



Porsche Club Historic Challenge



Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2018

FIA/DMSB genehmigt: 827/18 vom 27.02.18



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2018 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A/NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation - Internationale D-Lizenz erforderlich), in Assen National A/NEAFP (National Event with FIA-Approved Foreign Participation). 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 bis 2012 und Porsche Typ 997.

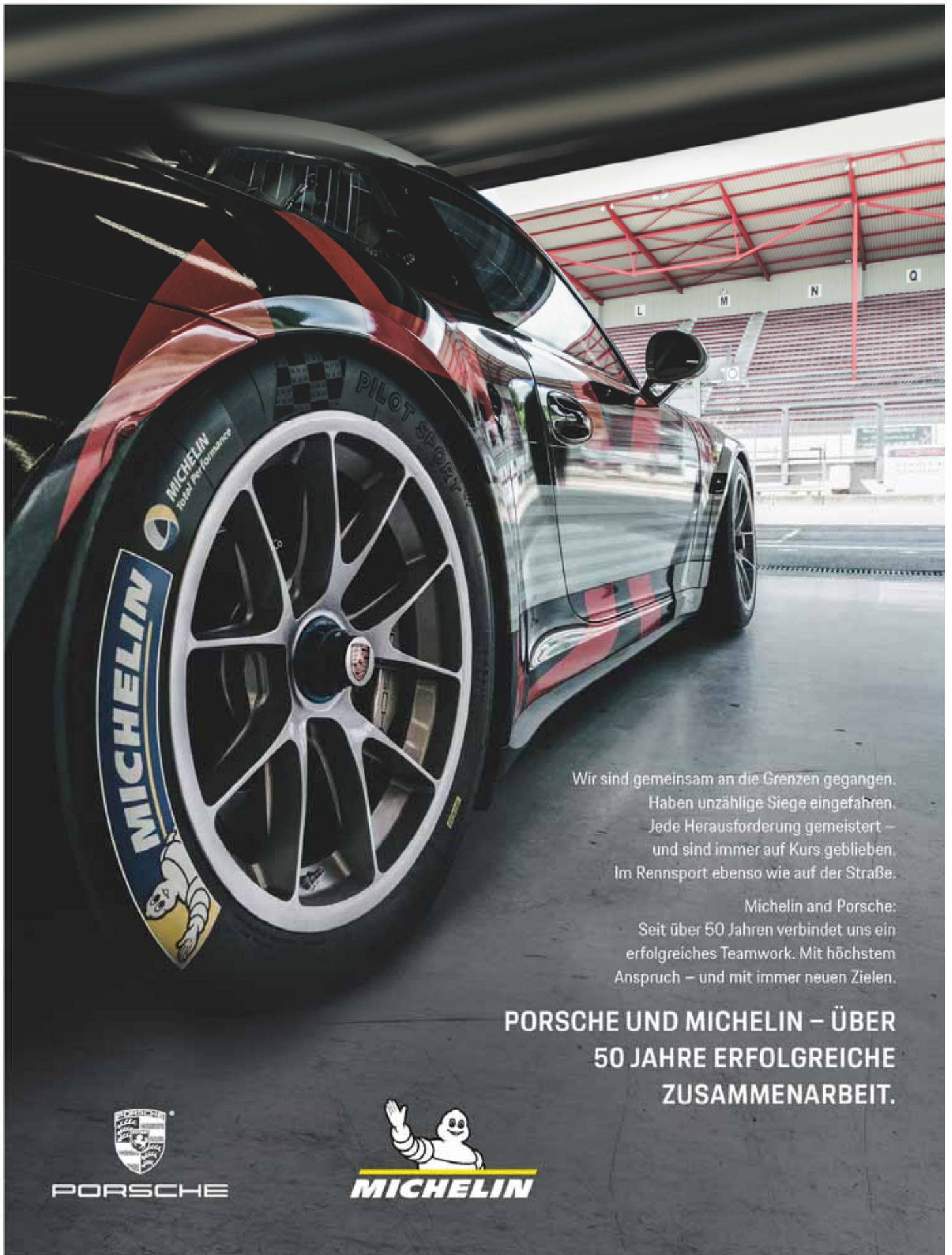
Bei jeder Veranstaltung finden 2 Zeittrainings und 2 Rennen von mindestens je 25 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich. Bei der Veranstaltung in Oschersleben wird es 3 Rennen geben.

Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2018	4
2	Technisches Reglement 2018	8
3	Pflicht-Beklebensplan 2018	13
4	Berichte 2017	15
5	Sieger und Platzierte 2017	31



Internet: www.pchc.info



Wir sind gemeinsam an die Grenzen gegangen.
Haben unzählige Siege eingefahren.
Jede Herausforderung gemeistert –
und sind immer auf Kurs geblieben.
Im Rennsport ebenso wie auf der Straße.

Michelin and Porsche:
Seit über 50 Jahren verbindet uns ein
erfolgreiches Teamwork. Mit höchstem
Anspruch – und mit immer neuen Zielen.

**PORSCHE UND MICHELIN – ÜBER
50 JAHRE ERFOLGREICHE
ZUSAMMENARBEIT.**



PORSCHE



MICHELIN



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,

unsere Porsche Club Historic Challenge, oder wie wir sie kurz und liebevoll nennen, gehört längst zu den beliebtesten Porsche Rennserien überhaupt. Durch die FIA/DMSB Genehmigung sind wir in der Lage unseren Teilnehmern die interessantesten Rennstrecken in Mitteleuropa anzubieten. Unser Rennkalender 2018 liest sich deshalb wie ein "who is who" der Internationalen Top-Strecken.

Saisonauftritt ist der Preis der Stadt Stuttgart auf dem Hockenheimring, dort wird uns Heinz Weber mit gewohntem Stil und gewohnter Perfektion erwarten. Mit 3 Rennen an einem Wochenende wartet der Motopark in Oschersleben auf, ehe wir Anfang Mai an den Nürburgring ziehen. Das Motorsport XL Weekend bildet dort den Rahmen für unsere Rennen. Der Formel 1 Kurs in Zandvoort ist sicherlich eine Strecke, die bei vielen Fahrern seit Jahren auf dem Wunschzettel steht.

Fast schon Tradition sind die Porsche Club Days auf dem Hockenheimring. Wir sind glücklich und ein bisschen stolz darauf, Ihnen dort die ganze BANDBREITE des Porsche Club Deutschland Motorsports anbieten zu können. Nicht zuletzt wegen der unvergleichbaren Atmosphäre werden die Club Days von vielen Mitgliedsclubs zu einem zünftigen "Get together" benutzt. In der 2. Hälfte der Saison können wir mit der GP Strecke im holländischen Assen und mit dem Saisonschluss auf dem Nürburgring punkten.

Das technische Reglement erfuhr in diesem Jahr einige Anpassungen, so gibt es eine neue Klasse 1. Dort ist in Zukunft die Heimat der Porsche Cayman Fahrzeuge vom Typ 987. Auf vielfachen Wunsch haben wir diese Fahrzeuge nun eingebaut, einerseits sind sie noch einigermaßen preiswert zu haben, andererseits eignen sie sich vortrefflich zu unserem Motorsport. Die Porsche GT3 997 Cup sind nun bis einschließlich Modelljahr 2012 startberechtigt, müssen aber nun einen Vorschalldämpfer nachweisen.

Wir sichern Ihnen auch für 2018 zu, unsere Ziele nicht aus dem Auge zu verlieren. Wir möchten Ihnen herrlichen und bezahlbaren Motorsport bieten, eine sehr kameradschaftliche Atmosphäre anbieten, die auch Zeit für nette Geselligkeit lässt, trotzdem ein professionelles Management und verlässliche Termine beinhaltet.

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.

Motorsportliche Grüße

Michael Haas, Heinz Weber, Frank Richter und Fritz Letters



**Porsche Club
Deutschland** 

Internet: www.pchc.info



Ausschreibung / Reglement

FIA/DMSB genehmigt: 827/18 vom 27.02.18

1 Sportliches Reglement 2018

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, Tel. 0174 / 92 10 907,
Frank.Richter@porsche-club-deutschland.de
- PCHC im Internet
 - www.porsche-club-historic-challenge.de
 - www.pchc.info
- **Veranstaltungen:**
 - 13.04.18 – 15.04.18 Hockenheim - Auftakt, Preis der Stadt Stuttgart, MCS + DMSB-Lizenzlehrgang (int. D)
 - 11.05.18 – 13.05.18 Oschersleben - Preis der Stadt Magdeburg, MCS – 3 * 30 Min. Rennen
 - 08.06.18 – 10.06.18 Nürburgring – Motorsport XL Weekend
 - 06.07.18 – 08.07.18 Zandvoort
 - 27.07.18 – 28.07.18 Hockenheim – Porsche Club Days Württembergischer PC / PC Schwaben
 - 24.08.18 – 26.08.18 Assen - ADAC RSG Racing Days (Nat. A/NEAFP 863/18)
 - 12.10.18 – 13.10.18 Nürburgring - Westfalen Trophy und Siegesfeier
 - 11/12.2018 Siegesfeier, Porsche (Ehrung der Top-10 Gesamt)

Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2018 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A/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 bis zum Typ 997 Modelljahr 2012 erlaubt, die dem technischen Reglement entsprechen.

1.4 Einschreibung, Nennung und Jahreswertung

Die Einschreibgebühr beträgt für jeden Fahrer Euro 300,-. Voraussetzung ist allerdings die Mitgliedschaft in einem dem Porsche Club Deutschland angeschlossenen Porsche Club. Die Einschreibung ist rückwirkend bis einschließlich der 3. Veranstaltung möglich.

Die eingeschriebenen Fahrer nehmen an der Jahreswertung teil und werden kostenfrei zur Jahres-Siegerehrung (Klassen-Sieger und Platzierte) eingeladen. Eingeschriebene Fahrer rücken gegenüber nicht eingeschriebenen Fahrer in der Punktevergabe **nicht** auf.

Die Nenngebühr beträgt für eingeschriebene Fahrer Euro 690,- (Oschersleben Euro 890,-), für den zweiten Fahrer Euro 100,-.

Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 790,- (Oschersleben Euro 990,-), 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 2018 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 Gesamtklassement 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 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. 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.





Porsche Club Historic Challenge



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.



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



Porsche Club Historic Challenge



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 2018

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.



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



2.2 Klasseneinteilung

Kategorie PCHC

Zugelassen sind alle Porsche Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 1998 sowie Cayman Typ 987 bis Baujahr 2012 einschl.

2.2.1 Klasse 1 Cayman

Porsche Cayman Typ 987c

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
Porsche Cayman (987c) alle Ausführungen	Bis 2012	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 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





2.2.4 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

2.2.5 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.

2.2.6 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.





Kategorie PC 997 Cup

Zugelassen sind Porsche 997 Cup Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2009.

2.2.7 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.

Kategorie PC 997 Cup

Zugelassen sind Porsche 997 Cup Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2012.

2.2.8 Klasse 9

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

2.2.8 Klasse 10

Zugelassen sind Porsche 993, 996 und 997 Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2012.

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 2012		<ul style="list-style-type: none"> • Anhang J 2005 Artikel 257
993 GT2		1250kg	<ul style="list-style-type: none"> • Anhang J 2005 Artikel 257 • Airrestriktor freigestellt





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 DMSBHandbuch, blauer Teil) von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB-Nahfeldmessmethode eingehalten werden
- Alle Fahrzeuge, auch solche, die nach FIA Anhang K aufgebaut wurden, müssen mit einem Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB- Abgasvorschriften (siehe DMSB- Handbuch) ausgerüstet sein.
- 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

- Überrollkäfig 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, 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

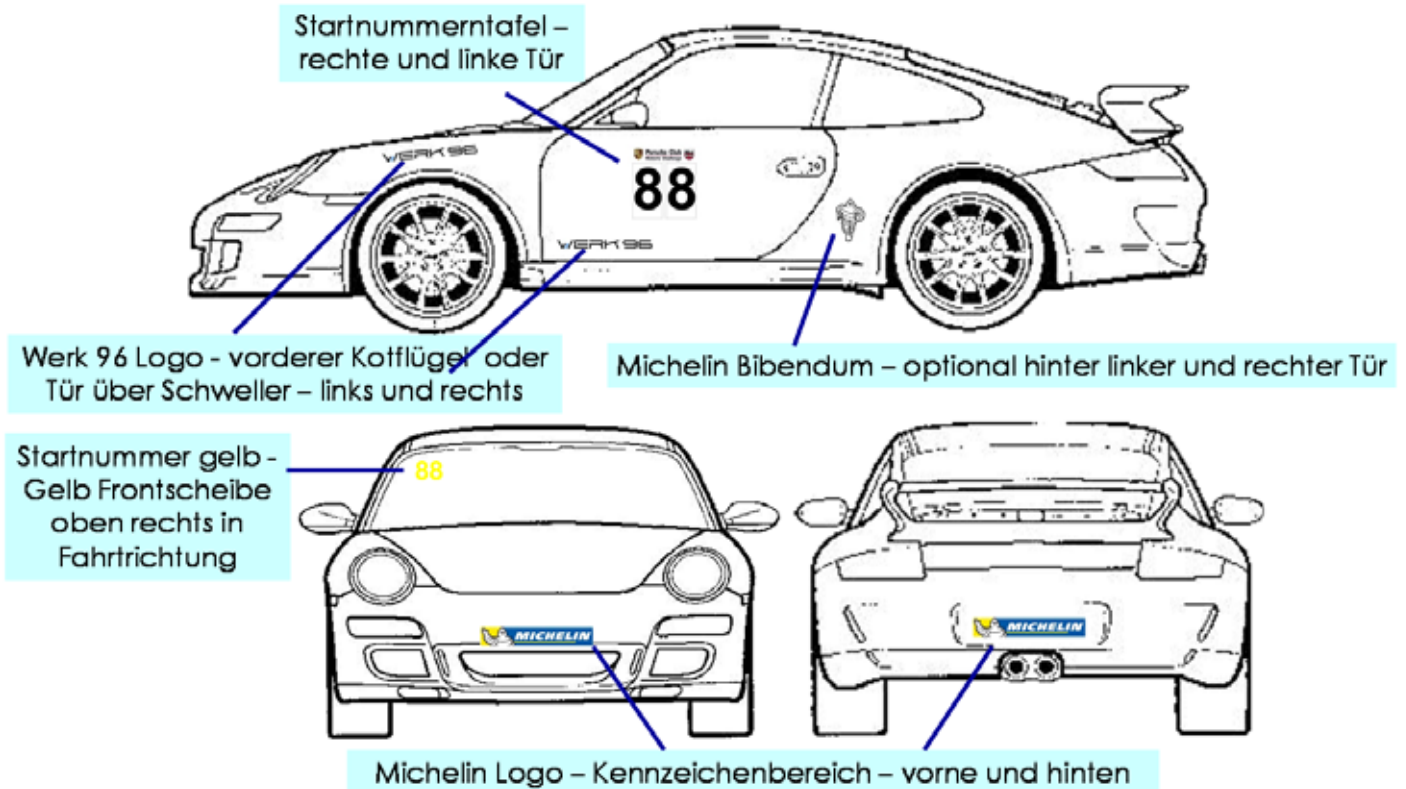
Reifen

- 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.





3 Pflicht-Beklebungungsplan 2018



Beklebungselemente

- 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 oder Tür über Schweller, Breite min. 40 cm



88



WERK 96



ADAC



➤ **ADACPlus**Mitgliedschaft.
Weltweit sicher.

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

Mehr Informationen finden Sie unter www.adac.de/oldtimer
und im 14-tägigen ADAC Oldtimer Newsletter.



4 Berichte 2017

4.1 PCHC mit 996 Cup und 997 Cup Resümee 2017

Andreas Sczepansky Gesamtsieger der Porsche Club Historic Challenge 2016



Die Porsche Club Historic Challenge hat alles, was heute eine erfolgreiche Rennserie benötigt: Ein beneidenswertes Starterfeld mit herrlichen Porsche Fahrzeugen vom 944 Cup über den 964 Cup, den schnellen 968 sowie den 996- und 997 GT3 Cup Fahrzeugen. Eine FIA Genehmigung, die es erlaubt auch die interessanten Rennstrecken rund um Deutschland zu besuchen, Spa, Zolder, Hockenheim, Oschersleben und die Grandprix Strecke am Nürburgring – eine perfekte Orga, die das Leben an der Strecke erleichtert und humane Nenngelder. Nicht zu vergessen "Karins Pistenkneipe", die alle unsere Fahrer umsorgt.

Das Wichtigste aber ist unsere sprichwörtliche Kameradschaft untereinander - die PCHC Familie. An der Abschlussfeier im Dorint Hotel Nürburgring war dies auch für Außenstehende ersichtlich.

Wir begannen das Jahr in Hockenheim, Heinz Webers Traditionsveranstaltung : der Preis der Stadt Stuttgart bot den Auftakt für eine spannende Saison. Nächstes Ziel war der Motopark in Oschersleben , wo traditionell 3 Rennen gefahren werden. Danach zog der ganze Tross an den Nürburgring, dort galt es wertvolle Punkte für die Jahresmeisterschaft zu sammeln.

Selbstverständlich wurden auch an den Porsche Club-Days in Hockenheim 2 Läufe zur PCHC ausgefahren. Der Württembergische PC und der PC Schwaben boten dort perfekten Motorsport für unsere Fahrer, gepaart mit gutem Essen beim Catering auf dem Boxendach.

Der Ardennenkurs in Spa-Francorchamps war das nächste Ziel, dieser anspruchsvolle Kurs ist immer ein Highlight in unserem Kalender. Einmal die Eau Rouge selbst fahren, ist der Wunsch vieler Motorsportler. Nicht allzu weit entfernt ist der Formel 1 Kurs in Zolder. Kurvenreich und sehr tricky ist dieser Kurs sehr beliebt. Die intern Nürburgring 2 genannte Veranstaltung im Oktober ist das Schlussrennen und hier entscheidet sich, wer in Leipzig auf das Podium darf.

An Spannung hat es nicht gemangelt, was eigentlich schon als "bombensicher" galt, machte ein früher Ausfall des "Champions" zunichte. Aber ein strahlender Georg Vetter ist ein würdiger Gesamtsieger der PCHC 2017.

Wir freuen uns auf eine herrliche Saison 2018!



Text: Michael Haas





4.1.1 07.04.17 – 09.04.17 Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart

PCHC startet bei Traumwetter in die Saison Auftaktsiege für Berwanger und Schlager

Beim Saisonauftakt auf dem Hockenheimring wusste die Porsche Club Historic Challenge mit zwei spannenden Rennen zu überzeugen. Während Kim Berwanger im neuen 997 GT3 Cup im ersten Rennen souverän siegte, setzte sich Jürgen Schlager (993 GT2) im zweiten Heat knapp gegen Jan van Es (993 GT2) durch.

Schon im Zeittraining hatte Kim Berwanger mit einer 1.45,071 mächtig vorgelegt. So schnell war noch kein Pilot in der Geschichte der PCHC auf dem Hockenheimring unterwegs! Jürgen Schlager konterte in der zweiten Trainingssitzung mit einer 1.45,126, musste sich aber mit Rang zwei begnügen. Auch die zweite Startreihe teilten sich ein Sauger und ein Turbo. Jan van Es platzierte seinen GT2 knapp vor Klaus Horn in einem stark verbesserten 997 GT3

Cup. Das erste Rennen hielt, was die beiden Zeittrainings versprochen hatten. Zwar rauschte Kim Berwanger vom Start weg auf und davon, doch dahinter ging es richtig heiß her. Jürgen Schlager und Klaus Horn lieferten sich einen packenden Schlagabtausch. Mal hatte der Turbo die Nase vorne, mal der Sauger. In der vorletzten Runde setzte sich Horn an die zweite Gesamtposition und gab diese nicht mehr ab. Mit über sieben Sekunden Rückstand musste sich Schlager geschlagen geben. Der Landauer ließ für sich sogar noch die schnellste Rennrunde notieren.



Kim Berwanger zeigte sich ob seines deutlichen Sieges überrascht



„Ich war überrascht, dass ich mich gleich so gut absetzen konnte. Wahrscheinlich hatten die hinter mir den Start etwas verschlafen. Ich konnte dann eine Lücke herausfahren und war mir sicher, dass die Turbos hinter mir mich nicht gleich auf der Geraden überholen. Von daher konnte ich relativ frei meinen Stil fahren“, berichtete Berwanger. Mit seinem zweiten Platz und dem Sieg in der Klasse 10 vor den beiden Turbos von Schlager und van Es war auch Klaus Horn sehr zufrieden.

Den Start zum zweiten Heat entschied Klaus Horn für sich. Doch der Landauer konnte sich nur eine Runde über die Gesamtführung freuen. Dann schnupften ihn nach und nach die beiden Turbos auf. Zunächst setzte sich Jürgen

Schlager an die Spitze, doch nur zwei Umläufe später führte Jan van Es das Rennen an. Schlager klebte aber dem Niederländer, der erstmals das ehemalige Herbert Pregartner Auto in der PCHC einsetzte, am Heck. „Es war wie im ersten Lauf wieder ein tolles Rennen. Jan ist ein sehr guter und fairer Fahrer. Nachdem er vor mir war, habe ich aber sehr schnell gesehen, dass seine Reifen abbauen. Es war nur eine Frage der Zeit, bis sich das richtig bemerkbar macht“, gab Schlager zu Protokoll. Rang drei ging diesmal an Klaus Horn, der mit Thomas Weidel und Thorsten Rose (beide 997 GT3 Cup) zwei weitere Klasse 10 Piloten direkt hinter sich ließ.

Andreas Sczepansky gelingt auch im 997er ein Sieg

Titelverteidiger Andreas Sczepansky hat wie seine engsten Konkurrenten den 996er in die Ecke gestellt und für die aktuelle Saison auf ein Cup Modell bis Baujahr 2011 umgerüstet. Damit konnte der letztjährige Champ im ersten Durchgang auf die fünfte Gesamtposition fahren. An Kim Berwanger gab es zwar kein Herankommen,





doch Haci Köysüren als engsten Konkurrenten hatte Sczepansky im Griff. Der Platz war allerdings hart erkämpft, denn von hinten drückten Joachim Bleyer (997 GT3 Cup) sowie wie im späteren Verlauf Rose und Klasse 8 Sieger Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) heftig. Im zweiten Rennen feierte Sczepansky seinen ersten Klassensieg im neuen Gefährt, profierte aber auch von einem Ausrutscher von Benno Berwanger zur Rennhälfte. Zweiter in der Klasse wurde Haci Köysüren vor Lukas Ertl.

In der Klasse 8 überzeugte Gerhard Kilian mit gleich zwei Siegen zum Auftakt.

996er Klasse geht an Willebrand und Keck

Unterhaltsam ging es ebenso in der Klasse 7 zu. Frank Willebrand und Florian Keck kämpften hier um den Sieg. Im ersten Rennen kämpfte sich Willebrand nach sechs Runden an Keck vorbei und fuhr zum Klassensieg vor Keck und Peer Seeberg. Im zweiten Heat drehte Keck den Spieß um. Nachdem sich Willebrand gleich in der zweiten Runde gedreht hatte, nutzte Keck die Gunst der Stunde und stach in Führung. Zwar kämpfte sich Willebrand noch einmal bis auf drei Sekunden heran, doch mehr als der zweite Platz war nicht mehr möglich. „Ich war hinter Frank Willebrand gestartet und versuchte Druck zu machen. Ich wartete auf die Gelegenheit, wenn er einen Fehler machen würde. So kam es dann auch. Ausgang Mercedes Tribüne hatte er schließlich einen kleinen Fahrfehler und sich gedreht. Dies konnte ich ausnutzen und vorbeigehen. Dann war ich weg. Ich habe Tempo rausgenommen, weil ich etwas Öl verloren habe“, schilderte Keck sein Rennen.



Bei den Historischen gab Dirk Torwesten (dp 935) im ersten Rennen den Ton an. Georg Vetter (964 Carrera 2) konnte sich nur kurz vor dem grünen 935er behaupten. Torwesten schnappte sich somit überlegen den Sieg in der Klasse 4 vor Erich Fuchs (993 Cup). Im zweiten Rennen saß Sohn Mike am Steuer, der es seinem Vater gleichtat, aber Vetter diesmal nicht halten konnte. Vetter fuhr damit nicht nur den Sieg bei den Historischen ein, sondern auch seinen zweiten Erfolg in der Klasse 3. „Ich hatte wieder ein gutes Auto und es ist alles gut gelaufen. Beim Start hatte ich mich an einen 997 drangehängt und dann ging es ab, fünf, sechs Autos in der ersten Runde“, so ein zufriedener Georg Vetter. Graf Guntbert Freiherr von Lochstopf belegte hier im ersten Rennen den zweiten Platz vor Thomas Braun (964 Cup). Nachdem Lochstopf im zweiten Heat mit dem Gesamtführenden Jürgen Schlager zusammen gerasselt war, fuhr Braun auf Rang zwei vor Werner Mössner (964 Cup). Die Klasse 2 war eine sichere Beute von Kurt Hoffmann und Norbert Sassenrath, die sich den weißen 968er teilten. Die Plätze zwei bzw. drei gingen in beiden Rennen an das Team Seyler/Seyler (944 S) und Andreas Pöhlitz (968 CS).

Text und Bilder: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer





4.1.2 12.05.17 – 14.05.17 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

Drei verschiedene Sieger in Oschersleben Titelverteidiger Sczepansky überzeugt im Regen

Beim zweiten Lauf der Porsche Club Historic Challenge gab es gleich drei verschiedene Gesamtsieger. Den ersten Durchgang entschied Kim Berwanger knapp für sich. Rennen zwei ging an Thorsten Rose, während Andreas Sczepansky das Regenrennen am Sonntag gewinnen konnte.

Wie üblich standen in der Magdeburger Börde gleich drei Rennen auf dem Programm. Der erste Durchgang stand ganz im Zeichen des Zweikampfs zwischen Kim Berwanger und Thorsten Rose (beide Porsche 997 GT3 Cup). Doch zunächst beschleunigte Jürgen Schlager mit seinem Porsche 993 GT2 von der vierten Startposition aus die drei vor ihm liegenden Sauger-Porsche aus und übernahm die Spitze. Die hielt der GT2-Pilot nur eine Runde, dann holte sich Polesitter Berwanger die erste Position wieder zurück. Einen Umlauf später zog auch Rose vorbei. Der machte nun Jagd auf den Führenden und kam immer dichter heran. Gegen Schluss hin musste sich Berwanger richtig breit machen, um den Konkurrenten hinter sich zu halten. Am Ende fehlten Rose 0,8 Sekunden.



Rose hat mich das ganze Rennen über mächtig unter Druck gesetzt. Ich hätte das sicherlich nicht viel länger halten können und musste von Anfang bis zum Ende mächtig kämpfen. Aber es hat Spaß gemacht“, berichtete Berwanger. „Ich hätte nicht in Kims Haut stecken wollen. Von hinten war es einfacher Druck zu machen. An das neue Auto habe ich mich gut gewöhnt, obwohl man in der Hektik manchmal noch so agiert wie mit dem 996er“, befand der Zweitplatzierte.

Im zweiten Rennen

drehte Rose den Spieß um. Wieder war es Schlager, der dank seiner Turbo-Power im Heck den Start für sich entschied. Das Spielchen aus dem ersten Durchgang wiederholte sich und nach der ersten Runde waren Berwanger und Rose vorbei. Diesmal machte Rose jedoch gleich von Beginn an richtig Druck, so dass der Führende seinen Cup 911er bis zum letzten Quäntchen auspressen musste. Nach neun Umläufen konnte Berwanger, dessen Reifen sehr stark abbauten, nicht mehr standhalten und musste Rose passieren lassen. Der ließ sich den Erfolg nicht mehr nehmen, während Berwanger kurz vor Schluss noch auf die vierte Gesamtposition zurückfiel. Allerdings reichte es für Berwanger noch zum wichtigen Klassensieg ganz knapp vor Andreas Sczepansky. Sczepansky war es, der dem dritten Heat am Sonntag seinen Stempel aufdrückte. Starker Regen hatte für extrem schwierige Bedingungen gesorgt. Damit kam Sczepansky anscheinend bestens zurecht und verwies Rose nach der siebten Runde auf die zweite Stelle. Zwar blieb Rose dran, am Schluss fehlten 0,644 Sekunden auf Rang eins.





Treppchenplatzierungen eng umkämpft

Es waren nicht nur die Kämpfe an der Spitze, die in Oschersleben für richtig Unterhaltung sorgten. Die weiteren Treppchenplatzierungen boten ebenso viel Spannung. Im ersten Rennen hießen die Hauptdarsteller Jürgen Schlager und Andreas Sczepansky. Der Vorjahressieger ritt rundenlang seine Attacken, doch Schlager ließ sich nicht beirren und fuhr den dritten Gesamtrang über den Zielstrich. „Eigentlich hätte ich nicht erwartet, dass da ein dritter Platz herauskommt. Die Strecke ist nicht unbedingt für mein Auto gemacht. Es war ein tolles Rennen. Andreas hat sich beschwert, dass ich ihn nicht vorbei gelassen habe. Aber bei noch sieben Runden gebe ich meinen Podestplatz nicht freiwillig her, da er nicht deutlich schneller war“, erzählte Schlager. Fast wäre durch die ganzen Reibereien Klaus Horn (Porsche 997 GT3 Cup) rangekommen, doch der Landauer steckte zu Beginn hinter Ralf Heisig (Porsche 997 GT3 Cup) fest. Erst als er an diesem vorbei war, konnte Horn auf die zwei Streithähne aufschließen. Mit Lukas Ertl (Porsche 997 GT3 Cup) sprang noch ein vierter Fahrer auf den Verfolgerzug auf, so dass beim Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs alle innerhalb von zwei Sekunden waren. Während Schlager damit vor Klaus Horn Rang zwei in der Klasse 10 belegte, durften Sczepansky und Ertl in der Klasse 9 aufs Treppchen.



Auch im zweiten Rennen

musste sich Horn erst einmal vorbeikämpfen, um auf die vorderen Ränge aufzuschließen. Womöglich wäre wieder mehr drin gewesen, doch der dritte Gesamtrang war am Ende ein starkes Ergebnis. Hinter Horn liefen die Klasse 9 Piloten Berwanger, Sczepansky und Ertl ins Ziel ein. Das dritte Rennen sah dagegen einen souveränen dritten Gesamtrang für Benno Berwanger, der damit Rang zwei in der Klasse 9 vor Lukas Ertl belegte.



Blick in die Klassen

In der Klasse 8 führte indes an Gerhard Kilian kein Weg vorbei. Alle drei Rennen beendete Kilian auf dem ersten Klassenrang, wobei im dritten Heat sogar ein toller vierter Gesamtrang zu Buche stand. „Am Start habe ich zuerst einige Plätze verloren. Danach habe ich mir diese wieder erkämpft und die Konkurrenten überholt. Anschließend konnte ich dann entspannter weiterfahren und die Distanz halten. Ich freue mich natürlich über den Klassensieg“, äußerte sich Kilian zum ersten Rennen. Bernhard Wagner belegte zweimal vor Christian Voigtländer die zweite Position, im Regenrennen hatte dagegen Voigtländer die Nase vorne. Wie schon auf dem Hockenheimring lebte die Klasse der 996er Cup Modelle vom Duell zwischen Dr. Frank Willebrand und Dr. Florian Keck. Gerade im dritten Rennen hätte Keck die Chance auf den Sieg gehabt, doch Willebrand holte sich die Klassenführung zurück und fuhr zum dritten Sieg am Wochenende.

Leider waren die Historischen etwas dünn besetzt. Hier führte an Georg Vetter (Porsche 964 Carrera 2) kein Weg vorbei. Der Schwarzwälder siegte dreimal vor Antonios Trichas (Porsche 968 CS) und Günther Weber (Porsche 964 Carrera 4).



Text und Bilder: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer





4.1.3 09.06.17 – 10.06.17 Nürburgring - Motorsport XL Weekend

Dritter Meisterschaftslauf der PCHC beim Motorsport XL Weekend Nürburgring Doppelsieg für Jürgen Schlager in der Eifel

Beim dritten Lauf der Porsche Club Historic Challenge im Rahmen des Motorsport XL Weekends auf dem Nürburgring sorgte Jürgen Schlager für einen Doppelsieg. In zwei äußerst spannenden Rennen entschied der 993 GT2 Pilot beide Rennen für sich. Andreas Sczepansky und Thorsten Rose belegten jeweils Platz zwei. Der dritte Podestplatz ging einmal an Lukas Ertl und Andreas Sczepansky (alle 997 GT3 Cup).



Jürgen Schlager konnte den Start des ersten Rennens für sich entscheiden. Der Rheinstettener beschleunigte mit seinem Porsche 993 GT2 von der vierten Startposition aus die drei vor ihm liegenden Sauger-Porsche und übernahm die Spitze vor Polesitter Kim Berwanger (997 GT3 Cup). Die Führung war jedoch nur von kurzer Dauer. Anfahrt Müllenbachschleife konnte Kim Berwanger wieder vorbeiziehen und die Führung übernehmen. "Mein Start war sehr gut und ich konnte die vor mir liegenden Fahrzeuge überholen und die Spitze übernehmen. Leider habe ich mich ausgangs der Mercedes Arena verschaltet. Dies konnte Kim ausnutzen und wieder an mir vorbeigehen", erklärte Jürgen Schlager den schnellen Verlust der Führungsposition. Berwanger nutzte indes die Gunst der Stunde und konnte sich leicht vor dem Verfolgerfeld absetzen. Hinter dem Führenden entwickelte sich ein spannender Vierkampf um die weiteren Positionen, angeführt von Jürgen Schlager. Hinter Schlager machten Andreas Sczepansky, Thorsten Rose und Lukas Ertl Druck auf das Führungsduo. In Runde sieben schnappte sich Ertl den vor ihm liegenden Rose. Drei Runden später gab es auch einen Wechsel an der Spitze. Jürgen Schlager tauchte als Führender auf. Der bis dato in Front liegende Berwanger war bis auf Rang vier zurückgefallen.



Der neue Spitzenreiter

verteidigte seine Führung bis ins Ziel. "Ich spürte zwar Andreas Sczepansky im Nacken, aber er kam nicht an mir vorbei und ich konnte meine Führung gut ins Ziel bringen", so der Sieger. Sczepansky hatte derweil alle Hände voll zu tun den hinter ihm liegenden Lukas Ertl auf Distanz zu halten. Den Führenden konnte er indes nicht gefährden. In der vorletzten Runde musste sich Berwanger dem Druck von Rose beugen. Ende Mercedes Arena konnte Rose an Berwanger vorbeiziehen und belegte am Ende Platz vier hinter Lukas Ertl.

Den Start zum zweiten Rennen ging Jürgen Schlager von der Poleposition an und bog als Führender in die Mercedes Arena ein. Hinter ihm drängte die Verfolgermeute um Sczepansky, Rose, Ertl, Berwanger und Schepperheyn. Pech hatte Lukas Ertl, der sein Fahrzeug kurz nach dem Start nach der Mercedes Arena abstellen musste. Schlager hatte jetzt freie Fahrt und konnte seine Führungsposition leicht ausbauen. Dahinter tobte der Kampf um die weiteren Podestplätze. Bis zur achten Runde konnte der bis dahin auf Platz zwei liegende Andreas Sczepansky Thorsten Rose hinter sich halten, musste dann aber klein begeben. Mit etwas Abstand folgten Peter Schepperheyn und Benno Berwanger auf den weiteren Positionen.





Blick in die Klassen

Die Gesamtsiege Schlagers bedeuteten zwangsläufig auch den Sieg in der Klasse 10. Hinter Schlager belegte Rose Platz zwei vor Routinier Rolf Rummel im ersten Rennen. Dahinter platzierten sich Joachim Bleyer, Thomas Weidel, Jan van Es (993 GT2), Peter Nadler (964 Sons), Udo Schwarz und Pablo Briones. Im zweiten Rennen ging der dritte Klassenplatz an den Landauer Klaus Horn. Rolf Rummel landete vor Thomas Weidel auf Rang vier. Die weiteren Klassenplätze gingen an Joachim Bleyer, Peter Nadler, Jan van Es, Pablo Briones und Udo Schwarz. Die Klasse 9 wurde zur Beute von Andreas Szepansyk, der durch die beiden Klassensiege eifrig Meisterschafts-Punkte sammelte. In Durchgang eins hieß die weitere Rangfolge Lukas Ertl, Kim Berwanger, Peter Schepperheyne und Haci Köysüren. Im zweiten Rennen wurde Peter Schepperheyne Klassenzweiter vor Benno Berwanger. Dahinter lagen Francesco Klein, das Team Ertl und Haci Köysüren auf den nachfolgenden Positionen.



Pech hatte Klasse 8 Dauersieger Gerhard Kilian. Gleich zu Beginn des ersten Rennens wurde Kilian nach Start und Ziel von einem Kontrahenten am Heck getroffen und musste sein Fahrzeug danach abstellen. Den Klassensieg holte sich Christian Voigtländer vor Bernhard Wagner, Reiner Sessler und dem Team Reichel. Im zweiten Rennen musste Kilian von ganz hinten starten. Kontinuierlich arbeitete sich der Pechvogel des ersten Rennens durch das Feld nach vorne. Am Ende stand noch ein zehnter Gesamtplatz zu Buche, was hinter Thomas Reichel Platz zwei in der Klasse 8 bedeutete. Klassenrang drei belegte Christian Voigtländer vor Bernhard Wagner und Wolfgang Bensch.

Mehr Konkurrenz

gab es diesmal bei den 996er Modellen, wodurch der ewige Zweikampf Keck-Willebrand zum Dreikampf avancierte. Im ersten Rennen konnte Dr. Florian Keck seinen Vorsprung vor Dauerrivale Dr. Frank Willebrand, der beim Start gleich fünf Plätze einbüßte, souverän ins Ziel bringen. Dazwischen hatte sich noch Ralf Schmaus geschoben. Im zweiten Rennen drehte Dr. Willebrand den Spieß um und holte sich den Klassensieg vor Ralf Schmaus und Dr. Florian Keck. Dahinter platzierten sich Per Seeberg und Claude Dichter wie schon im ersten Rennen.

Die Wertung bei den Historischen gewann in beiden Rennen das Team Torwesten (Porsche 935) als Klassensieger der Klasse vier. Die Klasse 5 ging an Ed van Heusden (944 Turbo). Klasse 3 gewann in beiden Rennen Georg Vetter (964 Carrera 2) vor Günther Weber (964 Carrera 4). Sieger der Klasse 2 wurde im ersten Rennen Antonios Trichas (968 CS) vor Hoffmann-Sassenrath (ebenfalls 968 CS). Platz drei ging an Hans-Jürgen Lehmann im 911 G Coupe. Im zweite Rennen siegten Hoffmann-Sassenrath, nachdem für den bis dahin Führenden Trichas nach elf Runden Schluss war.

Durch den Ausfall von Gerhard Kilian übernahm Titelverteidiger Andreas Szepansky mit 139,8 Punkten die Führung in der Gesamtwertung knapp vor Jürgen Schlager, der 136 Punkte aufweist. Auf Platz drei rangiert Georg Vetter mit 129 Punkten. Der nächste Lauf der PCHC findet vom 07.- 08. Juli im Rahmen der Porsche Club-Days auf dem Hockenheimring statt.

Text und Bilder: arpRedaktionsbüro Jürgen Holzer





4.2 07.07.17 – 09.07.17 Hockenheim – bei den Porsche Club Days

Berwanger und Horn siegen bei heißen Temperaturen Bei den Historischen gewinnen Vetter und Lochstopf

Extrem heiße Temperaturen herrschten beim vierten Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge. Auf dem Hockenheimring war die PCHC in zwei Feldern unterwegs. Bei den „Modernen“ holten Kim Berwanger und Klaus Horn (beide 997 GT3 Cup) die Siege, während Georg Vetter (964 Carrera 2) und „vom Lochstopf“ (993) bei den „Historischen“ gewannen.



Der vierte Saisonlauf der Porsche Club Historic Challenge war ein wahrer Kraftakt für Mensch und Material. Temperaturen weit über der 30 Grad Marke verlangte den Teilnehmern alles ab. Da die niederländische Porsche Club Racing Serie im Badischen dabei war, konnte das Starterfeld erstmals in zwei separate Gruppen aufgeteilt werden. Trotz der Hitze bot das Feld der „Modernen“ zwei extrem spannende Rennen. Im ersten Rennen war es Kim Berwanger, der sich nach spannendem Zweikampf auf den letzten Runden gegen Lukas Ertl (997 GT3 Cup) durchsetzte. Ertl hatte sich im Quali die Pole gesichert, doch die brachte ihm an diesem Wochenende nicht so richtig Glück. Zwar verteidigte der Youngster in der ersten Runde noch die erste Position, musste dann aber Kim Berwanger sowie kurz darauf Andreas Sczepansky und Thomas Weidel (beide 997 GT3 Cup) passieren lassen. An der Spitze tobte nun ein packender Kampf, wobei sich Sczepansky in Führung setzte. Gerade als sich Sczepansky von Berwanger abgesetzt hatte, bekam der Führende Bremsprobleme. Dadurch kamen Berwanger und auch Ertl vorbei. In der letzten Runde entwickelte sich zwischen Berwanger und Ertl ein heißer Fight. Am Ende hatte Berwanger die Nase vorne. In der letzten Runde war er "plötzlich weg", so der Gesamtsieger.

Genauso spannend wie der erste Durchgang war der zweite Heat. Diesmal führte Kim Berwanger vor Andreas Sczepansky und Klaus Horn. Der Landauer drückte stark und passierte Sczepansky in der fünften Runde. Rundenlang fuhren die beiden Erstplatzierten Stoßstange an Stoßstange um den Kurs, ehe Horn - drei Umläufe vor Schluss - endlich an Berwanger vorbeikam. Den dritten Platz holte sich Andreas Sczepansky, der damit die Gesamtführung in der Meisterschaft verteidigte.



Hochspannung auf den weiteren Plätzen

Trotz der hohen Temperaturen schenkten sich die Piloten nichts. So waren nicht nur die begehrten Treppchenplatzierungen eng umkämpft. Das erste Rennen sah eine tolle Aufholjagd von Klaus Horn, der in der elften Runde Thomas Weidel (997 GT3 Cup) von der vierten Position verdrängte und sich den Sieg in der Klasse 10 vor Weidel und Jürgen Schlager (993 GT2) holte. Auch im zweiten Rennen kämpfte Weidel um den zweiten Rang in der Klasse 10 mit. Doch nach neun Runden drehte sich Weidel vor der Start- und Zielgeraden ins Kiesbett. Damit war das Rennen gelaufen und Joachim Bleyer konnte dem zweiten Platz in der Klasse 10 vor Jesse James (997 GT3 Cup) entgegenfahren. Spannung bot zumindest noch das Duell mit Lukas Ertl um Rang

vier, wobei Ertl mit Getriebeproblemen zu kämpfen hatte und am Ende Bleyer ziehen lassen musste.

Klasse 8 geht zweimal an Gerhard Kilian

Nach dem wenig erfolgreichen Wochenende auf dem Nürburgring meldete sich Gerhard Kilian mit zwei Siegen in der Klasse 8 zurück. Während Kilian im ersten Rennen einen souveränen Klassensieg vor Christian Voigtländer und Reiner Sessler einfahren konnte, musste der Doppelsieger im zweiten Heat mächtig kämpfen.





Porsche Club Historic Challenge



Das gesamte Rennen über saß ihm Thomas Reichel im Nacken, der schließlich auch vorbeikam, sich aber drei Runden vor Schluss einen Dreher leistete. Dadurch übernahm Kilian wieder die Spitze und fuhr als starker Gesamtsechster zum Klassensieg vor Voigtländer und Sessler.



Ebenfalls Spannung war bei den 996er geboten, wobei sich Heinz Bayer und Florian Keck die Siege teilten. Im ersten Rennen hatte Bayer die Klasse noch relativ souverän vor Keck und Tijn Jilesen gewonnen. Der zweite Durchgang begeisterte vom engen Duell zwischen Bayer und Keck. In Runde elf überschlugen sich die Ereignisse. Zunächst beförderte Bayer seinen 996er in der Sachskurve ins Kiesbett. Nur wenige Meter später leistete sich auch Keck einen Dreher. Doch Bayer steuerte die Box an, womit sich Keck den Klassensieg vor Claude Dichter und Michael Maier holte. „Das zweite Rennen war ein super Kampf. Stoßstange an Stoßstange, immer sehr fair. Aber dann habe ich in der Gelbphase, weil sie ein Auto in die Buchse hineingeschoben haben, verrissen und es hat mich gedreht. Da

wäre Bayer weg gewesen, wenn er keinen Reifenplatzer gehabt hätte“, so Keck.

Vetter und Lochstopf bei den Historischen vorne

Die Historischen sahen im ersten Rennen einen souveränen Gesamtsieg von Georg Vetter. Der Schwarzwälder war nicht zu halten und münzte seine Pole in einen klaren Start- und Zielsieg um. Als zweiter überfuhr

Graf Gunbert Freiherr vom Lochstopf mit 25,268 Sekunden Rückstand den Zielstrich. Gesamtdritter wurde Klasse 4 Gewinner Erich Fuchs im Porsche 993 Cup. Das zweite Rennen schien an der Spitze einen ähnlichen Verlauf zu nehmen. Wieder lag Vetter deutlich vor Lochstopf. Doch eine Runde vor Schluss musste der bis dato Führende plötzlich Lochstopf vorbeilassen. Vetter hatte nur noch den dritten Gang zur Verfügung, womit der große Vorsprung schnell dahin war und Lochstopf mit 5,987 Sekunden Vorsprung den Sieg brachte. Platz drei ging an Kurt Ecke (993 Cup), der sich

von der letzten Startreihe Runde um Runde nach vorne gekämpft hatte. Nach neun Umläufen verdrängte er Erich Fuchs von der dritten Position, wobei Fuchs kurz darauf seinen 993er abstellen musste. Gesamtvierter wurde - wie schon im ersten Heat - Thomas Braun im Porsche 964 Cup.



Die Klasse 2 gewann in beiden Rennen das Team Sassenrath/Westermann (968 CS). Die weiteren Plätze belegten im ersten Rennen Martin Huisman (994 Cup) und Antonios Trichas (968 CS). Im zweiten Durchgang belegte das Ehepaar Seyler/Seyler (944 S) vor Huisman den zweiten Platz. Die niederländische Gastklasse 1N gewannen Niek Jan Steehouwer (Cayman) bzw. Jean Paul Hulsebos (Boxster 986).

Text: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer

Fotos: Frank J. Gindler, Uli und Gabi Upietz, Patrick Holzer



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



4.2.1 21.07.17 – 23.07.17 Spa Francorchamps – Youngtimer Festival

Vetter und Torwesten teilen sich Siege bei den Historischen Lukas Ertl glänzt mit Doppelsieg

Lukas Ertl (997 GT3 Cup) entschied beide Rennen der Porsche Club Historic Challenge in Spa-Francorchamps für sich. Der Youngster siegte im ersten Rennen denkbar knapp vor Kim Berwanger (997 GT3 Cup). Im zweiten Heat landete Andreas Sczepansky (997 GT3 Cup) auf Rang zwei. Mit einer überragenden Pole-Zeit von 2:27.276 stellte Lukas Ertl seinen Porsche klar auf die erste Startposition. Kim Berwanger fehlten als Zweiter knapp über drei Sekunden auf die Pole-Zeit. Nicht ganz so deutlich war die Dominanz im ersten Rennlauf. Kim Berwanger konnte als einziger das Tempo mitgehen und lauerte ständig dahinter. Doch der Spitzenreiter erlaubte sich auf der kniffligen Ardennenrennstrecke keinen Fehler und fuhr mit 1,8 Sekunden Abstand zum Sieg. „Ich habe schon früh das Tempo angezogen und konnte alle hinter mir lassen. Kim Berwanger hing mir anfangs noch am Heck, jedoch konnte ich ihn dann das ganze Rennen über auf Distanz halten“, äußerte sich Lukas Ertl zum ersten Rennen. Rang drei holte sich der von Platz sechs aus gestartete Klaus Horn (997 GT3 Cup). Der Landauer setzte sich in der siebten Runde vor Thorsten Rose (997 GT3 Cup) und holte sich damit auch den Sieg in der Klasse 10.



Der zweite Durchgang wurde an der Spitze von einem familieninternen Duell beherrscht. Gleich in der ersten Runde hatte der von der Pole aus gestartete Lukas Ertl drei Plätze verloren. Die Führung blieb jedoch in Familienhand, denn sein Bruder Maximilian (997 GT3 Cup) hatte sich an die Spitze des Feldes gesetzt. Dahinter folgten Benno Berwanger und Klaus Horn. Schon in Runde zwei hatte sich Lukas Ertl jedoch auf die zweite Position nach vorne geschoben und nur einen Umlauf später die Führung zurückerobert. Am Ende reichte es mit über 14 Sekunden Abstand zum zweiten Saisonsieg. Andreas Sczepansky erkämpfte sich vom sechsten Startplatz aus die zweite Gesamtposition. Dahinter komplettierte Maximilian Ertl das Podium. „Ich merkte schon in der Einführungsrunde, dass die Servolenkung nicht funktionierte und konnte so die Vorderreifen nicht auf Temperatur bringen. In der ersten Kurve kam noch hinzu, dass das ABS nicht funktionierte und so bin ich leider mit Benno Berwanger kollidiert. Nach etwa zwei Runden funktionierte alles wieder ordnungsgemäß, sodass ich die verlorenen Plätze wieder gut machen konnte“, berichtete der Gesamtsieger.



Jan van Es gelingt der erste Klassensieg

Stand mit Klaus Horn im ersten Heat noch ein Klasse 10 Fahrer auf dem Podium, machten diesmal die Fahrer der 997er Klasse bis Baujahr 2011 die Sache unter sich aus. Jan van Es landete als bester Klasse 10 Pilot auf dem vierten Gesamtrang. Direkt dahinter landeten mit Rolf Rummel (996 GT2) und Jürgen Schlager (993 GT2) zwei weitere Piloten mit mächtig Turbo-Dampf im Heck. Mit Joachim Bleyer (997 GT3 Cup) folgte der beste Klasse 10 Sauger auf Platz sieben. „Mit Rolf Rummel war es ein harter Kampf. Sein Porsche hat auf den Geraden mehr Power. Zwar konnte ich dranbleiben, nur vorbeizukommen war fast unmöglich.“





Inzwischen war auch Jürgen Schlager hinter mir und machte Druck. In der Busstop verbremste sich Rummel und ich konnte vorbei. Auf der Geraden konnte er mit mehr Power wieder kontern, doch konnte ich die Eau Rouge als erster nehmen und mit hoher Geschwindigkeit und Risiko einen Vorsprung herausfahren“, erklärte Jan van Es.

In der Klasse 8 glänzte

Gerhard Kilian mit einem weiteren Doppelsieg. Engster Verfolger war in beiden Rennen Bernhard Wagner. Zweimal auf dem dritten Rang landete das Vater-Sohn Duo Thomas und Willy Reichel (alle 997 GT3 Cup). Auch bei den 996er gab es einen zweifachen Sieger. Dr. Frank Willebrand entschied beide Durchgänge in Belgien für sich. Dafür musste Willebrand erst an Karl-Friedrich Baron von Münchhausen und dem Duo Ralf Schmaus vorbei. Ab der dritten Runde lag der schnelle Zahnarzt in Front und gab die Führung bis zum Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs nicht mehr ab. Hochspannung wurde in Durchgang zwei geboten. Zunächst verteidigte Willebrand die Spitze, dahinter drückte jedoch Baron von Münchhausen.



Das Schirmmützel konnte Ralf Schmaus ausnutzen und an den beiden Kontrahenten vorbei die Klassenführung übernehmen. Die erste Position brachte Schmaus jedoch kein Glück. Eine Kollision mit einem anderen Fahrzeug warf ihn nach sechs Runden aus dem Rennen. Damit erbte Willebrand wieder den ersten Platz, den er vor Dauerrivale Dr. Florian Keck und Baron von Münchhausen ins Ziel brachte. „Im erste Rennen wurde es in der zweiten Runde in der LaSource leider etwas eng. Ich hatte mit dem Führenden Ralf Schmaus eine leichte Berührung, die bei ihm zu einem Dreher geführt hatte. Seine verlorene Zeit konnte er nicht mehr aufholen und somit ich den Sieg ins Ziel retten. Das zweite Rennen war ein harter Kampf mit dem Baron von Münchhausen vom Start weg mit mehreren Führungswechseln.

Ralf Schmaus kam zwar dadurch auch wieder an uns ran, konnte sogar uns beide überholen, war aber dann in eine Kollision verwickelt, die ihn den Sieg kostete“, so der zweimalige Klassensieger.



Bei den Historischen hatte Mike Torwesten mit dem Porsche dp 935 klar die schnellste Zeit gefahren. Dahinter markierte Georg Vetter (964 Carrera) vor Eric van Es (964 Cup) die zweitbeste Rundenzeit. Im Rennen hatte Torwesten jedoch kein Glück und musste bereits nach zwei Umläufen die Segel streichen. Den Sieg holte sich daraufhin Georg Vetter vor van Es und Günther Weber (964 Carrera 4). Der zweite Durchgang war indes eine klare Angelegenheit für Dirk Torwesten. Er hielt Klasse 3 Sieger Georg Vetter relativ deutlich auf Abstand. Eric van Es belegte dahinter Platz drei.

Text: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: Frank Richter, Fritz Letters





4.2.2 08.09.17 – 09.09.17 Zolder/Belgien - Motorsport XL Weekend

Gerhard Kilian übernimmt Tabellenführung Berwanger und Ertl siegen in Zolder

Kim Berwanger und Lukas Ertl (beide 997 GT3 Cup) teilten sich beim vorletzten Lauf zur Porsche Club Historic Challenge die Gesamtsiege. Während Berwanger beim Motorsport XL Weekend in Zolder noch das erste Rennen souverän gewann, musste er sich in Durchgang zwei nach einem starken Duell Ertl beugen.



Beim sechsten Lauf zur PCHC

erwischten die Teilnehmer ein zunächst sehr regnerisches Rennwochenende. Schon in den beiden Quali-Sitzungen kündigte sich das Duell an. Kim Berwanger eroberte mit einer halben Sekunde Abstand auf Lukas Ertl die Pole. Doch aus dem erwarteten Zweikampf wurde nichts. Denn Ertl musste gleich zu Beginn durchs Kies und riss sich die Frontlippe ab. Der Youngster klagte über Untersteuern, während sich Berwanger an der Spitze aus dem Staub machte. Für Berwanger wurde es mit 11,7 Sekunden ein souveräner Erfolg, während Ertl als Gesamtvierte knapp das Treppchen verpasste und zumindest Schadensbegrenzung betrieb. „Es war ein super Rennen und hat echt Spaß gemacht. Bei Regen ist es ja immer so ein wenig ein Eiertanz. Da ist man quasi vor jeder Ecke kurz vor dem Abflug. In der ersten Kurve hatte ich mich ein wenig verbremst. Da musste ich ein wenig über das Gras abkürzen. Lukas Ertl ist mir hinterher und hat dabei anscheinend seine Lippe abgerissen. Da habe ich Glück gehabt“, befand Berwanger.



Das zweite Rennen hielt dann aber das, was es versprochen hatte. Berwanger und Ertl kämpften eng um die Spitzenposition. Nach sechs Runden musste sich Berwanger dem Druck beugen. In der Schikane der Gegengerade quetschte sich Ertl vorbei. Nachdem dieser befreit auffahren konnte, baute der Spitzenreiter die Führung auf über fünf Sekunden aus. Für Ertl bleibt Belgien ein gutes Pflaster. Es war der dritte Sieg im Nachbarland. „Beim Start konnte ich auf Platz drei vor und kam gleich an Sczepansky vorbei. Es gab eine Möglichkeit, um an Kim Berwanger vorbeizukommen. Das habe ich mehrfach probiert. Mitte des Rennens ging ich an der Stelle innen vorbei. Als ich vorne war,

hatte es sich wegen den Überrundungen wieder zusammengeschoben. Aber am Ende konnte ich doch wieder frei vorne weg fahren und den Sieg ins Ziel bringen“, so der Gewinner.

Vorjahreschamp Andreas Sczepansky fährt zweimal aufs Treppchen.

Im ersten Rennen

konnte Andreas Sczepansky (997 GT3 Cup) kurz mit Berwanger mithalten, musste aber im weiteren Verlauf abreisen lassen. Letztlich behauptete sich der Vorjahresmeister mit über acht Sekunden Abstand recht deutlich vor dem Drittplatzierten Peter Schepperheyn (997 GT3 Cup). Im zweiten Durchgang fehlte Schepperheyn, so dass Andreas Sczepansky ohne Schwierigkeiten die dritte Gesamtposition ins Ziel brachte. In Zolder waren es diesmal vor allem die Klasse 9 Piloten, welche die vorderen Ränge unter sich ausmachten. Hinter Thomas Winkler (997 GT3 Cup) wurde im ersten Heat Klaus Horn als Gesamtsechster und Gewinner der Klasse 10 abgewinkt. Die weiteren Plätze in der Klasse 10 belegten Jesse James (997 GT3 Cup) und Jan van Es, der aber seinen Porsche 993 GT2 gleich zu Beginn lädiert hatte und dem Feld hinterher hetzte. Im zweiten Rennen kämpfte sich der Niederländer schnell nach vorne und lag nach vier Umläufen bereits auf der vierten Gesamtposition. Die brachte der GT2-Pilot auch souverän vor Jesse James ins Ziel.





Spannung war bei den 997er Cup Modellen bis Baujahr 2009 angesagt. So musste sich Gerhard Kilian im ersten Rennen Thomas Reichel beugen. An den Klasse 8 Gewinner gab es diesmal kein Herankommen. „Ich kann mit dem Rennen zufrieden sein. Ich habe die Position, von der ich gestartet bin, gegenüber Gerhard Kilian gut verteidigt. Durch einen Ausrutscher von Maxi Ertl konnte ich noch eine Position gewinnen. Ich hatte keine Schwierigkeiten und alles lief gut“, gab Reichel nach dem ersten Rennen zu Protokoll. Im zweiten Heat ließ sich Kilian den Klassensieg nicht nehmen. Mit dem Erfolg vor Bernhard Wagner und Willy Reichel eroberte Kilian zudem die Tabellenführung in der PCHC. Zwei unterschiedliche Gewinner gab es auch bei den 996er Modellen. Zunächst behauptete sich Dr.

Frank Willebrand knapp vor Dr. Florian Keck. Das Dauerduell setzte sich in Rennen zwei fort. Diesmal mit dem besseren Ende für Dr. Florian Keck. Zwar konnte Keck gleich zu Beginn vorbei, musste aber schon in Runde zwei wieder Willebrand die Klassenführung überlassen. Die zwei 996er lieferten ein klasse Duell. Bis vier Runden vor Schluss änderte sich nichts an der Reihenfolge. Eingang Start und Ziel setzte sich Keck schließlich neben Willebrand und übernahm die Führung in der Klasse 7. „Diesmal hatte ich das bessere Ende für mich. Es war ein Kampf Stoßstange an Stoßstange, aber immer fair. Wir waren glaube ich beide froh, dass das Rennen vorbei war. Frank hatte zwei Stellen, wo er schlechter herausgekommen ist. Bei Eingang Start und Ziel war so eine Stelle. Da war ich schon dreimal neben ihm. Einmal war er weiter draußen, da habe ich ihn dann überholt“, berichtete Dr. Florian Keck. Die Probleme beim Herausbeschleunigen erklärte Willebrand indes so: „Ich hatte ein bisschen zu wenig Sprit an Bord und in den Rechtskurven keine Leistung mehr. Da fing der Motor an zu stottern. Florian kam aus den Rechtskurven besser heraus und hat mich auf der Geraden ausbeschleunigt.“

Vater Sohn Duo gewinnt bei den Historischen

Im Zeittraining hatten sich Dirk und Mike Torwesten (dp 935) die Bestzeit vor Peter Stox (964 RSR 3,8) und Georg Vetter (964 Carrera 2) geholt. Der Start ging für Dirk Torwesten allerdings in die Hose. Er hatte beim Start einen falschen Gang erwischt. Dadurch gingen Stox und Vetter am 935er vorbei. Während Vetter schnell wieder eingefangen war, musste Torwesten schon richtig Gas geben, um den führenden Niederländer die Führung bei den Historischen abzuluchsen. Immer größer tauchte der grüne Porsche, einst Siegfahrzeug im VLN Langstreckenpokal, im Rückspiegel auf. In Runde zehn holte sich Torwesten den ersten Platz zurück, während Stox und Vetter auf den weiteren Plätzen einliefen. „Das Rennen war anstrengend. Ich merke, dass ich älter geworden und auch nicht mehr so schnell wie früher bin. Mein Sohn fährt als Rookie die erste Saison. Er war bis einmal in Hockenheim immer schneller als ich. Das frustriert einen als alten Hasen. Deshalb war ich beim Rennen unter Druck, denn seine Trainingszeit musste ich jetzt im Rennen bestätigen. Im Rennen konnte ich aber meine Erfahrung ausspielen. Ich bin mit Köpfchen gefahren und habe meine Gegner nach und nach überholt“, so Torwesten. Im zweiten Rennen tat es ihm Sohn Mike gleich, der souverän den Sieg bei den Historischen einfuhr.



Dahinter belegte Georg Vetter vor Peter Stox die zweite Position, womit der Schwarzwälder den zweiten Sieg in der Klasse 3 mit nach Hause nahm. Da aber die Klasse 3 erneut zu wenig Starter aufwies, ist Vetter trotz der beiden Erfolge seine Gesamtführung erst einmal los. „Es ist schade, dass in meiner Klasse so wenig Starter sind. Da nützt der Klassensieg nicht viel, wenn man nicht voll punkten kann“, so Vetter. Einen Doppelerfolg feierte das Ehepaar Seyler mit ihrem 944 S2 in der Klasse 2.

Text: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer

Fotos: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer, Frank Richter





4.2.3 13.10.17 – 15.10.17 Nürburgring - ADAC Westfalen Trophy mit Siegesfeier

4.2.3.1 Nürburgring

Herzschlagfinale der PCHC in der Eifel Georg Vetter fährt zum zweiten Meistertitel

In einem Herzschlagfinale sicherte sich Georg Vetter (964 Carrera 2) zum zweiten Mal den Meistertitel in der Porsche Club Historic Challenge. Der Schwarzwälder profitierte allerdings von einem Unfall des bis dato Meisterschaftsführenden Gerhard Killian (997 GT3 Cup). Die Gesamtsiege auf dem Nürburgring holten Lukas Ertl (997 GT3 Cup) und Jürgen Schlager (993 GT2).

Ein Finale hat seine ganz besondere Dramatik. Wenn dann auch noch mehrere Fahrer Chancen auf den Meistertitel haben, können Glück oder Pech zu den entscheidenden Faktoren werden. Am Ende nahm mit Georg Vetter ein Pilot den Titel in Empfang, der wohl selbst damit nicht mehr so wirklich gerechnet haben dürfte. Der Schwarzwälder siegte zwar so oft wie kein anderer Pilot in der Klasse, hatte jedoch das Pech, dass meist zu wenig Gegner antraten. Dementsprechend sammelte die Konkurrenz trotz weniger Siege mehr Zähler. Eben mit jenen Außenseiterchancen reiste Vetter an den Nürburgring. Und tat, was er immer tut. Er fuhr zwei lupenreine Doppelsiege in der Klasse 3 vor Michael Schwarz-Bahl (Cayman S) und Günther Weber (964 Carrera 4) ein. Vor allem in der Anfangsphase des ersten Rennens mischte Vetter ganz vorne im Gesamtfeld mit. Dass es am Ende für den sympathischen Diplomingenieur zu seinem zweiten Meistertitel reichte, lag auch am Pech der Konkurrenz.



Ertl und Schlager holen die Gesamtsiege

Dabei hatte es vor dem entscheidenden Rennen so gut ausgesehen. Denn weder Kim Bernwanger, noch Andreas Sczepansky (beide 997 GT3 Cup) konnten entscheidend punkten. Mann der Stunde in der Klasse 9 ist derzeit eindeutig Lukas Ertl (997 GT3 Cup). Der Youngster sicherte sich im ersten Heat den vierten Gesamtsieg in dieser Saison. Nur zu Anfang konnte Berwanger dem späteren Sieger Paroli bieten. Nach 13 Umläufen setzte sich Ertl mit über acht Sekunden Abstand deutlich gegenüber Berwanger durch. Souveräner Gesamtdritter und

damit Sieger der Klasse 10 wurde Thorsten Rose in einem weiteren Porsche 997 GT3 Cup. Dahinter erkämpfte sich Andreas Sczepansky nach seinem Dreher gleich zu Beginn noch Rang vier. „Am Anfang waren es schwierige Bedingungen, weil die Strecke noch nass war. Im Laufe des Rennens hat sich eine trockene Linie gebildet, auf der man gut fahren konnte. Gleich in der ersten Runde hatte sich Andreas Sczepansky vor mir gedreht. In der letzten Kurve der ersten Runde ging ich noch an Kim Bernwanger vorbei“, fasste Ertl die wichtigen Szenen zusammen.

Bei trockenen Bedingungen

im zweiten Heat war Jürgen Schlager (993 GT2) indes nicht zu halten. Im ersten Rennen hatte sich der Turbo-Porsche gleich in der ersten Runde eingangs Mercedes-Arena ge-





dreht und war dem Feld hinterher gehetzt. Das brachte immerhin noch Platz fünf und vor Markus Alber (997 GT3 Cup) Rang drei in der Klasse 10 ein. Doch der Turbo-Pilot wollte den Gesamtsieg, denn die Eifel liegt dem Badener besonders gut. Im Juni feierte er noch einen Doppelsieg. Mit Lukas Ertl hatte Schlager zwar einen starken Gegner, doch Rennaction kam nur kurz auf. Da wegen des Kilian-Unfalls früh das Safety-Car auf die Piste kam, war das Rennen vorbei, ehe es eigentlich so richtig begonnen hatte. Die Piloten wurden noch losgelassen, um über den Zielstrich zu fahren. Hier lautete die Reihenfolge Schlager vor Ertl, Berwanger und Sczepansky. „Ich hätte das Rennen gerne ohne Safety-Car beendet. Es war bis zu dem Zeitpunkt ein tolles Rennen. Ich konnte beim Start gleich auf die erste Position vorfahren und den Lukas Ertl auch hinter mir halten“, bedauerte der Sieger das Ende des letzten Saisonrennens. Lukas Ertl sah es ähnlich: „Jürgen Schlager ist mit seinen PS gleich beim Start vorbeigezogen. Ich bin nicht gleich rangekommen und das Safety-Car hat alles beendet. Schade, dass die Saison jetzt so mit dem Unfall geendet hat.“

Benno Berwanger feierte Doppelsieg in der Klasse 8

Erstmals ging das Vater-Sohn Duo Berwanger getrennt ins Rennen. Mit dem letztjährigen Einsatzfahrzeug landete Benno Berwanger gleich einen Doppelsieg. „Es war ein schöner Abschluss und es hat sich rentiert, dass wir ein zweites Auto eingesetzt haben. Im ersten Lauf habe ich mir das Leben selbst schwermgemacht. Ich hatte mich in der Einführungsrunde gedreht und konnte meine Startposition nicht mehr einnehmen. Im Rennen habe ich mich nochmals gedreht. Ich habe die Klasse trotzdem noch gewonnen. Im zweiten Rennen wurde ich beim Start etwas eingeklemmt. Da ist Gerhard Kilian außen vorbei. Ich konnte ihn aber wieder ausbremsen und vorbeigehen. Mit dem Pech von Gerhard Kilian war leider alles vorbei“, berichtete Berwanger. Christian Voigtländer schnappte sich nach Platz drei im ersten Durchgang den zweiten Rang. Dritter wurde Bernhard Wagner.



In der Klasse 7 fuhr Frank Willebrand einen Doppelsieg ein. Den Rückstand auf Dr. Florian Keck konnte er in der Meisterschaftswertung allerdings nicht mehr zufahren. Keck sammelte mit seinen beiden zweiten Plätzen vor Claude Dichter die notwendigen Zähler, um in der Klasse den Titel zu holen.

Histo-Sieg geht knapp an Vater-Sohn Duo Mike und Dirk Torwesten

Bei den Historischen fuhren Mike und Dirk Torwesten einen Doppelsieg ein. Die beiden mussten mit ihrem grasgrünen Porsche dp 935 jedoch richtig kämpfen, um den gut aufgelegten Georg Vetter hinter sich zu halten. Nur 0,4 Sekunden betrug der Abstand im ersten Rennen. Die eigene Klasse hatte Mike Torwesten weitaus besser im Griff. Mit über 19 Sekunden Rückstand folgte Marcel van Rijswijk (964 RSR) auf dem zweiten Platz. „Es war ein hartes Rennen und Georg Vetter hat sich heftig gewehrt. Für den Sieg musste ich ordentlich kämpfen“,

so der schnelle Nachwuchs von Dirk Torwesten. Das Duell setzte sich, diesmal mit Vater Dirk am Steuer, fort. Durch die Safety-Car Phase wurde der schöne Zweikampf jäh abgebremst. „Es war im Prinzip ein geschenkter Sieg. Mein Gegner Georg Vetter hat sehr gepusht. Ich musste zweimal Kampflinie fahren, sonst wäre er vorbei gewesen. Ich weiß nicht, wie das ausgegangen wäre. Er war heute sehr gut. Durch das Safety-Car war es ein geschenkter Sieg. Aber das ist Racing und ich freue mich natürlich trotzdem“, befand Dirk Torwesten. Dritter bei den Historischen und damit Zweiter der Klasse 4 wurde Peter Stox im Porsche 964 RSR. In der Klasse 2 feierte Kurt Hoffmann (968 CS) zwei lupenreine Siege vor Jürgen/Marika Seyler (944 S) und Andreas Pöhlitz (968 CS).



Bericht: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: Frank Richter, Moni Preu, Fritz Letters, Patrick Holzer





WERK 96
STUTTGART

PASSION FOR PRECISION

STAY UP-TO-DATE – SUBSCRIBE ON WERK96.COM



5 Sieger und Platzierte 2016

PCHC Sieger und Platzierte

Gesamt-Sieger und Platzierte				
1	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Carrera 2	269,0
2	Berwanger Kim	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	266,2
3	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	265,2
4	Sczepansky Andreas	Württembergischer PC / Kurt-Ecke-Racing	997 GT3 Cup	262,6
5	Keck Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	253,6
6	Willebrand Dr. Frank	PCD	996 GT3 Cup	251,0
7	Ertl Lukas	PC Classico Rottal Inn	997 GT3 Cup	238,2
8	Wagner Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	232,0
9	Schlager Jürgen	PCD	993 GT2	223,6
10	Horn Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	222,4
Sieger der Kategorien:				
PCHC	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Carrera 2	269,0
7+8	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	265,2
9+10	Berwanger Kim	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	266,2

PCHC				
Klasse 2: Porsche 944 S2, 968, 928 S/GT/GTS, Porsche 911				
1	Seyler Dr. Jürgen	PC Schwaben	944 S Coupe	123,2
1	Seyler Marika	PC Schwaben	944 S Coupe	123,2
2	Sassenrath Norbert	PC Nürburgring	968 CS	121,6
3	Hoffmann Kurt	PC Nürburgring	968 CS	118,0
4	Trichas Antonios	Württembergischer PC	968 CS	102,4
5	Graf Dieter	Württembergischer PC	924 S	38,6
Klasse 3: Porsche -bis 3600 cm³				
1	Vetter Dipl.-Ing. Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Carrera 2	269,0
2	Weber Günther	PC Heilbronn -Hohenlohe	964 Carrera 4	205,4
3	Mössner Dr. Werner	PC Rems-Jagst / Team-PEW-Sportwagen	964 Cup	86,0
4	Braun Thomas	Württembergischer PC	964 Cup	66,4
5	Freiherr von Lochstopf Graf Guntbert	PCD	993 Sonst	58,4
Klasse 4: Porsche -bis 3800 cm³				
1	Torwesten Dirk	PCD	911 (DP935)	178,8
	Torwesten Mike	PCD	911 (DP935)	178,8
Klasse 5: Porsche -über 3800 cm³				
1	van Heusden Ed	All Dutch PC Racing	944 Turbo	76,0





PCHC Sieger und Platzierte

Kategorie Kl. 7+8				
Klasse 7: Porsche 996 GT3 Cup				
1	Keck Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	253,6
2	Willebrand Dr. Frank	PCD	996 GT3 Cup	251,0
3	Dichter Claude	PC Luxemburg	996 GT3 Cup	171,8
4	Maier Michael	PC Kirchen-Hausen / Team Joos Sportwagen	996 GT3 Cup	62,8
4	Maier Maximilian	PC Kirchen-Hausen / Team Joos Sportwagen	996 GT3 Cup	62,8
Klasse 8: Porsche 997 GT3 Cup bis 3600 cm³ einschl. 2009				
1	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	265,2
2	Wagner Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	232,0
3	Bensch Wolfgang	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	163,8
4	Reichel Thomas	PCD	997 GT3 Cup	158,8
4	Reichel Willy	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	158,8
5	Voigtländer Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	157,8
6	Sessler Reiner	PC Schwaben	997 GT3 Cup	80,2

Kategorie Kl. 9+10				
Klasse 9: Porsche 997 GT3 Cup über 3600 cm³ einschl. 2011				
1	Berwanger Kim	PCD / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	266,2
2	Sczepansky Andreas	Württembergischer PC / Kurt-Ecke-Racing	997 GT3 Cup	262,6
3	Ertl Lukas	PC Classico Rottal Inn	997 GT3 Cup	238,2
4	Klein Francesco	PCD / Kurt-Ecke Racing	997 GT3 Cup	146,8
5	Ertl Maximilian	PC Classico Rottal Inn	997 GT3 Cup	145,6
6	Ertl Stefan	PC Classico Rottal Inn	997 GT3 Cup	120,8
7	Schepperheyn Peter	PCD	997 GT3 Cup	72,8
8	Albert Jürgen	PCD	997 GT3 Cup	51,4
Klasse 10: Porsche 996 GT3 Cup, 996 GT3 R/RS/RSR, 997/GT3/GT3 RS/Turbo, 993 GT2, Porsche Cayman				
1	Schlager Jürgen	PCD	993 GT2	223,6
2	Horn Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	222,4
3	Bleyer Joachim	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	173,6
4	van Es Jan	All Dutch PC Racing	993 GT2	152,8
5	Weidel Thomas	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	119,0
6	Schwarz Udo	PC Hamburg / Team Joos Sportwagen	997 GT3 Cup	115,4
7	Briones Pablo	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	78,6
8	Nadler Peter	PC Allgäu	964 Sonst	38,8
9	Heisig Ralf	PCD / Scuderia M66	997 GT3 Cup	22,4





Porsche Club Historic Challenge



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



Porsche Club Historic Challenge



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



Porsche Club Historic Challenge



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



**Früher war alles besser.
Heute auch.**

Der neue 911 Carrera T.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 13,5–11,5 - außerorts 7,1–6,8 - kombiniert 9,5–8,5; CO₂-Emissionen kombiniert 215–193 g/km



PORSCHE