



Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2020

FIA/DMSB genehmigt: 625/20 vom 14.02.20



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2020 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A Plus/NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation - Internationale D-Lizenz erforderlich). PCHC wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt. PCHC steht für Rennsport mit historischen Porsche Fahrzeugen. Teilnehmen können Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche, Cayman, 996, 997 und 991 bis 2015.

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

Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2020	4
2	Technisches Reglement 2020	8
3	Pflicht-Beklebensplan 2020	13
4	Berichte 2019	15
5	Sieger und Platzierte 2019	28





UPGRADE YOUR PERFORMANCE

MICHELIN TRACK CONNECT



DIE PRÄMIERTE LÖSUNG FÜR VERNETZTE HIGH- PERFORMANCE-REIFEN

**ÜBERWACHEN SIE REIFENDRUCK
UND REIFENTEMPERATUR IN
ECHTZEIT:**

**Leben Sie Ihr volles Fahrpotenzial auf der
Strecke aus!**



Ein Sensor im MICHELIN Pilot Sport Cup 2 Connect übermittelt den optimalen Reifenfülldruck und die Temperatur per Receiver an das Smartphone.

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





Fritz Letters, Heinz Weber und Michael Haas



Marga Kempf



Jürgen Baumgartner

Liebe Porsche Club Mitglieder,

Liebe Porsche Freunde,

die Saison 2019 verlief für die Porsche Club Historic Challenge überaus erfolgreich, wir durften mit dem Hockenheimring, Nürburgring, Oschersleben und Zolder spannende Strecken anbieten, und Dank der Hilfe unserer niederländischen Freunde hatten wir sehr viele Starter. Fast schon Tradition, ehrten wir direkt im Anschluß an unseren Schlußlauf auf der Nürburgring GP Strecke unsere Klassensieger und den Gesamtsieger bei einer zünftigen Feier im Dorint Hotel.

Bei der diesjährigen Porsche Siegesfeier in Leipzig, ehrten wir die 10 Besten im Gesamtklassement und die Sieger der Kategorien.

Nach der Saison ist vor der Saison, so sind wir mitten in den Vorbereitungen für die neue Saison. Das Reglement ist beim DMSB eingereicht und die meisten Verträge mit den Rennstrecken sind bereits eingetütet. Wir sind auch 2020 wieder sehr gut aufgestellt und dürfen sowohl den Hockenheimring als auch den Nürburgring wieder anbieten. Unserem Rennleiter Heinz Weber ist es gelungen sich auf der beliebten Rennstrecke in Assen einzumieten. Darauf werden sich viele unserer Fahrer freuen.

Das Reglement erfuhr keine gravierenden Änderungen, die von der FIA auferlegte 5-Jahresfrist erlaubt uns nun das Baujahr 2015. Neu aufgenommen wurden die Porsche Cayman GT4 des Baujahres 2015 als eigene Klasse, da hoffen wir natürlich den vielen Anfragen gerecht zu werden.

Unser langjähriger Partner und Sponsor Michelin bleibt ebenso im Boot wie Porsche Deutschland, so dass wir zuversichtlich in die neue Saison starten können.

Nochmals ein herzliches Dankeschön an unsere Teams und Fahrer, verbunden mit einer herzlichen Einladung zu unseren Rennweekends. Seien Sie hautnah dabei, bummeln Sie durchs Fahrerlager und genießen Sie Rennluft nach PCHC-Art.

Auch für die Saison 2020 sichern wir Euch wieder professionelle Organisation, ein freundschaftliches Miteinander und spannende Rennen zu.

Mit Porsche Grüßen

Fritz Letters, Heinz Weber und Michael Haas



Ausschreibung / Reglement

FIA/DMSB genehmigt: 625/20 vom 14.02.20

1 Sportliches Reglement 2020

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
- Ansprechpartner:
 - Sportleiter PCD: Michael Haas, Tel. 0176/ 47 24 99 70
Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de
 - Organisation und Management: Heinz Weber - Tel. 0711/ 47 16 16,
Heinz.Weber@porsche-club-deutschland.de
 - Technischer Kommissar : Jürgen Baumgartner, Tel. 0162 / 7089028
tk-baumgartner@gmx.com
- PCHC im Internet
 - www.porsche-club-historic-challenge.de
 - www.pchc.info
- **Veranstaltungen:**
 - ~~27.03.20 – 28.03.20~~ ~~Hockenheim – Auftakt, Preis der Stadt Stuttgart, MCS~~
 - ~~16.05.20 – 17.05.20~~ ~~Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg, MCS~~
 - ~~12.06.20 – 14.06.20~~ ~~Nürburgring Grand Prix Kurs – Nürburgring Classic~~
 - 04.07.20 – 05.07.20 Hockenheim - Preis der Stadt Stuttgart, MCS
 - 24.07.20 – 25.07.20 Hockenheim – Porsche Club Days Württ. PC / PC Schwaben (PCHC)
 - 28.08.20 – 30.08.20 Assen – RSG Racing Days
 - 25.09.20 – 26.09.20 Sachsenring - AMC Racing Days
 - 16.10.20 – 18.10.20 Nürburgring - Westfalen Trophy und Siegesfeier (für PCHC 2-Tag.-Veranst.)
 - 11/12.20 Siegesfeier, Porsche (Ehrung der Top-10 Gesamt)

Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2020 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A Plus/NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation - Internationale D-Lizenz erforderlich), in Assen National A/NEAFP (National Event with FIA-Approved Foreign Participation).

1.2 Teilnehmer/Lizenzen

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

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



1.3 Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche, Cayman, 996, 997 und 991 bis Bj. 2015, die dem technischen Reglement entsprechen.

1.4 Einschreibung, Nennung und Jahreswertung

Die Einschreibgebühr beträgt für jeden Fahrer Euro 350,-. 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 850,- und für den zweiten Fahrer Euro 100,-.

Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 990,- und zweiter Fahrer Euro 100,-.

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 2020 sind 5 (ursprünglich 6) Veranstaltungen mit 10 (ursprünglich 12) Rennläufen vorgesehen, es gibt 1 Streichergebnis. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Punktzahl aller 10 Rennen. Bei Klassenwechsel können die Punkte nur für das Gesamtklassement übertragen werden, jedoch nicht auf die andere Klasse. Eine Punkteübertragung ist nur einmal möglich.

Bei den Veranstaltungen Hockenheim-Auftakt und in Oschersleben wird es 2 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 mindestens 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. Training und Rennen finden innerhalb von 2 Tagen statt (Freitag und Samstag oder Samstag und 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 2020

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 sowie Cayman Typ 987c bis Baujahr 2012 einschl.

2.2.1 Klasse 1 Cayman

Porsche Cayman

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
Porsche Cayman (987-981) alle Ausführungen	Bis 2015	1100 Kg	Abgasanlage nach Krümmer freigestellt unter beachtung der DMSB Abgasvorschriften Federbeine freigestellt Maximale Radbreite VA 9J und HA 10J Leistungssteigerung am Motor ist nicht zulässig Sicherheitsausrüstung lt. Art. 253

2.2.2 Klasse 2

Transaxle Fahrzeuge mit **Saugmotoren** der Typenreihen 924, 944, 968 bis 3000 cm³

Porsche 911 bis 2400 cm³ nach Anhang K mit Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB Abgasvorschriften.

Typ	Hubraum In cm ³	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)
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)
911	Bis 2400		DMSB Gruppe CGT

2.2.3 Klasse 3

Porsche-Fahrzeuge bis 3800 cm³ 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 cm³: 1060 kg.



2.2.4 Klasse 4

Porsche Cayman GT4 Typ 981 Baujahr 2015, Hubraum 3800 ccm³. Mindestgewicht 1250 kg. Sicherheitsausrüstung lt. Art. 253 . FT-3 Tank ist zulässig, ab 2025 vorgeschrieben. Nur Serienfelgen bzw. – Reifengrößen zulässig. Nachweispflicht liegt beim Teilnehmer.

Kategorie PC 996 Cup

Zugelassen sind Porsche 996 Cup Fahrzeuge

2.2.5 Klasse 5

Typ	Stand	Mindestgewicht	zulässige Änderungen gegenüber dem Original-Reglement:
996 GT3 Cup	Bis 2005	1140 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Porsche Carrera Reglement 2005 • Es darf ein Sicherheitstank gem. Anh.J Art. 253.14 oder eine Schnelltank-Füllereinrichtung in Verbindung mit dem Serientank eingebaut sein. • 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. • Fahrerbelüftung 1 Satz 997.572.365.90 • Bowdenzug 1 Zug 997.572.501.90 • Türe links 1 komplette Tür 996.531.211.9D • Türe rechts 1 komplette Tür 996.531.212.9D • 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. • Der serienmäßige Luftfilter darf durch einen formgleichen Luftfilter eines anderen Herstellers ersetzt werden. Luftsammeleinrichtungen sind nicht zulässig.

Kategorie PC 997 Cup

Zugelassen sind Porsche 997 Cup Fahrzeuge.

2.2.6 Klasse 6

Typ	Stand	Mindestgewicht	zulässige Änderungen gegenüber dem Original-Reglement:
997 GT3 Cup	Bis 2009	1140 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Porsche Carrera Cup Reglement 2009 • Es sind auch Federbeine der Fa, Bilstein zulässig • Es ist erlaubt, ein serienmäßiges ABS-System nachzurüsten.



2.2.7 Klasse 7

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
997 GT3 Cup	Bis 2012	Seriengewicht lt. Cup Reglement	Carrera Cup Reglement 2011 Federbeine der Fa. Bilstein zulässig Es ist erlaubt ein ABS System der Fa. Porsche nachzurüsten

Kategorie PC 991 Cup

Zugelassen sind Porsche 991 Cup Fahrzeuge

2.2.8 Klasse 8

Zugelassen sind Porsche 991 Cup Fahrzeuge.

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
991 GT3 Cup	Bis 2015	Seriengewicht lt. Cup Reglement	Carrera Cup Reglement 2014 Federbeine der Fa. Bilstein zulässig Es ist erlaubt ein ABS System der Fa. Porsche nachzurüsten

2.2.9 Klasse 9

2.2.10 Klasse 10

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
996 GT3 Cup	Bis 2005	1200 kg	• Anhang J 2005 Artikel 257
996 GT3 R/RS/RSR	Bis 2005	1250 kg	• Anh. J 2005 Art. 257a mit folgenden Ausnahmen
997 GT3/RS/Turbo	Bis 2012		• Anhang J 2005 Artikel 257
993 GT2		1250kg	• Anhang J 2005 Artikel 257 • Airrestriktor freigestellt
997 GT3 R			• Anhang J 2005 Art. 257
Cayman/GT4			• Anhang J 2005 Art. 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- Vorbeifahrermessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ermittelt.
- Zusätzlich müssen die Grenzwerte der DMSB Nahfeld Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, 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.
- Bei allen Cup-Modellen 997 ist nach Krümmerende ein Vorschalldämpfer vorgeschrieben. Ab Cup-Modell 997 darf alternativ die Heckschürze mit seitlichen Öffnungen (ET-Nr. 997.505.421.90) verbaut werden. Für den 911 GT3 Cup (997) mit FIA GT3 Kit gelten die Bestimmungen des Art. 1.8. Für den 911 GT3 Cup (997) ab MJ 2008 nur mit Vorschalldämpfer ET-Nr. 997.111.047/048.91 (geräuschoptimiert).
- Für den 911 GT3 Cup ab MJ 2010 nur mit Vorschalldämpfer ET.-Nr.: 997.111.047/048.96 (geräuschoptimiert).

Sicherheitstechnische Vorgaben

- Überrollkäftig 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).

Fahrerausrüstung

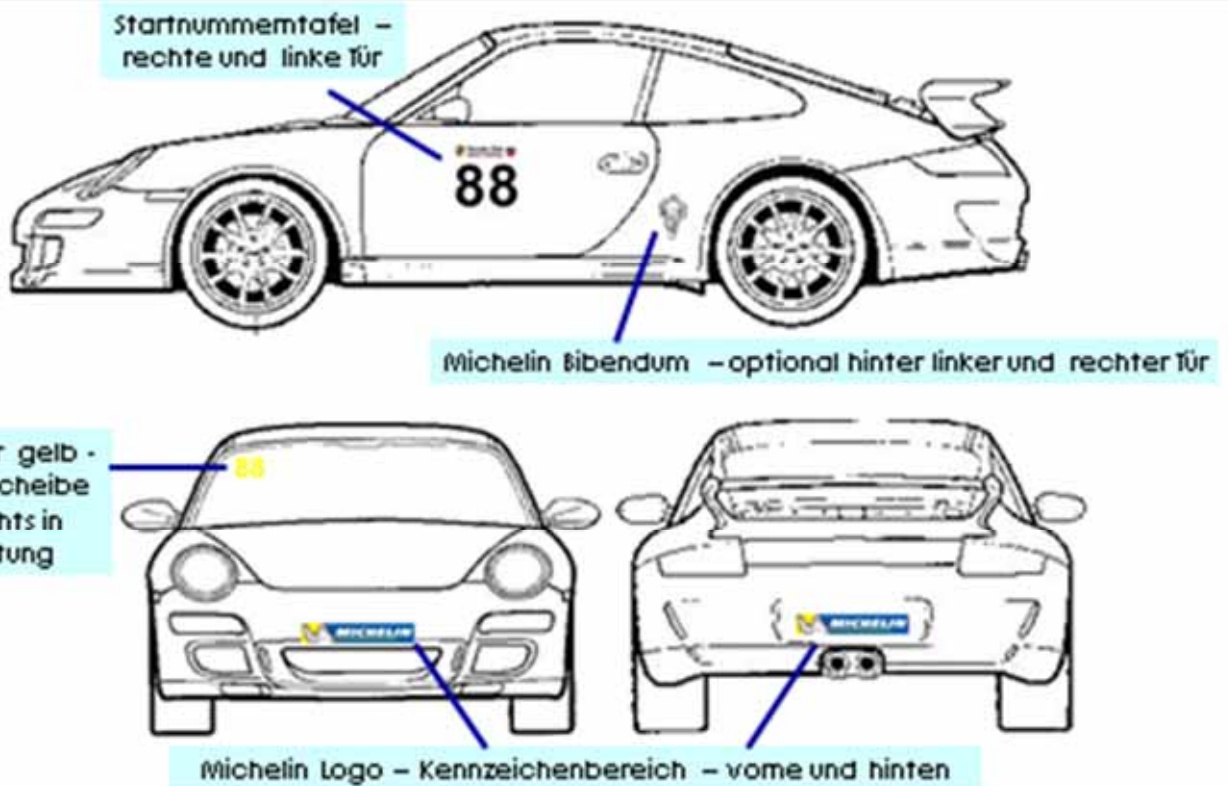
- Vorgeschrieben sind Overall, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe, Kopfhaube gem. FIA 8856-2000.
- Ein Helm gem. FIA/DMSB Bestimmungen ist vorgeschrieben.
- Ein FIA-homologiertes Kopfrückhaltesystem z.B. H.A.N.S. ist vorgeschrieben

Reifen

- Es sind ausschließlich Reifen der Fa. Michelin zugelassen. Reifengrößen, die von Michelin nicht geliefert werden können, werden durch Avon Reifen ersetzt. 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.
- Das Nachschneiden von Regenreifen ist verboten.



3 Pflicht-Beklebungplan 2020



Beklebung-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



88



ADAC KLASSIK SAISON 2020 »

SAISON 2020*

ADAC Deutschland Klassik	24. - 28.06.2020	Bremen
ADAC Europa Classic	14. - 18.09.2020	Salzkammergut - Österreich
ADAC Youngtimer Tour	25.04.2020	Saarland
	06.06.2020	Karlsruhe - Nordbaden
	03.10.2020	Dortmund - Westfalen
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2020	Deutschlandweit

*Stand September 2019, ohne Gewähr

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



ADAC



4 Berichte 2019

4.1 PCHC mit 996, 997 und 991 Cup Resümee 2019

Schauen wir jetzt Ende des Jahres 2019 in den "Rückspiegel" der Porsche Club Historic Challenge sehen wir ein spannendes Motorsportjahr an uns vorbeirasen, angefüllt mit herrlichem Motorsport, packenden Zieleinläufen und unzähligen geselligen Stunden. Nur allzu oft bestätigen uns sehr viele Fahrer, dass es bei uns, im Gegensatz zu anderen Serien weit- aus familiärer zugeht. Ein Beispiel war die festliche Siegerehrung im Anschluss an unseren Schlusslauf auf dem Nürburgring. Das Dorint Hotel bot dazu den festlichen Rahmen und die ORGA der PCHC sorgte für die originellen Ehrenpreise und den reibungslosen Ablauf.

Ein wunderschöner Festabend, der nur zu gut den Stil unserer Serie widerspiegelt: familiär, lässig und kameradschaftlich. An den einzelnen Tischen wurde bis Mitternacht gefeiert und ein Novum, es wurde getanzt, wie der sprichwörtliche "Lump am Stecken".



Wie in jedem Jahr haben wir in Hockenheim bei Heinz Weber begonnen, unser traditioneller Auftakt. Groß war schon im Vorfeld die Spannung: Wer wird in diesem Jahr mit welchem Porsche kommen? Bereits hier zu Beginn der Saison zeigte uns Heinz-Bert Wolters mit 3 Gesamtsiegen, dass mit Ihm zu rechnen ist.

Völlig anders die Situation beim 2. Lauf in Oschersleben. In Abwesenheit von Wolters nützte der Landauer Klaus Horn die Gunst der Stunde und fuhr völlig entfesselt 3 Klassensiege ein. Thorsten Rose und Christian Voigtländer zeigten mit Ihren souveränen Siegen, dass in diesem Jahr mit Ihnen zu rechnen ist.

Beim Race Weekend am Nürburgring gab es Spannendes in unserer Serie: Siege von Heinz-Bert Wolters und Matthias Nonn, auf den vorderen Rängen Klaus Horn und Jack Grow. Der Vorjahres-Sieger Gerhard Kilian, der jetzt in einem 991 Cup sitzt, kam immer besser mit dem neuen "Gerät" zurecht und zeigte klar, Er hat es nicht verlernt.

Traumwetter bei den Porsche Club Days, volle Starterfelder, sehr viele Clubs in den angemieteten Boxen und jede Menge Schaulustige. Wieder einmal war Heinz-Bert Wolters Herr des Rings, Dr. Florian Keck zeigte in der PCHC wo der Hammer hängt und Helmut Piehler und Dieter Graf dominierten die Klassen 1 und 2 .

Nach den Porsche Club Days stand Zolder auf unserem Rennkalender. Unsere Freunde aus den Niederlanden haben für die beiden letzten Rennen zugesagt mit uns zu starten. Dies führte zu ansehnlichen Starterfeldern und jede Menge Spaß auf dem Kurs. Ganz spontan konnten wir noch die Zeit für einen zusätzlichen Lauf hinzu bu- chen und so konnte unser Rennleiter das sehr große Starterfeld zur Freude unserer niederländischen Gäste auf 3 Rennen verteilen.

51 Starter zum Schlusslauf auf dem Nürburgring waren eine Ansage, wir konnten "volles Haus" melden. Nur der Wettergott meinte es gar nicht gut mit uns: Eifelwetter vom Feinsten, Regen und bitterkalter Wind machten es den Fahrern schwer, die liebevoll hergerichtete Catering Box mit sehr schmackhaftem Essen trug doch sehr zum Wohlbefinden der Fahrer bei. Durch Zeitverschiebungen und Aufräumarbeiten zog sich der erste Lauf tief in den Abend und musste wegen Dunkelheit viel zu früh abgewinkt werden.

Das gefahrene "Nachtrennen" sorgte bei den meisten Fahrern aber für Spaß und Freude. Beim 2. Lauf waren es Dreher und (unnötige) Safety Car Phasen, die an der knappen Fahrzeit nagten.

Bei der abendlichen Party im Dorint war von alledem nichts mehr zu spüren, dort wurde mit unseren Niederlän- dern gefeiert und auf die Ehrungen angestoßen. Sieger der Porsche Club Historic Challenge 2019 wurde der Berliner Christian Voigtländer.

Wir freuen uns auf eine neue Saison PCHC 2020 mit Euch.

Text: Michael Haas



4.2 30.03.19 – 31.03.19 Hockenheim - Auftakt, Preis der Stadt Stuttgart, MCS

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

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

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



Selbstloses Helfen

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

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

Zweiter Heat

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





"Just for Fun"

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

Ein fast perfektes Wochenende erwischte Francesco Klein, der zwei Siege und einen zweiten Platz in der Klasse 7 feierte. Bereits im Qualifying erzielte Klein vor Teamchef Kurt Ecke die Bestzeit in der Klasse. Nach einem sechsten und fünften Gesamtrang sowie den zwei Klassensiegen reichte es in Durchgang drei nur noch zu Platz neun. Ausgerechnet Kurt Ecke fand den Weg an Klein vorbei. Dritter wurde einmal Thomas Prager, während Vitus Harder in den Rennen zwei und drei auf die dritte Klassenposition fuhr. „Das war für mich ein toller Saisonauftakt hier in Hockenheim. Es hat mich gefreut, dass bei dem großen Starterfeld die Leistungsdichte doch nah beieinander ist. Es waren viele Neue dabei, deren Leistung man erst so ein bisschen einsortieren muss. Ich bin sehr zufrieden mit meiner Leistung und meinem Ergebnis in der Klasse. Ich konnte sogar ein wenig an den vorderen 991 schnuppern und etwas mitkämpfen. Ich habe aber nichts mit Gewalt probiert, um da noch mehr zu machen“, zeigte sich Klein mit seinem Saisonauftakt zufrieden.

Karten neu gemischt



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

sich mitten unter die modernen 991er & 997er Modelle.

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



Text und Bilder: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer



4.3 18.05.19 – 19.05.19 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

Podestränge in Oschersleben umkämpft - Dreifach-Sieg für Horn in der Magdeburger Börde

Mit drei Gesamtsiegen präsentierte sich Klaus Horn (Porsche 997 GT3 R) beim zweiten Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge in glänzender Verfassung. Der Landauer war in Oschersleben eine Klasse für sich, einzig Thorsten Rose im Porsche 991 GT3 Cup konnte das Tempo des dreimaligen Siegers mitgehen. Eigentlich hätte Klaus Horn nicht wirklich in Oschersleben fahren sollen. Doch der Landauer entschied sich trotz der Probleme am Fuß für den Start. Es sollte sich lohnen. Nach der kurzfristigen Absage von Heinz Bert Wolters (Porsche 997 GT3 R) hatte Horn diesmal relativ leichtes Spiel. Das demonstrierte er bereits mit der Pole, wobei Thorsten Rose zeitenmäßig nicht weit weg war.



Schnellste Rennrunde

Obwohl Rose im ersten Rennen sogar die schnellste Rennrunde drehte, konnte er den Sieger nicht ernsthaft gefährden. Knapp über 14 Sekunden vor Rose fuhr Horn über den Zielstrich. Noch einmal deutlicher war die Geschichte in Rennen zwei, wo Horn den Abstand auf über 26 Sekunden hochschraubte. Der dritte Heat blieb dagegen bis zum Schluss offen. Rose ging anfangs sogar in Führung blieb nach dem Führungswechsel dran und musste sich letztlich mit 1,488 Sekunden geschlagen geben. „Das Auto läuft gut und ist von der Firma Joos Sportwagentechnik super abgestimmt. Michael Joos hat auch Testfahrten gemacht. Das Setup war perfekt. Die Rennen haben Spaß gemacht. Ich kann viel später bremsen und besser aus den Kurven heraus. Leider hat die Konkurrenz gefehlt, wodurch ich am Schluss der Rennen auch nicht mehr so gepusht habe“, erklärte Horn.

Vorsprung

Auch Torsten Rose zeigte sich mit der Premiere im neuen 991 GT3 Cup zufrieden: „Das Auto kann noch viel mehr, aber ich noch nicht. Ich muss es erst mal lernen, das umzusetzen. Ich war letztes Jahr mit dem 997er genauso schnell, eigentlich müsste das Auto schon so zwei Sekunden schneller sein.“ Torsten Rose selbst musste jedoch im dritten Durchgang ebenfalls nach hinten aufpassen. Denn Gerhard Kilian schoss sich immer besser auf den noch neuen Porsche 991 GT3 Cup ein. Im ersten Rennen konnte sich Francesco Klein (Porsche 997 GT3 Cup) noch zunutze machen, dass Kilian hinter Christian Voigtländer (Porsche 997 GT3 Cup) festklemmte. Zwar kam Kilian drei Runden vor Schluss vorbei, doch da hatte Klein seinen Vorsprung schon uneinholbar ausgebaut.



Anstrengender aber immer fairer Kampf

In den Rennen zwei und drei setzte sich Kilian sofort an die dritte Position. Musste er sich im zweiten Heat den Attacken von Klein erwehren, war er es selbst, der zum Angriff blies. Nur ging es jetzt eben um Gesamtrang zwei. Zum Schluss fehlten 0,8 Sekunden und dem damit verbundenen Sieg in der Klasse 8. „Beim Start zum zwei

ten Rennen hatte ich gegenüber Francesco heute einen kleinen Vorteil. Den Platz wollte ich natürlich nicht mehr hergeben. Teilweise war er mal schneller, dann wieder ich. Es war ein anstrengender, aber immer fairer



Porsche Club

Historic Challenge



Kampf und ich denke es hat uns allen viel Spaß gemacht“, so Kilian. Dritter in der Klasse wurde hier wie schon im ersten Rennen Kai Erbersdobler (Porsche 991 GT3 Cup).



Wettbewerber

Francesco Klein landete auf Platz fünf, was den dritten Erfolg in der Klasse 7 vor Jürgen Lauscher (Porsche 997 GT3 Cup) am Wochenende bedeutete. „Im ersten Renn war es super mit dem Dreikampf. Am Anfang war es noch eng, aber im Laufe des Rennens konnte ich mich doch etwas absetzen. Im zweiten Rennen habe ich zu lange mit Gerhard Kilian gekämpft. Das Material, Reifen wie Bremsen, hatte definitiv abgebaut. Ich machte noch einen leichten Fehler, wodurch sich mein Wettbewerber sich an mir noch vorbeibremste. So wurde es heute Gesamtplatz fünf, aber den Klassensieg habe ich in der Tasche“, erzählte Klein.

Enger Kampf

Auch Christian Voigtländer hätte das Triple perfekt machen können, doch der Berliner blieb beim letzten Rennen nach 14 Runden auf der Start- und Zielgeraden stehen. Trotzdem hieß es noch Rang drei. „Im ersten Rennen hatte ich mir meine Reifen überfahren. Am Sonntag im zweiten Rennen habe ich Francesco beobachtet und gemerkt, dass seine Reifen schlapp machen. Das war die Chance, um innen vorbei zu gehen“, so Voigtländer. Den Sieg holte sich dadurch Wolfgang Bensch vor dem Team Sixtus/Alig-Thomasius (beide Porsche 997 GT3 Cup). Gerade auf diesen Rängen wurde durchaus eng gekämpft. Wie immer stark unterwegs war Dr. Florian Keck, der mit seinem Porsche 996 GT3 Cup erneut einige aktuellere Autos hinter sich ließ. Als bestes Ergebnis nahm Keck zwei sechste Plätze aus Oschersleben mit. Jeweils drei Klassensiege feierten Arne Bast (Porsche 993 RS) und Helmut Piehler (Porsche Cayman S).



arpRedaktionsbüro Patrick Holzer
Bilder: Patrick Holzer



4.4 14.06.19 – 15.06.19 Nürburgring - Schaeffler Paravan Race Weekend

Dritter Saisonlauf der PCHC auf dem Nürburgring - Wolters und Nonn siegen in der Eifel

Heinz Bert Wolters und Matthias Nonn (beide 997 GT3 R) holten sich beim dritten Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge beim Schaeffler Paravan Race Weekend die Gesamtsiege. Dritter wurde beim Auftritt auf dem Nürburgring in beiden Rennen Klaus Horn (997 GT3R) vor Jack Crow (997 GT3 Cup).

Die ersten drei Plätze in beiden Rennen lauteten wie schon im vergangenen Jahr. Rennen eins gewann Heinz-Bert Wolters vor Matthias Nonn und Klaus Horn. In Durchgang zwei drehte Nonn den Spieß um und siegte vor Wolters und Horn. Nur war es im Gegensatz zum Vorjahr weitaus enger. Schon da betrug der Abstand zwischen Wolters und Horn unter zwei Sekunden.



0,3 Sekündchen

Diesmal waren es gerade einmal 0,3 Sekündchen. Mit einer richtig starken Zeit hatte sich Wolters die Pole gesichert. Der letztjährige Vizemeister blieb damit als einziger Pilot unter der Zwei-Minuten Marke. Das Rennen selbst blieb jedoch hochspannend, zumal die beiden Porsche 997 GT3 R nahezu mit identischen Rundenzeiten um den Eifelkurs schossen. Als kurz vor Schluss das Safety-Car auf die Strecke kam, waren die Abstände sowieso Makulatur. In den letzten beiden verbliebenen Runden brachte Wolters den Sieg über die Zeit. „Am Mittwoch vor dem Rennen war noch nicht klar, ob ich überhaupt starten könnte. Der Grund war eine verschleppte Lungenentzündung und ich fühlte mich noch nicht 100 prozentig gesund. Trotzdem entschloss ich mich zum Ring zu fahren, um zu sehen was möglich ist.“



Mit knappem Vorsprung gewonnen

Trotz der Pole war ich abends noch nicht sicher, ob ich die Rennen durchhalten würde. Zum Erstaunen ging es im ersten Rennen sehr gut. Ich konnte den stark aufkommenden Matthias Nonn hinter mir halten und das Rennen mit knappem Vorsprung gewinnen. Es war zwar sehr anstrengend, aber ich hatte es geschafft. Genau das war mein größter Erfolg, der Sieg über mich selbst“, so Wolters. Mit 9,6 Sekunden Rückstand landete der dreimalige Oschersleben Sieger Klaus Horn auf Gesamtrang drei.

Im zweiten Durchgang hielt sich Wolters drei Runden an der Spitze. Dann zog Nonn vorbei und fuhr mit 7,881 Sekunden Vorsprung zum Sieg. „Im zweiten Rennen konnte Matthias auch von seinen neuen Reifen profitieren. Zwar entschied ich den Start für mich und führte ein paar Runden. Aber Matthias ist ein starker Fahrer. Nach kurzem, aber fairem Zweikampf konnte er die Führung übernehmen und gewinnen. Jetzt muss ich mich noch weiter regenerieren, um wieder fit zu werden“, erzählte der Porsche-Pilot. Klaus Horn konnte das Tempo der beiden diesmal nicht so gut mitgehen wie im ersten Heat. Der Landauer sah 46,8 Sekunden hinter Nonn das schwarz-weiß karierte Tuch. Rang vier und damit den vierten Platz der wiederum stark besetzten Klasse 10 holte sich Jack Crow. Zweimal Rang fünf bei den Klasse 10 Autos hieß es für Peter Nadler im bärenstarken 964 Turbo.



Ausgebremst

Im ersten Rennen landete der 964er Pilot sogar an den sechsten Stelle im Gesamt.

Vor Nadler platzierte sich noch Thorsten Rose, der die Klasse der 991er Cup Modelle vor Gerhard Kilian und Eduard Heinz gewann. Im zweiten Rennen sah es lange danach aus, als würde sich Kilian den Klassensieg schnappen. Bis eine Runde vor Schluss lag der Vorjahresmeister vor Eduard Heinz in Führung. Ausgerechnet im letzten Umlauf stellte sich im ein zur Überwindung anstehendes Fahrzeug unglücklich in den Weg. „Im zweiten Rennen war ich bis zur letzten Runde erster in meiner Klasse. Da hat mich ein zu überholendes Fahrzeug richtig

ausgebremst. Dadurch wurde ich nach außen getragen und hatte Kies auf den Reifen. Der hinter mir Fahrende konnte überholen, womit ich nur Zweiter in der Klasse wurde“, schilderte Kilian die entscheidende Szene aus seiner Sicht. Dritter wurde diesmal Thorsten Rose.

Ein starkes Comeback

in der PCHC legte Winfried Assmann in der Klasse 7 der 997er Cup Modelle der zweiten Generation hin. Im ersten Rennen fuhr Assmann als Gesamtneunter zum Klassensieg vor Francesco Klein und Thomas Prager. Beim zweiten Heat setzte der dreifache RCN-Gesamtsieger und Nordschleifenspezialist noch einmal einen drauf. Gesamttrang fünf hieß es nach 15 Runden. Damit gelang zudem erneut vor Klein und Jürgen Lauscher der zweite Klassensieg an diesem Wochenende. Ebenfalls zwei Klassensiege räumte Christian Voigtländer in der Klasse 6 ab. War der Erfolg im ersten Durchgang vor Thomas Reichel noch relativ knapp, konnte sich der Berliner im zweiten Rennen souverän durchsetzen und mit einer Runde Vorsprung gewinnen. Zweiter wurde diesmal Bernhard Wagner vor Willy Reichel.



Duo gewonnen

Bei den Historischen führte wie so oft kein Weg an Dr. Florian Keck im 996 GT3 Cup vorbei. Hinter dem Doppelsieger war Arne Bast (993) schnellster Vertreter der Klasse 3. Er siegte in beiden Rennen vor dem Team Klein/Schuster (993 Coupe). Die Klasse 2 ging in beiden Rennen an das Duo Jaeckel/Panchyrz (968 CS) vor Dieter Graf (924). In der Klasse 1 gewann Helmut Piehler im Porsche Cayman S zweimal.

Anfang Juli stehen für die Piloten die Porsche Club Days auf dem Hockenheimring im Terminkalender. Für viele Teilnehmer ist die Veranstaltung eines der der Saisonhighlights.

arp Redaktionsbüro Patrick Holzer – auto-rennsport.de

Bilder: Frank Richter und Calvolito-Photography



4.5 05.07.19 – 06.07.19 Hockenheim – bei den Porsche Club Days

Saisonsiege

Wie schon im April war Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) auf dem Hockenheimring nicht zu schlagen. Beim vierten Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge im Rahmen der Porsche Club Days holte Wolters die Saisonsiege Nummer fünf und sechs. Jack Crow (997 GT3 Cup) und Thorsten Rose (991 GT3 Cup) landeten jeweils einmal auf Platz zwei.



Ganz problemlos

lief das Wochenende trotz der zwei deutlichen Siege nicht. Kurz vor Ende des Zeittrainings sorgte ein Antriebswellenschaden dafür, dass der Porsche 997 GT3 R das Fahrerlager auf dem Abschlepper wieder sah. Die Rennen selbst waren, zumal Klaus Horn gleich zu Beginn des ersten Heats wegen eines Motorschadens ausfiel, eher von ruhigerer Natur. Schwierigkeiten bereiteten höchstens die hohen Temperaturen. „Da mein schärfster Kontrahent Klaus Horn gleich zu Beginn ausgefallen war, verlief das Rennen für mich entspannter als erwartet. Ich konnte das Auto auch etwas schonen, was bei den hohen Temperaturen natürlich gut war. Ich hatte im Vorfeld des Rennens schon zwei Antriebswellenschäden

und war natürlich etwas in Sorge, dass da während des Rennens was passiert. Ich hatte auch meine Traktionskontrolle hoch eingestellt und das Auto immer im Auge behalten“, gab der Doppelsieger zu Protokoll.

Rundenlang duelliert

Rang zwei war gerade im ersten Rennen sehr eng umkämpft. Rundenlang duellierten sich Jack Crow und Thorsten Rose. Kurz vor Schluss setzte sich Rose neben Crow, kam aber nicht vorbei. Im zweiten Durchgang schnappte sich Rose nach einiger Gegenwehr Jack Crow. Was anfangs nach einer entspannten Fahrt auf Platz zwei aussah, wurde gegen Schluss zu einem Krimi. Klaus Horn, im Ersatzwagen von ganz hinten gestartet, pflügte durch das Feld, als gäbe es keinen Morgen mehr. Nach der zwölften Runde schnappte sich der Landauer den bis dato drittplatzierten Crow und lag damit hinter Rose. Am Ende rettete sich Rose mit 0,11 Sekunden über den Zielstrich. „Im ersten Rennen gabs einen richtigen Knall im Motor. Der sieht schon heftig aus. Dadurch musste ich im zweiten Rennen mit dem Ersatzauto von ganz hinten starten, was bei den hohen Temperaturen nicht einfach war. Ich bin aber ganz gut durchgekommen und in der neunten Runde lag ich hinter Rose und Crow. Gegen Ende war es mit Rose ein enger Kampf. Das Rennen hätte gerne noch eine Runde gehen können“, befand Klaus Horn.



Rose mit Doppelerfolg in der Klasse 8



Porsche Club

Historic Challenge



Mit den beiden Podesträngen machte Rose beide Siege in der Klasse 8 perfekt. Nach dem eher durchwachsenen Wochenende auf dem Nürburgring fand der 991er Pilot damit wieder in die Erfolgsspur zurück. „Das wird mit dem neuen Auto immer besser. Der Start im ersten Rennen war ganz gut. Im Infield war ich gegenüber dem 997 GT3 R etwas schneller, aber auf der Geraden ist er mir weggefahren. Da bin ich leistungsmäßig unterlegen. Aber in der eigenen Klasse hat das gut geklappt“, war Rose sehr zufrieden. Gerhard Kilian zeigte im ersten Rennen, dass auch er den Umstieg in den 991 gemeistert hat. Der Titelverteidiger landete auf Gesamtrang vier, womit er deutlich vor Kai Erbersdobler und Mark Karl Maier Rang zwei in der Klasse holte. Durchgang zwei lief dagegen überhaupt nicht nach Plan. Gleich beim Start wurde es zwischen Kilian und Julio Infante (997 GT3 Cup) eng, zu eng. Infante drehte sich und musste hoffen, dass ihm im Startgetümmel keiner in die Seite krachte. Während Infante mit schwer ondulierter Heckpartie noch weiterfahren konnte, kam für Killian wenig später das Aus. Dadurch sah Kai Erbersdobler, der sich im Vergleich zum ersten Heat erheblich steigern konnte, als Klassenzweiter und auf Gesamtrang zehn das Ziel.



Im ersten Rennen hatte Julio Infante bei seinem ersten Auftritt in der PCHC einen starken Eindruck hinterlassen. Runde um Runde kämpfte sich der Chilene nach vorne und landete auf dem starken fünften Gesamtrang und Platz drei in der Klasse 10. Landsmann Pablo Briones (997 GT3 Cup) hatte das Nachsehen. Rennen zwei war nach dem Startunfall gelaufen. Die Pace machten andere. Peter Nadler zeigte in seinem 964 Turbo, dass er mit der modernen Konkurrenz bestens mithalten kann. Platz fünf, knapp vor Klasse 7 -Sieger Francesco Klein, war das starke Resultat aus Durchgang zwei.



Für Klein durchaus verkräftbar, zumal er in beiden Rennen relativ souverän die Klasse 7 für sich entschied. „Das Rennen ist für mich gut gelaufen. Beim Start konnte ich gleich zwei Mitstreiter überholen. Danach konnte ich das Rennen mehr oder weniger verwalten. Ich habe noch ein bisschen der Freude halber mit dem Kollegen Killian gekämpft, der ja nicht in meiner Klasse ist. Trotz den hohen Temperaturen im Auto hat alles super funktioniert“, so Klein.

Zwischen den aktuelleren 997 Cup Autos platzierten sich noch die Sieger der Klasse 6. Rennen eins gewann Thomas Reichel, nachdem er sich lange Zeit mit Christian Voigtländer duelliert hatte. Der Berliner lag bis drei Runden vor Schluss vorne, als es mit Thomas Reichel in der Sachskurve krachte. Während Voigtländer im Kies landete, fuhr Reichel zum Sieg vor Bernhard Wagner und Wohlrab/Köysüren. Wohl mit gehörig Wut im Buch erwischte Voigtländer einen starken zweiten Durchgang. Als Gesamtsiebter gab es von Startplatz 14 aus den souveränen Klassensieg zu feiern. Rang zwei holte sich Wolfgang Bensch vor Willy Reichel, der das Volant von seinem Sohn übernommen hatte.

Sieger der Klasse 5 wurde Dr. Florian Keck (996 GT3 Cup), während Georg Vetter (964 Carrera 2) in der Klasse 3 zweimal Graf Guntbert Freiherr von Lochstopf (993) hinter sich ließ. Die Klassen 1 und 2 gingen in beiden Rennen an Helmut Piehler (Porsche Cayman S) und PCHC Urgestein Dieter Graf (924 S)

Text: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer, Bilder: Frank J. Gindler, Patrick Holzer und Sigrun Eissler



4.6 06.09.19 – 07.09.19 Zolder – Motorsport XL Weekend

Zwei Siege für Wolters, einer für Voigtländer in Zolder
Einmal souverän, einmal glücklich



Beim vorletzten Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge beim Motorsport XL Weekend in Zolder wurden gleich drei Rennen ausgetragen. Heinz Bert Wolters (997 GT3 R) fuhr zwei weitere Gesamtsiege ein, während Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) überlegen das dritte Rennen für sich entschied.

Aufgrund der großen Starterzahl wurde das Feld in drei Rennen gesplittet. Einen weiteren Doppelsieg schnappte sich einmal mehr Heinz Bert Wolters. Allerdings waren diese durchaus hart erarbeitet, zudem mit einer Portion Glück im zweiten Durchgang. Denn so etwas wie der tragische Held des Wochenendes war Klaus Horn, der mit seinem Porsche 997 GT3 R dem Seriensieger ordentlich Paroli bot. Aus dem erwarteten Duell wurde im ersten Heat jedoch nichts.

Gross im Rückspiegel

Gleich in der zweiten Runde zerbröselte Horn die Antriebswelle. Von der Pole aus gestartet, fuhr Wolters überlegen zum Gesamtsieg. Ganz anders dagegen das zweite Rennen. Gleich von Beginn an übernahm Horn im schneeweißen 911er die Spitze. Wolters blieb dran, zeigte sich immer wieder groß im Rückspiegel. Vorbei kam er jedoch nicht. In Runde 14 stellte Wolters die bekannte Rangfolge der bisherigen Rennen wieder her. Horn schien sich wieder mit dem zweiten Platz abfinden zu müssen. Doch zwei Umläufe vor Schluss fehlte der Landdauer plötzlich.

Spannend

„Das zweite Rennen war schon sehr spannend und es war ein enger Kampf um die Führung. Wir fuhren auf die Schikane zu und ich war schon zur Hälfte neben ihm. Er hat ein bisschen vorgezogen und ich musste mit der linken Seite komplett ins Gras. Da hätte es fast geknallt und ich bin durch die Poller durch. Ich war danach vorne. Klar, gesetzmäßig hätte ich den Platz wieder hergeben müssen. Das habe ich in dem Moment nicht getan, aber dafür bin ich auch bestraft worden“, schilderte Wolters die entscheidende Szene des Rennens aus seiner Sicht.

Souveräner Gesamtzweiter im ersten Durchgang wurde Henric Hoeffner (997 GT3 Cup), der sich gegen Rennmitte im Überrendungsverkehr die nötige Luft gegenüber Jürgen Albert (991 GT3 Cup MR) verschaffen konnte. Damit entschied Hoeffner zudem die Klasse 7 für sich. In Durchgang zwei drehte Albert den Spieß um. Nach dem dritten Gesamtrang im ersten Rennen landete Albert mit deutlicher Luft nach hinten auf dem zweiten Platz. „Wir haben heute zum ersten Mal ein neues Fahrzeug dabei gehabt. Es ist ein 991 GT3 MR, der auch das 24 Stunden Rennen in der SP7 gewonnen hat. Das Auto haben wir für den Grand Prix Kurs umgerüstet. Heute hat es gut funktioniert. Natürlich bin ich mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Eine Platzierung unter den ersten Drei ist sicher nicht schlecht.“





Ich hatte viel Spaß hier mit meiner Truppe“, befand Albert. Dritter im zweiten Durchgang wurde Francesco Klein (997 GT3 Cup), der damit im Hinblick auf die Meisterschaft wichtige Zähler mitnahm. Denn der dritte Rang bedeutete den Sieg in der Klasse 7, nachdem Klein im ersten Heat lange in der Spitzengruppe mitgemischt hatte. Gleich zwei Reifenschäden warfen den 997er Piloten jedoch weit nach hinten. „

Der Blick in die Klassen 5-10

Auf den weiteren Plätzen feierten gleich mehrere Fahrer ihre bis dato besten Ergebnisse in der PCHC. Rang vier holte sich nach packendem Kampf Klasse 7 Pilot Thomas Prager. Zunächst vorne musste er in der dritte Runde Klassenkollege Jürgen Lauscher passieren lassen. Gesamtrangsechster wurde Kai Erbersdobler, der damit die Klasse 8 der 991er Cup Porsche für sich entschied.. Hinter Udo Schwarz (997 GT3 Cup) hieß es für Verhoog schließlich Gesamtrang zehn und Platz zwei in der Klasse 5. Direkt dahinter landete Evert Mallie, der im Porsche 997 GT4 als Dritter der Klasse 10 gewertet wurde. Dritter bei den 996er wurde Claude Dichter als Gesamtzwölfter.



Bärenstarke Verfassung

Im zweiten Rennen mischten noch die Porsche 997 GT3 Cup der Klasse 6 mit. Hier zeigte sich Christian Voigtländer in bärenstarker Verfassung. „Es war ein schönes Wochenende für mich. Zolder ist eine tolle Strecke. Es hat Spaß gemacht mit dem Team hier zu fahren. Und die beiden Klassensiege sind ein super Ergebnis. Wir haben alles richtig gemacht. So kann es weitergehen. Wir freuen uns auf das, was jetzt noch kommt“, zeigte sich der Doppelsieger der Klasse 8 nach seinem Rennwochenende zufrieden. Die Klasse 5 gewann diesmal Paul Sieljes, der rund zwölf Sekunden vor Keck das schwarz-weiß karierte Tuch gesehen hatte. „Ich bin sehr zufrieden mit einem Sieg und Platz zwei. Dadurch habe ich auch gut gepunktet. Für das zweite Rennen hatte die einen Fahrerwechsel gemacht mit einem jungen Fahrer, der sehr gut gefahren ist. Ich hatte zwar gleiche Rundenzeiten, wurde aber Zweiter“, berichtete Keck.

Das dritte Rennen

war im Grunde eine One-Man-Show von Christian Voigtländer. Das komplette Feld überrundet fuhr er einen glasklaren Start- und Zielsieg heraus. „Ich habe hier gut gepunktet und nichts kaputt gemacht. Zusammenfassend kann ich sagen, dass es für mich sicher ein gutes Wochenende war“, so Voigtländer. Zweimal Zweiter wurde in der Klasse Wolfgang Bensch.



Klasse 1-3 in niederländischer Hand

Ein beachtenswertes Rennen fuhr Andreas Paaßen im klassischen 911 RSR, der zweimal in der Klasse 3 die Nase vorne hatte.

Text und Bilder: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer



4.7 18.10.19 – 19.10.19 Nürburgring - ADAC Westfalen Trophy mit Siegesfeier

Heinz-Bert Wolters siegt zum Saisonabschluss doppelt Voigtländer souverän zum Meistertitel

Christian Voigtländer sicherte sich mit einem Klassensieg in der Eifel den Meistertitel in der Porsche Club Historic Challenge. Bei schwierigen Wetterverhältnissen fand das Finale auf dem Nürburgring statt. Die Rennen entschied Heinz-Bert Wolters für sich.

Es war wohl vor allem das Pech mit den zwei Reifenschäden in Zolder, welche Francesco Klein (997 GT3 Cup) die Chancen auf den Titel nahmen. Um doch noch ganz oben stehen zu können, hätte Christian Voigtländer (997 GT3 Cup) schon richtig patzen müssen. Doch der Berliner erlaubte sich in einer überragenden Saison einfach keinen Fehler. Nicht nur das, als starker Gesamtfünfter im schwierigen Regenrennen am Samstag untermauerte Voigtländer, warum er sich am Ende der Saison den Meisterschaftspokal in der PCHC sicherte.



Bereits am Freitag landete er auf Platz eins in der Klasse. „Mir geht es jetzt wunderbar. Ich bin natürlich ganz erleichtert. Ich war ziemlich aufgeregt, weil das entscheidende Rennen ein Regenrennen war. Aber alle sind sehr gut und diszipliniert gefahren. In der PCHC war dies nun meine bisher erfolgreichste Saison. Es ist ein sehr gutes Gefühl. Und es hat Spaß gemacht“, freute sich Voigtländer. Mit dem fünften Gesamtplatz nahm Voigtländer den Sieg in der Klasse 6 vor Bernhard Wagner und Thomas Braun gleich noch mit. Francesco Klein musste nach dem ersten Platz in der Klasse 7 der neueren 997er Cup Modelle am Vortag Winfried Assmann den Vortritt lassen. Damit war Assmann wie schon im Juni, als die PCHC erstmals in der Eifel gastierte, Sieger der Klassenwertung.

„Ich gehe mal davon aus, dass wir im nächsten Jahr wieder neu angreifen werden. Glückwunsch an meinen Meisterschaftskonkurrenten. Das Rennen im Regen war technisch ein bisschen anspruchsvoll, lief aber ganz gut. Über das Safety-Car hätte man darüber diskutieren können“, erklärte Klein. Zumindest die Vizemeisterschaft und den Titel in der Klasse 7 nahm Klein am Samstagabend bei der Meisterschaftsfeier mit nach Hause. Klassendritter im zweiten Rennen wurde als Gesamtzehnter Thomas Prager.



Wolters auch beim Finale nicht zu schlagen

Zum Finale der Porsche Club Historic Challenge fuhr die Eifel noch einmal alles auf, was die nötige Dramatik in eine Meisterschaftsentscheidung bringen könnte. Immer wieder sorgten am Freitag Regenschauer für eine nasse und wieder abtrocknende Strecke. Zumindest für das erste Rennen schienen sich die Bedingungen zum Guten zu wenden. Doch bei einem vorherigen Rennen krachte ein Teilnehmer so vehement in die Leitschiene, dass diese ausgetauscht werden musste. Die Folge war eine Verzögerung von über einer Stunde. Als die PCHC Teilnehmer endlich auf die Reise geschickt wurden, war es bereits stockdunkel. Bereits nach vier Runden war Schluss, wobei die Reihenfolge im Ziel Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) vor Jack Crow (997 GT3 Cup) und Klaus Horn (997 GT3 R) lautete.

Am Samstag war zumindest klar, was die Eifel wettertechnisch vorhatte. Als das proppenvolle Teilnehmerfeld, über 50 Fahrzeuge im Quali, diesmal in die Einführungsrunde ging, war die Strecke patschnass. Zumindest Jack



Porsche Club



Historic Challenge

Crow schien dies perfekt in den Kram zu passen. Er verteidigte seine im schon verregneten Qualifying herausgefahrenen Pole beim Start und zumindest in der ersten Runde hielt er Wolters noch hinter sich. Einen Umlauf später war der PCHC-Seriensieger jedoch vorbei.

Doch schon nach der vierten Runde rückte das Safety-Car aus. Die Abstände waren wieder egalisiert. Für fünf weitere Runden wurde das Feld noch einmal losgelassen. Heinz-Bert Wolters ließ sich den Sieg nicht mehr nehmen und feierte letzten Endes einen souveränen Erfolg vor einem stark fahrenden Jack Crow. „Es war toll und ich bin sehr zufrieden. Das Rennen war teilweise sehr schwierig. Als es anfang zu regnen, da schwamm mein Auto regelrecht. In der Hatzenbach bin ich im fünften Gang so richtig ins Trudeln gekommen. Das Abendrennen am Freitag war mit der Dunkelheit ein Erlebnis der besonderen Art. Es war schon grenzwertig, aber es hat funktioniert“, gab Wolters zu Protokoll.



Spannung brachte der Kampf um die dritte Gesamtposition, wobei Jürgen Albert mit seinem 991 GT3 Cup scheinbar die besten Chancen hatte. Doch kurz vor Schluss verlor der rechte Vorderreifen plötzlich rapide an Luft. Dadurch kamen sowohl Horn, als auch Thorsten Rose (991 GT3 Cup) vorbei. Zwischen den beiden Routiniers ging es eng zu, wobei sich Horn mit 0,258 Sekunden Abstand knapp gegenüber Rose durchsetzte. „Beim zweiten Rennen hatte ich Probleme mit der Traktionskontrolle. Da geht das Auto schnell weg, wenn du Gas gibst. Meine Reifen waren auch nicht mehr die besten“, so Horn.

Der Blick in die Klassen

Gerhard Kilian (991 GT3 Cup) konnte seinen Titel nicht verteidigen. Etwas, das auch davor noch keinem Fahrer in der PCHC gelang. Kilian tastete sich nach seinem Wechsel auf den neueren 991er langsam an das Fahrzeug heran. Und kam von Rennen zu Rennen immer besser zurecht. So überraschte der zweite Platz in der Klasse 8 hinter Rose nicht wirklich. Als Gesamtsiebter schob er sich noch zwischen die Klasse 7 Piloten Rose und Assmann. Dritter der Klasse 8 wurde Eduard Heinz auf Gesamtrang 14.

In der Klasse 5 war Dr. Florian Keck (996 GT3 Cup) einmal mehr nicht zu schlagen. Doch wie so oft fehlten für die nötigen Punkte die Gegner. Einzig Claude Dichter trat noch mit einem weiteren 996 an. „Es war ein spannendes Rennwochenende mit dem Mix aus Regen und Trocken. Das Nachtrennen am Freitag war schwierig. Stockdunkel und nur ein paar Minuten gefahren. Am Samstag war es schwer zu fahren, weil man nichts gesehen hat. Aber es ist alles heil geblieben. Es war mein Ziel, dass ich die historische Wertung gewinne. Jetzt freue ich mich sehr“, so Keck über den versöhnlichen Saisonabschluss. D



Text: ArpRedaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: ArpRedaktionsbüro Patrick Holzer, Monika Preu, Fritz Letters



5 Sieger und Platzierte 2019

Gesamt-Sieger und Platzierte

1	Voigtländer, Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	260,6
2	Klein, Francesco	PCD	997 GT3 R	252,4
3	Wolters Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	230,6
4	Keck Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	212,0
5	Horn Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 R	199,4
6	Piehler, Helmut	PC Rhein-Main	Cayman S	190,0
7	Ebersdobler, Kai	PCD	991 GT3 Cup	187,8
8	Kilian, Gerhard	PC Schwaben	991 GT3 Cup	185,6
9	Rose Thorsten	PC Osnabrück Weser/Ems	991 GT3 Cup	182,0
10	Bensch, Wolfgang	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	181,0

Sieger der Kategorien:

PCHC	Keck Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	212,0
6+7	Klein, Francesco	PCD	997 GT3 Cup	252,4
8+10	Wolters Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	230,6

PCHC Kl. 1-5

Klasse 1: Porsche Cayman bis 2014

1	Piehler Helmut	PC Rhein-Main	Cayman S	190,0
---	----------------	---------------	----------	-------

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

1	Graf Dieter	Wuerttembergischer PC	924 S	127,6
2	Jaeckel, Christian	PC Nürburgring / DAMC 05 Düsseldorf	968 CS	52,2

Klasse 3: Porsche –bis 3800 cm³

1	Bast, Arne	PC Hamburg	993 RS	109,2
2	Vetter, Dipl.-Ing. Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Carrera 2	98,0

Klasse 5: Porsche 996 GT3 Cup

1	Keck, Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	212,0
---	-------------------	-----	-------------	-------



Kategorie Kl. 6+7

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

1	Voigtländer, Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	260,6
2	Bensch, Wolfgang	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	181,0
3	Wagner, Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	160,6
4	Braun, Thomas	Wuerttembergischer PC	997 GT3 Cup	79,2
5	Ecke, Kurt	Wuerttembergischer PC	997 GT3 Cup	16,4

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

1	Klein, Francesco	PCD	997 GT3 Cup	252,4
2	Lauscher, Jürgen	PCD	997 GT3 Cup	177,0
3	Prager, Thomas	PCD	997 GT3 Cup	153,2
4	Schwarz, Udo	PC Hamburg	997 GT3 Cup	127,0
5	Harder, Vitus	PC Hamburg	997 GT3 Cup	106,8
6	Ecke, Kurt	Wuerttembergischer PC	997 GT3 Cup	58,4
7	Faecke, Eberhard	PCD	997 GT3 Cup	37,6

Kategorie Kl. 8+10

Klasse 8: Porsche 991 GT3 Cup bis einschl. MJ 2014

1	Erbersdobler, Kai	PCD	911 (991) GT3 Cup	187,8
2	Kilian, Gerhard	PC Schwaben	911 (991) GT3 Cup	185,6
3	Rose, Thorsten	PC Osnabrück	911 (991) GT3 Cup	182,0
4	Heinz, Eduard	PC Landshut	911 (991) GT3 Cup	109,2

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

1	Wolters, Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	230,6
2	Horn, Klaus	Wuerttembergischer PC	997 GT3 R	199,4
3	Crow, Jack		997 GT3 Cup	147,0
4	Briones, Pablo	Wuerttembergischer PC	997 GT3 Cup	69,0
5	Nadler, Peter	PC Allgäu	964 Turbo	55,6
6	Alber, Markus	PC Vierseenland	997 GT3 Cup	48,0





Porsche Club

Historic Challenge



Porsche Club
Deutschland



Internet: www.pchc.info



Porsche Club

Historic Challenge



Porsche Club
Deutschland



Internet: www.pchc.info



Vom Kopf durchs Herz bis in die Nervenbahnen. Das nennen wir Reichweite.

Der erste vollelektrische Porsche.
Soul, electrified. Der neue Taycan.

Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert: 26,9; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km



PORSCHE