der Rennstrecke.



Ganz anders die Teilnehmer der PCHC-Serie: Ein volles Starterfeld. 30 verschiedene Porsche gingen in Dijon an den Start. Michael Haas und Frank Richter sind die PCD-Ansprechpartner vor Ort. Karin Richter und ihr Team versorgt die Fahrer und Helfer mit Essen und Trinken.  
**Alexandra Carrera**

**Irmgartz verteidigt Tabellenführung in der PCHC, Kim Berwanger und Sebastian Glaser gewinnen in Dijon:** Mit Siegen für Kim Berwanger (997 GT3 Cup) und Sebastian Glaser (996 GT3 RS) endete der sechste Lauf der Porsche Club Historic Challenge in Dijon-Prenois. Vor allem der zweite Durchgang war zwischen Glaser und dem Zweitplatzierten Jack Crow (996 GT3 Cup) heiß umkämpft. An der Tabellenspitze bleibt nach wie vor Alexandra Irmgartz (964 Cup) vor Marc Hönsch (968 CS).



Bei schönstem Herbstwetter begann das AvD Race-Weekend für uns bereits am Freitag Morgen mit dem Training und der Fahrerbesprechung der PCHC-Serie. Erste "Besucher" der PCS-Challenge machten schon eine erste Visite im Fahrerlager und besichtigten vom Fahrerlager und den Naturtrüben die Strecke und die stattfindenden Trainings.



Das Wiedersehen mit der PCC Gemeinde startete dann artgerecht im Innenhof des Hotels bei einem gemütlichen Abendessen und vielen nicht enden wollenden Gesprächen und Diskussionen. Die letzten gemeinsamen Termine lagen ja schon einige Wochen (PCC Leipzig, Porsche Club Days Hockenheim) zurück. Das Essen und der Service im Holliday ließen dieses Jahr nichts zu wünschen übrig. Celine Eheim hatte dies im Vorfeld für uns mit viel Engagement und energisch organisiert. Ilse Nädele hatte bereits beim Reservieren der Zimmer erfahren, dass die Zimmer neu renoviert worden sind. Der Koch und der Service hatten sich vorsichtig gesagt 2010 "nicht von ihrer besten Seite" gezeigt. Celine hat klar zu verstehen gegeben, dass letzteres 2014 viel besser sein muss – Das Hotel und der Koch haben dies verstanden und wir konnten den Erfolg am Freitag Abend erleben.



Ohne Stress ging es am späten Morgen zur Rennstrecke. Die PCS-Challenge startet mit Informationen zur Strecke erst um 11:30. Lediglich die Organisatoren müssen früher vor Ort sein. Die Meinungen, wie die Strecke zu erreichen ist, gehen weit auseinander. Zum einen führt die kürzeste Strecke vom Hotel über einen neuen Schnellstraßen-Abschnitt und eine Bundesstraße – überwiegend mit Überholverbot – auf direktem Weg zur Rennstrecke. Andererseits führen viele kleine und kleinste Straßen durch Wälder und idyllische Landschafts-Abschnitte objektiv langsamer aber gefühlt in viel zu kurzer Zeit zur Strecke.



Für die meisten der Teilnehmer ist die 3.8 km lange fahrrisch anspruchsvolle Strecke neu. Markanter Teil der Strecke ist die etwa 1,1 km lange Start/Ziel-Gerade. Dijon ist eine der wenigen verbliebenen Natur-Rennstrecken, wie es die Nürburgring Nordschleife oder Zandvoort sind. Bis Ende 1984 wurden in Dijon Formel 1-Rennen ausgetragen. 2009 fand dort erstmals ein DTM-Lauf statt. Deshalb beginnen wir mit Instruktionsfilmen zur Strecke, um die Ideallinie kennen zu lernen.



Der Streckenabschnitt "Parabolique" – 180° Kurve und anschließend steil bergauf – bietet einige alternative Fahrlinien, die intensiv diskutiert werden. Bei der letzten Kurve "Courbe de Pouas" vor Start- und Ziel besteht Einigkeit darin, dass für die folgende lange Start- / Zielgerade möglichst viel Schwung "mitgenommen" werden muss. Über die Frage, ob in die Kurve "hineingebremst", spitz hineingefahren oder auf der konventionellen Ideallinie gefahren wird, kann keine Einigkeit erzielt werden...



Sicher ist allerdings, dass die Fahrer darauf achten müssen, nicht zu schnell (untersteuernd, ggf. vom Porsche Stability Management System PSM eingebremst) in die Kurven zu fahren, da sonst die Reifen an der Vorderachse zu schnell verschleifen.



Alle Diskussionen enden mit Beginn der Prüfung zur Fahrersicherheits-Veranstaltung PCS-Challenge. Jetzt geht es darum, möglichst wenig Strafpunkte zu erhalten. Die

Runde 2 gibt die Referenz vor. Die folgenden 20 Runden müssen möglichst im Durchschnitt mit der gleichen Geschwindigkeit gefahren werden. Dabei muss ein Pflicht-Boxenstopp von 1 Minute mit einberechnet werden. Beim Boxenstopp kann ein Fahrerwechsel erfolgen.



# Porsche Club Schwaben



Wie schon häufig kann Ulrich Kramer mit seinem 997 GT3 3,6 diese Aufgabe vorbildlich lösen und den Gesamt-Sieg für sich entscheiden. Gerhard Wanner sein Konkurrent in der Jahreswertung "schwächelt". Er kann mit seinem 968 CS nur die Klasse gewinnen, liegt aber nur auf dem 4. Platz Gesamt.

In der Jahreswertung führt damit Ulrich Kramer mit 356 Punkten knapp

vor Gerhard Wanner mit 352,2. Punkten. Damit wird die Entscheidung wohl bei der letzten Veranstaltung in Franciacorta fallen. Allerdings haben sich beide 10 Tage vor der Veranstaltung noch nicht angemeldet! Leider eröffnen sich dadurch für die nächst Platzierten Ute und Karl-Heinz Kröger nicht einmal theoretische Chancen auf den Gesamt-Sieg.

Am Samstag startet der PCC-Begrüßungsabend im Hotel. Als Hauptgang haben wir ein französisches Nationalgericht, *Coq au vin* – Hahn in Wein, gewählt. Alle genießen den Abend, der Koch hat sein Bestes gegeben und ertragen die Wartezeit auf die Getränke mit Humor. Irgendwann gegen 22:30 starten wir dann die Fahrerbesprechung mit Streckenkunde als Vorbereitung für den nächsten Tag, der für die Organisationen schon kurz nach 7:00 mit der Fahrt zur Rennstrecke beginnt. Mit nur 35 Teilnehmern genügen 2 Fahrgruppen. Die Strecke steht uns von 8:30 bis 18:30 zur Verfügung, sodass jeder Teilnehmer theoretisch 4,5 Stunden Fahrzeit auf der Strecke nutzen könnte.

Während der Fahrbetrieb auf vollen Touren läuft, ist Claus-Dieter Plappert bereits dabei, die Abrechnungen mit der Rennstrecke, dem Hotel und den Restaurants vorzubereiten und abzuschließen.



Beim **Geführten Instruktions-Fahren**, erklären die erfahrenen PCD Instrukturen Gerhard Haag, Thorsten Held und Fritz Letters den Teilnehmern über Funk die Eigenheiten der Strecke und zeigen die Ideallinie auf. Ziel ist es, das Fahrverhalten auf der ganzen Strecke zu üben und die eigene Ideallinie zu finden.





Beim anschließenden **Fahrtraining** (Freies Fahren) können die Kenntnisse praktisch umgesetzt werden. Dies soll dem Teilnehmer helfen, sich mit der Strecke vertraut zu machen. Die Instruktoren betreuen die Teilnehmer. Auf der Rundstrecke ist die Ideallinie mit Pylonen markiert. Gerry Haag und Fritz Letters stehen als Instruktor und Beifahrer den Teilnehmern mit Rat und Tat zur Seite. Zwischendurch kehren die Teilnehmer Uschi's Bistro im Fahrerlager ein. Uschi und ihr Team sorgen mit Getränken, Mittagessen sowie Kaffee und Kuchen gut für das leibliche Wohl der Teilnehmer und Gäste.

Bei den **Prüfungen** fährt der Teilnehmer mit anderen Teilnehmern gemeinsam auf der Rundstrecke. Ziel ist die Optimierung des Fahrverhaltens bei gleichzeitiger Beachtung anderer Teilnehmer. Die Wertungen für die beiden Prüfungen unterscheiden sich:



Bei der **1. Prüfung** (Wertung wie beim PZ Drivers Cup des Porsche Sports Cup) werden 3 möglichst gleiche Runden-Differenzen gewertet. Abweichung pro 1/1000 Sekunde = 1 Punkt. Bei Punktegleichheit entscheiden die nächst gleichen Runden-Differenzen usw.

Bei der **2. Prüfung** wird die Runde gewertet, die am Besten mit dem Mittel der Referenz-Runden 2 bis 4 übereinstimmt.

Die Zeitnahme mit Moni Kahla und Christoph Preu kann die Ergebnisse quasi sofort bereitstellen, sodass wir nur darauf warten, dass die Fahrer Ihre Porsche abgestellt haben und bereit sind für die Siegerehrung. Auf dem Siegerehrungs-Podest übernimmt Michael Haas das Mikrophon und ehrt zusammen mit dem PCD Vorstand die Gewinner und Platzierten.



# Porsche Club Schwaben



Das abschließende **Freie Fahren** wird nur noch von wenigen intensiv genutzt. Die anspruchsvolle Strecke erfordert hohe Konzentration und verlangt dem Fahrer einiges ab. Bei einigen ruft auch das eigene Zuhause und sie freuen sich, schon früh die Rückfahrt antreten zu können.

Eine kleine PCS-Gruppe erholt sich am Abend in Dijon. Celine hat uns ein Spezialprogramm organisiert mit Straßenbahnfahrt in die Innenstadt. Dort hat uns eine Insiderin abgeholt und uns um circa 20 Straßenecken zum Restaurant geführt. Das Restaurant hatte am Sonntag Abend extra für uns geöffnet. Nach einem gelungenen Abend mit tollem Essen und etwas Wein übernahmen 3

Taxis unseren geordneten Rücktransport zum Absacker in der Hotelbar. Mitten im Tiefschlaf erwartete uns um 5 Morgens noch eine abschließende Überraschung. Die Blinklichter und "Sound"-Maschine im Zimmer überzeugte schnell, dass der Feueralarm wohl ernst gemeint war – D.h. schnell anziehen, das Wichtigste – den Laptop – schnappen und über die Emergency Treppen 6 Stockwerke runter. Treffpunkt vor dem Hotel. Nach 20 Minuten folgte die Entwarnung – Der Koch hat wohl in der Küche eine Pfanne auf dem Herd gelassen! und wir konnten die Nacht im Hotelbett beenden. Unser international erfahrenes Fotografen- Team Ulli Upietz und Gabi ließ sich vom Alarm nicht aus der Ruhe bringen. Sie hatten schon zu viele falsche Hotel-Alarme erlebt...



Nach dieser schönen aber kostenintensiven Veranstaltung kann der PC Schwaben für 2015 noch keine Planung angehen. Denn noch so ein Verlust ist für den Club nicht tragbar.

Weitere Bilder und Informationen zur Veranstaltung: [www.porsche-club-schwaben.de](http://www.porsche-club-schwaben.de). Informationen um Reglement unter [www.porsche-club-deutschland.de](http://www.porsche-club-deutschland.de) → PCD Club-Cup.



# Porsche Club Schwaben





# Porsche Club Schwaben



## Informationen zur PCS-Challenge

Die **PCS-Challenge** ist ein Teil des PCD Club-Cups. Sie wird bei ausgewählten Terminen durchgeführt. Die Prüfung geht über 60 Minuten und umfasst einen Boxenstopp. Die Sicherheitsregeln und Klasseneinteilungen entsprechen denen des PCD Club-Cups. 1 oder 2 Fahrer sind pro Porsche-Fahrzeug möglich. Beim Boxenstopp ist ein Fahrerwechsel möglich. Zur PCS Challenge gehören 2 mal 30 Minuten Fahrtraining.



Die PCS-Challenge ist eine **Fahrsicherheits-Veranstaltung** für ambitionierte Porsche-Fahrer. Es gelten die Sicherheitsregeln und Klasseneinteilungen des PCD Club Cup. Ziel ist die Verbesserung der persönlichen fahrerischen Sicherheit – auch für den täglichen Straßenverkehr. Die Veranstaltung zielt nicht auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeit ab.

### Ablauf der Prüfung:

- Die 1. Runde dient zum Einfahren und Kennenlernen
- Die 2. Runde ist die Referenzrunde - bewertet wird die Durchschnittsgeschwindigkeit
- Am Schluss muss für die nächsten Runden (Die Anzahl der gewerteten Runde wird vor Beginn jeder Veranstaltung festgelegt) die Durchschnittsgeschwindigkeit mit der Referenzrunde übereinstimmen. Abweichungen werden pro 1/1000 mit einem Punkt bestraft.
- Zwischen der 20. und 40. Minute ein Boxenstopp von 1 Minute zu absolvieren, um gegebenenfalls einen Fahrerwechsel durchzuführen. Ziel ist es, die in der Referenzrunde selbst bestimmte Durchschnittsgeschwindigkeit in Mittelwert in allen Folgerunden wieder zu erreichen. Bei dem Mittelwert der Folgerunden ist allerdings die Zeit für den Boxenstopp 1 Minute + die Zeiten für die Einfahrt in und die Ausfahrt aus der Box mit einzukalkulieren!