



# Porsche Club Historic Challenge



## Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2015

FIA/DMSB genehmigt: 412/15



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2015 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Sie 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 bis zum Typ 997.

Bei jeder Veranstaltung finden 2 Zeittrainings und 2 Rennen von mindestens je 25 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich.

### Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2015	4
2	Technisches Reglement 2015	8
3	Pflicht-Beklebungplan 2015	13
4	Berichte 2014	15
5	Sieger und Platzierte 2014	35
6	PCD Kollektion für Mitglieder - mit PCHC-Logo	37



Korporativclub  
im ADAC e.V.



**Porsche Club  
Deutschland**



Internet:

[www.pchc.info](http://www.pchc.info)



# HORSE TRAINERS

**MICHELIN PILOT SUPER SPORT,  
THE REFERENCE TYRE FOR THE NEW  
PORSCHE PANAMERA GTS.**



MICHELIN TAKES YOU INSIDE THE ACTION.  
GET ACCESS AT :

[ROAD-TO-PERFORMANCE.MICHELIN.CO.UK](http://ROAD-TO-PERFORMANCE.MICHELIN.CO.UK)

When it comes to high performance, Porsche and Michelin share the same passion for perfection. So when the uncompromising new Panamera needed a new level of contact with the ground, Porsche and Michelin worked shoulder to shoulder to craft, test and finally homologate a truly exceptional new reference tyre. It's simply the latest chapter in the fifty years the pair have spent together pursuing excellence on the road and in motorsport. No wonder that today, Michelin is Porsche's one and only strategic partner for tyres.



**MICHELIN**  
Total Performance

Give your driving a sporty edge with **MICHELIN Pilot Super Sport** tyres fitted to your car. Thanks to MICHELIN Total Performance, you can enjoy a hot list of optimised high performance factors, together in one tyre, in total confidence.



**MICHELIN**

A better way forward





# Porsche Club Historic Challenge



Heinz Weber  
Sportleiter Motorsport  
Club Stuttgart

Liebe Porsche Club Mitglieder,  
liebe Porsche Freunde,

die Porsche Club Historic Challenge oder kurz und liebevoll PCHC genannt, gehört inzwischen zu den angesagtesten Serien in Deutschland. Die Umwandlung zu einer von der FIA genehmigten Rennserie hat uns erlaubt nicht nur Deutschlands schönste Strecken zu buchen, sondern darüber hinaus auch im Ausland die begehrten Strecken für unsere Fahrer auszuwählen. So waren im Kalender 2014 neben Spa, Dijon und Zandvoort auch der Nürburgring, Hockenheim und Oschersleben zu finden. Die Hürde mit den Internationalen Lizenzen haben unsere Fahrer mit Bravour gemeistert.

Die gemeinsamen Boxen, wie beispielsweise in Spa und die herrlichen Abende bei Wildschwein und Bier haben uns schon näher gebracht und zusammengeschweißt.

Die Erweiterung um die Porsche 997 GT3 Cup Autos hat der Serie sehr gut getan und das Starterfeld noch lebendiger und aufregender gestaltet.

Die Porsche Club Historic Challenge hat alles, was Sie von einer Porsche Rennserie erwarten: ein professionelles Management, verlässliche Termine, herrlichen Motorsport, bezahlbare Nenngelder und ein freundschaftliches Miteinander.

Nach einer wirklich spannenden Saison 2014 wurden unsere Sieger sehr stilvoll mit einer Abendveranstaltung in den Räumen des Dorint Hotels am Nürburgring geehrt. Die 10 Gesamtsieger wurden gar zur Porsche Club Deutschland Gesamtsiegerehrung ins Casino nach Weissach eingeladen.

Der Erfolg 2014 hat uns ermuntert weiterhin „Gas zu geben“, so konnten wir einen alten Fahrerwunsch erfüllen und den Red Bull Ring in den Kalender aufnehmen. Diese Strecke gehört zu den Beliebtesten, ist sie doch sehr anspruchsvoll und in einer traumhaften Landschaft gelegen. Nicht wenige Teilnehmer nutzen den Start zu einem kleinen Kurzurlaub in der Ferienregion um den Red Bull Ring. Natürlich sind auch 2015 wieder die Porsche Club Days in Hockenheim zentraler Anlaufpunkt für alle Porsche Fahrer. An 3 Tagen werden dort alle PCD Serien ausgetragen und selten sieht man so viele verschiedene Porsche Typen am Start. Im Rahmenprogramm finden Sie noch mehr spannende Serien.

Das technische Reglement erfuhr kaum Änderungen, nur werden 2015 auch die 997 GT3 Cup Fahrzeuge bis einschließlich 2009 startberechtigt sein.

Ja, nun bleibt uns nur noch Sie ganz herzlich zu einem unserer „Porsche Weekends“ einzuladen – besuchen Sie uns, atmen Sie Renn-Luft und genießen Sie die herrliche Atmosphäre in den Boxen und auf den Tribünen. Bummeln Sie durch das Fahrerlager, reden Sie mit den Fahrern und seien Sie hautnah dabei – wir bieten Porsche Motorsport zum Anfassen, auch für Sie.

Herzliche Grüße

Michael Haas, Heinz Weber, Frank Richter



Michael Haas  
Sportleiter PCD



Frank und Karin Richter  
Technischer Kommissar  
und Event-Manager  
PCHC



## Ausschreibung / Reglement

FIA/DMSB genehmigt: 412/15 vom 11.12.14

### 1 Sportliches Reglement 2015

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 die Übersetzung des gültigen und genehmigten Original-Reglements.

#### 1.1 Serie, Durchführung und Organisation

- Porsche Club Deutschland e.V. (PCD), Gutenbergstr. 19 70771 Echterdingen, Tel: 0711 / 75 04 654, [info@porsche-club-deutschland.de](mailto:info@porsche-club-deutschland.de)
- Ansprechpartner:
  - Sportleiter PCD: Michael Haas, Tel. 0711 / 75 04 654  
[Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de](mailto:Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de)
  - Organisation und Management: Heinz Weber - Tel. 0711/ 47 16 16,  
[heinz.weber@porsche-club-deutschland.de](mailto:heinz.weber@porsche-club-deutschland.de)
  - Eventmanagement, Techn. Kommissar, Tel. 0174 / 92 10 907,  
[Frank.Richter@porsche-club-deutschland.de](mailto:Frank.Richter@porsche-club-deutschland.de)
- PCHC im Internet
  - [www.porsche-club-historic-challenge.de](http://www.porsche-club-historic-challenge.de)
  - [www.pchc.info](http://www.pchc.info)
- **Veranstaltungen:**
  - 17.04.15 – 19.04.15 Hockenheim, Preis der Stadt Stuttgart
  - 08.05.15 – 10.05.15 Oschersleben, Preis der Stadt Magdeburg – 3 \* 30 Min. Rennen
  - 05.06.15 – 07.06.15 Nürburgring Historic Trophy
  - 26.06.15 – 28.06.15 Spa/Belgien Summer Classics
  - 24.07.15 – 25.07.15 Hockenheim, Porsche Club Days
  - 21.08.15 – 23.08.15 Zolder/Belgien Historic Super Prix
  - 25.09.15 – 27.09.15 Red Bull Ring/Österreich und Siegesfeier
  - 11/12 2015 Siegerehrung (Ehrung der Top-10 Gesamt)

#### 1.2 Teilnehmer/Lizenzen

Teilnahmeberechtigt sind Porsche-Fahrer mit einer internationalen Fahrerlizenz (int. D oder int. C) des DMSB oder eines anderen ASN. Die Serie kann mit einem Fahrer oder zwei Fahrern pro Fahrzeug gefahren werden.

Spätestens eine Stunde vor dem Start (in der Regel bei der Papierabnahme) muss die Reihenfolge bei zwei Fahrern verbindlich festgelegt sein. Beide Fahrer erhalten eine Kennzeichnung, die zur Identifizierung des jeweiligen Fahrers dient. Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift erfolgt Wertungsverlust.



## 1.3 Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind sind Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche bis zum Typ 997 Cup bis Baujahr 2009, die dem technischen Reglement entsprechen.

## 1.4 Einschreibung, Nennung und Jahreswertung

Die Einschreibgebühr beträgt für jeden Fahrer Euro 300,-. 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 Fahrer in der Punktevergabe **nicht** auf.

Die Nenngebühr beträgt für eingeschriebene Fahrer Euro 550,-, zweiter Fahrer Euro 80,-.

Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 650,-, zweiter Fahrer Euro 80,-.

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

## 1.5 Klassenwertung/Punktevergabe

In jeder Klasse werden die Punkte nach folgendem 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 folgendem Schlüssel: 1 Starter = 15 Punkte;

2 Starter: 1. Platz = 17 Punkte, 2. Platz 15 Punkte. Pro Starter in der Klasse gibt es 0,2 Zusatzpunkte.

### Beispiele:

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

### Die im Rennen gestarteten Fahrer zählen zur Klassensollzahl.

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





## 1.6 Veranstaltungen

Im Jahre 2015 sind 7 Veranstaltungen – 15 – vorgesehen, es gibt 1 Streichergebnis. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Punktzahl aller 15 Rennen. Bei Klassenwechsel können die Punkte nur für das Gesamtklassensament übertragen werden, jedoch nicht auf die andere Klasse. Eine Punkteübertragung ist nur einmal möglich.

Bei der Veranstaltung in Oschersleben wird es 3 Rennläufe geben.

## 1.7 Pflichtaufkleber

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.

## 1.8 Rechte des Veranstalters

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

## 1.9 Ablauf einer Veranstaltung

2 Zeittrainings je 25 Minuten. Startaufstellung nach besten Ergebnis aus beiden Zeittrainings. 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 mindestens 25 Minuten. In der Regel Training am Samstag und Rennen am Sonntag.

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.

## 1.10 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 ( ISC )
- 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.



## 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.





## 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 von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

## 2 Technisches Reglement 2015

### 2.1 Präambel

Das hier vorliegende Dokument ist die Übersetzung des gültigen und genehmigten Original-Reglements.

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

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

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

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





## 2.2 Klasseneinteilung:

### Kategorie PCHC

Zugelassen sind alle Porsche Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 1998

#### 2.2.1 Klasse 1

Cup-Fahrzeuge der Typenreihen 944 Turbo Cup, 964 Cup und auf den jeweiligen Stand des Markenpokal-Reglements und umgerüstete Fahrzeuge dieser Baureihen.

Typ	Stand	Mindestgewicht	zulässige Änderungen gegenüber dem Original-Reglement:
944 Turbo Cup/ 944 Turbo mit Stand max. Turbo Cup	1989	1100 kg	- Seitenscheiben und Heckdeckel aus Makrolon - Motorhaube aus CFK - vordere Kotflügel aus Kunststoff - Türverkleidungen gem. Art. 21 DMSB-Gruppe F - Innenraumverkleidungen dürfen entfernt werden - Scheinwerfer dürfen gegen andere abblendbare Scheinwerfer ausgetauscht werden - Stahl-Überrollkäfig anstelle des Aluminium-Überrollkäfig
964 Cup	1994	1120 kg	- Seitenscheiben und Heckscheibe aus Makrolon - Kofferraumdeckel aus Kunststoff oder Stahl
993 Cup	1997	1120 kg	-keine

#### 2.2.2 Klasse 2

Transaxle Fahrzeuge mit **Saugmotoren** der Typenreihen 924, 944 bis 2500 cm<sup>3</sup>

Transaxle Fahrzeuge mit **Turbo** werden in die Klassen 1 oder 6 eingestuft.

Porsche 911 bis 2000 cm<sup>3</sup> nach Anhang K mit Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB Abgasvorschriften.

Typ	Hubraum In cm <sup>3</sup>	Mindestgewicht	zulässige Änderungen
924	Bis 2000	900 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht) Art. 7 (ausschließlich 2-Ventil-Zylinderköpfe zulässig)
924 S/944	bis 2500	1000 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht) Art. 7 (ausschließlich 2-Ventil-Zylinderköpfe zulässig)
911	bis 2000		DMSB Gruppe CGT



## 2.2.3 Klasse 3

Transaxle Fahrzeuge mit Saugmotoren der Typenreihen 944S bis 2500cm<sup>3</sup>, 944S2, 968 und 928 über 2500 cm<sup>3</sup>.  
Transaxle Fahrzeuge mit Turbo werden in die Klassen 1 oder 6 eingestuft.

Porsche 911 bis 2400 cm<sup>3</sup> nach Anhang K mit Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB- Abgasvorschriften

Typ	Hubraum In cm <sup>3</sup>	Mindestgewicht	zulässige Änderungen
944 S	Bis 2500	1040 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht)
944 S2	Bis 3000	1060 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht)
968	Bis 3000	1080 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht)
928 S/GT/GTS	Bis 5400	1400 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht)
911	Bis 2400		DMSB Gruppe CGT

## 2.2.4 Klasse 4

Porsche-Fahrzeuge bis 3600 cm<sup>3</sup> Einstufungshubraum aufgebaut nach DMSB Gruppe H-Reglement. Abweichend von Artikel 19 des DMSB Gruppe H-Reglements dürfen auch Heckspoiler verwendet werden, welche die Frontalprojektion überragen, sofern diese am Grundmodell (z.B.: 911, 964, 993 etc.) vom Hersteller Porsche serienmäßig lieferbar waren. Die Nachweispflicht liegt beim Teilnehmer.

Porsche 911 bis 3600 cm<sup>3</sup>: 1060 kg

## 2.2.5 Klasse 5

Porsche-Fahrzeuge bis 3800 cm<sup>3</sup> Einstufungshubraum aufgebaut nach DMSB Gruppe H-Reglement. Abweichend von Artikel 19 des DMSB Gruppe H-Reglements dürfen auch Heckspoiler verwendet werden, welche die Frontalprojektion überragen, sofern diese am Grundmodell (z.B.: 911, 964, 993 etc.) vom Hersteller Porsche serienmäßig lieferbar waren. Die Nachweispflicht liegt beim Teilnehmer.

Porsche 911 bis 3800 cm<sup>3</sup>: 1090 kg

## 2.2.6 Klasse 6

Porsche-Fahrzeuge über 3800 cm<sup>3</sup> Einstufungshubraum aufgebaut nach DMSB Gruppe H-Reglement. Abweichend von Artikel 19 des DMSB Gruppe H-Reglements dürfen auch Heckspoiler verwendet werden, welche die Frontalprojektion überragen, sofern diese am Grundmodell (z.B.: 911, 964, 993 etc.) vom Hersteller Porsche serienmäßig lieferbar waren. Die Nachweispflicht liegt beim Teilnehmer.

Porsche 911 über 3800 cm<sup>3</sup>: 1120 kg

Porsche 924 Turbo und Porsche 944 Turbo: 1150 kg



## Kategorie PC 996 Cup

Zugelassen sind Porsche 996 Cup Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2005

### 2.2.7 Klasse 8

Typ	Stand	Mindestgewicht	zulässige Änderungen gegenüber dem Original-Reglement:
996 GT3 Cup	Bis 2005	1140 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porsche Carrera Reglement 2005</li> <li>• Es darf ein Sicherheitstank gem. Anh.J Art. 253.14 oder eine Schnelltank-Fülleinrichtung in Verbindung mit dem Serientank eingebaut sein.</li> <li>• 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.</li> <li>• Fahrerbelüftung 1 Satz 997.572.365.90</li> <li>• Bowdenzug 1 Zug 997.572.501.90</li> <li>• Türe links 1 komplette Tür 996.531.211.9D</li> <li>• Türe rechts 1 komplette Tür 996.531.212.9D</li> <li>• Das Lenkrad ist freigestellt.</li> <li>• Die Felgen sind freigestellt, sofern die originalen Maße (Breite, Durchmesser, Einpresstiefe) und das Befestigungssystem beibehalten werden. Es sind ausschließlich Felgen aus Aluminiumlegierungen zulässig.</li> <li>• Der serienmäßige Luftfilter darf durch einen formgleichen Luftfilter eines anderen Herstellers ersetzt werden. Luftsammeleinrichtungen sind nicht zulässig.</li> </ul>

## Kategorie PC 997 Cup

Zugelassen sind Porsche 997 Cup Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2009

### 2.2.8 Klasse 9

Typ	Stand	Mindestgewicht	zulässige Änderungen gegenüber dem Original-Reglement:
997 GT3 Cup	Bis 2009	1140 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porsche Carrera Cup Reglement 2009</li> <li>• Es sind auch Federbeine der Fa, Bilstein zulässig (Die genaue Bezeichnung der Federbeine wird in einem Bulletin mitgeteilt).</li> <li>• Es ist erlaubt, ein serienmäßiges ABS-System nachzurüsten.</li> </ul>





## Sonderklasse Porsche 996 und 997

Zugelassen sind Porsche 996 und 997 Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2009

### 2.2.9 Klasse 11

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
996 GT3 Cup	Bis 2005	1200 kg	• Artikel 257 Anhang J 2005
996 GT3 R/RS/RSR	Bis 2005	1250 kg	Anh. J 2005 Art. 257a mit folgenden Ausnahmen: Die Luftbegrenzer dürfen ein Maximalmaß von 30,3 mm aufweisen
997	Bis 2009	1250 kg	Anhang J 2005 Artikel 257

### Allgemeine und Sicherheitstechnische Beschreibung der Rennfahrzeuge

#### Allgemeine technische Vorgaben

- 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 anerkennungsfähig.
- 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- Vorbeifahrmessmethode (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
- 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.

#### Sicherheitstechnische Vorgaben PCHC

- Überrollkäßig DMSB-Vorgaben für Gruppe H (Überrollbügel sind nicht zulässig).
- FIA Homologierter Fahrersitz gemäß DMSB-Vorgaben für Gruppe H.
- Feuerlöscher gemäß DMSB-Vorgaben für Gruppe H (2,25 Liter AFFF oder 4 KG Löschpulver) oder Löschanlage gem. FIA Art. 253.7 bzw. Technische Liste Nr. 16 der FIA.
- Stromkreisunterbrecher gemäß DMSB-Vorgaben für Gruppe H (von außen und innen bedienbar und mit Kennzeichnung an der Fahrzeugaußenseite).
- Abschleppvorrichtung gemäß DMSB-Vorgaben für Gruppe H (mindestens 60 mm Durchmesser und farbliche Kennzeichnung vorne und hinten am Fahrzeug), Karosserieüberstand max. 60 mm.
- 6-Punkt-Sicherheitsgurte gemäß DMSB-Vorgaben für Gruppe H.
- Außenspiegel gemäß DMSB-Vorgaben für Gruppe H (2 Außenspiegel mit einer Fläche von mindestens 6x6 cm sind vorgeschrieben).

#### Fahrrausrüstung PCHC

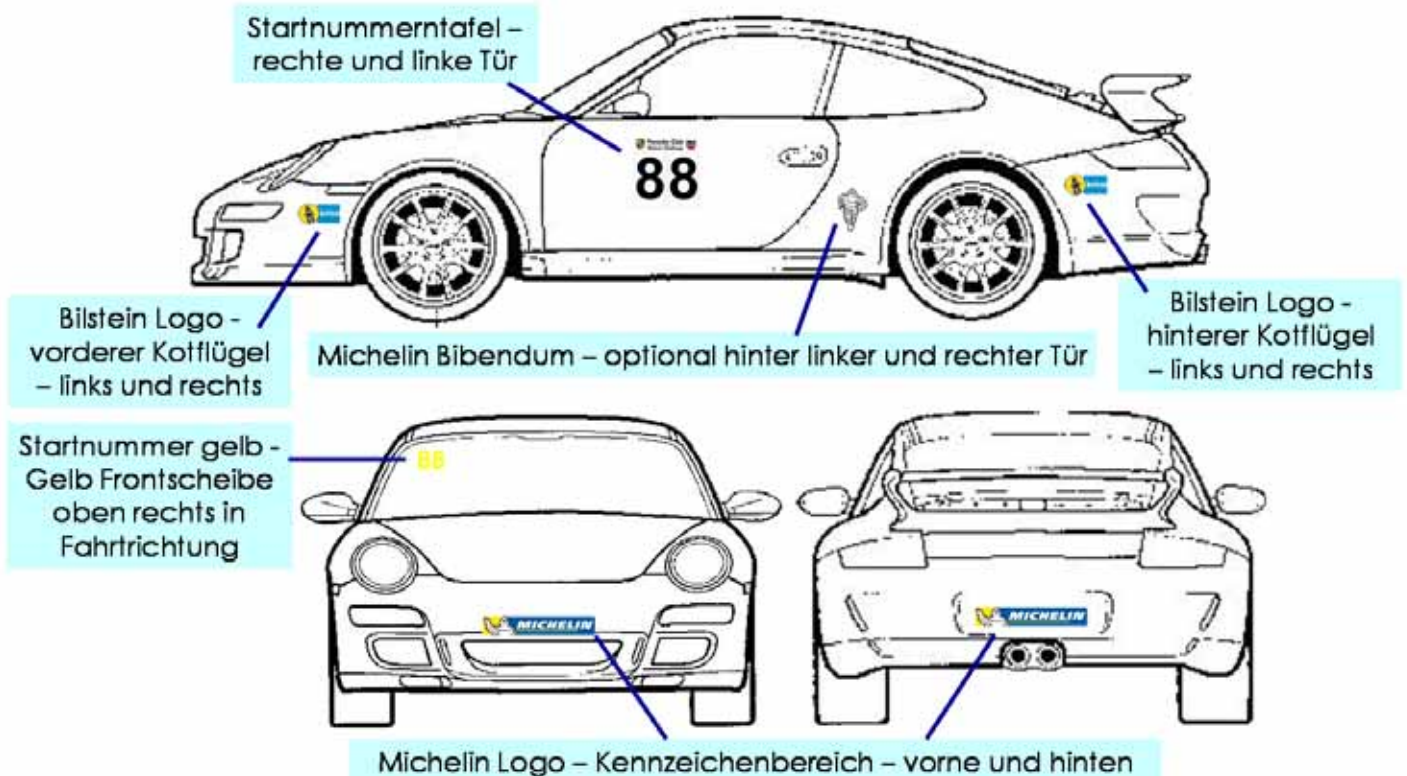
- Vorgeschrieben sind Overall, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe, Kopfhabe gem. FIA 8856-2000.
- Ein Helm gem. FIA/DMSB Bestimmungen ist vorgeschrieben.
- Ein FIA-homologiertes Kopfrückhaltesystem z.B. H.A.N.S. ist vorgeschrieben



## Reifen

- Es sind ausschließlich Reifen der Fa. Michelin zugelassen. Reifengrößen, die von Michelin nicht geliefert werden können, werden durch Avon Reifen ersetzt. Diese Vorgabe bezieht sich auf Slick und Regenreifen.
- Der Bezug der Reifen erfolgt durch den vom Serien-Organisator vorgegebenen Michelin und Avon Reifendienst.
- Die thermische oder chemische Behandlung der Reifen oder Felgen unter Verwendung von Heizdecken oder anderer technischer Hilfsmittel ist während der gesamten Veranstaltung verboten.

## 3 Pflicht-Beklebungungsplan 2015



## Beklebungungs-Elemente

- Starttafel mit Startnummer schwarz
  - Tür links und rechts
  - Tafel 33 cm \* 33 cm, Nummer Höhe 18,5 cm (alternativ 22 cm)
- Startnummer
  - Gelb Frontscheibe oben rechts in Fahrtrichtung
  - Höhe 10 cm
- Michelin Logo Sport
  - Vorderes und hinteres Kennzeichen
  - Breite 50 cm
- Michelin Bibendum
  - Optional Hinter den Türen
  - Höhe 15, 20 oder 25 cm
- Bilstein Logo
  - Im Bereich vorderer und hintere Kotflügel, Breite 19 cm



88





# 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.





## 4 Berichte 2014

### 4.1 PCHC mit 996 Cup und 997 Cup Resümee 2014

#### Alexandra Carrera Irmgartz neue Titelträgerin in der PCHC Spannendes Finale auf dem Nürburgring bringt letzte Entscheidung

Mit einer spannenden Entscheidung beim Finale endete eine großartige Saison der Porsche Club Historic Challenge auf dem Nürburgring. Erst im letzten Rennen machte Alexandra Irmgartz den Meistertitel perfekt.

Die Porsche-Pilotin aus Neuwied hatte sich in einem spannenden Saisonfinale den Meistertitel gesichert. Mit ihrem Porsche 964 RS ließ Irmgartz auch beim Finale nichts anbrennen und fuhr die Klassensiege 13 und 14 in dieser Saison ein. Nur ein einziges Mal beim Saisonstart in Hockenheim überquerte die 27jährige das Ziel nicht als Klassenerste. Am Ende hatte Alexandra Irmgartz 289 Zähler auf dem Konto und damit die Meisterschaft in der Tasche.

Mit Titelhoffnungen war auch Marc Hönsch (968) in die Eifel gereist. Der Transaxle-Pilot war über die komplette Saison der engste Verfolger und ein Ausrutscher der Tabellenführerin hätte Hönsch den Titel gebracht. Da Alexandra Irmgartz aber jederzeit die Nerven behielt, musste sich Hönsch schließlich mit der Vizemeisterschaft zufriedengeben. Gerade einmal drei Zähler weniger hatte der 968er-Pilot auf seinem Punktekonto. Dritter und Sieger der 997 Cup Kategorie wurde Haci Köysüren, der einen von den vielen in diesem Jahr erstmals zugelassenen 997er Cup Modelle bewegte. Den Verantwortlichen der Porsche Club Historic Challenge war mit der Öffnung für diese Modellreihe ein wahrer Glücksgriff gelungen. Köysüren, vor zwei Jahren noch Meister im 996 Cup, fuhr mit seinem 997 GT3 Cup gleich zu drei Gesamtsiegen und insgesamt zwölf Erfolgen in der Klasse 9. Einen Klassensieg mehr hat dagegen Antonius Trichas (924) vorzuweisen, der lange um den Titel mitkämpfte. Da der 924er-Pilot auf zwei Rennen verzichtete, reichte es am Ende nur zum vierten Platz im Abschlussklassement. Überraschender Pilot bei den historischen Modellen war Mate Eres. Bei elf von 15 Rennen stand Mate Eres auf dem Gesamtsiegertreppchen der historischen PCHC Wertung. Zu wenige Teilnehmer in seiner Klasse verhinderten eine höhere Punkteausbeute. So blieb mit 249 Punkten Gesamtplatz fünf in der Meisterschaftswertung. Die weiteren Plätze belegten Dr. Willie Beck (968), Joachim Bleyer (997 GT3 Cup), Thomas Weidel (944 Turbo), Andreas Pöhlitz (968) und das Team Schmaus/Schenke (964 Cup). Als bester Pilot der 996er Kategorie landete Dr. Florian Keck auf dem zwölften Tabellenplatz.





Die Verantwortlichen der PCHC dürfen auf eine überaus erfolgreiche Saison 2014 zurückblicken. Über 250 Teilnehmer bei den sieben Rennwochenenden sind noch einmal eine deutliche Steigerung gegenüber dem letzten Jahr. Mit jeweils über 40 Startern waren die Rennwochenenden in Hockenheim und Spa am stärksten besetzt. Als weitere Strecken standen noch Oschersleben, Zandvoort, Dijon und der Nürburgring im Rennkalender. Sieben verschiedene Gesamtsieger zeigen wie ausgeglichen und spannend es in dieser Saison zugeht. Michael Joos stand viermal auf dem obersten Podestplatz. Hacı Köysüren gelang dies dreimal, zwei Gesamtsiege verbuchten Joachim Bleyer, Sebastian Glaser und Jan van Es. Einmal siegten Kim Berwanger und Ioannis Inglessis. Hacı Köysüren fuhr fünfmal die schnellste Rennrunde, Michael Joos gelang dies vier Mal und Sebastian Glaser dreimal. Am häufigsten standen Michael Joos und Sebastian Glaser auf Pole (je dreimal), Hacı Köysüren, Joachim Bleyer, Jan van Es und Kim Berwanger schaffte dies zweimal. Die meisten Siege bei den historischen PCHC Fahrzeugen holte sich mit neun Gesamtsiegen Mate Eres. Die meisten Klassensiege verbuchten Alexandra Irgartz (14), Antonios Trichas (13) und Hacı Köysüren, Marc Hönsch und Wolfgang Bensch (jeweils 12).



Bericht und Bilder: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer

## 4.1.1 25.04.14 – 27.04.14 Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart

### PCHC begeistert mit vollem Starterfeld Joos und Inglessis siegen auf dem Hockenheimring

Zum Saisonstart der Porsche Club Historic Challenge holten sich Michael Joos (Porsche 996 GT3 Cup) und Ioannis Inglessis (Porsche 996 GT RSR) die Siege. Pech hatte Polesitter Sebastian Glaser (Porsche 996 GT3 RS), der eine Runde vor Schluss den sicheren Sieg aus der Hand geben musste.

Mit insgesamt 40 Porsche präsentierte die PCHC beim Auftakt auf dem Hockenheimring ein bärenstarkes Starterfeld.

Im ersten Rennen lieferte Michael Joos ein starkes Rennen ab. Mit seinem Porsche 996 GT3 Cup sah er 16,5 Sekunden vor dem zweitplatzierten Ioannis Inglessis das schwarz-weiß karierte Tuch. Dahinter kämpften Inglessis und Glaser um die zweite Position.



### Zweiter Gesamtrang

Während Glaser nach zehn Umläufen wegen eines defekten Differentials ausfiel, sicherte sich Inglessis den zweiten Gesamtrang. Dritter wurde Hacı Köysüren (Porsche 997 GT3 Cup), der damit bester der erstmals startberechtigten 997er Modelle war. „Es hat Spaß gemacht erstmals mit dem 997 im Rennen zu fahren. Ich habe jetzt viel dazugelernt im Rennen“, zeigte sich Köysüren mit dem ersten Rennen zufrieden.







## Kontinuierlich wuchs der Vorsprung

An der Spitze wehrte sich Joos gegen den GT3 RSR von Inglessis bis zur dritten Runde. Dann zog der Grieche vorbei, wurde aber zusehends von Sebastian Glaser unter Druck gesetzt. Von der 34. Startposition schnitt der grüne GT3 RS durch das Feld. In der zehnten Runde zog Glaser vorbei und übernahm die Spitze. Kontinuierlich wuchs der Vorsprung, doch im letzten Umlauf zeigte sich das Schicksal unbarmherzig.

Wieder streikte das Differential und Inglessis huschte vorbei.



## Spannung war auch in den einzelnen Klassen geboten

Während Ioannis Inglessis und Michael Joos je zweimal ihre Klasse gewinnen konnten, ging es in den übrigen Klassen rund. Reiner Sessler (Porsche 997 GT3 Cup) entschied die Klasse 10 zweimal für sich. Die Klasse 9 gewannen jeweils einmal Haci Köysüren und Joachim Bleyer (Porsche 997 GT3 Cup). Hier war gerade das zweite Rennen hart umkämpft.

## Doppelsieg für Mate Eres in der Klasse 5

In der Klasse 5 hatte sich Mate Eres (Porsche 964 RSR 3,8) den ersten seiner zwei Siege hart erkämpft. Der Schweizer H.P. Wenger (Porsche 964 RS) war nicht abzuschütteln, musste sich aber mit 2,342 Sekunden geschlagen geben. „Im ersten Rennen war es ein toller Kampf mit dem Schweizer Wenger. Das war super. Der war zunächst auf den ersten Platz vorgefahren. Da musste ich erst mal fünf Runden lang richtig kämpfen bis ich ihn erwischt habe“, freute sich Eres über das enge Rennen. Hauchdünn ging es in der Klasse 4 zu, wo sich Ralf Bender mit 0,196 Sekunden gegenüber Alexandra Irmgartz (beide Porsche 964) durchsetzte.



In der Klasse 2 schnappte sich Marc Hönsch (Porsche 968 CS) am Samstag den Sieg. Das zweite Rennen beendete Ralph Moog (Porsche 968 CS) als Klassensieger vor Hönsch. „Gestern lief es sehr gut. Es gab sehr viele Zweikämpfe. Aber nachher hatte ich einen deutlichen Vorsprung auf Platz zwei“, gab der junge Porsche-Pilot zu Protokoll.

Eine klare Angelegenheit für Antonios Trichas (Porsche 924 S) war die Klasse 2. Dieser verwies zweimal Philip Ring (Porsche 911) auf den zweiten Rang. In der Klasse 1 gewann Thomas Weidl im Porsche 944 Turbo beide Durchgänge. Das nächste Rennen der Porsche Club Historic Challenge findet vom 23.-25. Mai in Oschersleben statt.

Bericht und Bilder: [arp](#)Redaktionsbüro Patrick Holzer





## 4.1.2 23.05.14 – 25.05.14 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

### PCHC in Oschersleben

#### Bleyer und Köysüren holen die Gesamtsiege

Gleich drei Rennen waren in der Magdeburger Börde zu bestreiten, wobei Joachim Bleyer zweimal und Haci Köysüren (beide Porsche 997 GT3 Cup) einmal ganz oben auf dem Treppchen standen.

Nachdem beim Saisonstart in Hockenheim die 997er noch zurückstecken mussten, gab es in Oschersleben nun die Premiere. Erstmals holte ein Porsche 997 GT3 Cup den Gesamtsieg. Gleich drei Piloten mischten beim Kampf um den ersten Platz mit. Womöglich hätte auch noch Silvio Schindler im Porsche 997 GT2 eingreifen können, doch der musste nach der vorläufigen Pole im ersten Zeittraining noch vor dem ersten Rennen aufladen. Polesitter Haci Köysüren vom Team AKA Sportwagenservice verteidigte zunächst seine erste Position gegenüber Joachim Bleyer, der aber dicht am Heck des Führenden klebte.

Dritter im Bunde war Dr. Rolf Michael Mielke (Porsche 997 GT3 Cup), der den Kontakt zur Spitze aber etwas abreisen ließ. In der sechsten Runde setzte sich Bleyer vor Köysüren. Bis auf 4,842 Sekunden wuchs der Vorsprung auf den Zweitplatzierten noch an, dem Dr. Rolf Michael Mielke noch einmal näher gekommen war. Im zweiten Rennen ließ Joachim Bleyer nichts anbrennen und schnappte sich einen lupenreinen Start- und Zielsieg.

Spannung war auch im dritten Heat geboten, wo Bleyer zunächst die Führung vor Mielke und Köysüren verteidigte. In Runde zwei ging Köysüren an Mielke vorbei und schloss auf den Führenden auf. Der PC 996 Cup Champion von 2012 zog vorbei und holte sich seinen ersten Gesamtsieg in diesem Jahr. Dahinter landete Joachim Bleyer mit 0,839 Sekunden Vorsprung auf Dr. Rolf Michael Mielke auf der zweiten Position. Bei den 996er Modellen gab es gleich drei verschiedene Sieger an diesem Wochenende. Im ersten Heat sah Paul Schwarz vor Dr. Florian Keck als Gesamtfünfter das schwarz-weiß karierte Tuch. Martin Flak, der die Klasse 8 bis dahin angeführt hatte, musste davor in Runde elf die Segel streichen.

Richtig interessant war das zweite Rennen, wo sich Thomas Reichel durch das große Porsche-Feld nach vorne kämpfen musste. Thomas Reichel hatte für den zweiten Durchgang den Porsche von seinem Vater Willy Reichel übernommen. Von der zwölften Startposition ging es bis auf den starken vierten Gesamtrang nach vorne.





# Porsche Club Historic Challenge



## Eres und Rohwetter gewinnen in der PCHC

In der PCHC bot Mate Eres im Porsche 964 RSR 3,8 wie schon beim Saisonstart in Hockenheim eine starke Leistung. Im Zeittraining war Martin Rohwetter (Porsche 964 RS 3,8) jedoch einen Hauch schneller um 3,696 km langen Kurs gedüst.

Mickrige 0,021 Sekunden trennten die Beiden. Das versprach für die drei folgenden Rennen jede Menge Spannung, zumal sich die zwei luftgekühlten 911er mitten unter die neueren Modelle gemischt hatten.

Eres legte jedoch gleich einen perfekten Start hin und setzte sich vor Rohwetter an die vierte Stelle.

Direkt vor der Boxeneinfahrt blieb Eres stehen und wurde von der DMSB Staffel schnell in die Box geschleppt. „Ich hatte schon das Handtuch geworfen. Aber die Joos Jungs und Bliss Autosport haben das Fahrzeug in fünf Minuten wieder fit gemacht. Ich habe dann das Rennen noch zu Ende gefahren und ein paar Punkte gemacht“, berichtete Eres. Damit war Rohwetter der PCHC-Sieg als Gesamtvierter, sowie der Sieg in der Klasse 5 vor Christian Mussler nicht mehr zu nehmen.

Das zweite Rennen sah einen fulminant fahrenden Mate Eres, der sich innerhalb von nur wenigen Runden auf die vierte Gesamtposition nach vorne gekämpft hatte. Martin Rohwetter leistete kurz Gegenwehr und musste am Ende den Klassenkonkurrenten ziehen lassen, der am Schluss als Gesamtsechster die Zielflagge sah. Entspannter gestaltet sich der dritte Heat, wobei sich Eres erneut gegen Dauerkontrahent Rohwetter durchsetzte.



## Dreifacherfolge für Alexandra Irmgartz und Antonius Trichas

Wiederum richtig stark war an diesem Wochenende die Klasse 4 besetzt. Hier war Alexandra Irmgartz (Porsche 964 RS) nicht zu schlagen. Gleich drei Klassensiege räumte die schnelle Porsche-Pilotin ab. Im ersten Rennen hetzte Irmgartz noch Teamkollege Ralf Bender (Porsche 964 Cup) rundenlang um den Kurs, ehe sie in der 13. Runde die Führung in der Klasse übernahm. Knapp dahinter musste sich Bender mit der zweiten Position begnügen. Ruhiger ging es während den beiden anderen Rennen zu, nachdem sich Bender im zweiten Durchgang gleich in der Anfangsphase bei einem Ausweichmanöver gedreht hatte.



Wilhelm Bensch (Porsche 930 Turbo) gewann zweimal die Klasse 6. In der Klasse 3 entschied Marc Hönsch zwei Rennen für sich. Den ersten Heat hatte dagegen noch Norbert Schuster vor Erhard Wagner und Dr. Willie Beck (alle Porsche 968 CS) gewonnen. Die Klasse 2 sah in allen drei Durchgängen Antonius Trichas im Porsche 924 S in Front. Ebenfalls zwei Klassensiege sicherte sich Thomas Weidel. Besonders im dritten Rennen war der Porsche 944 Turbo Pilot richtig schnell unterwegs und fuhr auf den elften Gesamtrang. Im ersten Rennen musste sich Weidel dagegen noch mit dem zweiten Platz hinter dem Sieger der Klasse 1 Rolf Richter (Porsche 944 Cup) begnügen.

Bericht und Bilder: [arp](#)Redaktionsbüro Patrick Holzer





## 4.1.3 27.06.14 – 29.06.14 Spa Francorchamps

### Nasse Spa-Premiere für PCHC Köysüren und Glaser siegen in Spa

Beim dritten Lauf der Porsche Club Historic Challenge meinte es das Wetter in Spa-Francorchamps nicht gut mit den Teilnehmern. Am besten kamen bei diesen schwierigen Bedingungen Haci Köysüren (Porsche 997 GT3 Cup) und Sebastian Glaser (Porsche 996 GT3 RS) zurecht. Beide holten sich je einen Sieg. Matthias Nonn (Porsche 993 GT2) und Thorsten Rose (Porsche 996 GT3 Cup) belegten jeweils die Ränge dahinter.

Angesichts von an die 60 Porsche-Fahrzeuge gab es bei den Porsche-Fans rund um die sieben Kilometer lange Strecke strahlende Augen. Da an diesem Wochenende bei den Spa Summer Classics gemeinsam mit dem holländischen ADPCR gefahren wurde, gab es das ganze Spektrum der Porsche-Modellhistorie zu bewundern. Das erste Rennen am Samstag wurde dabei zur sicheren Beute von Haci Köysüren, der sich damit seinen zweiten Gesamtsieg in der noch jungen Saison holte. Von der dritten Startposition aus übernahm Köysüren, der zum ersten Mal auf der Ardennen-Achterbahn unterwegs war, gleich in der ersten Runde die Spitze. In nur fünf Runden baute der Spitzenreiter den Vorsprung auf über vierzehn Sekunden aus. Am Ende fehlten 8,421 Sekunden auf den ersten Platz. Am Sonntag drehte Sebastian Glaser den Spieß um. Den Start gewann zwar Joachim Bleyer (Porsche 997 GT3 Cup), doch nach der ersten Runde lag Köysüren wieder in Front, dicht gefolgt von Glaser. Auch als es in den dichten Übertourungsverkehr ging, war der Zweitplatzierte nicht abzuschütteln. Im siebten Umlauf kam schließlich der Angriff. Vor der Eau Rouge saugte sich Glaser an den Führenden heran und übernahm die Spitze.

Köysüren konnte nicht mehr folgen. Mit 4,876 Sekunden Abstand behielt Glaser diesmal die Oberhand, der damit auch die Klasse 11 vor Silvio Schindler gewinnen konnte. "Das Auto ist bei Regen extrem heikel zu fahren." erklärte der Porsche-Pilot den zweiten Rang vom Vortag.







# Porsche Club Historic Challenge



## Matthias Nonn und Thorsten Rose fahren aufs Treppchen

Dritter wurde im ersten Rennen noch Matthias Nonn (Porsche 993 GT2), der Thorsten Rose (Porsche 996 GT3 Cup) und Joachim Bleyer (Porsche 997 GT3 Cup) hinter sich hielt. Nachdem der GT2-Pilot am Sonntag nicht mehr antrat, schnappte sich Thorsten Rose den dritten Gesamtrang vor Joachim Bleyer. Dabei konnte sich Bleyer bis zur fünften Runde auf Rang drei halten, ehe Rose vorbeizog. Damit holte sich Rose wie schon im ersten Rennen den Sieg in der Klasse 8 vor Heinz Bayer. Klassendritter wurde am Samstag noch Torsten Klimmer, während beim zweiten Heat Thomas Reichel als Dritter in der Klasse 8 gewertet wurde.

Bei den schwierigen Streckenverhältnissen wussten gerade die älteren Porsche-Modelle zu überzeugen. Im ersten Rennen war es Hans-Peter Wenger, der im Porsche 964 RS den Sieganwärtern in der Klasse 5 ein Schnippchen schlagen konnte. Der Eidgenosse hielt sowohl Martin Rohwetter (Porsche 964 RS 3,8) als auch Mate Eres (Porsche 964 RSR 3,8) hinter sich. Da Wenger zum zweiten Durchgang nicht mehr startete, lief alles auf das Duell Rohwetter gegen Eres hinaus. Doch schon in der ersten Runde setzte sich Eres vor den Porsche von Rohwetter, der diesmal das Tempo von Eres nicht mitgehen konnte. Als Rohwetter kurz vor Schluss kurzzeitig die Boxen ansteuerte, gab es am Sieg von Eres nichts mehr zu rütteln. Als starker Gesamtsieger sah der blaue Porsche das schwarz-weiß karierte Tuch.



## Alexandra Irmgartz holt sich den nächsten Doppelsieg

In der Klasse 4 war Alexandra Irmgartz (Porsche 964 RS) einmal mehr nicht zu bezwingen. Die Porsche-Pilotin setzte sich am Samstag gegen Enrico Schenke (Porsche 964 Cup) und Frank Willebrand (Porsche 964 Carrera 2) durch. Noch deutlicher war es im zweiten Rennen, wo Alexandra Irmgartz dem Zweitplatzierten Ralf Schmaus, der das Volant von Schenke übernommen hatte, gleich über 43 Sekunden aufbrummt. Dritter wurde erneut Frank Willebrand vor Matthias Dankmer (Porsche 911). Mit dem Doppelsieg brachte sich Alexandra Irmgartz schon einmal in die Pole-Position beim Kampf um den Meistertitel. Eine Runde vor Norbert Schuster und Andreas Pöhlitz überquerte Hönsch diesmal den Zielstrich.



Genau wie Alexandra Irmgartz waren auch Antonios Trichas (Porsche 924 S) und Thomas Weidel (Porsche 944 Turbo) nicht zu schlagen. Während Trichas in der Klasse 2 zweimal Philip Ring (Porsche 911) hinter sich hielt, bezwang Weidel in der Klasse 1 den Porsche 944 Turbo von Thomas König. In der Klasse 6 holte sich zudem Wolfgang Bensch im Porsche 930 Turbo den Sieg.

Bericht: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: Patrick Holzer, Fritz Letters



## 4.2 25.07.14 – 26.07.14 Hockenheim – bei den Porsche Club Days

### Starkes PCHC Feld auf dem Hockenheimring - Köysüren und Joos holen die Siege

Schon jetzt steht fest, dass die diesjährige Saison der Porsche Club Historic Challenge ein Erfolg ist. Beim vierten Lauf auf dem Hockenheimring standen über 40 Porsche-Rennfahrzeuge am Start. Den Sieg auf der badischen Grand Prix Rennstrecke trugen nach zwei packenden Rennen Hacı Köysüren und Michael Joos (beide Porsche 997 GT3 Cup) davon.

Für Michael Joos hat sich der Umstieg in den Porsche 997 GT3 Cup gelohnt, auch wenn der junge Porsche-Pilot noch mit den Rundenzeiten haderte. Im Qualifying war Joos mit einer 1.48,718 als einziger Fahrer unter der 1.50er geblieben. Nachdem der Trainingszweite Jack Crow (Porsche 996 GT3 Cup) zum Rennen nicht antrat, hatte Joos gleich zu Beginn einfaches Spiel.

Auf Platz zwei folgte Hacı Köysüren, der indes selbst einen großen Vorsprung auf Joachim Bleyer und Winfried Assmann (beide Porsche 997 GT3 Cup) hatte. Als alles bereits nach einem deutlichen Sieg für den Führenden aussah, fehlte Joos plötzlich. Erst auf dem zehnten Gesamtrang kam der Cup 911er aus der drittletzten Runde zurück.

Eine gelockerte Lambda-Sonde hatte davor zu einem unfreiwilligen Boxenhalt geführt. Zwar kämpfte sich Joos noch auf den fünften Platz nach vorne, was zumindest den Sieg in der Klasse 10 bedeutete. Mit dem Gesamtsieg hatte der Geislinger indes nichts mehr am Hut. Den schnappte sich ganz souverän Hacı Köysüren.

Weitaus zufriedenstellender verlief da schon das zweite Rennen für Michael Joos. Ab der zweiten Runde lag Joos an der Spitze des Feldes, wobei der Abstand zu Hacı Köysüren auf über 27 Sekunden anwuchs.

Hacı Köysüren musste sich dahinter richtig strecken, um Thomas Reichel hinter sich zu lassen. Schon im Qualifying hatte Reichel mit Startplatz vier gezeigt, dass mit ihm beim ersten Einsatz des Porsche 997 GT3 Cup zu rechnen ist. Thomas Reichel lag ab der fünften Runde hinter Köysüren. Vorbei kam er zwar nicht, doch mit einem engen Zieleinlauf mit 0,112 Sekunden Abstand hielt Reichel die Zuschauer in Atem.







# Porsche Club Historic Challenge



## Holz/Holz und Winfried Assmann fahren aufs Treppchen

Gerade das erste Rennen war an Action kaum zu überbieten. So lieferten sich zu Rennbeginn Joachim Bleyer und Winfried Assmann (beide Porsche 997 GT3 Cup) in der Anfangsphase einen engen Zweikampf. Kurz vor der Safety-Car Phase übernahm Assmann die dritte Gesamtposition. Nach dem Restart wurde es richtig turbulent. Zunächst ging Bleyer wieder an Assmann vorbei, doch auch Bleyer konnte sich nur kurz über den Positionsgewinn freuen. Der Porsche 996 GT3 RSR vom Team Holz/Holz war plötzlich ganz groß im Rückspiegel. Drei Runden vor Schluss setzte sich der gelbe RSR vor Bleyer, der zu allem Überfluss in einem packenden Finish von Winfried Assmann wieder abgefangen wurde. Damit schafften sowohl Holz/Holz, die nur von der 19. Startposition aus ins Rennen gegangen waren, als auch Winfried Assmann den Sprung auf das Gesamttreppchen. Für das Team Holz/Holz gab es zudem den Sieg in der Klasse 11 zu feiern. Viel besser und dramatischer konnte das Rennen dabei kaum verlaufen. Auch das zweite Rennen nahm einen ähnlich spannenden Verlauf, wobei sich Assmann im Kampf um Gesamtrang vier Reiner Sessler (Porsche 997 GT3 Cup) mit 0,327 Sekunden Rückstand geschlagen geben musste.

In der Klasse 8 gingen die Siege an Kurt Ecke und Andreas Sczepansky. Im zweiten Durchgang hielt Sczepansky den Porsche von Kilian sowie Hans-Jürgen Lehmann (alle Porsche 996 GT3 Cup) hinter sich, womit sich Sczepansky den Klassensieg holte. Durch den Ausfall von Holz/Holz ging der Sieg in der Klasse 11 diesmal Bernhard Wagner im Porsche 996 GT3.

## Gruber und Botz bei den historischen Porsche vorne

In der Klasse 8 überzeugten diesmal die Gaststarter. Markus Gruber (Porsche 964 RSR 3,8) hatte bereits im Quali-fying die Bestzeit herausgefahren. Nur unwesentlich langsamer war Klassenprimus Mate Eres (Porsche 964 RSR 3,8) unterwegs gewesen. Beim Start hielt sich Gruber noch vorne, doch kurz darauf zog Eres vorbei. Kurz vor der Safety-Car Phase wechselte die Position erneut, wobei Eres nach dem Restart wieder die besseren Karten hatte. Als alles nach einem Sieg für Eres aussah, musste dieser plötzlich an die Box. „In der Sachskurve war die Ge-triebemutter gebrochen. Ich konnte nicht mehr schalten und bin ausgerollt bis in die Box. Ich konnte nochmals rausfahren, aber die Platzierung war natürlich weg.

Der Sieg ging damit an Markus Gruber vor Heinrich Botz (Porsche 964 RSR 3,8). Für das zweite Rennen war Mate Eres nun frohen Mutes. Schnell hatte sich Eres die Spitzenposition erkämpft. Doch auch diesmal war das Glück für den Piloten von Bliss Autosport nicht auf seiner Seite. Mit einem Antriebswellenschaden rollte der blaue 964er nach zehn Runden aus. Die Führung in der Klasse übernahm nun Heinrich Botz, der vor Andreas Sedlmaier zum Klassensieg fuhr und das mit 63 Jahren und als ältester Fahrer im Feld. "Es war ein schönes Wochenende für mich", freute sich Heinrich Botz über das gelungene Comeback in der PCHC.





# Porsche Club Historic Challenge



## Tabellenführerin Alexandra Irmgartz hat alle im Griff

Alles nach Plan lief es bei Alexandra Irmgartz (Porsche 964 RS), die sich erneut zwei Siege in der Klasse 4 holte. Die schnelle Porsche-Pilotin verwies in beiden Rennen Enrico Schenke/Ralf Schmaus (Porsche 964 Cup) sowie Frank Willebrand (Porsche 964 Carrera 2) bzw. Günter Weber (Porsche 964 Carrera 4) auf die weiteren Plätze. Recht eng wurde es aber im zweiten Rennen, wobei sich Irmgartz einen schönen Zweikampf mit Klasse 1 Pilot Erich Fuchs (Porsche 993 Cup) lieferte. Am Ende hatte der 993er Pilot die Nase vorne. Durch die ständigen Positionskämpfe blieb auch Ralf Schmaus an der Klassenführenden dran. Im Ziel war der Abstand mit gerade einmal zwei Sekunden denkbar knapp.



Erich Fuchs holte sich damit wie schon im ersten Rennen den Sieg in der Klasse 1. Marc Hönsch (Porsche 968 CS) und Antonius Trichas (Porsche 924S) waren ebenfalls zweimal in ihren Klassen vorne. Nach dem frühen Ausfall von Robin Neuert (Porsche 968 CS) war die Sache für Marc Hönsch in der Klasse 3 relativ schnell klar. Ähnlich gut lief es auch bei Antonius Trichas in der Klasse 2. Den zweiten Rang belegte in der Klasse 2 in beiden Rennen Philip Ring (Porsche 911), der den Porsche 944 vom Team Knapper/Mohr hinter sich hielt.



Text: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: Patrick Holzer, Ulli Upietz, Frank Gindler



**Porsche Club  
Deutschland**



Internet:

[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





## 4.2.1 15.08.14 – 17.08.14 Zandvoort/NL

### Alexandra Irmgartz weiter an der Tabellenspitze Abwechslungsreiche PCHC Rennen in Zandvoort

Beim fünften Lauf der Porsche Club Historic Challenge in Zandvoort waren die einheimischen Piloten nicht zu bezwingen. Jan van Es siegte mit seinem Porsche 993 GT2 in beiden Rennen. Dahinter landeten das Team Berwanger/Berwanger und Haci Köysüren (beide 997 GT3 Cup) jeweils einmal auf dem zweiten Platz. An der Tabellenspitze konnte sich Alexandra Irmgartz (964 RS) weiter festsetzen.



Bei der Premiere der Porsche Club Historic Challenge in Zandvoort waren die vielen niederländischen Porsche Piloten, die den Auftritt für einen Gaststart nutzten, in Sachen Streckenkenntnis klar im Vorteil. Dementsprechend waren es zunächst die einheimischen Fahrer, welche das Tempo bestimmten. Die schnellste Qualizeit stanzte Jan van Es mit seinem starken Porsche 993 GT2 in den Asphalt. Der Niederländer war auch in den beiden Rennen nicht zu schlagen, wobei aber gerade das zweite verregnete Rennen zu einer spannenden Angelegenheit wurde. Im ersten Heat holte Jan van Es noch mit deutlichem Vorsprung von 14,136 Sekunden auf den zweitplatzierten Porsche 997 GT3 Cup von Benno und Kim Berwanger den Sieg. Platz drei ging mit Richard Buidendijk im Porsche 944 Turbo an einen weiteren Holländer.



Beim zweiten Durchgang sorgte starker Regen für weitere Spannung an der Spitze. Haci Köysüren (997 GT3 Cup), im ersten als Gesamtvierter noch ganz knapp am Treppchen vorbeigeschrammt, übernahm zunächst die Spitze. Als Köysüren in der dritten Runde zurückfiel, übernahm Pieter Bos (996 GT3 Cup) die Führung. Doch lange konnte dieser sich nicht über den ersten Platz freuen. Nach fünf Runden verdrängte van Es seinen Landsmann von Platz eins und schnappte sich den Sieg. Auf die zehnte Position zurückgefallen kämpfte sich der 997er Pilot nach vorne und fing zwei Umläufe vor Schluss noch Pieter Bos ab. Mit dem zweiten Gesamtrang belohnte sich Köysüren für die starke Leistung noch einmal selbst.





Während sich das Team Berwanger/Berwanger und Reiner Sessler die Siege in der Klasse 10 teilten, war Jan van Es in der Klasse 11 nicht zu schlagen. Bester deutscher Teilnehmer war in beiden Rennen Silvio Schindler im Porsche 997 GT2. Die Klasse 9 ging zweimal an Haci Köyüsren, während sich in der mit zehn Fahrzeugen besonders stark besetzten Klasse 8 der 996 GT3 Cup Fahrzeuge Ivo van Riet und Pieter Bos jeweils einmal durchsetzten. Die Plätze dahinter belegten im ersten Rennen Paul Schwarz und Mathias Dankmer, während sich im zweiten Durchgang Martin Flak Rang zwei vor Schwarz schnappte. Die Wertung der PCHC Fahrzeuge entschied Mate Eres (964 RSR 3,8) zweimal für sich, der als Solist auch zweimal die Klasse 5 gewinnen konnte.



## Alexandra Irmgartz weiter auf Meisterschaftskurs

Alexandra Irmgartz (964 RS) in der Klasse 4 holte sich die Klassensiege neun und zehn. Im ersten Rennen konnte sich die Porsche Pilotin mit 3,537 Sekunden gegenüber Ralf Schmaus (964 Cup) durchsetzen. Im zweiten Umlauf musste Alexandra Irmgartz noch einmal alles geben, um den Sieg zu holen. Enrico Schenke, der das Volant von Schmaus für das zweite Rennen übernommen hatte, erwischte den besseren Start. In der achten Runde bremste sich Irmgartz schließlich vorbei und übernahm die Klassenführung.



Dennoch hatte die Meisterschaftsanwärterin diesmal das Problem, dass eben nur ein weiterer Teilnehmer in ihrer Klasse am Start war. Da Antonius Trichas nicht nach Zandvoort reiste, war das die Chance für Marc Hönsch. Der Transxle-Pilot holte sich im ersten Rennen sogleich den Sieg in der Klasse 3. Den zweiten Durchgang beendete Hönsch zwar hinter Gaststarter Harry Verkerk, doch da dieser nicht punkteberichtigt war, gab es erneut die volle Punktzahl. Mit diesem Erfolg schob sich Hönsch an Trichas vorbei und machte ebenso Boden auf Alexandra Irmgartz gut.



In der Klasse 2 feierte Sander Roest (944) genau wie Dr. Thomas König (944 Turbo) in der Klasse 1 einen Doppelsieg.

Bericht: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer Bilder: Fritz Letters







## 4.2.2 05.09.14 – 07.09.14 Dijon, AvD race weekend

### Irgmartz verteidigt Tabellenführung in der PCHC Berwanger und 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 Irgmartz vor Marc Hönsch.

Das erste Rennen der Porsche Club Historic Challenge wurde zur sicheren Beute für Kim Berwanger. Berwanger konnte das Geschehen souverän von der Spitze aus kontrollieren und sich aus den Turbulenzen dahinter heraushalten. Als es gegen Rennende noch einmal enger zu werden drohte, legte der 997er Cup Pilot noch einmal mit seiner persönlichen Bestzeit nach. Das reichte zum Gesamtsieg mit 3,277 Sekunden Vorsprung auf Platz zwei.

Hinter Berwanger tobte ein packender Kampf um den zweiten Platz, wobei gleich mehrere Piloten mitmischten. Immer wieder wechselten die Positionen hin und her. Am Ende setzte sich Sebastian Glaser gegen Silvio Schindler im Porsche 997 GT2 durch. Doch Schindler konnte sich nicht lange über die dritte Position freuen, da der GT2-Pilot noch eine 20sekündige Zeitstrafe wegen Überholens unter Gelb aufgebremst bekam.

Rang drei ging damit an Jack Crow, der sich klammheimlich nach vorne gearbeitet hatte und in der 16. Runde Haci Köysüren (997 GT3 Cup) von der vierten Position verdrängte. „In dem Rennen hatte ich mindestens acht Überholmanöver. Es ging ständig hin und her. Den Start hatte ich ein bisschen verpennt, weil ich nicht wusste, dass die Ampel nicht geht. Dann musste ich mich ständig gegen die übrige Meute wehren. Es war recht lange ein Kampf mit Haci Köysüren und Silvio Schindler um die zweite Position. Auf der Geraden gingen sie ein paarmal vorbei, ich konnte aber viel später bremsen und habe sie dann ausgebremst“, erzählte Glaser.







# Porsche Club Historic Challenge



## Glaser fährt im zweiten Rennen zum Sieg

Musste Sebastian Glaser im ersten Heat noch Kim Berwanger den Vortritt lassen, hielt sich der 996 RS Pilot während des zweiten Durchgangs schadlos. Von der ersten bis zur letzten Runde lag der grüne 911er an der Spitze des Feldes. Doch so einfach war es dann doch nicht. Dies lag in erster Linie an Jack Crow, der sich in der sechsten Runde vor Silvio Schindler gesetzt hatte und von da an nicht mehr locker ließ. Am Ende siegte Glaser mit 1,336 Sekunden Vorsprung.



Spannung bot auch der Kampf um die dritte Position, wobei sich Haci Köysüren durchsetzte. Im ersten Rennen hatte sich der AKA Pilot noch mit der fünften Position zufrieden geben müssen. Das reichte immerhin zum für die Meisterschaft wichtigen Klassensieg.

Das zweite Rennen war dann schon eher nach seinem Geschmack. Im engen Dreikampf mit Silvio Schindler und Joachim Bleyer, der nach seinem Getriebebeschaden im Porsche 997 GT3 Cup von Joos Sportwagentechnik unterwegs war, setzte sich Köysüren mit 0,274 Sekunden Vorsprung auf Bleyer durch.

Für Köysüren bedeutete dies den erneuten Sieg in der Klasse 9 vor Joachim Bleyer. Benno Berwanger tat es indes seinem Sohn gleich und gewann die Klasse 10 vor Reiner Sessler. Die Klasse 8 hatte Michael Joos im ersten Rennen fest im Griff. Als Gesamtvierter konnte der Geislinger seine Klassenkonkurrenten Andreas Sczepansky und Ralph Moog (alle 996 GT3 Cup) recht eindeutig in die Schranken weisen.

Für das zweite Rennen kletterte Oliver Bliss ins Cockpit, doch der musste den Cup 911er nach anfänglicher Klassenführung vorzeitig abstellen. Dadurch setzte sich diesmal Andreas Sczepansky an die Spitze der Klassenwertung. In einer engen Entscheidung setzte sich dieser gegenüber Ralph Moog mit knapp über einer Sekunde Abstand durch. Klassendritter wurde Florian Keck.

## Engster Zieleinlauf der Saison entscheidet Klasse 5

Richtig spannend gestaltete sich auch die Entscheidung in der Klasse 5. „Im ersten Rennen hatte ich einen guten Start erwischt und konnte meinen ärgsten Konkurrenten HP Wenger hinter mir lassen. Ich habe dann versucht mit den 996ern so gut wie es geht mitzuhalten. Daraus entwickelte sich ein toller Zweikampf mit Andreas Sczepansky. Auf den letzten vier Runden haben wir uns mindestens vier Mal gegenseitig überholt. Mit dem Gesamtsieg der PCHC bin ich natürlich happy“, berichtete Eres.

Der zweite Durchgang war dann eine ganz andere Nummer. Rundenlang hetzte Wenger diesmal den blauen 964er von Eres um den 3,8 Kilometer langen Kurs. In Runde vierzehn ging der Eidgenosse an Eres vorbei, konnte sich aber nicht weiter absetzen. Dahinter lauerte Eres auf seine Chance. In der letzten Kurve setzte dieser alles auf eine Karte. Am Ende entschieden das Rennen gerade einmal 0,007 Sekunden zu Gunsten von Mate Eres. Einen knapperen Zieleinlauf hat es bis dato in der PCHC nicht gegeben.





## Alexandra Irmgartz setzt ersten Matchpoint

In der Klasse 4 hielt sich Alexandra Irmgartz (964 RS) erneut schadlos. Die Porsche-Pilotin aus Neuwied machte mit ihren beiden Klassensiegen einen großen Schritt in Richtung Meisterschaft. Im ersten Rennen konnte Irmgartz ihren Teamkollegen Enrico Schenke (964 Cup) mit 38,604 Sekunden Vorsprung auf Abstand halten. Das zweite Rennen war da schon eine Spur härter. Denn Mathias Dankmer (911) entpuppte sich als starker Gegner beim Kampf um den Klassensieg. Mit einer halben Sekunde Abstand holte sich die Porsche-Pilotin schließlich ihren zwölften Erfolg in der Klasse 4. Dritter wurde Ralf Schmaus, der für Schenke übernommen hatte, vor Frank Willebrand (964 Carrera 2).

„Beim Start habe ich versucht Matthias Dankmer hinter mir zu halten. Das ist mir aber nicht gelungen. Ich konnte ihn dann in der dritten Kurve vor der Parabolika wieder überholen. Am Ende konnte ich etwas Speed herausnehmen, um die Reifen zu schonen. Das Wort Meisterschaft nehme ich nicht in den Mund und es wäre Quatsch jetzt schon hin und her zu rechnen“, befand Alexandra Irmgartz.

Engster Meisterschaftskonkurrent bleibt weiterhin Marc Hönsch (968 CS), der genau wie Alexandra Irmgartz zweimal die Klasse gewinnen konnte. Der junge Transxale-Pilot ließ in Frankreich nichts anbrennen und siegte souverän vor Norbert Schuster und Willie Beck (beide 968 CS).



Ebenfalls zweimal in ihren Klassen erfolgreich waren Antonios Trichas (924S), Thomas Weidel (944 Turbo) und Wolfgang Bensch (930 Turbo).

Bericht: **arp**Redaktionsbüro Patrick Holzer  
Bilder: Patrick Holzer, Ulli Upietz







## 4.2.3 17.10.14 – 18.10.14 Nürburgring, Siegesfeier

### 4.2.3.1 Nürburgring

**Doppelsieg für Michael Joos beim PCHC Finale  
Alexandra Irmgartz holt die Meisterschaft**

In einem spannenden Finale der Porsche Club Historic Challenge auf dem Nürburgring holte sich Alexandra Irmgartz (964) den Meistertitel. Gerade im ersten Rennen musste die neue Titelträgerin richtig kämpfen, um sich der Meisterschaft sicher zu sein. Die beiden Gesamtsiege gingen souverän an Michael Joos (997 GT3 Cup) vor Holz/Holz (996 GT3 RSR) bzw. Silvio Schindler (997 GT2).



So viel Spannung hätte Alexandra Irmgartz wohl nicht unbedingt gebraucht.

In beiden Rennen war der Porsche-Pilotin Klassenkonkurrent Mathias Dankmer (911 3,2) entwischt und nicht mehr ganz so leicht einzufangen.

Alexandra Irmgartz behielt die Nerven und ließ sich auf dem Weg zum Titel nicht beirren. Genau auf solchen Wegen werden Meister geboren und am Ende schnappte sich Irmgartz sowohl Dankmer als auch die Klassensiege Nummer 13 und 14 in dieser Saison.

Rang drei holten sich in der Klasse jeweils einmal Ralf Bender bzw. Ralf Schmaus (beide 964 Cup). Damit stand fest, dass Alexandra Irmgartz in ihrer ersten kompletten PCHC Saison den Titel in der Tasche hatte. „Mir ist ein richtig großer Stein vom Herzen gefallen. Matthias Dankmer hat es mir echt nicht leicht gemacht. Ich habe ihn aber erst einmal fahren lassen, weil ich wusste, dass er abbaut. Aber jetzt ist es geschafft.

Vor der Saison hatte ich mir das nicht vorgenommen. Ich wollte einfach Spaß haben und mal sehen was dabei herauskommt. Ich denke, dass das auch ein Garant dafür war locker zu bleiben und nicht zu verkrampfen und sich nicht selbst enorm Druck zu machen“, befand die neue Titelträgerin nach dem abschließenden Rennen.

Engster Konkurrent um den Titel war Marc Hönsch (968), der die Saison als starker Gesamtzweiter abschloss. Der Transaxle-Pilot ließ auch beim Finale nichts anbrennen und holte sich zwei ganz souveräne Siege in der Klasse 3 vor Thomas Hähner und Andreas Pöhlitz (beide 968). Am Ende fehlten gerade einmal drei Zähler auf Alexandra Irmgartz.







# Porsche Club Historic Challenge



## Michael Joos in der Eifel nicht zu schlagen

In einem stark besetzten Teilnehmerfeld sicherte sich Michael Joos beide Gesamtsiege. Der Geislinger war beim Saisonschluss nicht zu bezwingen. Gleich vom Start weg bestimmte der junge 997er Pilot das Tempo und baute den Vorsprung auf das Verfolgerfeld kontinuierlich aus.

Im ersten Rennen betrug der Vorsprung zu Platz zwei über 55 Sekunden.

„Jetzt haben wir die Fahrwerksprobleme endlich in den Griff bekommen. Zum Rennen gibt es gar nicht viel zu sagen, da der Vorsprung mit über 50 Sekunden sehr groß war. Jetzt im zweiten Rennen konnte ich nochmals mit großem Vorsprung gewinnen. Besser kann es nicht gehen“, so Michael Joos. Hinter dem zweimaligen Gesamtsieger und Gewinner der Klasse 10 tobte der Kampf um die übrigen Podestplätze. Gerade der erste Durchgang bot viel Spannung, wobei sich das Team Holz/Holz gegenüber Kim Berwanger (997 GT3 Cup) mit 1,583 Sekunden Vorsprung durchsetzte.



Im zweiten Rennen schnappte sich Silvio Schindler (997 GT2) souverän die zweite Position, nachdem er in Durchgang eins lange um Rang zwei gekämpft hatte und schließlich als Vierter das schwarz-weiß karierte Tuch sah. „Heute hat es endlich geklappt. Die Reifen haben gestimmt. Das ist bei dem höheren Gewicht des Autos der entscheidende Faktor. Ich habe im ersten Rennen schon gemerkt, dass es gut gehen kann. Das letzte Mal habe ich die gelbe Flagge übersehen und eine 20 Sekunden Strafe bekommen. Aber heute konnte ich das Ergebnis sehr schön nach Hause fahren und ich bin rundum zufrieden“, freute sich Schindler.

Rang drei holte sich nach dem fünften Platz im ersten Rennen Haci Köysüren (997 GT3 Cup), der damit zum zweiten Mal die Klasse 9 für sich entschied. Köysüren schloss damit die Saison als Meisterschaftsdritter und bester 997er-Pilot ab. „Das erste Rennen war schon gut und mit dem Klassensieg bin ich natürlich sehr zufrieden. Jetzt im zweiten Rennen lief es noch besser. Gesamtposition drei war natürlich super. Das hat viel Spaß gemacht“, erzählte Köysüren. Dabei setzte sich Köysüren recht knapp gegenüber Winfried Assmann durch, der als Gesamtvierter den zweiten Platz in der Klasse 9 belegte. Assmann hatte sich im zweiten Rennen Runde um Runde nach vorne gekämpft und Benno Berwanger, der für seinen Sohn in den 997er geklettert war, auf die fünfte Position verwiesen. Zweimal Dritter in der Klasse 9 wurde Joachim Bleyer, während in der Klasse 10 Thomas Reichel bzw. Reiner Sessler den dritten Rang hinter Joos und Berwanger belegten.



## Sebastian Glaser und Heinz Bayer siegen bei den 996er

Mit acht Teilnehmern war die Klasse der 996 GT3 Cup Fahrzeuge beim Finale in der Eifel gut besetzt. Im ersten Rennen setzte sich Sebastian Glaser gegenüber Martin Flak und Heinz Bayer durch. Wegen Motorproblemen an seinem GT3 RS musste der Klassensieger kurzfristig in den Cup 911er umsteigen. Der wurde gerade noch rechtzeitig für das erste Rennen fertig, so dass der Klassensieg und der achte Platz im Gesamtklassement keine Selbstverständlichkeit war, wie Sebastian Glaser erläuterte: „Das Auto war zuvor im Kiesbett, Bolzen gebrochen und Rad weg. Das wurde noch in letzter Sekunde repariert. Der Start war gut und das Auto ist auch anfangs noch gut gefahren.“



Aber nach drei, vier Runden kam dann immer mehr Untersteuern. Aber trotzdem, ich bin happy. Bester 996er, das hat schon gepasst“.

Im zweiten Rennen musste sich Glaser in einem engen Finish Heinz Bayer geschlagen geben. Beim Start hatte sich Bayer gleich an Martin Flak vorbeikatapultiert. Bald lag der 996er in Schlagdistanz, dazwischen nur noch Reiner Sessler im 997 Cup. Als Sessler schließlich vorbeiging, setzte sich Bayer in den Windschatten des bis dato Klassenführenden. Der hielt dem Druck kurze Zeit stand, musste dann aber Bayer vorbeilassen. Der setzte sich sofort etwas ab. Am Ende wurde es fast noch einmal knapp, als sich Bayer einen Ausrutscher leistete, wodurch Glaser noch einmal auf 0,87 Sekunden ranfahren konnte. Dritter wurde dahinter Martin Flak, der Georg Schwittay und Paul Schwarz hinter sich hielt. „Die lange Pause hat man schon gemerkt. Wenn man fast das ganze Jahr nicht gefahren ist, muss man sich erst wieder an das Auto gewöhnen. So gesehen bin ich mit mir zufrieden“, berichtete der Klassenvierte. Den Titel in der Klasse schnappte sich am Ende allerdings Dr. Florian Keck.

### Mate Eres in der PCHC vorne

Bester luftgekühlter 911er war einmal mehr Mate Eres (964 RSR 3,8), der das Ziel auf den Plätzen vierzehn und zwölf sah. Eres mischte sich dabei wie immer mitten unter die neueren Modelle und focht eben dort seine Kämpfe aus. Denn in der Klasse 5 war Eres ohne Gegner geblieben, wodurch die Punktausbeute trotz Platz eins eher bescheiden ausfiel. Dennoch reichte es für den 964er Piloten zu Platz fünf in der Endabrechnung. „Ich musste mich nach meinem schlechten Start wieder heran kämpfen. Dann gab es einen schönen Dreikampf mit Heinz Bayer, Georg Schwittay und mir. Zunächst konnte ich beide überholen und auch einen kleinen Abstand herausfahren. Leider ließ die Bremse nach. Die beiden sind dann auch besser gefahren und ich musste die Position zurückgeben. Aber PCHC Gesamtsieg Nummer zehn, wir sind glücklich mit dem Ergebnis“, so Eres.

Dahinter war es im ersten Rennen Thomas Weidl, der sich im 944 Turbo die zweitbeste Position der älteren Porsche-Fahrzeuge holte. Im zweiten Rennen war zwar Alexandra Irmgartz einen Tick schneller, doch der dritte Platz brachte Sieg Nummer zwei in der Klasse 2. Genau wie Weidl waren auch Antonius Trichas (924) und Wolfgang Bensch (930 Turbo) zweimal in der Klasse erfolgreich. Trichas verwies in beiden Rennen Philip Ring (911) und das Team Knapper/Mohr (944) auf die weiteren Plätze. Damit zog Trichas in der Meisterschaft noch an Mate Eres vorbei. Platz sechs ging in der Endabrechnung an Dr. Willie Beck (968) vor Joachim Bleyer und Thomas Weidl. Andreas Pöhlitz und das Team Schmaus/Schenke komplettierten die Top 10. Als bester 996er Pilot erreichte Dr. Florian Keck den zwölften Meisterschaftsrang.

Bericht und Bilder: [arp](#)Redaktionsbüro Patrick Holzer







# Porsche Club Historic Challenge



## Impressionen der PCHC Saison 2014



**Porsche Club  
Deutschland**



Internet:

[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





Die Ehrung der Gesamtsieger erfolgte im Rahmen der Porsche Siegesfeier in Weissach

## Gesamt-Sieger und Platzierte

1	Irmgartz, Alexandra	PC K-H / scuderia Lufthansa classico	964 Cup	289,0
2	Hönsch, Marc	PC Köln	968 CS	286,0
3	Köysüren, Haci	PCD	997 GT3 Cup	257,6
4	Trichas, Antonios	Württembergischer PC	924 S	253,8
5	Eres, Mate	PC Orenau / Bliss Autosport	964 RSR 3.8	249,0
6	Beck, Dr. Willie	PCD	968 CS	223,0
7	Bleyer, Joachim	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	219,4
8	Weidel, Thomas	PCD	944 Turbo	213,0
9	Pöhlitz, Andreas	PCD / PEW Sportwagen	968 CS	208,4
10	Schenke, Enrico	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	198,8
10	Schmaus, Ralf	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	198,8

## Sieger der Kategorien:

PCHC	Irmgartz , Alexandra	PC K-H / scuderia Lufthansa classico	964 Cup	289,0
996 Cup	Keck, Dr. Florian	PCD	996 Cup	194,2
997 Cup	Köysüren, Haci	PCD	997 GT3 Cup	257,6





# Porsche Club Historic Challenge



## 5 Sieger und Platzierte 2014

<b>PCHC</b>					
<b>Klasse 1:</b>	<b>Porsche 944 Turbo, Porsche 964, Porsche 993</b>				
	1	Weidel, Thomas	PCD	944 Turbo	<b>213,0</b>
	2	König, Dr. Thomas	PCD / shk-Porsche-racetec	944 Turbo	<b>62,2</b>
<b>Klasse 2:</b>	<b>Porsche 924, Porsche 924S, Porsche 944, Porsche 911</b>				
	1	Trichas, Antonios	Württembergischer PC	924 S	<b>253,8</b>
	2	Knapper, Klaus-Peter	PCD	944 Cup	<b>186,8</b>
	2	Mohr, Peter	PCD	944 Cup	<b>186,8</b>
	3	Ring, Philip	PC Kirchen-Hausen	911 Coupe	<b>142,8</b>
	4	Stanzl, Rudi	PC Kirchen-Hausen	924 S	<b>60,0</b>
	5	Graf, Dieter	Württembergischer PC	924 S	<b>39,0</b>
<b>Klasse 3:</b>	<b>Porsche 944 S2, Porsche 968, Porsche 928 S/GT/GTS, Porsche 911</b>				
	1	Hönsch, Marc	PC Köln	968 CS	286,0
	2	Beck, Dr. Willie	PCD	968 CS	223,0
	3	Pöhlitz, Andreas	PCD / PEW Sportwagen	968 CS	208,4
	4	Schuster, Norbert	PC Kirchen-Hausen	968 CS	162,6
	5	Hähner, Thomas	PC Kirchen-Hausen	968 CS	106,8
	6	Wagner, Erhard	Württembergischer PC	968 CS	87,0
<b>Klasse 4:</b>	<b>Porsche - vehicles up to 3600 cm<sup>3</sup></b>				
	1	Irmgartz , Alexandra	PC K-H / scuderia Lufthansa classico	964 Cup	289,0
	2	Schenke, Enrico	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	198,8
	2	Schmaus, Ralf	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	198,8
	3	Dankmer, Mathias	PCD	964	162,6
	4	Bender, Ralf	PCD	964 Cup	122,2
	5	Litzenberger, Axel	PCD	964 Cup	115,0
	6	Willebrand, Frank	PCD	964 C2	111,6
	7	Weber, Günther	PC Heilbronn/Hohenlohe	964 4	106,2
	8	Faivre Vernet Laurent	Gast	964 Cup	89,0
<b>Klasse 5:</b>	<b>Porsche - vehicles up to 3800 cm<sup>3</sup></b>				
	1	Eres, Mate	PC Orenau / Bliss Autosport	964 RSR 3.8	249,0
	2	Rohwetter Martin	PC Ortenau	964 RS 3,8	116,6
	3	Mussler, Christian	PCD	911	93,2
	4	Klimmer, Torsten	PCD	964 RSR	43,0
<b>Klasse 6:</b>	<b>Porsche - vehicles over 3800 cm<sup>3</sup></b>				
	1	Bensch, Wolfgang	PC Heilbronn/Hohenlohe	930 Turbo	167,8



**Porsche Club  
Deutschland**



Internet:

[www.pchc.info](http://www.pchc.info)





# Porsche Club Historic Challenge



<b>996 Cup</b>						
	<b>Klasse 8:</b>	<b>Porsche 996 GT3 Cup</b>				
		1	Keck, Dr. Florian	PCD	996 Cup	194,2
		2	Hönsch, Frank	PC Köln	996 Cup	157,6
		3	Reichel, Thomas	Württembergischer PC	996 Cup	65,4
		3	Reichel, Willy	Württembergischer PC	996 Cup	65,4
		4	Klimmer, Torsten	PCD	996 Cup	42,0
		5	Dankmer, Mathias	PCD	996 Cup	35,0
		6	Schwittay, Georg	PC Rheinland	996 Cup	30,4
<b>997 Cup</b>						
	<b>Klasse 9:</b>	<b>Porsche 997 GT3 Cup pre 2008</b>				
		1	Köysüren, Haci	PCD	997 GT3 Cup	257,6
		2	Bleyer, Joachim	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	219,4
		3	Mielke, Rolf Michael	PCD	997 GT3 Cup	98,6
	<b>Klasse 10:</b>	<b>Porsche 997 GT3 Cup post 2007</b>				
		1	Sessler, Reiner	PC Schwaben	997 GT3 Cup	146,6
		2	Reichel, Thomas	Württembergischer PC	997 GT3	132,0
		2	Reichel, Willy	Württembergischer PC	997 GT3	132,0
		3	Mielke, Rolf Michael	PCD	997 GT3 Cup	29,6
		3	Wagner, Erhard	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	29,6
<b>Sonder-Klasse</b>						
	<b>Klasse 11:</b>	<b>Porsche 996 GT3 Cup, Porsche 996 GT3 R/RS/RSR, Porsche 997</b>				
		1	Schindler, Silvio	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT2	163,2
		2	Wagner, Bernhard	PC Heilbronn/Hohenlohe	996 GT3	121,6
		3	Inglessis, Ioannis	Württembergischer PC	996 Cup	59,6



**Porsche Club  
Deutschland**



Internet:

[www.pchc.info](http://www.pchc.info)



# Porsche Club Deutschland



## 6 PCD Kollektion für Mitglieder - mit PCHC-Logo

### PCD Kollektion 2015 für Mitglieder

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.



Damen Polo-Shirt



Porsche Sport Jahrbuch 2014



Damen Softshell-Jacke



roter D/H-Pullover



Herren Polo-Shirts auch in rot



Magnetbuttons  
3er Pack



PCD-Umhängetasche



D/H-Funktions-Shirt



911-Seidenschal in kräftigen Farben



Präsident Fritz Letters • Sportleiter Michael Haas • Schatzmeister Henning Wedemeyer  
Event- und Touringleiter Erwin Pfeiffer • Sitz des Vereins: Stuttgart • Eingetragenes Amtsgericht Stuttgart: VR 3804  
PCD-Geschäftsstelle • 70771 Echterdingen • Gutenbergstrasse 19 • [www.porsche-club-deutschland.de](http://www.porsche-club-deutschland.de)  
Tel: +49 / 711 / 75 04 654 • Fax: +49 / 711 / 75 04 655 • Mail: [info@porsche-club-deutschland.de](mailto:info@porsche-club-deutschland.de)





# Porsche Club Deutschland



## PCD Kollektion 2015 für Mitglieder

Antwort-Fax: 0711 / 75 04 655

**Porsche Club Deutschland e.V.**  
Geschäftsstelle  
Gutenbergstr. 19  
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:	
PCD-Logo:	Logo Porsche Club:

Regionale Porsche Clubs können die Kleidung mit ihrem Club-Logo bestickt bestellen.  
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 (Sondergrößen auf Anfrage).

Menge / Farbe	Artikel	Farbe	Größe	Einzelpreis € inkl. MwSt.
	Seidensticker-Herren-Hemd kurzarm / langarm Button-down / Kent	weiß		70,00
	Polo-Shirt Herren langarm	rot/weiß/schwarz		59,00
	Polo-Shirt Damen langarm	rot/weiß/schwarz		59,00
	Polo-Shirt Herren kurzarm	rot/weiß/schwarz		55,00
	Polo-Shirt Damen kurzarm	rot/weiß/schwarz		55,00
	Funktions-Shirt Herren kurzarm	-bis ausverkauft	weiß-bunt	24,00
	Funktions-Shirt Damen kurzarm	-bis ausverkauft	weiß-bunt	24,00
	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		85,00
	Softshell-Weste Damen	schwarz		85,00
	Magnetbuttons	-siehe umseitiges Bild	orange/blau/weiß	7,50
	PCD Seidenschal 911(180x60)	kräftig bunt		69,00
	PCD Seidentuch mit GT3 Motiv	rot-bunt	---	50,00
	PCD Umhängetasche ca. 30 x 40 x 10 cm	weiß	---	25,00
	PCD Caps	rot/weiß/schwarz/grau	---	10,00
	PCD, PCC, PSC, PCHC Badge (Aufnäher)	-	---	5,00
	Porsche Sport Jahrbuch 2014	- Limited PCD Edition – Neuerscheinung		55,00
	je Porsche Sport Jahrbuch 2010, 2011, 2012, 2013	- Limited PCD Edition – Restbestand		40,00
	Personalisierung pro Element Name:		---	6,00
Porto und Verpackungsanteil betragen pro Auftrag				10,00
<b>Gesamtpreis</b>				

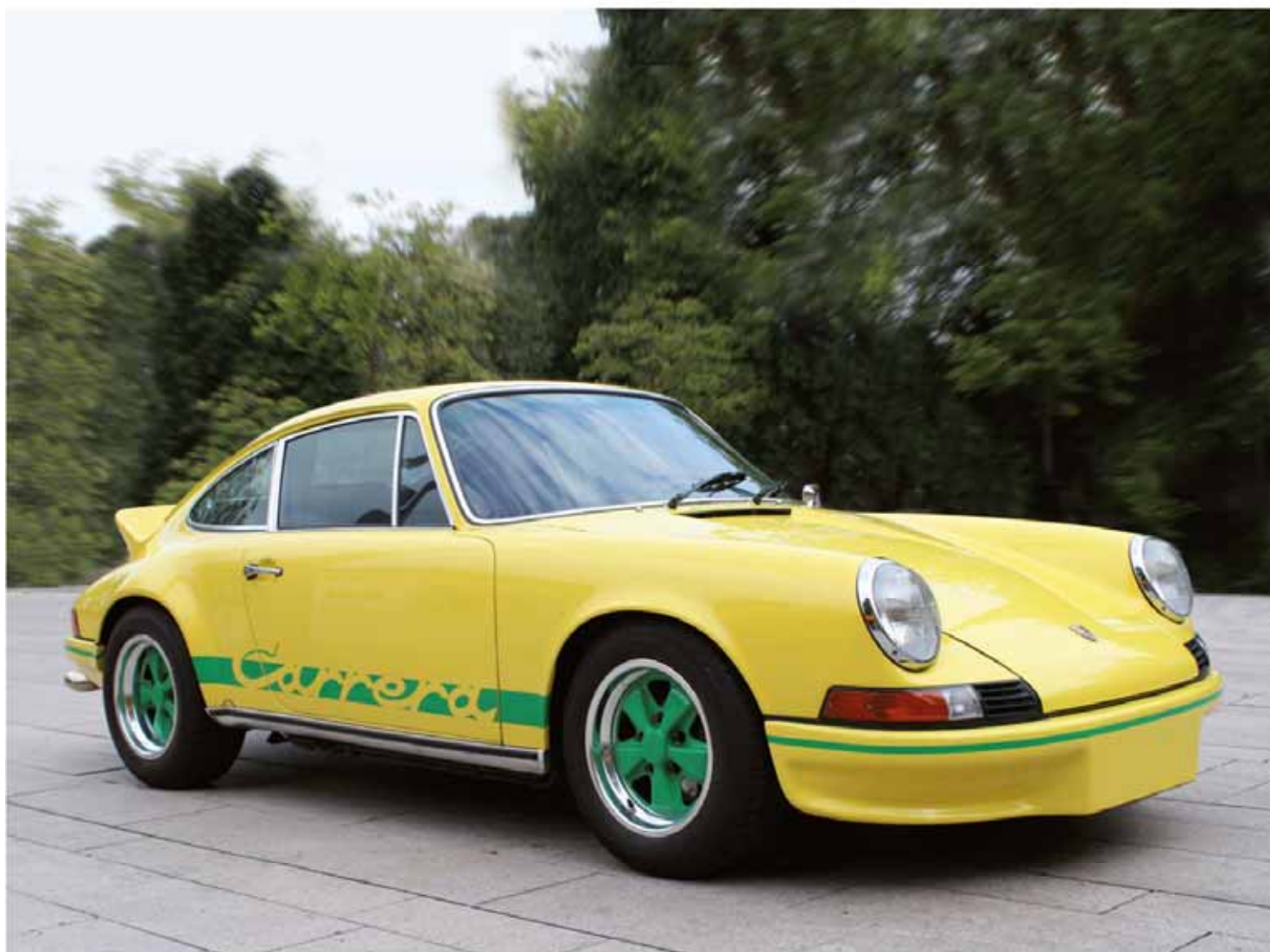
Hiermit bestelle ich die oben beschriebenen Artikel. Gesamt-Preis:

- bitte abbuchen: \_\_\_\_\_
- Zahlung per Kreditkarte: Typ \_\_\_\_\_, Nr. \_\_\_\_\_, Sicherheitscode \_\_\_\_\_
- überwiesen an Porsche Club Deutschland – BW Bank Stuttgart, IBAN: DE27600501010002009119, BIC: SOLADEST600.

Datum

Unterschrift

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



	<b>LESERWAHL</b>
	<b>BEST BRAND 2013</b>
	KATEGORIE Fahrwerke
<b>Motor Klassik</b>	

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 Hochleistungsdämpfer 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)







Porsche empfiehlt **Mobil 1** und **Michelin** Mehr unter [www.porsche.de](http://www.porsche.de) oder Tel. 01805 356 - 911, Fax - 912 (Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise max. 42 ct/min).

**Wer will schon ins Paradies,  
wenn er in die grüne Hölle kann?**

### **Der neue Cayman GT4.**

Erst raubt er Ihnen den Atem. Dann das Wochenende. Der neue Cayman GT4 öffnet Ihnen die Pforten zur Rundstrecke. Mit einer gesteigerten Motorleistung von 283 kW (385 PS). Mit abtriebsorientierter Aerodynamik. Mit einem Fahrwerk, das auf bedingungslose Performance ausgelegt ist. Mehr unter [www.porsche.de/CaymanGT4](http://www.porsche.de/CaymanGT4)



**PORSCHE**