



**Porsche Club**  
Historic Challenge



# Porsche Club Historic Challenge

## PCHC 2012

DMSB genehmigt: 729/2012 vom 20.01.12



PCHC steht für Rennsport mit historischen Porsche Fahrzeugen. Teilnehmen können Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche bis zum Typ 993 und 996 Cup Die Porsche Club Historic Challenge ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt. Die Serie wird vom Württembergischen Porsche Club unter der bewährten Leitung von Heinz Weber organisiert.

Bei jeder Veranstaltung finden ein Freies Training, ein Zeittraining und 2 Rennen je 30 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich.

### Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2012	4
2	Technisches Reglement 2012	8
3	Berichte 2011	14
4	PCHC und 996 Cup Resümee 2011	14
5	Sieger und Platzierte 2011	27
6	PCD Kollektion für Mitglieder mit PCHC- Logo	29



**Württembergischer  
Porsche Club**



Organisator: Württembergischer Porsche Club  
Serie: Porsche Club Deutschland  
Internet: [www.pchc.info](http://www.pchc.info)

# GENIESSEN SIE DIE GANZE PERFORMANCE IHRES PORSCHE.



Michelin Reifenwerke AG & Co KGaA  
Michelinstraße 4, 70185 Karlsruhe - Stand Februar 2011



## VOM ERSTEN BIS ZUM LETZTEN KILOMETER, GENIESSEN SIE DIE GANZE PERFORMANCE IHRES PORSCHE.

Als offizielle Entwicklungspartner verkörpern Porsche und Michelin die hervorragende Kombination von Leistung und Langlebigkeit, im Stadtverkehr genauso wie auf der Rennstrecke. Mit MICHELIN Reifen können selbst anspruchsvollste Fahrer den Grenzbereich Ihres Autos neu definieren und sich dabei auf das Wichtigste konzentrieren: die Straße.







# Porsche Club Historic Challenge



**Heinz Weber**

Liebe Porsche Club Mitglieder,  
liebe Porsche Freunde,

wir möchten uns bei Ihnen für die Teilnahme an unserer Serie im Jahre 2011 bedanken.

An 7 Renn-Wochenenden auf den schönsten Strecken wurde hart gekämpft und wunderschöner fairer Motorsport geboten. Nun geht unsere Porsche Club Historic Challenge in das 4. Jahr und der Porsche Club 996 Cup in sein 3. Jahr und beide haben sich bei den Fahrern bereits etabliert. Das Reglement wurde nur geringfügig geändert, schwache Klassen zusammengelegt und ein paar Wünsche der Teilnehmer eingepflegt.

All ihre inzwischen lieb gewordenen Rennstrecken finden Sie ebenso im Jahreskalender wieder, wie auch 2 neue Strecken. Auf Wunsch vieler Fahrer haben wir die Anzahl der Wochenenden auf 8 erhöht und hoffen mit dieser Mischung Ihren Nerv getroffen zu haben. Highlight der Saison werden sicherlich die Porsche Club Days in Hockenheim werden, denn dort gibt es nicht nur alle Serien des Porsche Club Deutschland sondern auch Fahrtrainings, Schnuppern - eben Porsche pur.

Wir möchten Sie im Namen unserer Porsche Clubs und des Porsche Club Deutschland ganz herzlich zu unserer PCHC einladen, nehmen Sie teil an unserer Serie und lassen Sie sich begeistern von der einmaligen Atmosphäre, wenn mit klassischen Porsche um Siege gekämpft wird. Diese Modellvielfalt vom 914, über die Transaxle- Modelle bis zum 996 GT3 Cup gibt es nur bei uns..

Wir sehen uns an einem der PCHC Läufe.

Mit sportlichen Grüßen



**Michael Haas**

Heinz Weber, Sportleiter WPC                      Michael Haas, Sportleiter PCD  
Württembergischer Porsche Club e.V. Porsche Club Deutschland e.V.



**Württembergischer  
Porsche Club**



Organisator: Württembergischer Porsche Club  
Serie: Porsche Club Deutschland  
Internet: [www.pchc.info](http://www.pchc.info)



## Ausschreibung / Reglement

DMSB genehmigt: 729/2012 vom 20.01.12

### 1 Sportliches Reglement 2012

Die Porsche Club Historic Challenge ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt.

#### Serie:

- Porsche Club Deutschland e.V. (PCD)
- Geschäftsstelle: Porsche Club Deutschland e.V., Stuttgart Airportcenter, Esslinger Strasse 7, 70771 Leinfelden-Echterdingen, 0711 / 75 04 654
- Ansprechpartner: Michael Haas, Sportleiter PCD, Tel. 0711 / 75 04 654, [Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de](mailto:Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de),

#### Durchführung und Organisation

- Württembergischer Porsche Club e.V. (WPC).
- Geschäftsstelle: Württembergischer Porsche Club e.V., Landhausstr. 80, 70190 Stuttgart
- Tel. 0711 / 649 4117, Fax 0711 / 649 4155, E-Mail: [info@wuerttembergischer-porsche-club.de](mailto:info@wuerttembergischer-porsche-club.de)
- Ansprechpartner des Württembergischen Porsche Club
  - Leo Eigner – Präsident Tel. 0711 24 22 20, [leoeigner@web.de](mailto:leoeigner@web.de).
  - Heinz Weber – Sportleiter Tel. 0711 47 16 16, [weber.motorsport@arcor.de](mailto:weber.motorsport@arcor.de)

#### PCHC im Internet

- [www.porsche-club-historic-challenge.de](http://www.porsche-club-historic-challenge.de)
- [www.pchc.info](http://www.pchc.info)

#### 1. Teilnehmer/Lizenzen

Teilnahmeberechtigt sind Porsche-Fahrer mit einer Nat. A-Fahrerlizenz 2012 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.

#### 2. Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind Porsche-Fahrzeuge bis zum Typ 996 Cup, die dem technischen Reglement entsprechen.

#### 3. Einschreibung und Jahreswertung

Jeder Fahrer, der an mindestens 3 Veranstaltungen teilgenommen hat, ist automatisch eingeschrieben. Voraussetzung ist allerdings die Mitgliedschaft in einem dem Porsche Club Deutschland angeschlossenen Porsche Club.

Die für die Jahreswertung qualifizierten Fahrer (Eingeschriebene Fahrer) werden kostenfrei zur Jahres-Siegerehrung eingeladen. Eingeschriebene Fahrer rücken gegenüber nicht eingeschriebenen Fahrer in der Punktevergabe **nicht** auf.

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

#### 4. Klassenwertung/Punktevergabe

In jeder Klasse werden die Punkte nach folgendem Schlüssel vergeben: Bei 3 Startern gilt die Klasse als "voll". Nicht volle Klassen werden **nicht** zusammengelegt. Pro Starter in der Klasse gibt es 0,2 Zusatzpunkte. In jeder Klasse gibt es Punkte bis zum 12. Platz.

Beispiel:

- 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





# Porsche Club Historic Challenge



## Bonuspunkte

Für die Veranstaltungen in Oschersleben und Monza wird die erreichte Gesamtpunktzahl mit 1,25 multipliziert.  
Beispiel: 4 Starter in Klasse 1. Platz = 20 Punkte + 0,8 Zusatzpunkte = 20,8 x 1,25 = 26 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.)

## 5. Veranstaltungen

Im Jahre 2012 sind 8 Veranstaltungen vorgesehen. Die Termine werden nachgereicht.

Von den insgesamt 16 Rennen werden die 14 Besten gewertet, d.h. es gibt 2 Streichergebnisse. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Punktzahl aller 16 Rennen. Bei Klassenwechsel können die Punkte nur für das Gesamtklassement übertragen werden, jedoch nicht auf die andere Klasse. Eine Punkteübertragung ist nur einmal bis zum 01.07.2012 möglich.

## 6. Pflichtaufkleber

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

## 7. Rechte des Veranstalters

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

## 8. Ablauf einer Veranstaltung

Ein freies Training mindestens 20 Minuten. Ein Zeittraining mindestens 25 Minuten. Der Start erfolgt fliegend. Die Aufstellung für das 2. Rennen wird nach dem Zieleinlauf des 1. Rennens vorgenommen. Beide Rennen gehen über eine Distanz von 30 Minuten. In der Regel Training am Samstag und Rennen am Sonntag.

Die Fahrzeuge der PCHC und des Porsche 996 Cup starten in dem gleichen Rennlauf (Ausnahme PORSCHE Club Days) und werden aber mit ca. 1 Minute Abstand gestartet. Beim 1. Rennen startet zuerst die PCHC, beim 2. Rennen der 996 Cup. 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.

## 9. Grundlagen der Serie

Die Porsche Club Historic Challenge wird nach folgenden Bedingungen durchgeführt, denen sich alle Bewerber und Fahrer durch ihre Teilnahme unterwerfen:

- a.) Internationales Sportgesetz der FIA mit Anhängen ( ISG )
- b.) DMSB Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement
- c.) Rechts und Verfahrensordnung des DMSB ( RuVO )
- d.) Beschlüsse- und Bestimmungen des DMSB
- e.) Umweltrichtlinien des DMSB
- f.) Anti-Doping-Bestimmungen der NADA
- g.) Vorliegendes Reglement / Sonderbestimmungen einschließlich evtl. zu erlassenden, vom DMSB genehmigten Bulletins, Zusatzbestimmungen- und Änderungen .
- h.) Ausschreibungen und eventuelle Änderungen und Ergänzungen der Veranstalter der einzelnen Rennen.



Württembergischer  
Porsche Club



Organisator: Württembergischer Porsche Club  
Serie: Porsche Club Deutschland  
Internet: [www.pchc.info](http://www.pchc.info)



## Art. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- (1) Bei Entscheidung der FIA, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

## Art. Haftungsausschluss

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

- die FIA, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
- die ADAC-Gaue, den Serienorganisator Württembergischer Porsche Club e.V.
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden und
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen;

gegen

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer) deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, der/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/n gehen vor!) und eigene Helfer

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungslauf/-läufen, entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

	<b>Württembergischer Porsche Club</b>		<b>Organisator:</b> <b>Serie:</b> <b>Internet:</b>	<b>Württembergischer Porsche Club</b> <b>Porsche Club Deutschland</b> <b>www.pchc.info</b>
--	---	--	--	--



## Art. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

- (1) Sofern Bewerber oder Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
- (2) Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer alle in Art. 34 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.
- (3) Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen) entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.





## 2 Technisches Reglement 2012

### Präambel:

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.

### Klasseneinteilung:

**Die Klassen 1 bis 5 werden gemäß der nachfolgenden Tabelle eingeteilt.**

**Der PC996 Cup wird in folgende Klassen eingeteilt:**

#### **Klasse 6**

911 GT3 Cup bis 3600 cm<sup>3</sup> Carrera Cup Reglement 1998-2002 Bj. 1998- 2002

#### **Klasse 7**

911 GT3 Cup bis 3600 cm<sup>3</sup> Carrera Cup Reglement 2003-2005 Bj. 2003- 2005

#### **Klasse 9**

Fahrzeuge der Klassen 1-7 modifiziert nach Reglement der DMSB Gruppe H oder dem DMSB-genehmigten Serienreglement des Porsche Sports Cup, aufgeladene Fahrzeuge mit Air-Restrictor gem. FIA Artikel 257 des Jahres 2005.

### **Sonderklasse für Gaststarter:**

Der Veranstalter hat die Möglichkeit, Fahrzeuge der Klassen 1 – 7, die über die in den einzelnen Klassen erlaubten Modifikationen hinaus verändert sind, in die Klasse S einzustufen. Diese Fahrzeuge müssen jedoch den DMSB Richtlinien für die Gruppe H oder dem Porsche Sports Cup entsprechen.

**Die Fahrzeuge der Klasse 9 nehmen an der Jahreswertung und der Tages-Gesamtwertung nicht teil.** Nachfolgende Fahrzeuge rücken in der Punktevergabe auf. Bei der Tageswertung erhalten in der Klasse S 50 % der Teilnehmer Pokale.







# Porsche Club Historic Challenge



PCHC Klassen 1 bis 5 vgl. Tabelle:

PCHC Klasse	Hom.-Nr.	Fahrzeugtyp	Gruppe (n)	Hubraum in cm <sup>3</sup>	Homolog. gültig ab	Mindestgewicht	Restikorengröße	Felgen-durchmesser	Bemerkung
1	3042	914/6	3	1991	1971	900	ohne	15"	Div. 3.1 CGT-Reglement
1	3005	911 S	3	2195	1970	960	ohne	15"	Div. 3.1 CGT-Reglement
1	3075	924	3/B	1984	1977	950	ohne	16"	Div. 3.3 CGT-Reglement
1	ohne	924 S	-	2479	-	1005	ohne	16"	Gruppe B Anh. J 1988
1	3011	911 E+T	3	2195	1970	960	ohne	15"	Div. 3.1 CGT-Reglement
1	ohne	944/ 944 S	-	2479	-	1005	ohne	16"	Gruppe B Anh. J 1988
2	3025	911 S	3	2341/2195	1970	960	ohne	15"	Div. 3.1 CGT-Reglement
2	3080	911 + Targa	3	2687	1974	990	ohne	16"	Div. 3.2 CGT-Reglement
2	626	914/6	4	1991	1970	900	ohne	15"	Div. 4.1 CGT-Reglement
2	3061	911S + Targa	3	2687	1974	990	ohne	16"	Div. 3.2 CGT-Reglement
2	3083	924 Turbo	3/B	2777	1979	1180	ohne	16"	Div. 3.3 CGT-Reglement
2	ohne	944 S2	-	2990	-	1020	ohne	18"	Gruppe B Anh. J 2003
2	3053	Carrera RS	3	2687	1973	990	ohne	16"	Div. 3.2 CGT-Reglement
2	3081	928	3	4474	1978	1200	ohne	17"	Div. 3.3 CGT-Reglement
2	ohne	968	-	2990	-	1020	ohne	18"	Gruppe B Anh. J 1988
2	660	924 Turbo	4	2777	1979	1180	ohne	16"	Div. 4.3 CGT-Reglement
2	3062	911 SC	3	2687	1974	990	ohne	16"	Div. 3.2 CGT-Reglement
2	207	911 SC	B	2687	1982	1020	ohne	16"	Div. 8 CGT-Reglement
3	672	924 Carrera GT	4	2777	1981	1180	ohne	16"	Div. 4.3 CGT-Reglement
3	294	911 Carrera 4 (964)	B	3600,27	1990	1180	ohne	17"	Div. 8.1 CGT-Reglement
3	295	911 Carrera 2 (964)	B	3600,27	1990	1180	ohne	17"	Div. 8.1 CGT-Reglement
3	284	944 Turbo	B	2479	1986	1180	ohne	16"	Div. 8 CGT-Reglement
3	ohne	944 Turbo Cup	-	2479	-	1170	ohne	16"	944 Turbo Cup Reglement 1989
3	GTN-8	Carrera 2 (964)	GTN	3600,27	1990	Homologationsblatt	ohne	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
3	GTN-9	Carrera 4 (964)	GTN	3600,27	1989	Homologationsblatt	ohne	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
3	GTN-1	944 Turbo S	GTN	2479	1989	Homologationsblatt	ohne	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
3	282	911 Carrera	B	3164	1986	1050	ohne	16"	Div. 8 CGT-Reglement
3	296	911 Carrera RS (964)	B	3600,3	1992	1150	ohne	17"	Div. 8.1 CGT-Reglement
3	ohne	911 Carrera (993)	-	3600,3	-	1170	ohne	18"	Gruppe B Anh. J 2003
3	ohne	911 Cup (964)	-	3600,3	-	1120	ohne	18"	Carrera Cup Reglement 1994
3	208	911 Turbo	B	2993	1982	1380	ohne	15"	Div. 8 CGT-Reglement
3	GTN-3	911 Carrera	GTN	3164	1989	Homologationsblatt	ohne	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
3	GTN-4	911 Turbo	GTN	3299	1989	Homologationsblatt	2 x 29,3 mm	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
3	3085	928 S	3	4664	1980	1340	ohne	18"	Div. 3.3 CGT-Reglement
3	209	928 S	B	4664	1982	1340	ohne	18"	Div. 8 CGT-Reglement
3	GTN-2	928 S4	GTN	4957	1989	Homologationsblatt	ohne	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
3	GTN-10	911 Carrera RS (964)	GTN	3600,27	1991	Homologationsblatt	ohne	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
4	ohne	968 Turbo S/RS	-	2990	-	1200	ohne	18"	Gruppe B Anh. J 2003
4	203	924 Carrera GTS	B	2777	1982	1121	ohne	16"	Div.8 CGT-Reglement
4	3076	Turbo 911 (930)	3	2993	1977	1210	ohne	16"	Div.3.3 CGT-Reglement
4	298	911 Turbo 2 (964)	B	3299	1993	1380	ohne	18"	Div.8.1 CGT-Reglement
4	637	Carrera RS	4	2687	1973	960	ohne	15"	Div. 4.2 CGT-Reglement
4	ohne	911 Cup (993)	-	3745,7	-	1120	ohne	18"	Carrera Cup Reglement 1997
4	GTN-11	911 Carrera RS (993)	GTN	3745,7	1995	Homologationsblatt	ohne	Homologationsblatt	Div. 9 CGT-Reglement
5	645	934 Turbo	4	2992	1976	1120	ohne	16"	Div.4.3 CGT-Reglement
5	-	924 Carrera GTR	-	1984	-	945	ohne	16"	Gruppe B Anh. J 1988
5	GT2-2	911 Carrera RSR (964)	GT2	3746	1995	1080	ohne	18"	Div. 13 CGT-Reglement
5	GT2-3	911 Turbo GT2	GT2	3800	1996	1250	2 x 29,3 mm	18"	Div. 13 CGT-Reglement
5	GT2-4	911 Carrera RSR 3.8 (993)	GT2	3746	1997	1120	45,9	18"	Div. 13 CGT-Reglement
5	N-GT 002	911 GT3 R/RS (996)	N-GT	3598,44	2000	1150	2 x 30,8 mm	18"	Div. 13 CGT-Reglement
5	N-GT 008	911 GT3 RSR (996)	N-GT	3598,1	2004	1180	2 x 30,8 mm	18"	Div. 13 CGT-Reglement



Württembergischer  
Porsche Club



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
www.pchc.info



## Allgemeine und Sicherheitstechnische Beschreibung der Rennfahrzeuge

### Allgemeine technische Vorgaben

- Die Fahrzeuge der PCHC der Klassen 1-5, auch solche, die ursprünglich nicht homologiert waren, müssen grundsätzlich den technischen Bestimmungen des DMSB der Gruppe CGT (DMSB Handbuch – brauner Teil) entsprechen.
- Die Fahrzeuge müssen in technischer Hinsicht der jeweiligen Periodenspezifikation und dem jeweils für das Baujahr geltenden Anhang J der Periode für das betreffende Modell entsprechen es sei denn, es wird nachstehend anders geregelt. Bezüglich der technischen Periodenspezifikation steht der Teilnehmer in der Nachweispflicht.
- Aerodynamische Hilfsmittel sind nicht zulässig (z.B. Unterbodenverkleidung, Diffusor, Front und Heckspoiler) außer sie waren serienmäßig bzw. für den jeweiligen Fahrzeugtyp homologiert.
- Bei luftgekühlten Fahrzeugen beträgt der maximale Hubraum 3800 cm<sup>3</sup>.
- Die Fahrzeuge müssen eine gültige Straßenzulassung gem. StVZO/FZV oder einen DMSB Wagenpass besitzen, bei ausländischen Teilnehmern ein Wagenpass des jeweiligen ASN. FIA-HTP sind nur in Verbindung mit einer gültigen Straßenzulassung gem. StVZO/FZV oder ausl. Strassenzulassung als technisches Datenblatt anererkennungsfähig. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, das für sein Fahrzeug zutreffende Homologationsblatt im Original mit Lochung des DMSB oder eines anderen ASN bei der technischen Abnahme vorzuweisen. Gültig sind ausschließlich Grundhomologationen und Homologationsnachträge für die zutreffende Gruppe aus der Zeit der entsprechenden Divisionen.
- **Rote-Punkt-Regelung:**  
Wenn ein Fahrzeug der Technischen Abnahme mit kleineren Unregelmäßigkeiten vorgeführt wird, welche keinen deutlichen Wettbewerbsvorteil bedeuten, kann der Technische Kommissar das Fahrzeug mit einem „Roten Punkt“ versehen. Der „Rote Punkt“ besteht aus einem Schreiben, auf dem die Startnummer, der Fahrername, die vom Reglement abweichenden Punkte sowie die Unterschriften des TK und des Fahrers oder dessen Stellvertreters verzeichnet werden. Der Fahrer/Bewerber muss die Unregelmäßigkeiten bis zur nächsten Veranstaltung abstellen. Alle roten Punkte werden in einer Datenbank registriert. Für jede Unregelmäßigkeit kann je Fahrzeug die „Rote-Punkt-Regelung“ nur einmalig angewendet werden. Wenn die Unregelmäßigkeit bei der nachfolgenden Veranstaltung nicht abgestellt ist, können die Sportkommissare das Fahrzeug von der Veranstaltung ausschließen.
- Ehemalige Cup-Fahrzeuge (944 Turbo Cup, Carrera Cup, Supercup) dürfen auch in Teilen auf den Stand der deutschen Cup Reglements der letzten Jahre der jeweiligen Bauperiode umgebaut werden. Dabei sind einzelne Baugruppen (wie z.B. Motor und Antrieb, Bremsanlage, aerodynamische Hilfsmittel etc.) in vollem Umfang umzurüsten. Wird auch nur eine Baugruppe oder ein Teil einer Baugruppe, die einer späteren Bauperiode zuzuordnen wäre, in ein Fahrzeug eingebaut, das eigentlich in eine niedrigere Klasse eingestuft würde, dann wird das Fahrzeug in die Klasse der Bauperiode der modernsten Baugruppe hochgestuft.
- Die in der Tabelle Klasseneinteilung angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoffen und anderen Flüssigkeiten.
- Bei der Definition „Serienstand“ ist der Teilnehmer beweispflichtig.
- Der Geräuschgrenzwert von 132 dB(A) nach LWA-Verfahren und 100 dB(A) nach LP-Verfahren muss eingehalten werden. Diese Werte werden gemäß der DMSB- Vorbeifahrermessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ermittelt.
- Zusätzlich müssen die Grenzwerte der DMSB Nahfeld Messmethode (siehe DMSBHandbuch, blauer Teil) von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB-Nahfeldmessmethode eingehalten werden. Die Auspuffanlage ist zu diesem Zweck ab Ende des Abgaskrümmers freigestellt. Fächerkrümmer sind ausschließlich bei diesen Fahrzeugen zulässig, bei welchen diese in der betreffenden Homologation enthalten waren, bzw. bei denen diese dem Serienstand entsprachen.
- Alle Fahrzeuge, auch solche, die nach FIA Anhang K aufgebaut wurden, müssen mit einem Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB- Abgasvorschriften (siehe DMSB- Handbuch) ausgerüstet sein.
- Motor- und Getriebeöle, Hydraulikflüssigkeiten und Kühl-/Frostschutzmittel sind hinsichtlich des Herstellers freigestellt. Evtl. vorgegebene Viskositäten sind verbindlich vorgeschrieben.





## Sicherheitstechnische Vorgaben PCHC

- Überrollkäfig nach Art. 12.1 DMSB-CGT Reglement (Überrollbügel sind nicht zulässig).
- FIA Homologierter Fahrersitz nach Art. 12.9 DMSB-CGT Reglement.
- Feuerlöscher nach Art. 12.3 DMSB-CGT Reglement (2,25 Liter AFFF oder 4 KG Löschpulver) oder Löschanlage gem. FIA Art. 253.7 bzw. Technische Liste Nr. 16 der FIA.
- Stromkreisunterbrecher nach Art. 12.5 DMSB-CGT Reglement (von außen und innen bedienbar und mit Kennzeichnung an der Fahrzeugaußenseite).
- Abschleppvorrichtung nach Art. 12.7 DMSB-CGT Reglement (mindestens 60 mm Durchmesser und farbliche Kennzeichnung vorne und hinten am Fahrzeug), Karosserieüberstand max. 60 mm.
- 6-Punkt-Sicherheitsgurte gem. Art. 12.2 DMSB-CGT Reglement.
- Außenspiegel gem. Art. 12.8 DMSB-CGT Reglement (1 Innenspiegel und 2 Außenspiegel mit einer Fläche von mindestens 6x6 cm sind vorgeschrieben).
- Die serienmäßige Innenaustattung darf bei Fahrzeugen ohne Homologation im Umfang des Art. 21 des DMSB Gruppe F-Reglements verändert werden.
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5 sind vorgeschrieben. Die originalen Haubenschlösser sind dabei unwirksam zu machen oder zu entfernen.

## Fahrrausrüstung PCHC und PC 996 Cup

- Vorgeschrieben sind Overall, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe, Kopfhaube gem. FIA 8856-2000.
- Ein Helm gem. FIA/DMSB Bestimmungen ist vorgeschrieben.
- Ein FIA-homologiertes Kopfrückhaltesystem z.B. H.A.N.S. ist vorgeschrieben

## Reifen

- Es sind ausschließlich Reifen der Fa. Michelin zugelassen. Reifengrößen, die von Michelin nicht geliefert werden können, werden durch Avon-Reifen ersetzt.
- Der Bezug der Reifen erfolgt durch den vom Serien-Organisator vorgegebenen Michelin-Reifendienst.
- Pro Veranstaltung (Zeittraining + beide Rennen) ist 1 Satz Reifen zulässig. Die Reifen können bei mehreren PCHC Veranstaltungen verwendet werden. Die Reifen werden bei jeder Veranstaltung im Rahmen der technischen Abnahme neu gekennzeichnet. Durch Unfall oder andere Ereignisse beschädigte Reifen können nach Freigabe durch einen TK durch andere Reifen der gleichen Art ersetzt werden. Je Veranstaltung dürfen maximal vier andere Reifen pro Fahrzeug zusätzlich gekennzeichnet werden, wenn die ursprünglich gekennzeichneten Reifen beschädigt sind. Die beschädigten Reifen sind dem TK zur Entfernung der Kennzeichnung vorzulegen.
- Bei Wet-Practice und Wet-Race Bedingungen ist der Reifentyp von Michelin/Avon freigestellt.
- Die thermische oder chemische Behandlung der Reifen oder Felgen unter Verwendung von Heizdecken oder anderer technischer Hilfsmittel ist während der gesamten Veranstaltung verboten.
- Abweichend von anderen Regelungen des DMSB CGT-Reglement, ist die Verwendung von Reifenbreiten zulässig, die eine ausreichende Freigängigkeit im serienmäßigen Radhaus gewährleisten. Die Radhauskanten dürfen dabei durch Bördeln umgearbeitet werden. Die Originalmaße des Radhausausschnitts müssen dabei erhalten bleiben.





## Zugelassene technische Änderungen

### PCHC:

#### **Allgemein zugelassene technische Änderungen gegenüber dem Serienstand:**

- Die Heckscheiben, Türscheiben und die hinteren Seitenfensterscheiben dürfen aus einem starren, transparentem, mindestens 5 mm dicken Material bestehen (ein Material des Typs FAA, z.B. Lexan 400 ist empfohlen). Vertikal zu öffnende Seitenscheiben dürfen durch horizontal gleitende Scheiben ersetzt werden.
- Karosserieteile, die nicht zum tragenden Teil der Karosseriestruktur gehören, dürfen gegen funktionsgleiche Kunststoffteile ausgetauscht werden (z.B. Türen, Hauben, geschraubte Kotflügel etc.). Die äußere Erscheinung und die Funktion der Originalteile müssen dabei vollständig erhalten bleiben.

#### **Klasse 1:**

- 924/924S: Die komplette Bremsanlage des 924 Turbo ist erlaubt. Die Nockenwelle ist freigestellt. Die K-Jetronic darf durch ein beliebiges Vergasersystem ersetzt werden. Der serienmäßige Luftfilter darf durch einen Sportluftfilter ersetzt werden.
- 944: Die Fahrzeuge dürfen anstelle der serienmäßigen versenkbaren Scheinwerfer auch mit den Scheinwerfern des Typs 924 Carrera GTS ausgerüstet werden. Die Fahrzeugsilhouette muß unverändert bleiben, davon ausgenommen ist der Heckspoiler der auch dem DMSB Gruppe H- Reglement entsprechen darf.

#### **Klasse 2:**

- 944 Turbo/S: Die Fahrzeuge dürfen anstelle der serienmäßigen versenkbaren Scheinwerfer auch mit den Scheinwerfern des Typs 924 Carrera GTS ausgerüstet werden. Die Fahrzeugsilhouette muß unverändert bleiben, davon ausgenommen ist der Heckspoiler der auch dem DMSB Gruppe H- Reglement entsprechen darf.

### PC 996 Cup

#### **Allgemein zugelassene technische Änderungen gegenüber dem Serienstand:**

- Es darf ein Sicherheitstank gem. Anh.J Art. 253.14 eingebaut sein.
- die serienmäßige Löschanlage darf durch eine andere Löschanlage oder einen Handfeuerlöscher gem. Anh.J Art.253.7 ersetzt werden.
- Der serienmäßige Sitz und dessen Konsole dürfen durch einen anderen Sitz und Befestigung gem. Anh.J Art. 253.16 ersetzt werden.
- Die serienmäßigen Sicherheitsgurte dürfen durch andere 6-Punkt-Gurte entsprechend Anh.J. Art. 253.6 ersetzt werden.
- Der hintere Stoßfänger darf beidseitig in einem Bereich von 30 x 30 cm seitlich mit Entlüftungsöffnungen versehen werden, um angestaute Wärme der Abgasanlage abzuführen. Die entstandenen Öffnungen sind mit einem Drahtgitter mit einer Maschenstärke von max. 5 mm von innen zu verschließen.
- Fahrzeuge der Klasse 6 und 7 dürfen aus Sicherheitsgründen mit folgenden Teilen modifiziert werden:
 

– Fahrerbelüftung	1 Satz	997 572 365 90
– Bowdenzug	1 Zug	997 572 501 9
– Türe links	1 komplette Tür	996.531.211.9D (nur für Fahrzeuge der Klasse 6)
– Türe rechts	1 komplette Tür	996.531.212.9D (nur für Fahrzeuge der Klasse 6)
- Das Lenkrad ist freigestellt.
- Die Felgen sind freigestellt, sofern die originalen Maße (Breite, Durchmesser, Einpresstiefe) und das Befestigungssystem beibehalten werden. Es sind ausschließlich Felgen aus Aluminiumlegierungen zulässig.







# Porsche Club Historic Challenge



## Klasse 6

- 911 GT3 Cup (996) nach originalem Porsche Carrera Cup Reglement/ET-Katalog bis Bj. 2002 einschließlich. Die Fahrzeuge dürfen auch in Teilen auf den Stand des Carrera Cup Reglements des Jahres 2002 umgebaut werden. Dabei sind einzelne Baugruppen (wie z.B. Motor und Antrieb, Bremsanlage, aerodynamische Hilfsmittel etc.) in vollem Umfang umzurüsten. Wird auch nur eine Baugruppe oder ein Teil einer Baugruppe, die der Klasse 7 zuzuordnen wäre, in ein Fahrzeug eingebaut, das eigentlich in Klasse 6 eingestuft würde, dann wird das Fahrzeug in Klasse 7 hochgestuft.
- Der serienmäßige Luftfilter darf durch einen formgleichen Luftfilter eines anderen Herstellers ersetzt werden. Luftsammeleinrichtungen sind nicht zulässig.

## Klasse 7

- 911 GT3 Cup (996) nach originalem Porsche Carrera Cup Reglement bis Bj. 2005 einschließlich. Die Fahrzeuge dürfen auch in Teilen auf den Stand des Carrera Cup Reglements des Jahres 2005 umgebaut werden. Dabei sind einzelne Baugruppen (wie z.B. Motor und Antrieb, Bremsanlage, aerodynamische Hilfsmittel etc.) in vollem Umfang umzurüsten

## Fahrzeuggewichte und Felgenreößen

### PCHC

Es gelten die Fahrzeugmindestgewichte und Felgenreößen gemäß Tabelle Klasseneinteilung PCHC.

### 996 Cup

Es gelten die Mindestgewichte und Felgenreößen gemäß der Carrera Cup Reglements der Jahre 2002 bzw. 2005.

### Klasse 9

Für modifizierte Fahrzeuge der Klassen 1 – 7 gelten die Mindestgewichte und Raddurchmesser der unmodifizierten Fahrzeuge.

## Für uns gibt es keine alten Autos. Nur Oldtimer.



Old- und Youngtimer liegen immer stärker im Trend. Wir sorgen dafür, dass sie auch nach Jahrzehnten noch gut auf der Straße liegen. Liebhaber von automobilen Klassikern finden in unserem ständig wachsenden Programm aktuellste Technik für ihren Schatz in der Garage – vom Serienersatz über Hochleistungs-Lämpfer bis zum Motorsport-/Individualfahrwerk für echte Enthusiasten. Denn jedes Auto ist so jung wie es sich fährt! **BILSTEIN – Das Fahrgefühl.**

[www.bilstein.de](http://www.bilstein.de)



**Württembergischer  
Porsche Club**



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
[www.pchc.info](http://www.pchc.info)



## 3 Berichte 2011

### 4 PCHC und 996 Cup Resümee 2011

2011 beginnt gleich zu Beginn mit einem Highlight: Wenn schon, denn schon – so präsentierte sich der Porsche Club auf der Retro Classics, Stuttgart mit den beiden Serien Porsche Club Historic Challenge und 996 Cup direkt am Eingang der Halle 4. Die Standkonzeption war von Grupp Messebau optimal darauf ausgelegt, so dass die Leute nicht nur stehen bleiben, sondern in den Stand kommen mussten, wollten sie die beiden Renn-Porsche der vergangenen Saison näher begutachten. Präsentiert wurden der blitzblank geputzte rote 968 Club Sport Porsche des Gesamtsiegers der PCHC Serie 2010 und der nicht minder attraktive weiße 996 Cup Porsche, Gesamtsieger des PC 996 Cup 2010.

Alle an dem Messeauftritt Beteiligten sind durch einen besonderen Award der Stuttgarter Messe; "Unser Stand ist als **"Bester Clubstand"** prämiert worden.



scher Porsche Club und einigen AvD Raceweekends als Gastserie willkommen. Die Stimmung an den Wochenenden in den Fahrerlagern ist sehr gut. Das Verhältnis der Fahrer, Teams und Organisatoren untereinander ist super. Man schätzt sich gegenseitig und geht auf der Strecke fair miteinander um.

Bei den Rennen wird hart um jeden Punkt gekämpft. Aber bereits beim Frühstück sitzen die Fahrer im Fahrerlager gemeinsamen Treffpunkt und am Abend wird zusammen gegrillt und ein bisschen Rennfahrerlatein zu erzählt.

Die Rennsaison 2011 startet in Hockenheim, führt uns zum Nürburgring, nach Oschersleben und Dijon. Alle Teilnehmer und Organisatoren werden mit bestem Wetter beim Finale in Monza belohnt. Insgesamt sind 81 Porsches in den Punkten, davon 49 bei PCHC und 32 beim 996 Cup. Damit zeigt sich eine deutliche Steigerung zur Vorjahres-Saison. Insbesondere beim 996 Cup sind circa 20% mehr Starter dabei.

Heinz Weber, Rennleiter und Serien-Serien-Organisator, kann auf eine sehr erfolgreiche Saison zurückblicken.

Zusammen mit dem Porsche Club Deutschland und dem Württembergischen Porsche Club mit Leo Eigner und natürlich allen aktiv beteiligten Teams und Fahrern hat sich diese Serie im 3. Jahr fest etabliert.

PCHC und PC 996 Cap sind bei den Veranstaltungen des Motorclub Stuttgart / Württembergi-







# Porsche Club Historic Challenge



## Porsche Club Historic Challenge

**Antonios Trichas mit seinem Porsche 924 S ist der PCHC Champion 2011.** Zuletzt kann der Grieche (Freisinger Motorsport) in Monza 2 Klassensiege für sich verbuchen. Mit 289,4 Punkte, holt er sich den Titel in der Porsche Club Historic Challenge.

Der Routinier Kurt Ecke von 11er Ecke - Logwin – Racing erringt mit 265,2 Punkten Rang 2 in der Gesamtwertung. Der Aufsteiger des Jahres, Robin Neuert, Team Penske Sportwagenzentrum, 249,6 Punkte, kann sich in seiner 1. Saison in der Meisterschaft 2011 über den 3. Platz riesig freuen.



## Porsche Club 996 Cup

**Thorsten Rose holt sich den Titel des Champions in der Saison 2011 in Monza.** Es ist noch einmal eine Zitterpartie vor dem Start der beiden letzten Rennen in Italien, bevor der Mann aus Stuhr bei Bremen seinen Titel im PC 996 Cup für sich entscheiden kann.

Mit 239.6 Punkten verweist Thorsten Rose den amtierenden Champion 2010, Thomas Neuert, mit 217.5 Punkten auf den 2. Platz. Ulrich Rossaro, 204.4 Punkte, gelingt es, sich auf den 3. Rang zu fahren.

## 2012: Es gibt noch Potential

Lange die letzten Rennen in Monza abgelaufen sind, hat die Planung 212 begonnen. Einige Dinge sind schon früh abgeklärt worden. 2012 werden PCHC und 996 Cup wieder an 7 Rennwochenenden unterwegs sein. 2012 werden die Abstände zwischen den Veranstaltungen gleichmäßiger sein.

Einige Termine stehen schon fest, darunter auch der 27.07. – 29.07.12, PCHC und PC 996 Cup werden wieder die Hauptserie der Porsche Club Days in Hockenheim sein. Das PCHC Reglement wird für 2012 noch einmal optimiert, um die vielen verschiedenen Fahrzeuge gerecht zu bedienen.

Heinz Weber, Leo Eigner, Fritz Letters, Michael Haas und alle Organisatoren gehen davon aus, dass bei der PCHC Serie ein großes Potential an potentiellen Teilnehmern existiert. Beim 996 Cup stellt sich die Frage, wie viele Cup Fahrzeuge noch "auf dem Markt sind" und damit überhaupt für die Serie gewonnen werden können.



**Württembergischer  
Porsche Club**



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





# Porsche Club Historic Challenge



## 4.1 Retro Classics 11.03.11 – 13.03.11

**Ein starker Messeauftritt:** Wenn schon, denn schon – so präsentierte sich der Porsche Club Deutschland auf der Retro Classics, Stuttgart mit einem 150 Quadratmeter großen Messestand in Halle 4 direkt am Eingang. Die Wände waren im knalligen Porsche Rot und im strahlenden Weiß unübersehbar. Jeder konnte, ja, musste sie beachten: die überdimensionalen Logos vom PCD, PC Schwaben und Württembergischen Porsche Club.

Die Standkonzeption war von Grupp Messebau optimal darauf ausgelegt, so dass die Leute nicht nur stehen bleiben, sondern in den Stand kommen mussten, wollten sie die beiden Renn-Porsche der vergangenen Saison näher begutachten. Präsentiert wurden der blitzblank geputzte rote 968 Club Sport Porsche des Gesamtsiegers der PCHC Serie und der nicht minder attraktive weiße 996 Cup Porsche, Gesamtsieger der PC 996 Cup Serie.

Unser Kommunikationszentrum, der grosse runde Tisch, war während der gesamten Messe Magnet für alle unsere Besucher. Hierzu zählten die Sponsoren, die Präsidenten und Sportleiter der deutschen Porsche Clubs sowie unsere Gäste von Porsche, ADAC und vielen weiteren Partnern.

Belohnt wurden alle an dem Messeauftritt Beteiligten durch einen besonderen Award der Stuttgarter Messe; Unser Stand ist als "**Beste Clubstand**" prämiert worden. Unser Stand ist gemeinsam mit dem Messestand der Klassischen Porsche Clubs geehrt worden, vgl. Bild.



Württembergischer  
Porsche Club



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





## 4.2 08.04.11 - 10.04.11 Oschersleben, Preis der Stadt Magdeburg

Die PCHC startet in ihrer 3. Saison unter der Leitung von Rennleiter Heinz Weber mit einem Starterfeld, das sich sehen lassen kann. 22 Fahrer nehmen am Freitag früh das freie Training auf, um zu testen, wie gelungen die Vorbereitungen zur neuen Saison waren. Die kalte Piste und der sehr frühe Trainingsbeginn ließen einige der Fahrer zu waghalsigen Ausflügen neben die Strecke verleiten. Es war nicht einfach die Reifen auf normale Race-Temperatur zu bringen.

Es gab aber auch positive Reaktionen nach dem 1. Test. Robin Neuert im Team von „Penske Sportwagenzentrum“ in seiner 1. Saison mit eigenem Auto und der nicht nur moralischen Unterstützung vom Vater, Thomas Neuert. Der Vorjahresmeister des PC 996 Cups 2010, griff dem Junior bei seinem 1. Start hilfreich unter die Arme und Robin strahlte, als er seine gefahrene Zeit auf dem Monitor sieht. Er verbessert sich kontinuierlich.

Bei der Zeitenjagd im freien Training überragt ein gut aufgelegter Sebastian Glaser im neuen Auto. Er wechselte vom 996 Cup in die PCHC auf einem pfeilschnellen 993 GT2. Er legte Zeiten vor, die im Ansatz mit über 2 Sec. Rückstand nur noch Jürgen Freiesleben und Team Hönsch-Dercks, jeweils im 993 Cup unterwegs, halten können. Im Zeittraining am Samstag Abend setzt Glaser noch einen drauf und fährt auf die Pole für das 1. Rennen am Sonntag, mit der Zeit von 1:51.347, vor Heinrich Botz, 964 RSR, 1:53.870. Rang 3 für Kurt Ecke, 1:54.712, neben ihm in der 2. Reihe, Schrey im 964 RSR. Die 3. Reihe belegen Freiesleben, 1:56.180 und Hönsch-Dercks, 1:56.267. Das Team „11er Ecke-Logwin Racing“ war mit seinen 3 Fahrern auf den vorderen Plätzen sehr zufrieden. Antonios Trichas, schnellste Zeit der Gruppe 1, mußte nach der Sektion in die Werkstatt, die Kupplung funktionierte nicht optimal. Conny Pfeffer hat da mehr Glück, ihr „Servicemann Eckart Spreng“ betreut sie vor Ort, da der 924er mit Zündungsproblemen kämpfte.

Am Ende des Tages hatten alle Teilnehmer des PCHC und des PC 996 Cups die Möglichkeit bei Karin Richter, die wieder das Catering für die Serien ausrichtet, sich bei Imbiss und Getränken zu entspannen. Mit einem fulminanten Start aus der Poleposition setzt sich Sebastian Glaser mit seinem 993 GT2 sofort an die Spitze des Feldes und schon mit Abstand folgt ihm Botz aus der 1. Runde kommend. Den ersten Schreck auf dem Weg zur Parabolika bekommt Asim Demir, bei seinem 944 S2 fliegt die Haube hoch und im Blindflug schafft er es in die Auslaufzone. Botz gelingt es Vorsprung herauszufahren auf die nachfolgenden Ecke, Dercks, Freiesleben, Klimmer und Litzenberger. Mobil 1 Kurve, Reiner Kaufmann bleibt mit seinem 944 Turbo in eine Dunstwolke stehen.





# Porsche Club Historic Challenge



Ein Wasserschlauch war geplatzt und das gesamte Kühlmittel ergießt sich über die Strecke. Dieter Graf, Porsche 924, rutscht auf dem schmierigen Geläuf am Bremspunkt aus und knallte in die Mauer. Ein nachfolgender 996 rauscht ihm dann noch in das stehende Auto und rote Flaggen zeigen einen Rennabbruch in der 2. Runde an. Nach 15 Minuten Unterbrechung wird das Rennen neu gestartet. Wie gehabt beim 1. Start, Glaser vor Botz, Ecke und Freiesleben. Robin Neuert und Sven Köhler liefern sich ein spannendes Duell, rasen im Paarlauf auf die Nordkurve zu, mit dem besseren Ende für Köhler, der sich dann auch sofort von Neuert löst. Im Mittelfeld haben sich Fuchs, Braun und Menhofer zu einem Trio zusammengetan. Trichas führt die Klasse 1 an und Conny Pfeffer kämpft sich an Stanzl heran, kann vorbei fahren, muß aber gegen Ende des Rennens ihren Zündaussetzern Tribut zollen und Stanzl wieder ziehen lassen.

An der Spitze des Feldes zieht Glaser einsam seine Runden. Mit großem Abstand folgt Botz auf Rang 2. Der letzte Platz auf dem Treppchen ist aber sensationell spannend umkämpft. Dercks auf Rang 3 fahrend, muß sich der ständigen Angriffe von Ecke erwehren. Positionswechsel fast im Minutentakt. Die beiden Kämpfhähne schenken sich nichts. Ecke der ältere und erfahrene Rundstreckenveteran und Dercks der weitaus jüngere und Neuling im Rennsport. In der Südkurve vor der Zieleinfahrt geht Ecke der Asphalt aus. Neben ihm Dercks. Ecke versucht wieder die Piste unter die Räder zu bekommen. Dercks lässt ihm nicht genug Platz, es gibt eine Kollision. Ecke rauscht weiter in den Kies, muss auch noch Freiesleben an sich vorbei ziehen lassen und beendet das Rennen auf Rang 5. Das schwarz-weiße Tuch sieht Sebastian Glaser als Sieger vor Heinrich Botz und Julian Dercks.



Rennen 2, Sonntag Nachmittag, bei bestem Rennwetter. Den Start gewinnt Sebastian Glaser vor Heinrich Botz, Jürgen Freiesleben und Kurt Ecke. Mit leichtem Abstand kann Torsten Klimmer Kontakt zur Spitze halten. Der Kampf in der Klasse 3 zwischen Sven Köhler und Reiner Kaufmann ist spannend bis zum Ausfall von Kaufmann in der 10. Runde. An der Spitze unangefochten ein Auto des „11er- Ecke-Logwin-Teams“, mit Glaser und an Position 3 und 4 hinter Heinrich Botz, zwei weitere 911 aus dem gleichen Team. Jürgen Freiesleben und Teamchef Kurt Ecke fahren zum Vergnügen der Zuschauer das gesamte Rennen Stoßstande an Stoßstange, wie zusammen geschweißte, das gesamte Rennen ohne Positionswechsel nach 30 Minuten über die Ziellinie.

Braun, Litzenberger und Menhofer jagen sich wie im 1. Rennen um den Kurs. Bis Litzenberger gegen Rennende doch noch von Menhofer passiert wird, sich aber mit seiner Routine durchsetzt und auch im 2. Rennen die Klasse 5 für sich entscheidet. Robin Neuert, im Vorgefühl des Doppelklassensieges, war für den Neueinsteiger Grund genug noch einmal aus der Südkurve mit zuviel Dampf kommend über das Grün zu räubern. Das wird Papa Neuert nur mit gemischten Gefühlen beobachtet haben, ob des Geschenks der neuen Felgen für den Junior. Ausgefallen sind in Runde 6 Trichas/ Kl. 1 und Hähner/ Kl. 2 in Runde 3. Nach einem brilliant gefahren Rennen sieht Sebastian Glaser die Zielflagge und machte damit an diesem Wochenende seinen ersten Doppelsieg in seiner Karriere perfect. In dem weit auseinander gezogenen Feld fährt Heinrich Botz auf Rang 2 und Jürgen Freiesleben wird Dritter auf dem Podest, vor seinem Teamchef und Freund Kurt Ecke.



Württembergischer  
Porsche Club



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





## 4.3 17.06.11 - 19.06.11 Hockenheim Stuttgarter Rössle

Wetterkapriolen machten die ohnehin spannenden Rennen der PCHC unvorhersehbar mit glücklichen Siegern.

Ein Großteil der um die Meisterschaft fahrenden Akteure waren bereits zum freien Training am Freitag Nachmittag auf Zeitenjagd. Zuvor gab es im Fahrerlager ein eher trauriges Thema. Der von allen Fahrern und Freunden der PCHC geachtete Sportfreund Dieter Graf, zuletzt unterwegs im Porsche 924, hatte bei einer Routineuntersuchung im Krankenhaus nach dem Rennunfall im Meisterschaftslauf der PCHC, im April 2011 eine sehr schlechte Nachricht erhalten.

Freunde die ihn im Krankenhaus besucht hatten, berichteten von zwei aufeinander gefolgt Operationen und es ginge nicht sehr gut. Auf diesem Weg möchten wir dem sympathischen Motorsportfreund alles erdenklich Gute wünschen, mit der Hoffnung, ihn bald als „Porschetreter“, im Pulk der PCHC wieder zu finden.

Die sogenannten „Bigsschiffe“, mit Thorsten Kammin und Heinrich Botz, beide für „Bliss Motorsport“, unterwegs, machten gleich richtig Dampf. Kammin mit absoluter Bestzeit von 1:55.185. In der Klasse 2 schien sich ein Zweikampf anzubahnen. Der Rookie Adalbert Brych, Team Penske Sportwagenzentrum und Sven Köhler, beide im 944 Turbo, fuhren fast identische Rundenzeiten.

Brych, der gelernte Koch, hatte außer Lizenztraining keinerlei Erfahrung auf der Rennstrecke. Vater Brych war schon mit Thomas Neuert 1993 im Langstreckenpokal unterwegs. Der Papa hat den 944 Turbo auch zerlegt und für den Junior rennfertig vorbereitet. Robin Neuert, der die Meisterschaft anführt, fuhr in der Klasse 2 die Bestzeit. Die einzige Dame im Feld, Cornelia Pfeffer, übernahm die Führung in der Klasse 1. Ein alter und erfahrener Porschefahrer, Helmut Hain, brachte einen wunderschön aufgebauten 911 RS an die Strecke, mit dem er allerdings seine liebe Not hatte beim anbremsen in den schnellen Passagen. Vor dem Zeittraining zum 1. Rennen am Samstag Vormittag, demonstrierten einige PCHC Teilnehmer, was sie unter Griechenlandhilfe verstanden.

Das Zelt von Antonios Trichas war bei starkem Wind zusammen gebrochen und viele Hände waren zur Stelle, um es wieder aufzurichten. Sebastian Glaser im 993 GT2 sicherte sich überlegen die Pole mit über 2 sec. Vorsprung vor Heiner Botz. Die 2. Reihe begann mit Thorsten Klimmer. Neben ihm Thorsten Kammin. Reihe 3 für Kurt Ecke, 11er Ecke-Logwin-Racing, und neben ihm Franz Heil. In der Klasse 2 fuhr Team Hornung – Schroth auf Platz 1 und in der Klasse 1 hatte Cornelia Pfeffer die Nase vorn vor Team Knapper-Kolp, Rudi Stanzl und Antonios Trichas. Sven Köhler und Adalbert Brych blieben ohne Zeit. Köhler muss-

te erst Domlager heran schaffen und und im Penske Team von Brych entdeckte man im Ansaugkanal einen Putzlappen, obwohl keiner der Mechaniker am Lufteinlass zu schaffen hatte.

Es sei vielleicht auf Grund verschiedener Vorkommnisse zu erwähnen, das Fahrer und Teams in der Nacht mehr Sensibilität bei der Sicherheit ihrer Fahrzeuge an den Tag legen sollten. Rennen 1 am Samstag Nachmittag. Der Himmel stark bewölkt. Sämtliche Fahrer und Team-Mitglieder schauten nach oben, mit der Frage nach dem richtigen Reifen. Das Feld bog geschlossen auf die Start-Ziel-Linie, . Die Ampel schaltete auf grün und der Pulk nahm Fahrt auf. Der gelbe 964 RS von Kammin scherte nach rechts aus, musste sich aber nach der 1. Runde hinter Glaser, Klimmer und Botz einreihen. Dem Führungsquartett folgten Ecke, Heil, Thomas Braun und Leo Menhofer. In der Klasse 1 führte Cornelia Pfeffer vor Team Knapper-Kolp.





# Porsche Club Historic Challenge



Während des Kampfs in der 3 Runde produzierte Pfeffer am Ende von Start-Ziel eine Pirouette und knallte rückwärts in die Reifenstapel. Obwohl in verschiedenen Klassen fahrend, waren die Fights zwischen Robin Neuert und Sven Köhler sehenswert. An der Spitze fuhr unangefochten Glaser einem Start-Ziel-Sieg entgegen. Dahinter entbrannte ein Kampf und Rang 2 + 3 zwischen Kammin und Klimmer. Ecke und Botz waren nur noch Beobachter der beiden Kampfhähne. Als Dreierpack jagten Tittmann-Mösner, Axel Litzenberger und Martin Flak um den Ring.

Nach Halbzeit des Rennens zog der gelbe 964 RS von Kammin die abgerissene Stoßstange hinter sich her. Klimmer dicht hinter ihm griff Kammin massiv an, aber immer mit einem Blick auf die hin-und herschleudernde Stoßstange. Die Gefahr schien groß, dass sie absichert und vor nachfolgende Autos knallt. Adalbert Brych trieb seinen 944 Turbo in 2:01.er Zeiten hinter Sven Köhler her und landete im Ziel auf Platz 2 in der Klasse 3. Noch 5 Minuten Rennzeit waren zu fahren und an der Spitze hinter dem führenden Glaser waren die letzten 3 Runden extrem spannend. Nach mehreren Positionswechseln, gelang es Thorsten Klimmer noch Thorsten Kammin auf Rang 3 zu verweisen. Sebastian Glaser fuhr ein ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein! Sonntag Mittag, Rennen 2. Es war leicht bewölkt, die Piste abgetrocknet.

Startampel von Rennleiter Heinz Weber auf grün geschaltet und das Feld der PCHC raste auf die 1. Kurve zu. Glaser, Ecke und Heiner Botz, auf den linken Grassteinen auf Rang 3 gesprintet, gewannen den Start. Aus der ersten Runde kam Kurt Ecke als Führender vor Thorsten Kammin, Heiner Botz und Thorsten Klimmer. Glaser hinter dem Quartett auf Rang 5 zurück gefallen. Auch Robin Neuert ist nach einem Dreher im Motodrom von Rang 14 auf 20 abgesackt. Adalbert Brych vorbei an Sven Köhler. Neuert fährt 2:07 er Zeit und ließ Asim Demir hinter sich. An der Spitze hatte sich Glaser wieder ganz nach vorn gefahren, ihm folgten Ecke, Klimmer, Kammin und Botz. Die beiden Kampfhähne Klimmer und Kammin hatten die Plätze getauscht und jeder lauerte auf einen Fehler des Anderen.

Robin Neuert versuchte es mal rechts oder links an Trichas vorbei zu fahren. Aber der Grieche ist der Mann mit der größeren Erfahrung und es ging immer fair zu. Weiter vorn konnte Kammin auch Ecke auf Platz 2 ablösen. Noch 18 Minuten Rennzeit und es begann zu regnen. Köhler trieb Brych vor sich her ohne ihn passieren zu können. Kammin fiel zurück hinter Ecke. Die Zeiten gingen radikal runter. Die Strecke war rutschig. Sebastian Glaser wurde extrem langsamer. Er kämpfte auch noch mit seinem Scheibenwisch-Schalter und alle Jungs hatten außerdem Sliks auf ihren Rennwagen. Es schüttet, was der Himmel freigab und das Safety Car stand schon bereit alle Fahrer einzufangen. Bevor von den Streckenposten das bekannte „ SC „ Schild hoch gehalten wurde, ging Kurt Ecke noch wagemutig an Sebastian Glaser vorbei und setzte sich an die Spitze des Feldes.

Das Rennen wurde nach einigen Runden hinter dem Safety Car abgewunken. Sieger dieser Regenschlacht wurde Kurt Ecke vor Sebastian Glaser und Thorsten Kammin.



Württembergischer  
Porsche Club



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





## 4.4 01.07.11. – 03.07.11 Nürburgring

Das 1. freie Training der PCHC war bestimmt durch einen kühlen Samstagmorgen. Fast alle Starter, die es nicht abwarten konnten, endlich die 5148 mtr. des Nürburgrings unter die Räder zu bekommen, mussten sehr schnell einsehen, dass es bei diesen kühlen Temperaturen extrem wichtig war, die Reifen zu einem ordentlichen Grip zu bewegen.

Das Training begann um 8.35 Uhr und war nach einem Unfall um 8.40 bereits mit roten Fahnen abgebrochen. Adalbert Brych vom „ Team Penske Sportwagenzentrum „ war mit seinem schnellen 944 Turbo ungebremst in die Dunlopkurve eingeschlagen. Nach seinen eigenen Worten: „Bremsdruck war kurz da, dann Pedal durchgetreten und ich war nur noch Beifahrer“! Bestzeit vor Torsten Klimmer, 964 RSR ., Rang 3 für den Porsche 964 Turbo Fahrer Franz Heil, Bliss Motorsport. Auf Grund der Unterbrechung, um die Sicherheitsbegrenzungen in der Dunlopkehre wieder zu gewährleisten, war der gesamte Zeitplan für den Samstag durcheinander. Die Rennleitung entschied, das Qualifying der PCHC auf den Sonntag früh 8.00 Uhr zu legen. Der Grieche Antonios Trichas driftete dann auch in seinem unnachahmlichen Stil um den Ring, schaffte aber in der Klasse 1 die Bestzeit vor Team Knapper Kolb und Cornelia Pfeffer.

Rüdiger Hölzel hatte in der engen Gruppe 2 die Nase vorn vor Robin Neuert, Thomas Hähner und Asim Demir. Die Pole im Gesamtfeld holte sich der wieder genesene Jürgen Freiesleben, 993. Das 1. Rennen, Sonntag um 9.45 Uhr bei leicht bewölktem Wetter mit der Tendenz zum Besseren. Den Start gewann Freiesleben vor Schwarz und aus der 1. Runde als Führender kam Klimmer schon mit Abstand zu Freiesleben. Danach mit Blickkontakt Frank Hönsch, Schwarz, Kurt Ecke, Heinrich Botz. Pärchenbildung auf der Strecke, Sven Köhler trieb Thomas Tittman um den Ring. Robin Neuert machte Fritz Schroth im 911 3,2 das Leben schwer und Asim Demir musste sich fortgesetzt den Angriffen von Trichas erwehren. Bis zu seinem Ausfall in der 5. Runde trieb Hölzel Fritz Schroth vor sich her, der im Ziel Rang 3 in der Klasse 5 erreichte. An der Spitze wurde es enger für Klimmer. Freiesleben machte mächtig Druck auf ihn.

Ecke und Hösch, auf den Plätzen 3 und 4, sahen Schwarz immer größer in ihren Rückspiegeln. Heiner Botz konnte den Speed der 5er-Gruppe vorn nicht mehr mitgehen und fiel zurück. Pfeffer und Freiesleben starteten vom Ende des Porsche Pulks. Schwarz und Botz, die beiden pfeilschnellen Oldies im Feld versuchen Kontakt zur Spitze zu halten. Bis zur 5 Runde mischte Franz Heil noch mit, dann kam der Ausfall. Der Turbolader tat nicht mehr, wofür er mal eingebaut wurde. Julian Dercks im 911 Cup wurde immer langsamer und fiel weit zurück.

Sven Köhler, Asim Demir, Dr. Mösner und Robin Neuert bildeten ein Quartett mit wechselnden Führungen. Neuert gelang es abermals Demir zu passieren und hatte im Ziel einen sehr knappen Vorsprung. Botz und Schwarz tauschten die Plätze an Pos. 3 und 4. Sven Köhler konnte Mathias Hornung in Schach halten bis ins Ziel. In der 20 Minute dann das Safety Car auf der Strecke und das Feld schob sich zusammen. Nach Neustart konnte Botz kurzzeitig auf Rang 2 vorbei an Ecke fahren. Der aber konterte in der Dunlopkehre und stellte die alte Reihenfolge wieder her. In den letzten 200 Metern vor dem Ziel konnte Udo Schwarz den Heiner Botz noch vom 3. Rang verdrängen.

Den Sieg erkämpfte sich nach harter Abwehr Klimmer vor Ecke mit 5.622 sec. Vorsprung.





## 4.5 15.07.11. – 17.07.11 Oschersleben, Preis der Stadt Magdeburg

Dercks und Ecke gewannen je ein Rennen. Nachdem am Freitag Hochseewinde über die Magdeburger Börde fegten, konnten beim ersten freien Training am Samstag früh die Fahrer der PCHC bei idealen Bedingungen die Jagd nach schnellen Runden beginnen.

Das Einfahren des neuen Bremsdrucks konnte ihn im Endergebnis aber nicht weiter nach vorn spülen. In der Klasse 1 musste er sich hinter Knapper- Kolb und Cornelia Pfeffer mit dem 3. Platz zufrieden geben. Bei den „ Bigschiffen „, sorgte Heinrich Botz für richtig Speed und war mit 1:41.651 Frontrunner. Torsten Klimmer und Jürgen Freiesleben reihten sich mit 1:44 er Zeiten dahinter ein. Beide mit 1:48 er Zeiten., dass es für die Rennen sich schon abzeichnete, dass es hier eine Pärchenbildung geben würde. Das 20 Minuten dauernde Zeittraining am Samstag Mittag um die Pole für das 1.- Rennen am Abend, war da schon von den Zeiten bedeutend schneller.

Torsten Klimmer, 964 RSR, war offensichtlich selbst auf Betriebstemperatur und sicherte sich den 1. Platz in der Startreihe, 1:41.379 vor Kurt Ecke, 1:42.167 im 993 Cup. Rang 3 in der Startreihe für Jürgen Freiesleben nur knapp hinter Ecke mit 1:42.359 und neben ihm Julian Dercks 1:42.663. Dritte Reihe für Heiner Botz, 964 RSR und Sven Köhler, 944 Turbo. Martin Flak und Leo Menhofer teilten sich die 4. Reihe, vor Antonios Trichas, 924, Thomas Hähner, Peter Knapper, Rudi Stanzl und Cornelia Pfeffer. Rennen 1 am Samstag Abend bei Sommerwetter und sehr guten Bedingungen. Jürgen Freiesleben, 11er Ecke- Logwin-Racing Team, gewann den Start und kam als Führender aus der 1. Runde vor Torsten Klimmer, Kurt Ecke, Julian Dercks und Heiner Botz, für Bliss Motorsport startend.

Gegen den schnellen Griechen war in der Klasse 1 kein Kraut gewachsen. Klimmer blies zum Angriff auf Dercks nach der Zeppelin Cat Kurve und ging auf der Start-Ziel Graden vorbei am Führenden. Trotz sofortiger Konter hatte der weiße 964 RSR die Nase vorn. Botz dahinter auf Rang 3, gefolgt von Ecke und Freiesleben. Im gesamten Feld der PCHC wurde um Positionen gerungen. Cornelia Pfeffer hatte sich, gleich einem Terrier, an Stanzls Heck verbissen und konnte den schnellen Gärtner im schwarzen 924 vor dem Zieleinlauf noch hinter sich lassen. Die Spitze machte es aber noch enger. Klimmer fiel in Führung liegend der Strom kurzzeitig aus und der neue Spitzenreiter Dercks hatte alle Hände voll zu tun, sich Kurt Ecke, der ihm gewaltig Druck machte, vom Heck zu halten. Der Routinier Ecke kämpfte um den Sieg, musste mit 0.214 sec. dem Youngster Dercks aber den Vortritt lassen. Der dritte Platz auf dem Siegespodest wurde von Jürgen Freiesleben bestiegen. Den Start gewann Kurt Ecke, der gleich von Anfang an die Pace vorgab. In der 2. Runde tauschten Ecke und Freiesleben die Frontplätze.

Vergeblich, aber sie ließ nicht locker. Im Mittelfeld passierte Köhler den schwarzen 964 RS von Menhofer und blieb so mit der Spitze bis in das Ziel in einer Runde. „Conny“ Pfeffer büßte im Kampf um Rang 3 der Klasse 1 in der letzten Kurve vor Start und Ziel die Frontstoßstange ein. Das konnte sie aber nicht daran hindern, auf der Ziellinie und dem schwarz-weißen Tuch Stanzl auf den 4. Platz zu verweisen.

Kurt Ecke fuhr einen ungefährdeten Gesamtsieg ein. Neben ihm auf dem Siegespodest auf Rang zwei Jürgen Freiesleben und Platz drei für Torsten Klimmer.







# Porsche Club Historic Challenge



## 4.6 29.07.11 – 30.07.11 Porsche Club Days

2011 gehen die Porsche Club Days Hockenheim bereits ins dritte Jahr. Damit liegt die Pionier-Phase hinter uns. Die Porsche Club Days 2011 Hockenheim werden gemeinsam vom Württembergischer PC und dem PC Schwaben mit dem PCD in Zusammenarbeit mit den Porsche Zentren Reutlingen, Flughafen Stuttgart, Göppingen und Schwäbisch Gmünd organisiert.

Das Zusammenspiel aller Beteiligten funktioniert reibungslos – soweit dies bei einer solchen Großveranstaltung überhaupt möglich ist. Die erfahrenen Teilnehmer von PCS-Challenge, PCHC, PC 996 Cup, Sprint und PCD Club-Cup kennen die Abläufe und freuen sich bereits im Vorfeld auf dieses Highlight in Hockenheim.

Bereits zum Jahresende 2010 werden die Porsche Club Days in die Jahresprogramme von PCS-Challenge, PCHC, PC 996 Cup und PCD Club-Cup aufgenommen. Selbstverständlich nehmen auch die beteiligten Porsche Clubs, einschließlich des PC Kirchen-Hausen, die Veranstaltung in ihre Club-Wertung auf. Im Frühjahr 2011 beginnen die konkreten Vor-Arbeiten. Das Club-Sport-Programm mit den Rennserien wird von Heinz Weber, Rennleiter und WPC Sportleiter, und Michael Haas, PCD Sportleiter, ausgearbeitet und dem DMSB zur Genehmigung vorgelegt.

Ausschreibungen, Nennungsformulare und Zeitpläne werden erstellt und "in Umlauf gebracht". Eingehende Nennungen werden im WPC-Büro von Lore Brenner erfasst. Jede Menge Anfragen werden im persönlichen Gespräch, in vielen Telefonaten und per E-Mail beantwortet. Der WPC mit Leo Eigner und Heinz Weber organisiert die PCHC und PC 996 Cup Serien und koordiniert die Zusammenarbeit mit DMV.

Die "heiße Phase" beginnt spätestens zwei Monate vor der Veranstaltung. Heinz Weber plant den Personal-Einsatz der Funktionäre (im Rennbetrieb sind die Anzahl und Aufgaben der Funktionäre festgeschrieben) und des Rössle Teams (Motorsport-Club Stuttgart). Leo Eigner organisiert den kulinarischen Teil, d.h. Catering auf dem Boxendach, und die Abendveranstaltung im Motodrom Hotel Hockenheim. Sylvia und Claus Plappert, Schatzmeister PCS, bereiten die Papierabnahme vor und führen diese dann auch vor Ort durch. Zusammen mit Rolf Edel, WPC und MCS-Vorstand, ist Claus Plappert auch im Safety- / Pace-Car im Einsatz.

Der Einsatz der PCD-Instrukteure sowie der PCD-Personaleinsatz inklusive der umfangreichen Logistik werden geplant. Nach dieser generalstabsmäßigen gemeinsamen Vorarbeit kann die Veranstaltung beginnen. Das bedeutet für die meisten einen Einsatz auf der Rennstrecke, der am Freitag Morgen um 7:30 beginnt und am Sonntag Abend um 20:00 endet. In bewährter Weise sorgt Heinz Weber mit dem Rössle-Team für einen sicheren und reibungslosen Rennbetrieb auf der Rennstrecke und im Fahrerlager. Gerry Haag, Sportleiter PCS, organisiert mit seinen 8 PCD-Instrukteuren den Fahrbetrieb der Schnupper-Teilnehmer und die fast 100 Taxifahrten auf der Rennstrecke. Michael Haas ist wieder überall im Einsatz, als Berater bei der Technischen Abnahme, bei Entscheidungen der Rennleitung und natürlich auch bei der Betreuung der Teilnehmer und Incentive-Gruppen einschließlich der Führungen durchs Fahrerlager.

Der PCD einschließlich Vorstand und Geschäftsstelle mit deren Familienmitgliedern ist in voller Personal-Stärke im Einsatz. Fritz Letters stellt fest, dass dies in seiner 10 jährigen Zeit als PCD-Vorstand einmalig ist. Das PCD-Team hat auf dem Boxendach seine Basis, präsentiert die PCD-Kollektion und betreut die Teilnehmer.



Württembergischer  
Porsche Club



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
www.pchc.info





## 4.7 09.09.11 – 11.09.11 Dijon

Das freie Training am Freitag früh war geprägt von einer kaum wahrnehmbaren Strecke, die teilweise total im Nebel verschwand. Der starke Regen der Nacht hatte zwar nachgelassen und es nieselte nur noch leicht, aber die gefahrenen Zeiten waren wenig aussagekräftig. Der Polesetter für das 1. Rennen am Sonntag, Torsten Klimmer fuhr zum Beispiel im freien Training 1:41.117 und am Nachmittag bei guten Bedingungen 1:30.645. Das war dann auch der Bestzeit der PCHC 2011 auf dem Circuit Dijon/ Prenois. Die 1. Reihe für das Rennen am Sonntag Morgen komplettierte dann Kurt Ecke, 1:31.126. Rang 3 und die 2. Reihe für das Team Hönsch-Dercks und neben dem Beru 993 Cup, Sven Köhler im 944 Turbo. Dahinter Reihe 3 für Thomas Braun, 964 RS und dann schon Robin Neuert im schwarzen 968 CS.



Den Start gewann Kurt Ecke vor Torsten Klimmer, dem jungen Julian Dercks, Thomas Braun, Robin Neuert, Frank Altmeyer und Thomas Hähner. In der Formation kam das Spitzenfeld auch aus der 1. Runde. In der 2. Runde hatte Dercks Klimmer auf den 3. Rang verschoben und Trichas war im Mittelfeld hinter Bernd Karrer her. So ging es rundenlang, bis Hähner im Tiefpunkt des Omegas Karrer aussen herum überholen wollte. Karrer blieb fair auf der Ideallinie und Hähner konnte nur noch durch das Kiesbett in die Reifenstapel knallen. Köhler nahm mit ein Rundenrückstand das Rennen wieder auf. An der Spitze unverändert zog Ecke seine Runden, nur auf Rang 2 fuhr wieder Torsten Klimmer.



Der machte jetzt mächtig Dampf auf der Jagd nach dem Platz an der Sonne, den bis zur letzten Runde und letzten Kurve noch Kurt Ecke inne hatte. Dann gelang es Klimmer an dem Bergaufstück Ecke zu passieren. Er kam als Führender auf die Start/Ziel Gerade und wurde als Sieger des 1. Rennens abgewunken. Auf Platz 2 kam Kurt Ecke und Julian Dercks fuhr den 3. Platz ein. Bevor es zu dem 2. Rennen am Sonntag Nachmittag kommen sollte, hatte der Himmel erst einmal seine Schleusen geöffnet und es regnete was die Wolken hergaben. Den Start gewann Torsten Klimmer vor Kurt Ecke, Thomas Braun und Frank Hönsch.



Nach der 1. Runde hatte Ecke die Führung von Klimmer übernommen und Hönsch fiel hinter die stark fahrenden Bernd Karrer und Robin Neuert zurück. Ecke konnte im Laufe der nächsten Runden einen beträchtlichen Vorsprung heraus fahren. Altmeyer musste seinen 964 C2 in der 6. Runde abstellen und machte seine Position für Bernd Karrer frei, der sich dann auch noch vorübergehend Braun im 964 RS Cup schnappte und in seinem Schlepptau hatte sich Robin Neuert festgebissen. Sven Köhler schleppte mehr als er jagte, seinen waidwunden 944 Turbo um die 3801 mtr. des Kurses. Noch 15 Minuten Rennzeit und die Strecke war noch immer feucht. Die Fahrer agierten mit sehr sensiblem Gasfuss. Auf Rang 2 fahrend, merkte man Klimmers 993 GT2 an, dass er auf dem feuchten Geläuf die Kraft nicht auf den Boden brachte. Sven Köhler und Thomas Hähner( im zusammengeflickten gelben 968 CS) donnerten im Parlauf die Start/ Ziel gerade hinunter, mit dem besseren Ende für Köhler. Kurz vor Ende Rennzeit hatten die 2 Kampfhähne Neuert und Karrer wieder Tuchföhlung.



Bernd Karrer, zwar von Braun wieder passiert, kam nach einem beherzten Rennen auf den 4 Platz im Gesamtklassement, 3.657 sec. knapp vor Robin Neuert, der auf Platz 5 des Feldes ankommt. Kurt Ecke fuhr einen ungefährdeten Sieg ein, vor Torsten Klimmer und dem Neuling auf dem Siegerpodest, Thomas Braun, auf Platz 3.





## 4.8 23.09.11 – 25.09.11 Monza

Der Grieche Antonios Trichas ( Freisinger Motorsport ), 289,4 Punkte, konnte sich erneuert den Titel in der Porsche Club Historic Challenge sichern. Der Routinier Kurt Ecke von 11er Ecke - Logwin - Racing, 265,2 Punkte, errang in der Gesamtwertung Rang 2. Der Aufsteiger des Jahres, Robin Neuert, Team Penske Sportwagenzentrum, 249,6 Punkte, konnte sich in seiner 1. Saison in der Meisterschaft 2011 über den 3. Platz riesig freuen. Aber vor allen Meisterehren mussten die Fahrer noch einmal alles geben, da in den verschiedenen Klassen längst nicht alle Plätze verteilt waren.

Torsten Klimmer im 993 GT2 stellte seinen Boliden auf Pole für das Rennen am Nachmittag. Eine Zeit von 2:03.551 war von keinem anderen Fahrer der PCHC zu unterbieten. Kurt Ecke ( 911 Cup ) mit der Zeit von 2:07.726 hatte die 2. schnellste Zeit inne, nachdem er rechtzeitig von der Hochzeit am Wörthersee des Jürgen Freisleben, hinter seinem Lenkrad Platz nahm. Es folgte der Oldie Heinrich Botz im wunderschönen 964 RSR auf Rang 3 ( 2:08.419 ). Neben ihn stellte sich Erich Fuchs ( 993 Cup ) in die 2. Reihe.

Reihe 3 führte Thomas Braun in seinem schnellen 964 RS Cup an. Dann schon kam Sven Köhler( 944 Turbo ) mit leichtem Kühlwasserverlust, der noch Chancen auf einen der Podestplätze in der Meisterschaft 2011 hatte. Klasse 2, Bernd Karrer und Robin Neuert, der 5 Runden ohne Servolenkung hinlegen musste und schließlich die Schaltung der Gänge Probleme machte. Es war keiner aufzutreiben. Dem Ziel einen Podestplatz in der Meisterschaft zu erreichen, war man wieder etwas näher gekommen. Torsten Klimmer gewann den Start vor Kurt Ecke , Erich Fuchs und Thomas Braun. Ab Runde 4 gab Botz seinem 964 RSR so richtig die Sporen und setzte sich auf Rang 3 fest. Klimmer an der Spitze war zu diesem Zeitpunkt nicht einzuholen. Die nachfolgenden Ecke, Botz, Braun und schon mit Abriss zur Spitze, Fuchs, mussten den Führenden ziehen lassen.

Am Sieg von Torsten Klimmer gab es nicht mehr zu ändern, aber auf den nachfolgenden Plätzen wurde gekämpft um jeden Zentimeter der Strecke. Heiner Botz verdrängte Kurt Ecke noch von Platz 2 und kam hinter dem Sieger Klimmer mit dem geringen Rückstand von 2.775 sec. ins Ziel. Rang 3 für Ecke vor Braun, Fuchs und Hoensch. Dann kam schon der Newcommer Robin Neuert auf Rang 7 im Gesamtklassement ins Ziel vor Bernd Karrer. Durch seinen Ausfall in der 8. Runde des 1. Rennens musste Frank Altmeyer den 2. Lauf von ganz hinten beginnen. Den Start gewann wieder Klimmer vor Botz und so kamen sie auch aus der 1. Runde. Hinter dem Führungsduo beteiligten sich Ecke und Braun an dem Kampf um die Spitze. Klimmer konnte sich von den Verfolgern absetzen und dann begann der Fight um die Plätze. Julian Dercks war schon vorbei an Ecke und Braun auf Rang 3 und machte sich daran Heiner Botz anzugreifen. Erich Fuchs hatte alle Hände voll zu tun Sven Köhler nicht kampfflos ziehen zu lassen, denn in dessen Schlepptau machten sich auch Robin Neuert, Bernd Karrer, Rene Lorenz, Thomas Hähner, Frank Altmeyer und Antonios Trichas auf den Weg nach vorn. Nach 10 Minuten Rennzeit erhöhte Dercks gewaltig den Druck auf Botz, der aber immer wieder abwehren konnte. Köhler hatte in der Zwischenzeit Neuert, Karrer und Lorenz hinter sich lassen können. Dercks versuchte Botz mit Lichtzeichen zu beeindrucken. Ohne Wirkung. Botz war jetzt der führende Mann und wollte es auch bleiben. Karrer macht etwas Boden gut auf R. Neuert, blieb aber im Ziel hinter dem Junior von Thomas Neuert zurück.

Der Senior in diesem Rennen, Heinrich Botz, führte überlegen das Feld an und machte sich mit einem Gesamtsieg der PCHC in Monza selbst die größte Freude. Rang 2 für Julian Dercks und auf dem 3. Platz kam Kurt Ecke in das Ziel.







# Porsche Club Historic Challenge



## Bilder 2011



**Württembergischer  
Porsche Club**



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





### 5 Sieger und Platzierte 2011

	Platz	Name	Club	Porsche	Punkte
<b>Gesamt:</b>	1	Antonius Trichas	Württembergischer PC	924 S	<b>289,4</b>
	2	Kurt Ecke	Württembergischer PC	993 Cup	<b>265,2</b>
	3	Robin Neuert	Gast	968 CS	<b>249,6</b>
	4	Sven Köhler	PC Baden	944 Turbo	<b>238,5</b>
	5	Klaus-Peter Knapper	PCD	944	<b>229,6</b>
	6	Thomas Braun	Gast	964 RS Cup	<b>227,2</b>
	7	Thomas Hähner	PC Kirchen-Hausen	986 CS	<b>225,5</b>
	8	Heiner Botz	PC Baden	964 RSR	<b>223,6</b>
	9	Frank Hönsch	PC Köln	993 Cup	<b>221,0</b>
	9	Julian Dercks	PC Köln	993 Cup	<b>193,4</b>
	10	Cornelia Pfeffer	Württembergischer PC	924	<b>186,0</b>
<b>Klasse 1:</b>					
	1	Antonius Trichas	Württembergischer PC	924 S	<b>289,4</b>
	2	Klaus-Peter Knapper	PCD	944	<b>229,6</b>
	3	Cornelia Pfeffer	Württembergischer PC	924	<b>186,0</b>
<b>Klasse 2:</b>					
	1	Robin Neuert	Gast	968 CS	<b>249,6</b>
	2	Thomas Hähner	PC Kirchen-Hausen	968 CS	<b>225,5</b>
	3	Bernd Karrer	PC Zollernalb	968 CS	<b>114,3</b>
<b>Klasse 3:</b>					
	1	Sven Köhler	PC Baden	944 Turbo	<b>238,5</b>
	2	René Lorenz	PC Kirchen-Hausen	993	<b>153,5</b>
	3				
<b>Klasse 5:</b>					
	1	Thomas Braun	Gast	964 RS Cup	<b>227,2</b>
	2	Leo Menhofer	PCD	964	<b>142,0</b>
	3				
<b>Klasse 6:</b>					
	1	Kurt Ecke	Württembergischer PC	993 Cup	<b>265,2</b>
	2	Frank Hönsch	PC Köln	993 Cup	<b>221,0</b>
	2	Julian Dercks	PC Köln	993 Cup	<b>193,4</b>
	3	Jürgen Freisleben	PCD	993 Cup	<b>148,5</b>
<b>Klasse 7:</b>					
	1	Heiner Botz	PC Baden	964 RSR	<b>223,6</b>
	2	Martin Flak	PCD	993	<b>97,6</b>
<b>Klasse 8:</b>					
	1	Torsten Klimmer	PCD	993 GT2	<b>170,0</b>
	2	Sebastian Glaser	PCD	911 GT3 Cup	<b>78,2</b>



# ADAC



➤ **ADACPlus**Mitgliedschaft.  
Weltweit sicher.

**Ein starker Partner für Ihre Mobilität!  
Werden Sie jetzt ADACPlus Mitglied über  
Ihren Porsche Club Deutschland.**

Mehr Informationen finden Sie unter [www.adac.de/oldtimer](http://www.adac.de/oldtimer)  
und im 14-tägigen ADAC Oldtimer Newsletter.





# Porsche Club Historic Challenge



## 6 PCD Kollektion für Mitglieder mit PCHC- Logo

Als Mitglied des Porsche Club Deutschland, haben Sie exklusiv die Möglichkeit sich mit unserer hochwertigen Kollektion einzukleiden. Auf Wunsch können Jacken, Poloshirts, Pullover usw. personalisiert werden.



Präsident Fritz Letters • Sportleiter Michael Haas • Schatzmeister Henning Wedemeyer  
Event- und Touringleiter Erwin Pfeiffer • Sitz des Vereins: Stuttgart • Eingetragen Amtsgericht Stuttgart: VR 3804  
PCD-Geschäftsstelle • 70771 Echterdingen • Esslinger Strasse 7 • www.porsche-club-deutschland.de  
Tel: +49 / 711 / 75 04 654 • Fax: +49 / 711 / 75 04 655 • Mail: info@porsche-club-deutschland.de





# Porsche Club Historic Challenge



## PCD/PCHC Kollektion für Mitglieder

Antwort-Fax: 0711 / 75 04 655

**Porsche Club Deutschland e.V.**  
Stuttgart-Airportcenter  
Esslinger Strasse 7  
70771 Echterdingen

Dieses Angebot gilt nur für Mitglieder der deutschen Porsche Clubs und des Porsche Club Deutschland.  
Der Besteller versichert, dass die bestellten Artikel ausschließlich zum Eigenbedarf bestimmt sind.

Porsche-Club:	Mitglieds-Nummer:
Name:	Vorname:
Straße:	PLZ Ort:
Telefon:	Telefon-Mobil:
E-Mail:	
Bemerkungen:	

Die PCD Kollektion wurde mit der Zielsetzung entwickelt, eine hochwertige Freizeitkleidung / Leisure Wear-Kollektion mit funktionellen und aktuellen Stoffen und Materialien zu erstellen. Die Artikel sind in den Größen XS, S, M, L, XL, XXL erhältlich. Regionale Porsche Clubs können die Kleidung mit ihrem Clublogo bestickt bestellen (Sondergrößen auf Anfrage).

Menge / Farbe	Artikel	Farbe	Größe	Einzelpreis € inkl. MwSt.
	Polo-Shirt Herren Langarm	rot/weiß/schwarz		50,00
	Polo-Shirt Herren Kurzarm	rot/weiß/schwarz		45,00
	Polo-Shirt Damen Langarm	rot/weiß/schwarz		50,00
	Polo-Shirt Damen Kurzarm	rot/weiß/schwarz		45,00
	Pullover 100% Wolle	rot/anthrazit		90,00
	Softshell-Freizeit Jacke Herren	schwarz		95,00
	Softshell-Freizeit Jacke Damen	schwarz		95,00
	Softshell-Weste Herren	schwarz		75,00
	Softshell-Weste Damen	schwarz		75,00
	PCD Seidentuch mit GT3 Motiv	rot-bunt	---	50,00
	PCD Cap	rot/weiß/schwarz/grau	---	10,00
	PCD, PCC, PSC, PCHC, 996-Cup Badge (Aufnäher)		---	5,00
	Porsche Sport Jahrbuch 2011 - Limited PCD Edition – bis ausverkauft			55,00
	Porsche Sport Jahrbuch 2010 - Limited PCD Edition – Restbestand			40,00
	Personalisierung pro Element		---	6,00
	Name: .....			
Porto und Verpackungsanteil betragen pro Auftrag				10,00
<b>Gesamtpreis</b>				

Hiermit bestelle ich die oben beschriebenen Artikel. Der Gesamt-Preis

- ist als Scheck beigefügt
- ist überwiesen an Porsche Club Deutschland, Konto 200 911 9, BW Bank Stuttgart BLZ 600 501 01
- bitte buchen Sie den Gesamtbetrag von meinem Konto ab.

Bank: \_\_\_\_\_ BLZ: \_\_\_\_\_ Konto-Nr.: \_\_\_\_\_  
:

Ort, Datum

Unterschrift



**Porsche Club**  
**996 Cup**



# Porsche Club 996 Cup 2012



Die 996 Cup Porsche Fahrzeuge können mit den 997 Cup Fahrzeugen nur noch schwer konkurrieren, sind aber gleichzeitig noch "zu neu" für die Porsche Club Historic Challenge. Der Porsche Club 996 Cup ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firmen Porsche und Michelin begleitet und aktiv unterstützt. Die Veranstaltungen werden vom Württembergischen Porsche Club unter der bewährten Leitung von Heinz Weber organisiert.

Bei jeder Veranstaltung finden ein Freies Training, ein Zeittraining und 2 Rennen je 30 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich.

Im Jahr 2012 sind 8 Veranstaltungen vorgesehen, vgl. Nennformular

## Klassen-Übersicht

- Klasse 1 911 GT3 Cup (996) einschließlich Modell 2002
- Klasse 2 911 GT3 Cup (996) ab Modell 2003

## Kontakt [www.pc996cup.de](http://www.pc996cup.de):

- Geschäftsstelle Württembergischer Porsche Club e.V., Landhausstr. 80, 70190 Stuttgart, Tel. 0711 / 649 4117, Fax 0711 / 649 4155, E-Mail: [info@wuertembergischer-porsche-club.de](mailto:info@wuertembergischer-porsche-club.de)
- Heinz Weber – Sportleiter WPC, Tel. 0711 47 16 16, [weber.motorsport@arcor.de](mailto:weber.motorsport@arcor.de)
- Michael Haas, Sportleiter PCD, Tel. 0711 / 75 04 654, [Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de](mailto:Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de),
- PC 996 Cup im Internet: [www.porsche-club-996-cup.de](http://www.porsche-club-996-cup.de)



**Württembergischer  
Porsche Club**



Organisator:  
Serie:  
Internet:

Württembergischer Porsche Club  
Porsche Club Deutschland  
[www.pc996cup.de](http://www.pc996cup.de)



Hier erfahren Sie mehr – [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic).

**Wir sorgen dafür, dass er bis ins hohe Alter  
seinen Spieltrieb nicht verliert.**

### **Porsche Classic.**

Wartung, Restaurierung, Originalteile und  
technische Literatur für Ihren Porsche Klassiker.



**PORSCHE**