



Porsche Club Historic Challenge



Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2017

FIA/DMSB genehmigt: 905/17 vom 13.12.16



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2017 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. Bei der Veranstaltung in Oschersleben wird es 3 Rennen geben.

Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2017	4
2	Technisches Reglement 2017	8
3	Pflicht-Beklebensplan 2017	13
4	Berichte 2016	15
5	Sieger und Platzierte 2016	32



**Porsche Club
Deutschland**



Internet: www.pchc.info

24h
LE MANS

**25. GESAMTSIEG
FÜR DIE REIFEN
VON MICHELIN**



Michelin gratuliert **Neel Jani, Romain Dumas & Marc Lieb**
vom **PORSCHE TEAM** zum Gewinn der 24 Stunden von Le Mans 2016.





Porsche Club Historic Challenge



Von links nach rechts: Michael Haas, Sportleiter PCD - Frank Richter, Technischer Kommissar und Event-Manager PCHC - Heinz Weber, Sportleiter Motorsport Club Stuttgart - Fritz Letters, Präsident PCD

Liebe Porsche Club Mitglieder, liebe Porsche Freunde,

die Porsche Club Historic Challenge oder kurz und liebevoll PCHC genannt, ist inzwischen zu einer der angesagtesten FIA Serien geworden. Der FIA Status ermöglicht es uns, die schönsten Rennstrecken Mitteleuropas für unsere Fahrer anzubieten. Sie finden auf unserem Terminkalender alle, auch den Hockenheimring und Oschersleben. Natürlich fehlt auch der geliebte Ardennenkurs in Spa-Francorchamps nicht. Und ein Abstecher nach Belgien zur Rennstrecke in Zolder fehlt ebenso wenig, wie die GP Strecke am Nürburgring. Dort werden wir - wie in diesem Jahr - unsere Klassensieger und Platzierte ehren und ein zünftiges Fest feiern. Highlight werden die Porsche Club Days am Hockenheimring werden. Dort sind alle PCD Serien ausgeschrieben.

Um für unsere Fahrer Planungssicherheit zu bieten, wurde das Reglement nur in wenigen Punkten geändert. So wurden die Klassen 1 und 2 zusammengelegt; zu wenig Teilnehmer meldeten sich in der Klasse 1. Die Porsche 993 GT2 wurden von der Klasse 5 in die Klasse 10 geschoben, was sicherlich für mehr Gerechtigkeit sorgen wird. Die FIA erlaubt dieses Jahr Cup Fahrzeuge bis einschließlich MJ 2011. In der neuen Klasse 9 sind nun die 997 GT3 Cup Fahrzeuge bis einschließlich Modelljahr 2011 zu finden. Unsere neue Sonderklasse für verbesserte Fahrzeuge wird die Klasse 10.

Die positive Resonanz auf der Siegerehrung 2016 im Dorint Hotel und die vielen Dankesworte der Fahrer zeigen uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind und gibt uns Motivation für das nächste Motorsport-Jahr 2017. Unser Ziel ist und bleibt es, die PCHC als Porsche Rennserie so zu organisieren, dass sie professionelles Management mit einem kameradschaftlichen Miteinander verbindet, verlässliche Termine und ein bezahlbares Nenngeld unter einen Hut bringt und einfach herrlichen Motorsport anbietet.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen und uns bei allen Fahrern und Teams für ihre aktive Teilnahme und ihre Treue bedanken. Dank auch an die gesamte Organisation und unsere Geschäftsstelle (PCD), die hinter den Kulissen sehr viel gute Arbeit leistet und damit dafür Sorge trägt, dass wir unsere Rennwochenenden genießen können.

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

Herzliche Grüße

Michael Haas, Heinz Weber, Frank Richter und Fritz Letters



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



Ausschreibung / Reglement

FIA/DMSB genehmigt: 905/17 vom 13.12.16

1 Sportliches Reglement 2017

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. 0711 / 75 04 654
Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de
 - Organisation und Management: Heinz Weber - Tel. 0711/ 47 16 16,
Heinz.Weber@porsche-club-deutschland.de
 - Eventmanagement, Techn. Kommissar: Frank Richter - Tel. 0174 / 92 10 907,
Frank.Richter@porsche-club-deutschland.de
- PCHC im Internet
 - www.porsche-club-historic-challenge.de
 - www.pchc.info
- **Veranstaltungen:**
 - 07.04.17 - 09.04.17 Hockenheim Auftakt, MCS
 - 12.05.17 - 14.05.17 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg, MCS – 3 * 30 Min. Rennen
 - 09.06.17 - 10.06.17 Nürburgring
 - 07.07.17 - 09.07.17 Hockenheim – Porsche Club Days Württembergischer PC / PC Schwaben
 - 21.07.17 - 23.07.17 Spa Francorchamps/Belgien
 - 08.09.17 - 09.09.17 Zolder/Belgien
 - 13.10.17 - 15.10.17 Nürburgring – ADAC Westfalen Trophy, Siegesfeier (Ehrung Klassen – Sieger und Platzierte)
 - 11. oder 12.2017 Siegesfeier (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 Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche bis zum Typ 997 Modelljahr 2011, 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 Jahressiegerehrung (Klassen-Sieger und Platzierte) eingeladen. Eingeschriebene Fahrer rücken gegenüber nicht eingeschriebenen Fahrern in der Punktevergabe **nicht** auf.

Die Nenngebühr beträgt für eingeschriebene Fahrer Euro 630,- (Oschersleben Euro 830,-) zweiter Fahrer Euro 100,-.

Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 730,- (Oschersleben Euro 930,-) 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 2017 sind 7 Veranstaltungen mit 15 Rennläufen vorgesehen, es gibt 1 Streichergebnis. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Punktzahl aller 15 Rennen. Bei Klassenwechsel können die Punkte nur für das Gesamtklassament 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 bestem 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 2017

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 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

2.2.2 Klasse 3

Porsche-Fahrzeuge bis 3600 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 3600 cm³: 1060 kg

2.2.3 Klasse 4

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: 1090 kg





2.2.4 Klasse 5

Porsche-Fahrzeuge über 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 über 3800 cm³: 1120 kg

Porsche 924 Turbo und Porsche 944 Turbo: 1150 kg

Porsche 944 Turbo Cup: 1100Kg

Kategorie PC 996 Cup

Zugelassen sind Porsche 996 Cup Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2005

2.2.5 Klasse 7

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-Fülleinrichtung 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. • Es sind auch Bremsanlagen der Fa. Brembo zulässig.





Kategorie PC 997 Cup

Zugelassen sind Porsche 997 Cup Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2011

2.2.6 Klasse 8

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. • Es sind auch Bremsanlagen der Fa. Brembo zulässig.

2.2.7 Klasse 9

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

2.2.8 Klasse 10

Zugelassen sind Porsche Cayman, 996 und 997 Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2011

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
996 GT3 Cup	Bis 2005	1200 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Anhang J 2005 Artikel 257
996 GT3 R/RS/RSR	Bis 2005	1250 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Anh. J 2005 Art. 257a mit folgenden Ausnahmen
997 GT3/RS/Turbo	Bis 2011		<ul style="list-style-type: none"> • Anhang J 2005 Artikel 257
993 GT2			<ul style="list-style-type: none"> • Anhang J 2005 Artikel 257
Cayman	Bis 2011	1150Kg	<ul style="list-style-type: none"> • 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 ist ein Wagenpass des jeweiligen ASN. FIA-HTP 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.

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).

Fahreräusrüstung PCHC

- Vorgeschrieben sind Overall, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe, Kopphaube 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.

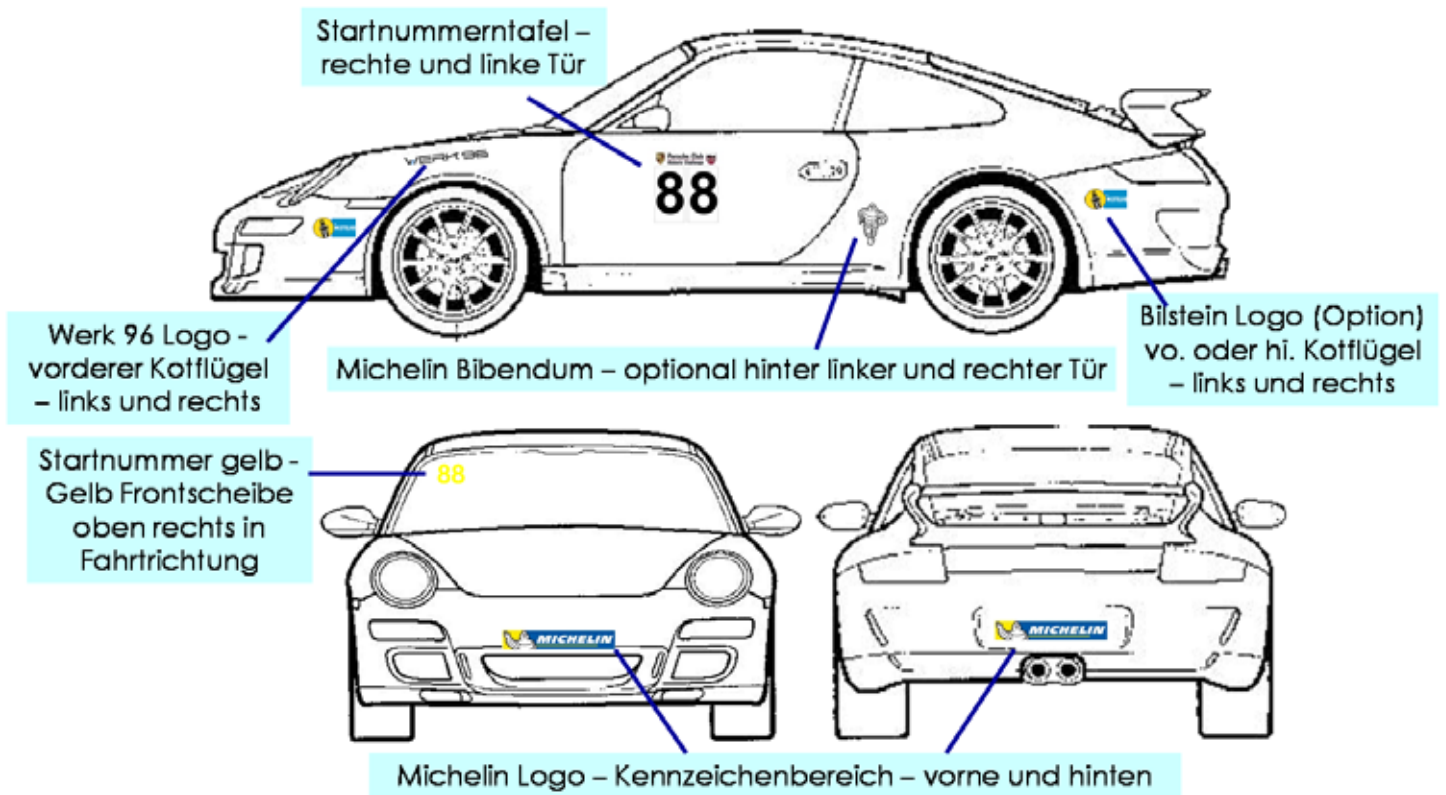
Bremsanlagen und Beläge

- Für Cup Fahrzeuge der Klassen 7, 8 und 9 sind alternativ Bremszangen, Bremsscheiben und Beläge der Firma Brembo zulässig. Die für das Modelljahr passenden Teile können über den einzigen autorisierten Brembo-Händler, KS Motorsport GmbH - www.ks-motorsport.de - zu vergünstigten Konditionen bezogen werden. Dort können auch die von uns empfohlenen Pagid Beläge bezogen werden. Dies gilt auch für alle anderen Klassen der PCHC-Serie.





3 Pflicht-Beklebensplan 2017



Beklebens-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
- Werk 96 Logo
 - Im Bereich vorderer Kotflügel, Breite 30 cm
- Bilstein Logo (Option, keine Pflicht)
 - Im Bereich vorderer oder hinterer Kotflügel, Breite 19 cm



88



WERK 96



ADAC

A smiling man with short brown hair and blue eyes is sitting in the driver's seat of a yellow car. He is wearing a light grey polo shirt with 'ADAC' on the collar and a bright green high-visibility vest with 'ADAC' and 'ARC Europe' printed on it. The car's interior and the yellow exterior are visible.

**„Ich bringe Ihr Auto wieder zum Laufen,
wenn es mal liegen bleibt.“**

Stefan Kluge: Ein Gelber Engel der **ADAC Pannen- und Unfallhilfe.**

Immer für Sie da. Die ADAC Mitgliedschaft.

Mehr unter: ADAC Info-Service 0 800 5 10 11 12* oder www.adac.de

*Mo. - Sa.: 8:00 - 20:00 Uhr



4 Berichte 2016

4.1 PCHC mit 996 Cup und 997 Cup Resümee 2016

Andreas Sczepansky Gesamtsieger der Porsche Club Historic Challenge 2016



15 Rennen an 7 spannenden Renn-Wochenenden wurden den Fahrern der Porsche Club Historic Challenge in diesem Jahr geboten. Die PCHC-Orga – immer auf der Suche nach den besten Rennstrecken – konnte in diesem Jahr mit dem Circuit von Assen/Niederlande einen für die meisten Teilnehmer neuen Kurs anbieten.

Gelungener Saisonauftakt

Saisonauftakt war einmal mehr der Hockenheimring, wie immer bot Heinz Weber mit dem "Preis der Stadt Stuttgart" einen gelungenen Start in die neue Saison. Die nächste Station war dann Oschersleben mit dem "Preis der Stadt Magdeburg", wo traditionell 3 Wertungs-

läufe ausgetragen werden. Die "SPA Summer Classic" war die nächste Station im Kalender, ehe es wieder hieß zurück nach Hockenheim zu den "Porsche Club Days".

In der zweiten Hälfte der Saison ging es nordwärts in die Niederlande, der Circuit in Assen lockte mit seiner anspruchsvollen Strecke, ehe nur 2 Wochen später der Formel 1 Kurs in Zolder unter die Michelin Slicks genommen wurde. Der 14. und 15. Oktober bildeten schließlich auf der Nürburgring GP Strecke das Saisonfinale. Buchstäblich erst im 2. Lauf fielen die Entscheidungen, wer denn nun aufs Treppchen darf. Bei typischem Eifelwetter mit Nebel und Nieselregen und einigen Startverschiebungen wurde nochmals hart um die Platzierungen gefightet.

Klassensiege

Mit 2 Klassensiegen in der Klasse 3 zeigte der letztjährige Gesamtsieger Georg Vetter, dass mit ihm immer zu rechnen ist. In der Jahreswertung siegte er klar vor Freiherr von Lochstopf und Ralf Bender. In Klasse 2 war Andreas Pöhlitz der Sieg nicht mehr zu nehmen und er verwies das Ehepaar Seyler auf den 2. Platz. In der Klasse 4 erreichte Mate Eres den 3. Platz hinter Hans-Peter Maier und Alexandra Irmgartz, der Klassensiegerin.



Das Duell der beiden 993 GT2 entschied Jürgen Schlager vor dem Holländer Jan van Es für sich.





Porsche Club Historic Challenge



Bei den 996 Cup Fahrzeugen zeigte Andreas Sczepansky, wer hier das Sagen hat, er gewann die Klasse klar vor Frank Willebrand und Dr. Florian Keck. Außerdem sicherte er sich mit seinen 2 Klassensiegen den Gesamtsiegerkranz der PCHC. Während der Sieg von Andreas vorzeitig feststand, wurde bei den 997 Cup Rennen bis zuletzt um die Punkte gefightet. So waren Kim Berwangers 2 Klassensiege auch unbedingt notwendig, um Gerhard Kilian mit gerade einmal 3,8 Punkten Vorsprung auf Platz 2 zu verweisen. Ralf Heisig belegte Platz 3.



Mit über 90 Punkten Vorsprung blieb für Klaus Horn nur der 2. Platz vor Thomas Scheyer.

Die PCHC Organisation richtete im Dorint Hotel eine sehr stilvolle Jahresabschlussfeier aus, mit einem üppigen Menü, noch mehr Pokalen und wirklich guter Stimmung. Sportleiter Michael Haas erklärte mit wenigen Worten die technischen Änderungen für 2017, ehe der Präsident des PCD, Fritz Letters, einen Ausblick auf das kommende Jahr und den noch vorläufigen Terminkalender gab. Darauf finden sich wieder alle Rennstrecken, die uns über die Jahre ans Herz gewachsen sind, wie der Hockenheimring, Zolder und Spa als Auslandsrennen,



Ochersleben und zum Finale wieder der Nürburgring. Als Vertreter der Teams und Fahrer bedankte Oliver Bliss sich ganz herzlich für die perfekte Organisation der Veranstaltungen und das familiär-freundschaftliche Miteinander.

Wir freuen uns alle auf eine schöne Saison 2017 mit der Porsche Club Historic Challenge.

Michael Haas, PCD Sportleiter

Text: Michael Haas



Internet: www.pchc.info



4.1.1 22.04.16 – 24.04.16 Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart

Siege für Patrick Simon und Alexandra Irmgartz bei den Historischen

Bei nicht gerade frühlingshaften Temperaturen ging der Saisonstart der Porsche Club Historic Challenge über die Bühne. Den Auftaktsieg schnappte sich Kim Berwanger (997 GT3 Cup), während im zweiten Rennen Sebastian Glaser (996 GT3 RS) siegreich war. Bei den Historischen siegten Patrick Simon und Alexandra Irmgartz (beide 964 RSR 3,8).

Bereits im Qualifying hatte Kim Berwanger mit seiner Bestzeit aufhorchen lassen. Eine 1.46,846 bedeutete die klare Pole vor Markus Fischer, der mit über einer Sekunde Rückstand auf die zweite Startposition gefahren war. Nachdem das zweite Zeittraining dem Regen zum Opfer fiel, startete Berwanger von Platz eins aus ins erste Rennen der Saison. Im Startgetümmel blieb Berwanger an der Spitze und brachte sogleich etwas Abstand zwischen sich und Markus Fischer. Die schnelle Gangart des Polesetters konnte keiner mitgehen. Für Berwanger bedeutete dies den klaren Sieg mit über 22 Sekunden Vorsprung auf Rang zwei. Assmann landete damit auf dem zweiten Platz in der Klasse 8.

Sichere Beute

Das zweite Rennen am Sonntag wurde zu einer sicheren Beute für Sebastian Glaser. Vor dem Start hatte Schneeregen noch für rätselnde Blicke in den Himmel gesorgt. Zunächst hielt Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) die Führungsposition vor Winfried Assmann, während Glaser auf Rang drei folgte. Polemann Benno Berwanger hatte sich dagegen früh gedreht und somit aus dem Spitzenkampf verabschiedet. Drei Umläufe hielt sich Kilian an der Spitze, ehe Glaser vorbeiging und wegzog. Erst als Glaser gegen Rennende das Tempo rausnahm, kam das Feld wieder heran. Am Ende hatte der Gesamtsieger fast noch fünf Sekunden Abstand zum zweiten Platz. Zweiter in der Klasse 8 wurde erneut Winfried Assmann, der Ralf Heisig auf die dritte Klassenposition verwies.

Sczepansky und Weidel siegen bei den 996er

Das erste Rennen konnte Andreas Sczepansky noch relativ deutlich vor Thomas Weidel für sich entscheiden. Rang drei ging an Ivo van Riet, der sich Florian Keck mit einem Abstand von knapp über zwei Sekunden vom Leib gehalten hatte. Deutlich spannender war der zweite Heat am Sonntag.

Thomas Weidel kam besser aus den Startlöchern und erarbeitete sich sofort einen kleinen Vorsprung. Doch Sczepansky ließ nicht locker und war plötzlich in Schlagdistanz. Als es gerade richtig eng wurde, musste der Zweitplatzierte jedoch abreißen lassen. Somit ging der Klassensieg an Weidel vor Sczepansky, während van Riet erneut Dritter wurde. Bei den Historischen, die diesmal eine eigene Startgruppe bildeten, setzte sich im ersten Rennen Patrick Simon durch.





Porsche Club Historic Challenge



Der TV-Kommentator war eine Klasse für sich und dominierte das Geschehen deutlich. Platz zwei holte sich mit 42,441 Sekunden Rückstand Alexandra Irmgartz. Die Porsche-Pilotin hatte sich gegen Georg Vetter (964 Carrera 2) und Mate Eres (964 RSR 3,8) durchgesetzt.

Im zweiten Heat schnappte sich Irmgartz den Sieg. In der Anfangsphase hielt Georg Vetter die Spitze. Gegen den leistungsstärkeren RSR von Irmgartz war aber über die gesamte Distanz kein Kraut gewachsen, so dass Vetter ab der sechsten Rennrunde die Meisterin von 2014 ziehen lassen musste. Zum Schluss ging auch noch Mate Eres vorbei, der damit Platz zwei in der Klasse 4 belegte. Dritter in der Klasse 8 wurde wie schon im ersten Durchgang Erich Fuchs im Porsche 993 Cup.

Klasse 7

Georg Vetter durfte mit zwei Siegen in der Klasse 7 mit dem Saisonstart äußerst zufrieden sein. Der Schwarzwälder hatte kurzzeitig sogar Führungsluft geschnuppert, ansonsten seine Klasse gut im Griff gehabt. Gerade im zweiten Heat erwies sich „Graf Guntbert Freiherr von Lochstopf“ (993) als enger Konkurrent. Nur 4,4 Sekunden hinter Vetter sah dieser das schwarz-weiß karierte Tuch. Dahinter ging zweimal Platz drei an Ralf Bender im Porsche 964 Cup. In der Klasse 2 war Antonio Trichas nicht zu bezwingen. In beiden Rennen verwies Trichas Norbert Schuster und Andreas Pöhlitz (alle 968 CS) auf die weiteren Plätze.



Die Klasse 1 ging zweimal an Philip Ring (Porsche 911). Das erste Rennen beendete Ring mit über 22 Sekunden Vorsprung auf die Zweitplatzierten Knapper/Mohr (944). Etwas spannender war es im zweiten Heat. Maximilian Herrmann ließ sich nicht ganz abschütteln und landete mit 4,9 Sekunden Rückstand auf Platz zwei. "Nach den zwei Klassensiegen bin ich jetzt richtig glücklich", freute sich Ring über den Doppelsieg.



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



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



4.1.2 20.05.16 – 22.05.16 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

Holländische Dominanz in der PCHC

Berwanger und Kilian siegen bei den 997ern

Für Jan van Es (993 GT2) hatte sich die Reise in die Magdeburger Börde gelohnt. Beim zweiten Lauf der Porsche Club Historic Challenge in Oschersleben räumte der Niederländer groß ab. Zwei Siege für Kim Berwanger und einen Erfolg für Gerhard Kilian (beide 997 GT3 Cup) gab es bei den modernen 911ern.

Nach drei Rennen mit drei Siegen hätte Jan van Es fast einen zusätzlichen Anhänger benötigt, um die ganzen Pokale zurück nach Holland zu karren. Der Niederländer überzeugte bei seinem Gastauftritt in Oschersleben auf der ganzen Linie, vor allem nachdem er das Qualifying noch hinter Kim Berwanger auf Platz zwei beendet hatte.



Berwanger bei den 997ern stark

Die siegverwöhnte 997er Fraktion hatte zweimal das Nachsehen. Kim Berwanger bestätigte derweil die Eindrücke vom Saisonauftakt auf dem Hockenheimring. Der 29jährige war in diesem Jahr der Pilot, den es zu schlagen galt. Beim Zeittraining machte er mit einer Zeit von 1.34,148 eine klare Ansage an die Konkurrenz. Klasse 9 Pilot Joachim Bleyer (997 GT3 Cup) hatte fast 2,5 Sekunden Rückstand, Klassenkonkurrent Ulrich Rossaro (997 GT3 Cup) musste sich mit über 2,6 Sekunden Abstand zu Berwanger zufrieden geben. So entwickelte sich auch das erste Rennen zu einer Solofahrt für Kim Berwanger.

Ralf Heisig mit dreifach Erfolg in der Klasse 9

Für Ralf Heisig hatte sich das Wochenende ebenfalls gelohnt. Gleich zweimal durfte Heisig auf das Gesamttreppchen, zudem gewann er alle drei Rennen der Klasse 9. Vor allem im dritten Rennen wusste Heisig in dem rundenlangen Zweikampf mit Benno Berwanger zu überzeugen. Der Dreifachsieger profitierte zudem etwas davon, dass die Konkurrenz nicht so richtig in Schwung kam.

Eng umkämpft dagegen waren die Siege bei den 996er Porsche. Während Thorsten Rose das erste Rennen gewinnen konnte, konterte Andreas Sczepansky im Zweiten. Das letzte Rennen am Sonntag bot dann alles, was das Herz begehrt.





Rundenlang kämpften die beiden 996er, wobei Rose kurz vor Schluss in Front lag. In der letzten Kurve ritt Sczepansky noch einmal einen Angriff, doch die Winzigkeit von 0,026 Sekunde reichte Rose am Ende zum Sieg.

Vetter und Irmgartz im Gleichschritt

Alexandra Irmgartz (964 RSR 3,8) hielt sich mit drei Siegen in der Klasse 4 schadlos. Nur im zweiten Rennen musste die Porsche-Pilotin H.P. Wenger (964 RS 3,8) kurzzeitig den Vortritt lassen. Doch bereits in der zweiten Runde stellte Irmgartz die alte Ordnung wieder her. Für Wenger hieß das zweimal Rang zwei in der Klasse 4, sowie ein heiß umkämpfter dritter Rang in der PCHC in Rennen zwei. Als Wenger am Sonntag bereits auf dem Heimweg war, kämpften die beiden 993 Cup Piloten Erich Fuchs und Steffen Schlichenmeier um Platz zwei. Knapp behielt Fuchs das bessere Ende für sich.



Spannung im zweiten Duell

Vorjahresmeister Georg Vetter (964 Carrera 2) sicherte sich zwar drei wichtige Siege in der Klasse 3, musste an in diesem Wochenende jedoch das ein oder andere Mal alles geben. Der zweite Heat entwickelte sich zu einem rundenlangen Duell mit Wenger, an dem Vetter keinen Weg vorbeifand. Dafür hatte Vetter zumindest am Samstag seine Klasse fest im Griff. Am Sonntag wurde es dagegen richtig spannend. Nach seinen beiden zweiten Plätzen in der Klasse 3 trumpfte Graf Guntbert Freiherr von Lochstopf (993) groß auf. Die letzten Runden wurden zu einem richtigen Krimi. Am Ende rettete sich Vetter mit 0,352 Sekunden Vorsprung gerade noch so über die Ziellinie. Dritter wurde in den drei Rennen Ralf Bender (964 Cup). In der Klasse 2 hatte zweimal Andreas Pöhlitz (968 CS) die Nase vorne, während Antonius Trichas (968 CS) das erste Rennen gewann. Die Klasse 1 ging in allen drei Rennen an das Team Maximilian Herrmann und Efstratios Kyrigkitsis (994).

Bericht und Bilder: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer





4.1.3 24.06.16 – 26.06.16 Spa - Francorchamps

Fast 50 PCHC Starter in den Ardennen
Schlager und Heisig in Spa nicht zu schlagen



In Spa-Francorchamps stand für die Porsche Club Historic Challenge die erste Auslandsveranstaltung auf dem Programm. Auf der reizvollen GP-Rennstrecke waren Jürgen Schlager (993 GT2) und Ralf Heisig (997 GT3 Cup) nicht zu schlagen. Teilweise heftiger Regen sorgte für schwierige Verhältnisse in den Ardennen.

Voller Erfolg

Für Jürgen Schlager war der erste Auftritt in der Porsche Club Historic Challenge ein voller Erfolg. Bereits in Oschersleben hatte Jan van Es (993 GT2) gezeigt, dass die GT2 Porsche den 997er Modellen durchaus Siege streitig machen können. Bereits im Qualifying legte Schlager mit der Bestzeit im fast 50 Fahrzeuge starken Starterfeld vor. Die Startgruppe der moderneren Fahrzeuge wurde von Kim Berwanger (997 GT3 Cup) angeführt.

Rund drei Sekunden

Da die neueren Porschefahrzeuge im zweiten Heat als erste Gruppe starteten, holte diesmal Ralf Heisig den Gesamtsieg. Bereits am Samstag war Heisig nicht zu schlagen gewesen und entschied mit einem Start- und Zielsieg sowohl den Samstag als auch den Sonntag für sich. Sein engster Verfolger im ersten Rennen war Winfried Assmann (997 GT3 Cup), den Heisig nie ganz abschütteln konnte. Rund drei Sekunden fehlten Assmann nach dem Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs. Beim zweiten Durchgang war es Teamkollege Markus Fischer (997 GT3 Cup), der Heisig auf den Fersen blieb. Am Vortag noch Dritter, drehte Fischer sogar die schnellste Rennrunde, musste sich am Ende aber mit fast fünf Sekunden Rückstand auf Heisig geschlagen geben. Gesamtdritter wurde Gerhard Kilian (997 GT3 Cup).



Hochspannung bei den Historischen

Während bei den Historischen die turbobefeuerten 993er vorneweg fuhren, ging es dahinter heiß her. Alexandra Irmgartz (964 RSR 3,8) hatte mit Hans-Peter Meier (964 Cup) einen ganz starken Gegner bekommen. Schon im Zeittraining erwies sich Meier auf Startplatz drei als schnellster Vertreter der Saugerfraktion. Dieser Eindruck bestätigte sich im Rennen, wo Meier als Gesamtdritter einen souveränen Sieg in der Klasse 4 vor Irmgartz holen konnte. Im zweiten Heat sah es ebenfalls nach



einem zweiten Klassensieg aus. Doch diesmal blieb Irmgartz am Klassenführenden dran. Die Titelträgerin von 2014 lauerte auf ihre Chance, die sich schließlich wenige Meter vor dem rettenden Zielstrich bot.





In der Busstop geriet Meier beim Herausbeschleunigen ins Rutschen. Irmgartz nutzte seinen Fehler eiskalt aus und beschleunigte den bis dato Führenden auf der Zielgeraden einfach aus. Gerade einmal 0,029 Sekunden trennten am Ende die beiden 964er.

Die Klasse 3 entschied Philip van Beurden (964 Cup) zweimal klar für sich. Der Belgier konnte bei seinem Heimrennen zeitweise sogar Alexandra Irmgartz ärgern. Hinter van Beurden war es Freiherr von Lochstopf (993), der sich mit seinen beiden zweiten Plätzen wichtige Meisterschaftspunkte sicherte. In der Klasse 2 war Norbert Schuster (968 CS) nicht zu bezwingen. Gleich zweimal ließ er Andreas Pöhlitz (968 CS) und das Team Seyler/Seyler (944 S) hinter sich. Die Klasse 1 war fest in holländischer Hand. Während Harry Verkerk das erste Rennen gewann, siegte Johan Heil (beide 944) im zweiten Durchgang.



Eng umkämpfte 996er Klasse

Äußerst spannende Rennen boten wieder einmal mehr die Piloten der Klasse 7. Das erste Rennen gewann ein stark fahrender Ivo van Riet mit knapp über drei Sekunden Vorsprung auf Thorsten Rose. Dritter wurde Andreas Sczepansky, der zu Rennbeginn noch vorne gelegen hatte. Den zweiten Heat führte zunächst Rose an, während Weidel, van Riet und Sczepansky auf den weiteren Plätzen folgten. Als Rose jedoch mit Klasse 9 Pilot Klaus Horn (997 GT3 Cup) aneinander geriet, zog Weidel vorbei. Weniger später überholte auch noch van Riet den Porsche von Rose. Bis zur Zielflagge blieb van Riet dicht an Weidel dran, der sich aber am Ende mit knapp 0,837 Sekunden Vorsprung durchsetzte. Dritter wurde Thorsten Rose vor Andreas Sczepansky.



Die Klasse 9 ging am Samstag an Haci Köysüren (997 GT3 Cup), der sich gegen Klaus Horn und Joachim Bleyer (997 GT3 Cup) durchsetzte. Das zweite Rennen am Sonntag entschied Bleyer für sich, nachdem er in der zweiten Runde an Köysüren vorbeigezogen war.



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





4.2 08.07.16 – 09.07.16 Hockenheim – bei den Porsche Club Days

Heißes Wochenende auf dem Hockenheimring
Schlager und Bleyer holen die Gesamtsiege



Nur zwei Wochen nach der Veranstaltung in Spa-Francorchamps stand für die Porsche Club Historic Challenge schon der nächste Lauf an. Bei den Porsche Club Days in Hockenheim sicherte sich Jürgen Schlager (993 GT2) erneut zwei Siege. Kim Berwanger und Joachim Bleyer (beide 997 GT3 Cup) siegten indes bei den modernen Porsche.



Heiße Temperaturen verlangten den Piloten am vergangenen Wochenende alles ab. Jürgen Schlager ließ sich jedoch von der Hitze wenig beirren. Nach seinen beiden Erfolgen in Spa-Francorchamps hatte der 993 GT2 Pilot Blut geleckt und zeigte auch beim Heimspiel auf dem Hockenheimring sein Können. Bereits im Qualifying hatte Schlager mit einer klaren Bestzeit von 1.45,664 seine Ambitionen auf den Gesamtsieg unterstrichen. Engster Konkurrent bei den Historischen war wie schon in Belgien Jan van Es, der ebenfalls einen 993 GT2 einsetzte. Allerdings konnte der Niederländer das Tempo nicht ganz mitgehen und verlor knapp dreieinhalb Sekunden auf den Polesetter.



Berwanger Erfolg hart erarbeitet

Berwanger ließ sich im Qualifying vor Thomas Reichel und Gerhard Kilian die Bestzeit bei den modernen Porsche notieren. Im ersten Rennen münzte Berwanger die Pole sogleich in einen Start- und Zielsieg um. Der Erfolg war aber hart erarbeitet, denn mit Joachim Bleyer und Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) hatte Berwanger zwei starke Konkurrenten ständig im Rückspiegel. Am Ende reichte es haarscharf vor Bleyer zum Sieg. Die Klasse 8 hatte Berwanger indes gut im Griff. Gerhard Kilian sah als Klassenzweiter mit 13,6 Sekunden Rückstand das schwarz weiß karierte Tuch. Dritter in der Klasse 8 wurde Ulrich Rosaro vor Thomas Reichel



Das zweite Rennen war noch eine Ecke spannender. Diesmal schnappte sich Joachim Bleyer sofort die Führung. Dahinter folgten Berwanger, Kilian und Klaus Horn (997 GT3 Cup). Für Horn hieß es damit abermals Platz zwei hinter Joachim Bleyer Platz in der Klasse 9. Klassendritter wurde, wie schon im ersten Durchgang, Haci Köysüren. In der Klasse 8 fuhr Ulrich Rosaro vor Bernhard Wagner erneut auf die dritte Position.

Einen packenden Schlagabtausch lieferten sich einmal mehr die 996er Piloten. Am Ende durfte sich Andreas Sczepansky über einen Doppelsieg freuen. Der war allerdings hart erarbeitet.





Porsche Club Historic Challenge



Vor allem das erste Rennen war nervenaufreibend. Lange lag Thomas Weidel in der Klasse vorne, doch in der neunten Runde ging Sczepansky vorbei. Rang zwei ging diesmal an Heinz Bayer vor Andreas Keck.

Enge Kämpfe bei den Historischen

Bei den Historischen waren die beiden Turbo-Porsche eine Klasse für sich. Dahinter ließ es die Saugerfraktion richtig krachen. Gerade im ersten Durchgang wurde in der Klasse 4 eingegeboten. Dabei hatte Hans-Peter Meier das bessere Ende für sich, während dahinter Mate Eres und Alexandra Irmgartz (alle 964 RSR 3,8) kräftig drückten.

Da Meier zum zweiten Rennen nicht mehr antrat, ging es zwischen Eres und Irmgartz um den zweiten Platz hinter Jürgen Schlager. Die beiden luftgekühlten 911er lieferten sich einen tollen Zweikampf, den Alexandra Irmgartz am Schluss für sich entschied. Eres hatte zudem mit der Lautstärke seines Porsches zu kämpfen, was am Ende Zeit kostete.

Nach dem heftigen Abflug in Spa feierte Georg Vetter in Hockenheim zwei Klassensiege. Dem Schwarzwälder taten die beiden Erfolge sichtlich gut. Zweiter wurde hier im ersten Rennen Freiherr von Lochstopf (993). Im zweiten Durchgang landete Ralf Bender vor Thomas Braun (beide 964 Cup) auf der zweiten Position. Die Klasse 2 ging beide Male an Andreas Pöhlitz (968 CS), während Dieter Graf in beiden Rennen den Sieg in der Klasse 1 holte.



Text: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer Bilder: Patrick Holzer und Fritz Letters



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



4.2.1 19.08.16 – 21.08.16 Assen RSG-Racing-Days

Turbulentes PCHC Rennwochenende in Assen Schlager und Kilian holen die Gesamtsiege

Beim fünften Lauf der Porsche Club Historic Challenge gab es mit Jürgen Schlager (993 GT2) und Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) zwei Gesamtsieger. Während Schlager in Assen die Wertung der historischen Porsche mit zwei Siegen dominierte, teilten sich Kim Berwanger (997 GT3 Cup) und Gerhard Kilian die Erfolge bei den modernen Fahrzeugen.

PCHC durchaus turbulent

Für die Porsche Club Historic Challenge war der erste Auftritt im niederländischen Assen durchaus turbulent. Das erste Rennen war noch keine Runde alt, als alles im Grunde schon wieder vorbei war. Durch einen heftigen Unfall wurde die Leitplanke kräftig verbogen, was eine längere Reparaturpause zur Folge hatte. Zunächst fuhr das Feld sehr viele Runden hinter dem Safety-Car, ehe erst ca. 6 Minuten vor dem offiziellen Rennende der Rennabbruch erfolgte. Auf Intervention von Heinz Weber wurde das Rennen schließlich für weitere 20 Minuten wieder aufgenommen und hinter dem Safety-Car gestartet. Hierbei war gegen Jürgen Schlager kein Kraut gewachsen. Souverän siegte der GT2-Pilot bei den Historischen sowie in der Gesamtwertung. Der zweite Platz ging an Kim Berwanger, der bei den modernen Porsche ebenso souverän auftrat und klar vor Gerhard Kilian sowie Ralf Heisig (997 GT3 Cup) siegte. Im zweiten Heat sicherte sich Gerhard Kilian mit 1,259 Sekunden Vorsprung den Gesamtsieg vor Ralf Heisig. Dritter wurde Joachim Bleyer (997 GT3 Cup), der sich damit, wie schon im ersten Rennen, die Klasse 9 vor Richard Buitendijk (944 Turbo) holte.

Heimrennen für Ivo van Riet

Sehr stark präsentierte sich zudem Ivo van Riet (996 GT3 Cup) bei seinem Heimrennen. Mit Andreas Sczepansky war auch der aktuelle Tabellenführer in der eigenen Wertungsklasse am Start. Zweimal hatte Sczepansky dabei das Nachsehen gegenüber dem Niederländer, der zudem im zweiten Heat hinter dem Sieger der Historischen, Jürgen Schlager, Gesamtfünfter wurde. Zumindest im zweiten Durchgang konnte Sczepansky das Rennen offen gestalten. Den dritten Platz in der Klasse 7 holte sich in beiden Rennen Frank Willebrand. "Im ersten Rennen konnte ich mich gegen Florian Keck und Ralf Schmaus behaupten, aber beim Start zum zweiten Durchgang gelang es Keck, mich zu überholen. Ich konnte mich aber wieder herankämpfen und ihn letztendlich auch überholen", berichtete der Klassendritte.





Enger Dreikampf

Während bei den Historischen Jürgen Schlager erneut nicht zu schlagen war, ging es dahinter heiß her. Im ersten Rennen lieferten sich Hans-Peter Meier, Mate Eres und Alexandra Carrera Irmgartz (alle 964 RSR 3,8) einen engen Dreikampf. Mit 0,368 Sekunden Vorsprung auf Eres sah Meier das schwarz-weiß karierte Tuch. "Nach dem Start habe ich gleich hinter Meier Druck gemacht. Aber die Safety-Car Phase hat den Zweikampf beendet.



Den Restart habe ich verschlafen. Es war ein schönes Rennen mit viel Action und fast identischen Zeiten der drei führenden Kontrahenten", erklärte Eres das erste Rennen. Auch Alexandra Carrera Irmgartz blieb als Klassendritte innerhalb einer Sekunde. "Da die Rennleitung nur ein Safety-Car eingesetzt hat, waren die 996 und 997 Piloten natürlich direkt hinter unserem Feld, was bereits nach kurzer Zeit für mächtig Verkehr und etwas Chaos sorgte. Ich konnte den Speed von Meier und Mate gut mitgehen, habe aber an Mate keinen Weg vorbei gefunden. Mit dem dritten Platz in der Klasse war ich dennoch zufrieden", so Irmgartz.

Peter Stox machte den zweiten Platz bei den Historischen sowie den Klassensieg vor Landsmann Marcel van Rijswijk (964 RSR 3,8). Die Klasse 3 wurde zweimal eine sichere Beute von Georg Vetter (964 Carrera 2), der beide Male Ralf Bender (964 Cup) in Schach hielt. In der Klasse 2 fuhr Patrick van den Berg (968 CS) einen Doppelsieg heraus.



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





4.2.2 02.09.16 – 04.09.16 Zolder

Jürgen Schlager und Kim Berwanger teilen sich die Gesamtsiege
Andreas Sczepansky macht Schritt in Richtung Titelgewinn



Jürgen Schlager (993 GT2) und Kim Berwanger (997 GT3 Cup) fuhren beim sechsten Lauf der Porsche Club Historic Challenge in Zolder die Gesamtsiege ein. Im ersten Heat bestimmte Schlager vor Jan van Es (993 GT2) das Geschehen. Den zweiten Durchgang gewann Kim Berwanger trotz einer Zeitstrafe.

Nach der Premiere im vergangenen Jahr war die Porsche Club Historic Challenge zum zweiten Mal in Zolder zu Gast. Dabei bestimmte im ersten Durchgang die Turbo-Fraktion das Geschehen. Jürgen Schlager lieferte eine astreine Vorstellung ab und fuhr souverän zum Gesamtsieg. Jan van Es konnte das Tempo des Erstplatzierten nicht ganz mitgehen und sah mit 1,27 Sekunden Rückstand das schwarz-weiß karierte Tuch.

Gesamtdritter wurde Kim Berwanger

Kim Berwanger war mit den modernen Porsche erst als zweite Startgruppe ins Rennen geschickt worden und musste sich erst an die vorderen Plätze herankämpfen. Dabei folgte ihm Joachim Bleyer (997 GT3 Cup) das gesamte Rennen über wie ein Schatten. Bleyer ließ lange nicht locker, musste aber am Ende Berwanger knapp den Vortritt lassen. Zumindest der Sieg in der Klasse 9 war Bleyer damit nicht zu nehmen

Im zweiten Rennen schien das Duell um den Gesamtsieg erneut Berwanger gegen Bleyer zu heißen. Doch diesmal setzte sich Berwanger schneller ab, während Bleyer kurz vor Schluss auf die elfte Position zurückfiel. Den zweiten Rang erbt so Gerhard Kilian (997 GT3 Cup), der sich im ersten Durchgang noch mit der sechsten Gesamtposition und Platz drei in der Klasse 8 hinter Ralf Heisig (997 GT3 Cup) zufrieden geben musste. Diesmal ließ Kilian Heisig knapp hinter sich.





Viel Spannung in der Klasse 7



Beim Kampf um den Sieg in der Klasse 7 der 996er Cup Modelle musste sich Meisterschaftstopfavorit Andreas Sczepansky in beiden Rennen gegen den stark fahrenden Ivo van Riet wehren. Besonders der erste Durchgang war extrem spannend und eng. Dritter wurde in beiden Rennen Frank Willebrand, der Udo Schwarz bzw. Florian Keck hinter sich ließ.

Kräftig Gas geben

Bei den historischen Modellen bestimmten die Turbos das Geschehen. Schnellster der Saugerfraktion war in beiden Rennen Georg Vetter (964 Carrera 2), der allerdings im ersten Rennen kräftig Gas geben musste, um sich vor Freiherr von Lochstopf (993) zu halten. Im zweiten Rennen reichte es zum souveränen Klassensieg,

während von Lochstopf vorzeitig an die Box musste. "Das Wochenende war super. Die Strecke macht auch sehr viel Spaß. Beide Rennen sind problemlos gelaufen, wobei ich im ersten Rennen zu viel taktiert habe und plötzlich alle wieder hinter mir aufgetaucht sind. Im zweiten Rennen bin ich bis zum Schluss mit Risiko und voller Pulle gefahren", so Vetter.

Rang zwei ging an Alexandra Irmgartz (964 RS), die noch Ralf Bender (964 Cup) abging. Damit belegte Bender wie schon im ersten Heat den dritten Klassenrang. "Leider musste ich mein Auto wechseln. Wir hatten ein Problem mit dem Motor, vermutlich Verschleiß. Aber es war nicht so mein Wochenende, da ich in meiner Klasse keine Starter gehabt hätte", erklärte Irmgartz den Fahrzeugtausch. Weitere Klassensiege gingen an Andreas Pöhlitz (968 CS) sowie Gideon Wijnschenk (997 GT3 Cup), der die Klasse 9 im zweiten Rennen gewinnen konnte. Nach einer kleinen Pause geht es vom 14.-15. Oktober zum Finale auf den Nürburgring. Vor zwei Jahren war die Eifel zuletzt Austragungsort der Meisterschaftsentscheidung.



Bericht: [arp](#)Redaktionsbüro Patrick Holzer Bilder: Patrick Holzer, Ulli Upietz





4.2.3 14.10.16 – 15.10.16 Nürburgring und Siegesfeier

4.2.3.1 Nürburgring

**Berwanger und Bleyer siegten in der Eifel
Sczepansky feierte Meistertitel mit Doppelsieg**



Schon vor dem Finale stand Andreas Sczepansky als neuer Titelträger der Porsche Club Historic Challenge fest. Der neue Champion verabschiedete sich mit zwei Klassensiegen wahrlich meisterlich in die Winterpause. Die Gesamterfolge gingen auf dem Nürburgring an Kim Berwanger und Joachim Bleyer (beide 997 GT3 Cup). Andreas Sczepansky konnte entspannt in die letzten beiden Rennen der Saison gehen.

Meistertitel

Der 996 Cup Pilot hatte sich vorzeitig den Meistertitel in der umkämpften 996er Klasse gesichert. In der nasskalten Eifel spielte der Ludwigsburger noch einmal seine Qualitäten aus und fuhr in beiden Rennen zum Klassen-

sieg. Da die 996er Klasse mit elf Fahrzeugen randvoll besetzt war, konnte Sczepansky noch einmal zeigen, dass er den diesjährigen Titel zu Recht bekommen hat. Und Dr. Frank Willebrand, dass er mittlerweile den Umstieg vom 964er auf den 996 Cup endgültig gemeistert hat.

Mit einem starken zweiten Gesamtrang auf rutschiger Piste sowie der Bestzeit in der Klasse unterstrich der Essener seine Qualitäten. Im zweiten Durchgang mischte Willebrand erneut vorne mit, musste diesmal aber dem davor drittplatzierten Thomas Weidel den Vortritt lassen. Rang vier ging jeweils einmal an Dr. Florian Keck und Thorsten Rose.



Berwanger und Bleyer siegen



An der Spitze bestimmten diesmal die 997er das Geschehen. Im ersten Rennen hieß das Duell der Anfangsphase Kim Berwanger gegen Ralf Heisig. Doch Berwanger konnte recht schnell die Rangordnung klären und mit über 20 Sekunden Vorsprung zu einem deutlichen Sieg bei den modernen Porsche fahren. Dabei fing Berwanger sogar noch den in der ersten Startgruppe gestarteten Jürgen Schlager (Porsche 993 GT2) ab, womit auch der Gesamterfolg an den 997er Piloten ging. Ralf Heisig wurde dahinter als Gesamtdritter und Zweiter der Klasse 8 gewertet. Dritter bei den Klasse 8 Fahrzeugen wurde ein gut aufgelegter Thomas Reichel, der damit vor Klasse 9 Sieger Klaus Horn (997 GT3 Cup) das schwarz-weiß karierte Tuch sah.





Auch im zweiten Rennen behauptete Kim Berwanger nach der Startfreigabe die Spitze, während dahinter Joachim Bleyer nach einer starken ersten Rennrunde folgte. Ralf Heisig, Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) und Klaus Horn bildeten die Verfolgergruppe. Zunächst sah alles nach einem erneuten Sieg von Berwanger aus, doch gegen Rennende kam Bleyer immer näher heran und schließlich vorbei. Mit 0,5 Sekunden Abstand feierte Bleyer den Gesamtsieg und den Erfolg in der Klasse 9. Klaus Horn fuhr als Gesamtdritter aufs Treppchen, während dahinter Gerhard Kilian als Vierter gewertet wurde.

Schlager mit deutlichem Sieg bei den Historischen

Bei den Historischen führte erneut kein Weg an Jürgen Schlager (993 GT2) vorbei. Der Turbo-Porsche hatte auch in der Eifel keine Gegner zu fürchten und landete zwei souveräne Siege. Die zweite Position belegte in beiden Rennen Peter Nadler (964 Turbo) bei seinem ersten Einsatz in der PCHC. Während sich Nadler im ersten Heat nach anfänglichen Problemen auf dem nassen Untergrund erst wieder nach vorne kämpfen musste, sicherte er sich im zweiten Durchgang souverän Rang zwei. Dritter wurde im ersten Rennen knapp dahinter Peter Stox (964 RSR 3,8), der damit souverän die Klasse 4 gewonnen hatte. Im zweiten Heat belegte Georg Vetter (964 Carrera 2) die dritte Position bei den Historischen. Der Vorjahresmeister sammelte mit dem zweiten Sieg in der Klasse 3 wichtige Meisterschaftszähler und landete damit auf dem zweiten Endrang. Platz zwei in der Klasse 3 belegte in beiden Rennen Ralf Bender (964 Cup), der Freiherr von Lochstopf (993) bzw. Alexandra Irmgartz (964 RS) hinter sich ließ. Die Klasse 2 entschied das Brüderpaar Christian und Sebastian Holz (968) zweimal vor Andreas Pöhlitz (968) und Dr. Jürgen Seyler/Marika Seyler (944 S) für sich.



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





WERK 96
STUTTGART



5 Sieger und Platzierte 2016

Gesamt-Sieger und Platzierte				Klasse	Punkte
1	Sczepansky Andreas	Württembergischer PC / Kurt-Ecke-Racing	996 GT3 Cup	7	282,6
2	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Carrera 2	3	271,2
3	Berwanger Kim	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	8	258,6
4	Bleyer Joachim	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	9	257,6
5	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	8	254,8
6	Irmgartz Alexandra Carrera	PC Nürburgring	964 RSR 3,8	4	252,0
7	Pöhlitz Andreas	PCD / Team-PEW-Sportwagen	968 CS	2	237,0
8	Heisig Ralf	PCD / Scuderia M66	997 GT3 Cup	8	223,4
9	Freiherr von Lochstopf Graf Guntbert	PCD	993 Sonst	3	215,6
10	Bender Ralf	PCD	964 Cup	3	201,2
Sieger der Kategorien:					
PCHC	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 / 2	3	271,2
996 Cup	Sczepansky Andreas	Württembergischer PC / Kurt-Ecke-Racing	996 GT3 Cup	7	282,6
997 Cup	Berwanger Kim	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	8	258,6

PCHC				Punkte
Klasse 1: Porsche 924, 924S, Porsche 944, Porsche 911				
1	Knapper Klaus-Peter	PCD	944 Coupe	80,2
	Mohr Peter	PCD	944 Coupe	80,2
2	Graf Dieter	Württembergischer PC	924 S	58,4
Klasse 2: Porsche 944 S2, 968, 928 S/GT/GTS, Porsche 911				
1	Pöhlitz Andreas	PCD / Team-PEW-Sportwagen	968 CS	237,0
2	Seyler Jürgen	PC Schwaben	994 S	155,2
	Seyler Marika	PC Schwaben	994 S	155,2
3	Schuster Norbert	PC Kirchen-Hausen	968 CS	76,6
4	Trichas Antonios	Württembergischer PC	968 CS	58,6
Klasse 3: Porsche – bis 3600 cm³				
1	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 / 2	271,2
2	Freiherr von Lochstopf Graf Guntbert	PCD	993 Sonst	215,6
3	Bender Ralf	PCD	964 Cup	201,2
4	Braun Thomas	Württembergischer PC	964 Cup	85,8
5	Mössner Werner	PC Rems-Jagst / Team-PEW-Sportwagen	964 Cup	63,4
6	Irmgartz Alexandra Carrera	PC Nürburgring	964 RSR 3,8	48,6





Klasse 4: Porsche – bis 3800 cm³

1	Irmgartz Alexandra Carrera	PC Nürburgring	964 RSR 3,8	203,4
2	Meier Hans-Peter	PCD	964 Cup	98,8
3	Eres Mate	PC Ortenau / Bliss Autosport	964 RSR 3,8	81,4
4	Schlichenmeier Steffen	Württembergischer PC	993 Cup	43,2

Klasse 5: Porsche – über 3800 cm³

1	Schlager Jürgen	PCD	993 GT2	174,2
2	van Es Jan	PCR All Dutch Porsche Club Racing	993 GT2	132,4

996 Cup

Klasse 7: Porsche 996 GT3 Cup

1	Sczepansky Andreas	Württembergischer PC / Kurt-Ecke-Racing	996 GT3 Cup	282,6
2	Willebrand Frank	PCD	996 GT3 Cup	196,0
3	Keck Florian	PCD	996 GT3 Cup	175,0
4	van Riet Ivo	PCR All Dutch Porsche Club Racing	996 GT3 Cup	174,6
5	Schwarz Udo	PC Hamburg / Team Joos Sportwagentechnik	996 GT3 Cup	141,6
6	Weidel Thomas	PCD	996 GT3 Cup	132,8
7	Klein Francesco	PCD / Kurt-Ecke Racing	996 GT3 Cup	114,4
8	Schmaus Ralf	PC Kirchen-Hausen	996 GT3 Cup	73,8
9	Maier Michael	PC Kirchen-Hausen / Team Joos Sportwagentechnik	996 GT3 Cup	41,2
10	Baron von Münchhausen Karl-Friedrich	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	996 GT3 Cup	28,4

997 Cup

Klasse 8: Porsche 997 GT3 Cup

1	Berwanger Kim	PCD / Team Joos Sportwagent*chnik	997 GT3 Cup	258,6
2	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	254,8
3	Heisig Ralf	PCD / Scuderia M66	997 GT3 Cup	223,4
4	Bensch Wolfgang	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	144,2
5	Berwanger Benno	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	131,0
6	Reichel Thomas	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	110,6
7	Rossaro Ulrich	PCD	997 GT3 Cup	107,6
8	Wagner Bernhard	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	100,6
9	Reichel Willy	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	83,8
10	Assmann Winfried	PCD / Team FLYING HORSE	997 GT3 Cup	56,6
11	Fischer Markus	PCD / Arkenau Motorsport	997 GT3 Cup	48,0
12	Sessler Reiner	PC Schwaben	997 GT3 Cup	38,4

Sonder-Klasse

Klasse 9: Porsche Cayman, sonstige Porsche 996 und 997

1	Bleyer Joachim	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	257,6
2	Horn Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	163,8
3	Scheyer Thomas	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	128,6
4	Köysüren Haci	Württembergischer PC / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	92,4
5	Briones Pablo Juan	Internationaler PC	997 GT3 Cup	83,0
6	Inglessis Ioannis	Württembergischer PC	996 GT3 RSR	27,2





**Porsche Club
Deutschland**



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info

Für uns gibt es keine alten Autos. Nur Oldtimer.



	LESERWAHL
	BEST BRAND 2013
	KATEGORIE Fahrwerke
Motor Klassik	

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





Mehr unter www.porsche.com/classic

Warum unsere Ersatzteile Originalteile heißen?

Weil sie für Unersetzliches gemacht sind.

Porsche Classic.

Mehr als 70% aller jemals gebauten Porsche Fahrzeuge fahren heute noch. Wir sorgen dafür, dass es so bleibt. Mit mehr als 52.000 Porsche Classic Originalteilen. Erhältlich bei Ihrem Porsche Classic Partner sowie in Ihrem Porsche Zentrum. Eine Auswahl finden Sie auch unter www.porsche.de/classic-shop in unserem Porsche Classic Online Shop.



PORSCHE