



Porsche Club Historic Challenge



Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2016

FIA/DMSB genehmigt: 313/16 vom 16.12.15



Porsche Club
Historic Challenge



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2016 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 2016	4
2	Technisches Reglement 2016	8
3	Pflicht-Beklebensplan 2016	13
4	Berichte 2015	15
5	Sieger und Platzierte 2015	34
6	PCD Kollektion für Mitglieder - mit PCHC-Logo	37



Porsche Club
Deutschland



Internet: www.pchc.info

WE ARE ALL RACERS



STILWAGNER

THE HIGH PERFORMANCE TYRE FOR RACERS.



**MICHELIN PILOT SPORT CUP 2,
Homologated for the PORSCHE Cayman GT4.**

When it comes to high performance, Porsche and Michelin share the same passion for perfection. So when the uncompromising Cayman GT4 needed a new level of contact with the ground, Porsche and Michelin worked shoulder

to shoulder to craft, test and finally homologate a truly exceptional high performance tyre. It's simply the latest chapter in more than fifty years the pair have spent together pursuing excellence on the road and in motorsport. No wonder that Michelin has been selected by Porsche as its strategic partner for tyres.

MICHELIN Pilot Sport Cup 2 the track tyre that is suitable for everyday use. Thanks to MICHELIN Total Performance you can enjoy a hot list of optimized high performance factors, together in one tyre, in total confidence.



Release your inner racer, discover the MICHELIN Pilot Sport Experience at:
weareallracers.michelin.com





Porsche Club Historic Challenge



Heinz Weber
Sportleiter Motorsport
Club Stuttgart

Liebe Porsche Club Mitglieder,

liebe Porsche Freunde,

die Porsche Club Historic Challenge oder kurz PCHC genannt hat nach der FIA Anmeldung im letzten Jahr deutlich Fahrt aufgenommen, die Starterfelder sind gewachsen und die Fahrer hatten viel Spaß an den angebotenen Rennen.

Neben den traditionellen deutschen Strecken ist es uns gelungen auch die anspruchsvollsten Strecken im angrenzenden Ausland für unsere Serie zu buchen. Dabei stand der Ardennen-Kurs ebenso in unserem Kalender, wie das kaum angebotene Zolder und natürlich der Red Bull Ring in Österreich, den sich so viele Fahrer gewünscht haben.

In keiner anderen Serie ist die Modell-Vielfalt derart groß wie bei uns. Wo sonst fährt ein wunderschön gepflegter 911 des Baujahres 1964 mit einem 924 S und mehreren 944 Transaxle in einer Klasse? Auch für die schnellen 968 CS und die vielen 964 CUP ist die PCHC längst eine sichere Heimat geworden. In den Klassen 8 und 9, den 996 und 997 Cup Fahrzeugen haben wir 21 Fahrzeuge in der Jahreswertung gelistet.



Michael Haas
Sportleiter PCD

Im Jahre 2015 hatten wir 2 Höhepunkte in unserer Serie, die Porsche Club Days in Hockenheim, die wieder vom Württembergischen Porsche Club und dem Porsche Club Schwaben zu einem echten Highlight gerieten und der Schluss Veranstaltung im österreichischen Spielberg. Dort haben wir direkt im Anschluss an das letzte Rennen in den wirklich herrlichen Lounges des Red Bull Rings die Jahres Sieger Ehrung abgehalten. Nach einem stilvollen Aperero und einem steirischen Buffet wurden die Klassensieger geehrt und viele schöne Pokale fanden Ihre Abnehmer.

Die 10 besten im Gesamtklassement werden vom PCD zur Jahres Siegerehrung in Weissach geehrt.

Das Reglement für 2016 wurde nur marginal geändert, ein paar Klassen wurden zusammengefasst und für 2016 sind 997 bis Modelljahr 2010 erlaubt, nicht jedoch die 997 Cup Fahrzeuge dieses Modell Jahres.



Frank Richter
Technischer Kommissar
und Event-Manager
PCHC

Auch für das kommende Jahr haben wir einen spannenden Kalender aufgestellt und Ihre Wünsche berücksichtigt. Nur so viel vorab, Spa und der Red Bull Ring sind natürlich wieder Startorte für die PCHC. Erstmals sind wir mit der PCHC Serie in Assen.

Sie dürfen auch im Jahr 2016 wieder alles von Ihrer Serie erwarten, was Sie so schätzen: professionelle Organisation, bezahlbare Preise, verlässliche Termine und natürlich spannenden Motorsport.

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

Herzliche Grüße

Michael Haas, Heinz Weber, Frank Richter



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



Ausschreibung / Reglement

FIA/DMSB genehmigt: 313/16 vom 16.12.15

1 Sportliches Reglement 2016

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:
 - 22.04.16 – 24.04.16 Hockenheim, Preis der Stadt Stuttgart
 - 20.05.16 – 22.05.16 Oschersleben, Preis der Stadt Magdeburg
– 3 * 30 Min. Rennen
 - 24.06.16 – 26.06.16 Spa/Belgien Summer Classic
 - **08.07.16 – 09.07.16** Hockenheim, Porsche Club Days
(Formel 1 benötigt für den Aufbau 2016 eine Woche mehr als bisher)
 - 19.08.16 – 21.08.16 Assen/Niederlande
 - 02.09.16 – **03.09.16** **Zolder** / Belgien
(Die Veranstaltung am RedBull-Ring wurde verschoben und ist nicht mehr international)
 - 14.10.16 – 15.10.16 Nürburgring/ ADAC Westfalen Trophy Siegesfeier
 - 11/12 2016 Siegerehrung (Ehrung der Top-10 Gesamt)

**Neuer Termin Porsche Club Days
Zolder statt RedBull**

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 2010 erlaubt, die dem technischen Reglement entsprechen, die 997 Cup Fahrzeuge nur bis Modelljahr 2009.

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 590,- (Oschersleben Euro 790,-) zweiter Fahrer Euro 100,-.

Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 690,- (Oschersleben Euro 890,-) 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 2016 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 besten Ergebnis aus beiden Zeittrainings. Der Start erfolgt fliegend. Die Aufstellung für das 2. Rennen wird nach dem Zieleinlauf des 1. Rennens vorgenommen. Beide Rennen gehen über eine Distanz von mindestens 25 Minuten. In der Regel Training am Samstag und Rennen am Sonntag.

Es ist ausdrücklich verboten, bei der Startaufstellung und Vorstartaufstellung Heizdecken zu verwenden oder auf vorgewärmte Reifen/Räder zu wechseln. Bei einem Verstoß wird der Fahrer mit einer Wertungsstrafe belegt.

1.10 Grundlagen der Serie

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

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





Art. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

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

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Art. Haftungsausschluss

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

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

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

gegen

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

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungs- lauf/-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 2016

2.1 Präambel

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

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

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

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

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



2.2 Klasseneinteilung:

Kategorie PCHC

Zugelassen sind alle Porsche Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 1998

2.2.1 Klasse 1

Transaxle Fahrzeuge mit **Saugmotoren** der Typenreihen 924, 944 bis 2500 cm³

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

Porsche 911 bis 2000 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)
911	bis 2000		DMSB Gruppe CGT

2.2.2 Klasse 2

Transaxle Fahrzeuge mit Saugmotoren der Typenreihen 944S bis 2500cm³, 944S2, 968 und 928 über 2500 cm³.

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

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

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

2.2.3 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-Füllereinrichtung in Verbindung mit dem Serientank eingebaut sein. • Der hintere Stoßfänger darf beidseitig in einem Bereich von 30 x 30 cm seitlich mit Entlüftungsöffnungen versehen werden, um angestaute Wärme der Abgasanlage abzuführen. Die entstandenen Öffnungen sind mit einem Drahtgitter mit einer Maschenstärke von max. 5 mm von innen zu verschließen. • Fahrerbelüftung 1 Satz 997.572.365.90 • Bowdenzug 1 Zug 997.572.501.90 • Türe links 1 komplette Tür 996.531.211.9D • Türe rechts 1 komplette Tür 996.531.212.9D • Das Lenkrad ist freigestellt. • Die Felgen sind freigestellt, sofern die originalen Maße (Breite, Durchmesser, Einpresstiefe) und das Befestigungssystem beibehalten werden. Es sind ausschließlich Felgen aus Aluminiumlegierungen zulässig. • Der serienmäßige Luftfilter darf durch einen formgleichen Luftfilter eines anderen Herstellers ersetzt werden. Luftsammeleinrichtungen sind nicht zulässig. • Es sind auch Bremsanlagen der Fa. Brembo 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. • Es sind auch Bremsanlagen der Fa. Brembo zulässig.

Sonderklasse Porsche Cayman, 996 und 997

Zugelassen sind Porsche Cayman, 996 und 997 Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 2010

2.2.8 Klasse 9

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: • Die Luftbegrenzer dürfen ein Maximalmaß von 30,3 mm aufweisen
997	Bis 2009	1250 kg	<ul style="list-style-type: none"> • Anhang J 2005 Artikel 257
997 ohne GT3 Cup	Bis 2010	Seriengewicht lt. Fahrzeugschein	<ul style="list-style-type: none"> • Anhang J 2005 Artikel 257
Cayman	Bis 2010	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 ein Wagenpass des jeweiligen ASN. FIA-HTP sind nur in Verbindung mit einer gültigen Straßenzulassung gem. StVZO/FZV oder ausl. Straßenzulassung als technisches Datenblatt anerkennungsfähig.
- Der Geräuschgrenzwert von 132 dB(A) nach LWA-Verfahren und 100 dB(A) nach LP-Verfahren muss eingehalten werden. Diese Werte werden gemäß der DMSB- Vorbeifahrermessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ermittelt.
- Zusätzlich müssen die Grenzwerte der DMSB Nahfeld Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB-Nahfeldmessmethode eingehalten werden
- Alle Fahrzeuge, auch solche, die nach FIA Anhang K aufgebaut wurden, müssen mit einem Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB- Abgasvorschriften (siehe DMSB- Handbuch) ausgerüstet sein.

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).

Fahrer-ausrüstung 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.

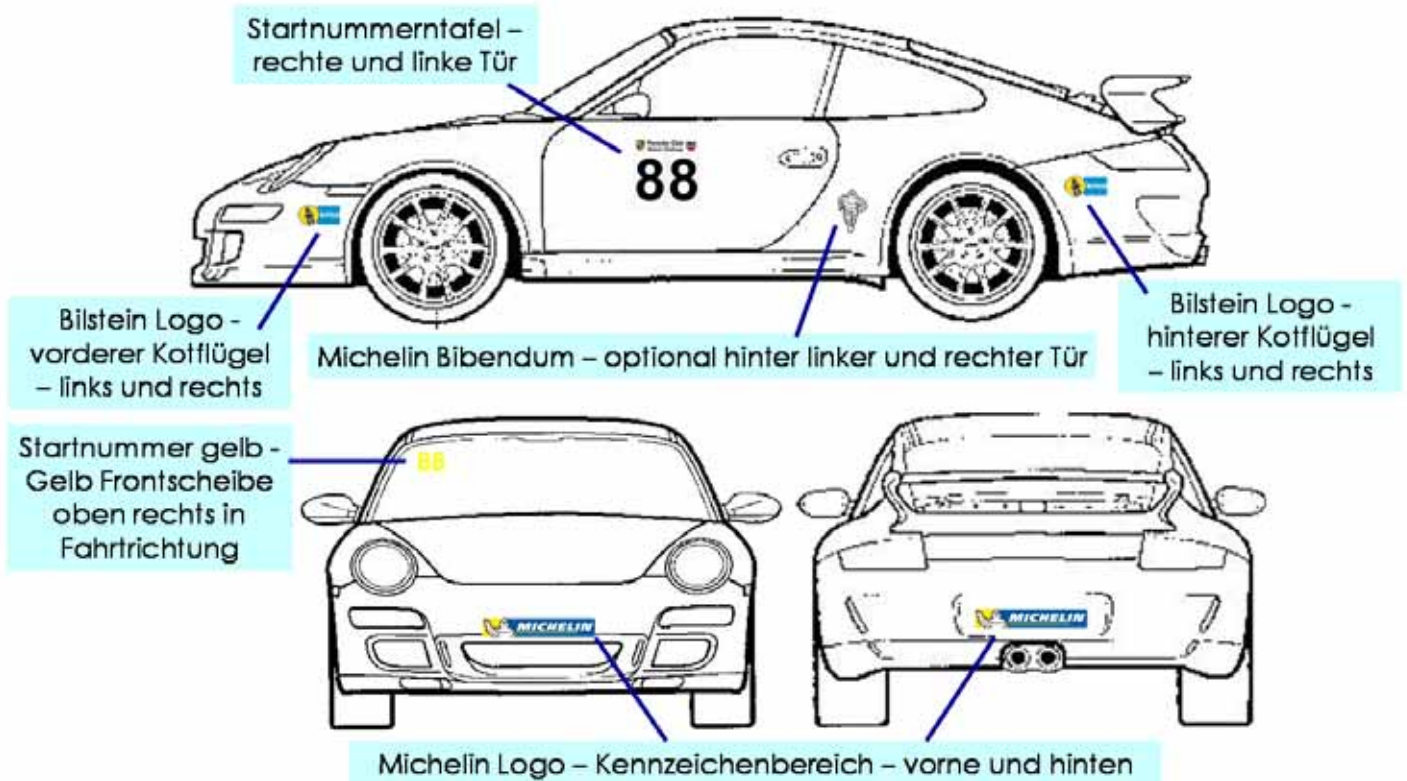
Bremsanlagen und Beläge

- Für Cup Fahrzeuge der Klassen 7 und 8 sind alternativ Bremszangen, Brems Scheiben 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-Beklebungplan 2016



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
- Bilstein Logo
 - Im Bereich vorderer und hintere Kotflügel, Breite 19 cm
- Brembo Logo
 - wird noch festgelegt



88



ADAC



**„Wir sind die Gelben Engel.
Immer für Sie da, wenn Sie uns brauchen.“**

Jan Petersen: **ADAC Krankenrücktransport**, Stefan Kluge: **ADAC Pannen- und Unfallhilfe**
und Michael Geiger: **ADAC Fahrzeugrücktransport**.

Die ADAC Plus-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 2015

4.1 PCHC mit 996 Cup und 997 Cup Resümee 2015

**Georg Vetter Gesamtsieger der Porsche Club Historic Challenge 2015
Freude beim Sieger Team Berwanger/Berwanger über Ihren Klassen-Sieg**

Wirklich alles richtig gemacht hat der Gesamtsieger der Porsche Club Historic Challenge 2015, Georg Vetter. Nach einer äußerst erfolgreichen Saison konnte er verdient seinen Gesamtsieger-Pokal an der Jahres-Siegerehrung am Red Bull Ring entgegennehmen. Die Veranstalter hatten dort 2 wunderschöne Lounges angemietet um eine würdige und stilvolle Siegerehrung abzuhalten.]



Georg Vetter startete mit seinem 964 CUP an allen 7 Veranstaltungen und fuhr dabei 11 Klassensiege und 4 zweite Plätze heraus. Hier passt das abgewandelte Zitat: Er kam, fuhr und siegte.

In der Klasse 2 fuhr der Radolfzeller Philip Ring bei 6 Starts 6 Siege heraus, berufsbedingt waren ihm weitere Starts nicht möglich, so dass das Team Knapper-Mohr die Klasse für sich entscheiden konnte und einen hervorragenden 4. Platz im Gesamt-Klassement erreichen konnte.

Eng wurde es in der Klasse 3, bei den schnellen 968 CS, hier kämpften Antonios Trichas, Andy Pöhlitz und Norbert Schuster um die Plätze. Letztendlich war es Antonios Trichas vom WPC, der den Klassensieg und den Vize-

meistertitel erringen konnte. Georg Vetter ließ seinen Klassenkollegen keine Chance, souverän gewann er Klasse und den Meistertitel. Bedingt durch das vorzeitige Aus von Schenke/Schmaus fuhr Martin Flak mit seinem 993 auf Platz 2 der Klasse 4.

Trotz frühem Ausscheiden gewann die Vorjahres-Siegerin Alexandra Irmgartz die Klasse 5 knapp vor Christian Mussler. Die Klasse 6 war dann Sache des Heilbronners Wolfgang Bensch.

Bei den 996 Cup Fahrzeugen war es Thomas Weidel, der seine Sieganträge anmeldete und die Klasse souverän gewann. Er verwies Heinz Beyer und den Hamburger Udo Schwarz auf die Plätze 2 und 3. Mit dem Klassensieg erreichte Weidel auch einen achtbaren 3. Rang im Gesamtklassement.

In der Klasse 9 bei den 997 Cup Autos wurde bis zum Schluss hart um die Plätze gekämpft. Erst in Österreich konnten sich die Sieger Team Berwanger/Berwanger über Ihren Klassen-Sieg freuen. Klar teilen sich die beiden schnellen Brüder auch den Sieg der Kategorie 997 Cup. Der 2. Platz ging an Markus Fischer und auf Platz 3 kam Gerhard Kilian, der am Red Bull Ring immerhin Platz 3 und Platz 5 im Gesamten herausfahren konnte. Mit nur 8 Punkten Vorsprung vor dem Zweitplatzierten Joachim Bleyer, gewann Dr. Thomas Scheyer die Klasse 11.



Das Orga Team der PCHC war mit dem Jahr 2015 sehr zufrieden, die Starterzahlen waren gut und die Umwandlung zur FIA Serie war eine gute und vorrausschauende Entscheidung, die unsere Starter auch honorierten.





Spa und Hockenheim waren unsere Veranstaltungen mit den meisten Teilnehmern. Mit 607 Wertungen hatten wir genau 50 mehr als im Vorjahr.

Auch für 2016 haben wir wieder ein herrliches Angebot an spannenden Rennstrecken im Angebot – natürlich alle, die unsere Fahrer so lieben, wie Hockenheim, Nürburgring, Oschersleben, Spa und den Red Bull Ring und neu den spannenden Rundkurs von Assen.

Wir freuen uns auf eine herrliche Saison 2016.

Text: Michael Haas

4.1.1 17.04.15 – 19.04.15 Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart

Starkes PCHC Feld zum Saisonstart in Hockenheim Michael Joos feiert Doppelsieg beim Auftakt

Beim Saisonauftakt der Porsche Club Historic Challenge war Michael Joos mit seinem Porsche 997 GT3 Cup nicht zu schlagen. Auf dem Hockenheimring fuhr der Geislinger zwei ungefährdete Gesamtsiege vor Markus Fischer (997 GT3 Cup) ein. Thomas Reichel (997 GT3 Cup) und Silvio Schindler (997 GT2) fuhren jeweils einmal aufs Treppchen. Schon im Qualifying machte Michael Joos deutlich, dass der Gesamtsieg beim ersten Rennen in dieser Saison nur über ihn führen wird. Mit einer Bestzeit von 1.46,304 ließ er den Zweitschnellsten Markus Fischer knapp über zwei Sekunden hinter sich. Die beiden Rennen entschied Joos dann in ähnlicher Art und Weise für sich. Gleich beim Start entwichte der junge Porsche-Pilot dem übrigen Feld und diktierte das Geschehen souverän von der Spitze aus. Als der erste Durchgang nach zehn Runden wegen einer großen Ölspur in der Spitzkehre abgebrochen wurde, hatte Joos bereits über 20 Sekunden Vorsprung auf Fischer herausgefahren.



Der zweite Heat wurde zur erneut sicheren Beute, wobei diesmal der Abstand zu Fischer knapp über 29 Sekunden betrug. „Es hat alles funktioniert und gepasst. Das Team hat eine super Arbeit gemacht. Ich kam am Start auch gut weg. Die ersten beiden Runden war es noch ein wenig enger. Zwischendurch kam Sebastian Glaser nochmals ein wenig auf. Ich konnte mich dann immer weiter absetzen. Ich denke es war ein überzeugender Sieg. Die Saison hat für uns gut angefangen“, so Joos.



Markus Fischer holt zweimal Rang zwei

Ähnlich souverän wie Joos schnappte sich Markus Fischer zweimal den Platz hinter dem Gesamtsieger. Der Landshuter musste im ersten Rennen zunächst Sebastian Glaser im Porsche 996 GT3 RS den Vortritt lassen. Als dieser aber den 911er vorzeitig abstellte, war der Weg für Fischer frei. Zum Zeitpunkt der Roten Flagge hatte Fischer seinem engsten Verfolger Thomas Reichel etwas unter acht Sekunden aufs Auge gedrückt.

„Das war ein sehr guter Start in die neue Saison. Da kann man sich nicht beschweren. Wir fahren dieses Jahr mit ABS und da macht es noch mehr Spaß. Es ist ein bisschen einfacher, aber





man muss sich doch etwas umgewöhnen. Die beiden Vorderen waren zwar weg, aber von hinten hat Schindler ganz schön geschoben. Er hat dafür gesorgt, dass es nicht langsamer wurde. Wir sind sehr zufrieden mit dem, was wir heute erreicht haben“, äußerte sich Reichel zum ersten Rennen.

Das zweite Rennen war dann noch einmal eine deutlichere Angelegenheit. Mit über 14 Sekunden Abstand zum Drittplatzierten Silvio Schindler sah Fischer das schwarz-weiß karierte Tuch. „Der Start war schön und ich bin auch sehr gut weggekommen. Michael Joos hat mich dann in der ersten Kurve aber gleich überholt. Danach ging es auch sehr schön bis wir auf die zu Überrundenden aufliefen. Ab dem Zeitpunkt war ich beim Überrunden dann nicht so glücklich. Ich habe dann meinen Rückstand mehr und mehr angesammelt. Es war aber ein sehr interessantes und schönes Rennen für mich“, berichtete Fischer. Vorsprung Dritter Platz

Schindler setzte mit dem dritten Platz die Leistung von der letzten Saison fort. Im ersten Durchgang hatte der GT2-Pilot noch knapp Thomas Reichel den Vortritt lassen müssen. In einem engen Finish verwies er in Rennen zwei den Dritten der Klasse 9 Dr. Ralph P. Moog (997 GT3 Cup) auf die vierte Position. „Das Rennen hat sehr viel Spaß gemacht. Es war ein sehr schönes Feld mit vielen Positionswechseln. Es war echt anstrengend, hat aber umso mehr Spaß gemacht.

Am Ende hat es dann zum Podiumsplatz gereicht. Beim Überrunden habe ich etwas verloren, wodurch der Abstand zu Platz vier und fünf nochmals kurzzeitig etwas enger wurde. Am Anfang hatte ich durch einen Verschalter ein oder zwei Plätze verloren, die ich erste wieder aufholen musste“, erzählte der Klasse 11 Sieger. Schindler war auch der einzige Pilot, der in die Phalanx der Klasse 9 Piloten einbrechen konnte. Die Klasse für die 997er Cup Modelle präsentierte sich in ihrem zweiten Jahr sehr hochkarätig und war mit elf Teilnehmern bestens besetzt.

Heinz Bayer und Thomas Weidel bei den 996ern vorn



Hinter den schnellen 997er waren es die 996 GT3 Cup Fahrzeuge, die um die letzten Plätze in den Top 10 stritten. Im ersten Rennen fuhr Heinz Bayer als Zehnter zum Sieg in der Klasse 8. Bayer ließ damit Thomas Weidel, der eine starke Premiere im 996 Cup Porsche hinlegte, mit knapp über 2,4 Sekunden hinter sich. Den dritten Rang holte sich Carl-Friedrich Baron von Münchhausen.

Im zweiten Heat drehte Weidel den Spieß um und siegte mit 4,556 Sekunden Vorsprung vor Münchhausen und Bayer. Die Klasse 11 wurde nach dem Ausfall von Sebastian Glaser zweimal sichere Beute von Silvio Schindler, der Dr. Thomas Scheyer und Willi Pfeiffer (beide 997 GT3 Cup) auf Distanz hielt.

Alexandra Irmgartz gelingt Doppelerfolg

Bei den historischen Porsche-Fahrzeugen staubte Vorjahresmeisterin Alexandra Irmgartz einen Doppelsieg ab. Damit war schon beim Saisonstart das erste Ziel von einem Gesamtsieg bei den Historischen erfüllt und der Umstieg auf den 964 RSR bestens geglückt. Da störte es auch nicht, dass die Porsche-Pilotin noch alleine in der Klasse unterwegs war.

Als schnellster Konkurrent erwies sich derweil Georg Vetter, der mit seinem Porsche 964 C2 in der gut besetzten Klasse 4 antrat. Der Schwarzwälder hatte im Zeittraining noch den Ton vor Irmgartz und Martin Flak (993) angegeben. In den ersten beiden Runden hielt sich Vetter noch an der Spitze, doch dann setzte sich Irmgartz vor den Schwarzwälder.





Vorsprung

Den baute die Motorsportlerin aus Neuwied auf noch über acht Sekunden aus, wobei Vetter sich mit dem Sieg in der Klasse 4 trösten durfte. Dahinter verwies Ralf Schmaus (964 Cup) Flak auf die vierte Position und Platz vier in der Klasse 4. Das zweite Rennen hatte Irmgartz voll und ganz im Griff. An ihrem Sieg gab es nichts zu deuteln. Als starke Gesamtzwölfte fuhr Irmgartz über den Zielstrich.

„Am Start und in den ersten drei Runden war Georg Vetter noch vor mir. Dann konnte ich ihn aber vor der Ameisenkurve ausbremsen und vorgehen. Er konnte dann lange noch mithalten und ich ihn zunächst nicht abschütteln. Ich denke, dass dann seine Reifen abbauten. Am Ende nahm ich etwas Speed heraus und fuhr den Sieg schön nach Hause. Das Auto lief super. Es war somit ein perfekter Start für uns“, befand Irmgartz.



Zweiter Platz

Georg Vetter landete erneut auf Platz zwei und setzte sich damit in der Klasse 4 durch. „Ich bin zwar am Anfang kurz vorne gelegen, aber letztendlich hatte ich gegen den RSR keine Chance. Zudem haben meine Reifen kontinuierlich abgebaut. Aber mit meinem Auto und dem Ergebnis bin ich sehr zufrieden. Ich habe dann auch etwas Gas herausgenommen, als ich sah, dass ich meine Klasse gewinnen werde. Es hat Spaß gemacht und war für mich ein schönes Rennen“, so Vetter.

Enrico Schenke tat es Teamkollege Schmaus gleich und lief auf der zweiten Klassenposition und Platz drei bei den Historischen im Ziel ein. Martin Flak landete wie am Vortag auf Rang drei in der Klasse 4. „Es war ein sehr spannendes Rennen mit Martin Flak. Das Rennen war sehr schön und fair. Ich konnte zwischendurch Georg Vetter etwas angreifen. Aber er war dann doch etwas zu schnell. Auf den Geraden war er immer weg. Ich hatte später Mühe den zweiten Platz nach Hause zu fahren. Ich bin froh, dass ich das auch geschafft habe“, gab Schenke zu Protokoll.

Klasse 3

In der Klasse 3 teilten sich Norbert Schuster und Antonios Trichas die Siege. Marc Hönsch, dessen Engagement kurzfristig im Fahrzeug von Willie Beck zustande kam, und Andreas Pöhlitz (alle 968 CS) landeten jeweils einmal auf dem zweiten Platz. Die Klasse 2 entschied Philip Ring (Porsche 911) zweimal für sich. Spannend wurde es in Durchgang zwei, wobei Klaus-Peter Knapper (944) nur mit 0,185 Sekunden Rückstand Zweiter wurde. Platz drei ging in beiden Rennen an Dieter Graf im Porsche 924 S. In der Klasse 6 war Wolfgang Bensch mit seinem spektakulären Porsche 930 Turbo einziger Starter.

Nach dem Auftakt in Hockenheim geht es für die Porsche Club Historic Challenge in Oschersleben weiter. In der Magdeburger Börde stehen vom 8.-10. Mai gleich drei Rennen auf dem Programm.

*arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer





4.1.2 08.05.15 – 10.05.15 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

Porsche Club Historic Challenge mit vollem Feld in der Magdeburger Börde Fischer und Rossaro in Oschersleben vorne

Fast wäre es für Markus Fischer (997 GT3 Cup) das perfekte Rennwochenende geworden. Doch technische Probleme verhinderten am Sonntag den dritten Gesamtsieg beim zweiten Lauf der Porsche Club Historic Challenge in Oschersleben. Den holte sich der Pechvogel des ersten Rennens Ulrich Rossaro (997 GT3 Cup). Am Sonntag sah es so aus, als würde Markus Fischer seinem dritten Gesamtsieg an diesem für die Piloten der Porsche Club Historic Challenge vollgepacktem Wochenende entgegen fahren.



Sowohl im Qualifying als auch in den beiden Rennen am Samstag hatte der Landshuter dominiert und sich jeweils die erste Gesamtposition gesichert. Beim ersten Rennen brachte ein kurzer Regenschauer kurz vor dem Start etwas Würze ins Spiel. Doch Fischer schnappte sich auf der schnell abtrocknenden Pisten nach fünf Runden den auf Regenreifen gestarteten Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) und siegte deutlich vor Kim Berwanger.

brachte ein kurzer Regenschauer kurz vor dem Start etwas Würze ins Spiel. Doch Fischer schnappte sich auf der schnell abtrocknenden Pisten nach fünf Runden den auf Regenreifen gestarteten Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) und siegte deutlich vor Kim Berwanger.

Zweiter Durchgang

Etwas enger gestaltete sich der zweite Durchgang, wobei auch hier Fischer gegenüber Berwanger die Oberhand behielt. „Ich bin nach den ersten beiden Rennen natürlich total happy. Das Auto hat super funktioniert und das Team hat das richtig gut gemacht. Das erste Rennen war natürlich mit dem Regen am Anfang eine ziemliche Aufregung. Ich bin mit Slicks gefahren und wurde zunächst überholt, konnte dann aber schnell vorfahren und den Führenden wieder einholen. Rennen zwei war am Start etwas kritisch, aber dann konnte ich mich etwas absetzen. Den Abstand konnte ich dann gut halten“, fasste Fischer die beiden ersten Durchgänge zusammen.



Das dritte Rennen schien schon den gleichen Verlauf zu nehmen, als der Flying Horse Porsche plötzlich in der fünften Runde fehlte. Zwar kämpfte sich Fischer wieder nach vorne, nur um in Runde 16 den Cup 911er endgültig abzustellen. „Im dritten Rennen hatte ich kein Glück. Ich lag zunächst bis zur vierten Runde an der Spitze, hatte dann aber keinen Vortrieb mehr“, berichtete Fischer.

Gesamtsieg

Den fälligen Gesamtsieg holte sich Ulrich Rossaro, der seinen 911er bei den schwierigen Bedingungen im ersten Rennen noch im Kies versenkt hatte. Im zweiten Heat kämpfte sich der Porsche-Pilot aus Aalen von ganz hinten bis auf die sechste Position nach vorne. Von da aus ging Rossaro den dritten Durchgang am Sonntag an. Nachdem Fischer zurückfiel, übernahm zunächst Joachim Bleyer im Porsche 996 GT3 Cup die Führung. Bis zur elften Runde hielt sich Bleyer an der Spitze, ehe Rossaro vorbeizog und den Abstand zu Bleyer kontinuierlich ausbaute.





Auf den letzten Metern schien der Führende den Sieg fast noch aus der Hand zu geben, als der Porsche wegen Spritmangels ins Ruckeln geriet. Am Ende rettete sich Rossaro mit vier Sekunden Vorsprung über den Zielstrich. „Ich bin das Auto zum ersten Mal dieses Wochenende gefahren. Im ersten Rennen hatte ich Pech gehabt, als es mich auf Slicks herausgedreht hat. Ich habe dann beim letzten Rennen davon profitiert, dass Markus Fischer ausgefallen ist. Er war schneller. Ich hatte noch Glück, denn auf der letzten Runde vor Start und Ziel ging der Sprit aus. Das Auto war schon aus, ist aber wieder angeruckelt und ich konnte mit den letzten Tropfen ins Ziel fahren“, fasste Rossaro sein Wochenende zusammen.

Zweiter Platz

Der zweite Platz ging diesmal an Joachim Bleyer, sich lange einen engen Kampf mit Klassenkonkurrent Silvio Schindler im Porsche 997 GT2 lieferte. Damit sicherte sich Bleyer den zweiten Sieg in der Klasse 11, nachdem Schindler im zweiten Heat als Gesamtdritter die Klasse noch gewinnen konnte. „Es ist alles gut gelaufen. Es war ein schwerer und harter Kampf. Im Großen und Ganzen bin ich schon zufrieden. Im ersten Rennen habe ich auf Slicks gesetzt, habe aber am Anfang abgewartet und bin etwas vorsichtiger zu Werke gegangen“, so Bleyer. „Nach Platz sechs und Platz drei lief es im letzten Rennen sehr gut.“



Beim Kampf um Platz zwei hatte ich mit Joachim Bleyer eine Berührung. Es war ein Rennunfall. Für mich bedeutete das dann leider das Aus“, sagte Silvio Schindler, der seinen Porsche als Folge der Berührung in der elften Runde abstellen musste. Ein starkes Wochenende erlebte auch die Familie Berwanger. Während Kim Berwanger gleich zweimal als Gesamtzweiter ins Ziel kam, wurde Vater Benno im letzten Rennen des Wochenendes nach einem Fotofinish als Dritter abgewinkt. Gerade einmal 0,194 Sekunden trennte Berwanger von Gerhard Killian, der mit Platz vier sein bestes Ergebnis vom Wochenende einfuhr.

„Das erste Rennen war extrem schwierig und wir mussten uns entscheiden, ob wir Slicks oder Regenreifen fahren. Die ersten Runden waren auf Slicks natürlich ein Eiertanz. Aber gegen Rennmitte war klar, dass mit Slicks das bessere Material drauf war. Ich konnte dann den zweiten Platz heimfahren, der erste war leider schon ein bisschen zu weit enteilt. Beim zweiten Lauf hatte ich eigentlich einen ganz guten Start, war aber in der ersten Kurve etwas zu vorsichtig, wodurch Assmann an mir vorbeiging. Da musste ich mich erst wieder an ihm vorbeikämpfen“, erzählte Berwanger. Für Winfried Assmann gab es hinter Berwanger die erste Treppchenplatzierung in dieser Saison zu feiern.



Fischer und Rossaro in Oschersleben vorne

Carl-Friedrich Baron von Münchhausen war bei den 996er Cup Porsche nicht zu schlagen. Gleich dreimal sah der Pilot von Joos Sportwagentechnik das Ziel als Klassensieger. Dabei lieferte sich der 996er-Pilot klassenübergreifende Duelle mit der 997er Fraktion. Die engsten Verfolger waren in beiden Rennen Thomas Weidel und Heinz Bayer, wobei Weidel im ersten Rennen am dichtesten am Klassensieger dran war. Gerade die Zweikämpfe zwischen Bayer und Weidel sorgten für viel Action, wobei hier Weidel zweimal die Nase vorne hatte. Eng ging es auch bei den PCHC Fahrzeugen zu, wo Georg Vetter (964 Carrera 2) und Alexandra Irmgartz





(964 RSR 3,8) die Siege holten. Im ersten Rennen erwischte Vetter eine starke Anfangsphase und war trotz eines starken Schlussspurts von Irmgartz nicht mehr einzufangen. In den beiden anderen Rennen drehte Irmgartz den Spieß um und ließ Vetter keine Chance. Im Gegensatz zum Auftakt hatte die Vorjahresmeisterin in H.P. Wenger (964 RS) einen starken Gegner in der Klasse 5, der ihr das Leben durchaus schwer machte. Zweimal musste sich Irmgartz erst an dem Schweizer vorbeikämpfen, um den Klassensieg nach Hause zu fahren.

„Das erste Rennen war am Anfang durch den einsetzenden Regen etwas chaotisch. Als der Regen aufhörte, haben wir aber wieder umgewechselt auf Slicks. Es war aber noch sehr glatt in der ersten Kurve. Ich habe mich dann aber in der zweiten Runde in der engen Linkskurve vor der Geraden auf die dritte Links zu beim Herausbeschleunigen gedreht und musste das Feld vorbeilassen. Danach habe ich die Aufholjagd gestartet“, so Irmgartz. „Schwierig wurde es für mich immer wenn ich auf die zu überrundeten Fahrzeuge auflief. Das war ab und zu ein Lotteriespiel. Ich kann gegen den Breitbau von Alexandra Irmgartz in den Kurven nicht mithalten. Aber es war spannend und hat Spaß gemacht“, befand Wenger

Trichas glänzt mit Dreifachsieg

Georg Vetter musste zwar Alexandra Irmgartz jeweils ziehen lassen, doch die Klasse 4 hatte er fest im Griff. Dahinter ging es aber zwischen Martin Flak (993), Ralf Bender und dem Team Schmaus/Schenke (beide 964 Cup) eng zu. Dabei sicherte sich Flak gleich dreimal die zweite Position, während Bender zweimal und Ralf Schmaus einmal an der dritten Stelle über den Zielstrich führen. Die Klasse 3 wurde dreimal zur sicheren Beute von Antonios Trichas, der Norbert Schuster auf die zweite Position verwies. Asim Demir schnappte sich zweimal Rang drei, während Andreas Pöhlitz (alle 968 CS) das dritte Rennen als Klassendritter beendete. „Es ist an diesem Wochenende einfach toll gelaufen. Das letzte Rennen war sehr gut, meiner Ansicht nach noch besser als die beiden anderen davor. Mit den Zeiten bin ich zufrieden. Hoffentlich geht das so weiter“, berichtete Trichas. Die Klasse 2 ging dreimal an das Team Knapper/Mohr (944S), während Wolfgang Bensch (930 Turbo) die Klasse 6 gewann.



Nach diesem Marathon-Wochenende mit gleich drei Rennen geht es für die Piloten der Porsche Club Historic Challenge vom 5.-6. Juni weiter. Dann steht auf dem Nürburgring der dritte Saisonlauf auf dem Programm.

Nach diesem Marathon-Wochenende mit gleich drei Rennen geht es für die Piloten der Porsche Club Historic Challenge vom 5.-6. Juni weiter. Dann steht auf dem Nürburgring der dritte Saisonlauf auf dem Programm.

Bericht und Bilder: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer

4.1.3 05.06.15 – 07.06.15 Nürburgring

**PCHC Nürburgring Georg Vetter bleibt an der Spitze bei der PCHC
Berwanger und Dr. Moog siegen in der Eifel**

Kim Berwanger und Dr. Ralph Moog teilten sich die Gesamtsiege beim dritten Lauf der Porsche Club Historic Challenge auf dem Nürburgring. Bei den 996er Cup Porsche gewann Thorsten Rose beide Rennen, während Alexandra Irmgartz bei den historischen Porschefahrzeugen einen Doppelerfolg verbuchte.





Kim Berwanger (997 GT3 Cup) und Sebastin Glaser (996 GT3 RS) setzten sich leicht vom Feld ab. Dahinter kämpften Dr. Ralph Moog und Winfried Assmann (beide 997 GT3 Cup) um den dritten Podestplatz. Als Glaser mit Tankproblemen die Box ansteuerte, war der Weg für Berwanger frei. „Ich hatte am Anfang Glück, dass ich als Führender aus der ersten Kurve herausgekommen bin. Dadurch hatte ich etwas Luft und konnte mich absetzen. Sebastian Glaser musste ich dann mit dem starken RS zwischenzeitlich ziehen lassen. Das Rennen konnte ich aber dann relativ kontrolliert heimfahren. Am Ende wurde es nochmals ein bisschen eng auch durch die Überrundungen als Dr. Moog noch aufkam“, so der Sieger.

Starker dritter Gesamtrang

Hinter dem 997er von Dr. Moog fuhr Ulrich Rossaro (997 GT3 Cup) von der 19. Startposition noch einen starken dritten Gesamtrang vor Winfried Assmann, der mit seinem vierten Platz haderte. „Zufrieden bin ich eigentlich nicht, weil ich meinen dritten Platz in der Dunlop Kehre einfach weggeschmissen habe. Nach dem turbulenten Start lief es wunderbar. Von den Zeiten her bin ich super mitgekommen. Das ging dann auch gut, aber Ulrich Rossaro konnte ich nicht mehr erreichen.“ Gerhard Killian belegte trotz zweier Dreher noch Platz fünf: „Beim Start bin ich Gott sei Dank gut durchgekommen. Dann ging das Rennen sehr gut. Es wäre vielleicht mehr drin gewesen. Aber ich bin froh, es ist nichts passiert und alles heil geblieben.“ Alexandra Irmagartz siegt erneut vor Vetter und Schenke.

Thorsten Rose siegt in der Klasse 8

Thorsten Rose gewann als Gesamtsechster die Klasse 8 der 996er Modelle vor Thomas Weidel und Heinz Beyer. „Am Start war es recht eng. Es war schwierig, da durchzukommen. Durch die Ausfälle bin ich immer weiter vor gekommen. Gesamtplatz sieben und Platz zwei in der Klasse. Damit bin ich sehr zufrieden, da ich am Freitag im Training einen Abflug hatte und in der Leitplanke landete“, so Weidel. Klassendritter wurde Heinz Beyer. Pech hatte Baron von Münchenhausen, der mit loser Stoßstange aus dem Rennen genommen wurde. Keine Konkurrenten in Sicht



Alexandra Irmagartz (964 RSR) war bei den historischen Fahrzeugen einmal mehr das Maß der Dinge und holte sich erneut den Klassensieg in der Klasse 5 und damit auch den Gesamtsieg. „Mein Ziel beim Start war es direkt rechts vor Georg Vetter zu kommen. Das ist mir auch gelungen. Ich konnte ihn auch gut hinter mir halten und irgendwann waren die Mitkonkurrenten auch nicht mehr zu sehen. Wir hatten vorne noch neue Reifen montiert, wodurch das Untersteuern vom Vortag auch weg war. Ich bin sehr zufrieden“, so die Porsche-Pilotin aus Neuwied. Christian Mussler (911 RSR) belegte Platz zwei in der Klasse, während Hans Peter Wenger (964 RS) nach elf Runden mit Problemen an der Zündung oder Benzinpumpe aufgeben musste. Georg Vetter siegte in der Klasse 4 vor Ralf Schmaus, der seinen Teamkollege Ralf Bender (beide 964 Cup) auf Distanz halten konnte.

„Ich hatte immer Druck von hinten. Es ist alles gut gelaufen und ich bin auch gute Rundenzeiten gefahren. Wichtig war wie immer Mensch und Maschine heil geblieben. Wir sind in der Klasse eine gute Kampftruppe und es ist sehr ausgeglichen. Das macht dann so richtig Spaß“, freute sich Ralf Schmaus über Gesamtplatz drei bei den historischen Modellen. Die Klasse 3 war wie schon in den Rennen davor fest in den Händen von Antonios Trichas, der Norbert Schuster und Dr. Willie Beck (968 CS) auf die weiteren Plätze verwies. Klaus Peter Knapper (944 S) gewann die Klasse 2, Wolfgang Bensch (930 Turbo) die Klasse 6 und Thomas Scheyer (997 GT3 Cup) siegte in der Klasse 11.





Gesamtsieg für Dr. Ralph Moog in Rennen 2



Das zweite Rennen am Sonntag wurde zur sicheren Beute von Dr. Ralph Moog, der sich gleich beim Start leicht vom übrigen Feld absetzte. „Ich habe mich über den Gesamtsieg natürlich sehr gefreut. Es war mein zweites Rennwochenende mit dem Auto. Ich bin überglücklich, dass wir das so hinbekommen haben. Wir haben an diesem Wochenende am Setup gearbeitet und das Auto ist immer besser geworden“, so der Sieger vom Sonntag.

Dahinter hatte sich der Gesamtdritte des Vortages, Ulrich Rossaro, festgesetzt und den zweiten Podestplatz bis ins Ziel verteidigt. Hinter Rossaro kämpften zunächst Winfried Assmann, Benno Berwanger, der seinen Poleplatz eingebüßt hatte, Thorsten Rose und Gerhard Kilian um die weiteren Ränge.

Schöner Abschluss

Am Ende sah Assmann als Gesamtdritter das schwarz-weiß karierte Tuch. Thomas Reichel hatte sich nach einem tollen Rennen bis auf den vierten Gesamtrang vorgekämpft. Ebenfalls stark unterwegs waren Silvio Schindler und Joachim Bleyer, die sich beide nach dem Aus im ersten Rennen mühevoll durch das Feld arbeiten mussten. Der Lohn waren die Plätze fünf und sechs. „Heute musste ich als vorletzter Starter ins Rennen gehen. Mit Gesamtplatz fünf und dem Sieg in der Klasse 11 war das dann aber noch ein schöner Abschluss und eine Entschädigung für gestern“ berichtete Silvio Schindler, der damit Bleyer und Scheyer in der Klasse hinter sich ließ. Mit Gesamtposition sieben war erneut Thorsten Rose der Klassenprimus in der Klasse 8. Thomas Weidel belegte wie am Vortag Platz zwei vor Baron von Münchhausen, der mit seinem dritten Klassenrang am Ende zufrieden war. „Im zweiten Rennen musste ich von weiter hinten starten und mich durch das Feld kämpfen. Am Ende konnte ich noch den dritten Platz in meiner Klasse herausfahren. Mehr war da nicht mehr möglich, weil es gegen Ende auch sehr anstrengend war.“

Alexandra Irmgartz siegt erneut vor Vetter und Schenke

Alexandra Irmgartz gewann wie schon am Vortag die Wertung der historischen Fahrzeuge. Dahinter liefen die Klasse 4 Piloten Georg Vetter und Enrico Schenke, der es damit Teamkollege Schmaus gleichtat, ins Ziel ein. Platz vier ging an Ralf Bender. „Das Auto ist prima gelaufen und war wiederum von Pit sehr gut vorbereitet. Am Anfang konnte ich noch mit Alexandra Irmgartz ein wenig mithalten, aber dann hatte ich keine Chance mehr. Mir war wichtig in der Klasse vorne zu sein. Darauf habe ich auch mein Ziel ausgerichtet. Nach hinten war noch Luft und ich wollte den Klassensieg nach Hause bringen.“, zeigte sich Vetter mit seinen beiden Klassensiegen sehr zufrieden. Antonios Trichas war in der Klasse 3 wiederum nicht zu schlagen und ließ Norbert Schuster sowie Andreas Pöhlitz hinter sich. Die Klasse 6 gewann Wolfgang Bensch, Peter Mohr nahm den Siegerpokal der Klasse 2 in Empfang. Nach einer kurzen Pause geht es am letzten Juni Wochenende mit dem vierten Meisterschaftslauf bei den Spa Summer Classics für die Piloten der PCHC weiter.



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





4.2 26.06.15 – 28.06.15 Spa - Francorchamps

PCHC - Spa Doppelsieg für Michael Joos in Spa-Francorchamps

Alexandra Irmgartz und Robin Chrzanowski teilen sich die Siege bei den historischen Modellen



Michael Joos holte sich beide Gesamtsiege beim vierten Lauf der Porsche Club Historic Challenge im belgischen Spa. Bei den 996er Cup Porsche gewannen Baron von Münchhausen und Thomas Weidel. Alexandra Irmgartz und Robin Chrzanowski teilten sich die Siege bei den historischen Modellen.

Bei den beiden Qualifyings am Freitag hatte sich Favorit Peter Mamerow (996 GT3 RS) in der Addition beider Qualis vor Michael Joos (997 Cup) durchgesetzt. Der mit Spannung erwartete Zweikampf der beiden fand jedoch nicht statt. Peter Mamerow musste mit Getriebeprobleme sein Fahrzeug stehen lassen. So war es Michael Joos, der zu Beginn des Rennens gleich die Pace vorgab und in Führung ging.

Nach mehreren Runden unter Gelb wurde das Feld für die verbleibenden acht Minuten wieder auf die Reise geschickt. Michael Joos baute seine Führung anschließend kontinuierlich auf über sieben Sekunden aus. "Im ersten Training hatte ich alte Reifen aufgezogen, deshalb war ich da noch nicht so schnell. Im zweiten Quali bin ich mit neuen Reifen die schnellste Zeit gefahren und stand neben Peter Mamerow in der ersten Startreihe."

Auf dieses Duell hatte ich mich sehr gefreut. Leider konnte er dann nicht fahren. Nach der Gelbphase kam ich sehr schnell vom übrigen Feld weg und konnte den Vorsprung kontinuierlich ausbauen. Letztendlich musste ich Platz 1 verwalten und ins Ziel bringen", so der Sieger. Hinter dem Geislinger hatte sich nach der Gelbphase Markus Fischer (997 GT3 Cup) die zweite Position erobert, die er sicher ins Ziel brachte. Auf den weiteren Plätzen kamen Colin Willmott (997 GT3 Cup), der damit die Klasse 11 gewann, Kim Berwanger (997 GT3 Cup) und Ulrich Rossaro (997 GT3 Cup) ins Ziel.

Sieg Baron von Münchhausen

Baron von Münchhausen siegte bei den 996er Cup Modellen vor Thomas Weidel und Florian Keck. Sieger der Klasse 6 wurde der holländische Gaststarter Jan van Es. Alexandra Irmgartz (964 RSR 3,8) war bei den historischen Fahrzeugen einmal mehr das Maß der Dinge und ließ sich ihren siebten Gesamtsieg bei den historischen Modellen nicht nehmen. Dahinter kam Georg Vetter (964 Carrera2) als Sieger der Klasse 4 ins Ziel, gefolgt von Enrico Schenke (964 Cup). In der Klasse 3 fand Seriensieger Antonios Trichas (968 CS) in Dr. Ralph Moog (968 CS) seinen Meister. In der Klasse 2 siegte J. Heil (944 Coupe) vor Philip Ring (911 Coupe) und van Vliet.





Michael Joos gewinnt auch Rennen 2 vor Ulrich Rossaro

Das gleiche Bild bot sich im zweiten Rennen am Sonntagnachmittag. Nach dem Start bog Michael Joos als Führender in die la Source ein. Dahinter kämpften Colin Willmott, Markus Fischer, Willy Reichel, Benno Berwanger und Ulrich Rossaro um eine gute Ausgangsposition. Als das Feld nach der ersten Runde auf Start und Ziel zurückkam, lag Joos bereits vier Sekunden vor seinen Verfolgern.

Rossaro hatte sich inzwischen die zweite Position gekrallt und lag vor Gerhard Kilian und Benno Berwanger. Der Holländer Willmott fehlte. Von Platz acht arbeitete sich Markus Fischer immer weiter nach vorne. Am Ende hatte er sich den dritten Gesamtplatz hinter Ulrich Rossaro gesichert. Als überlegener Sieger überquerte Michael Joos den Zielstrich."

Platz vier schnappte sich Benno Berwanger vor Gerhard Kilian. Einen bemerkenswerten sechsten Gesamtrang Winfried Assmann heraus. Mit Gesamtrang 12 holte sich Joachim Bleyer den Sieg in der Klasse 11. Beide Fahrer mussten nach ihrem Missgeschick vom Samstag von hinten das Rennen aufnehmen. In der Klasse 8 schnappte sich im zweiten Rennen Thomas Weidel den Sieg vor Baron von Münchhausen. Florian Keck wurde erneut dritter in der Klasse. " Es war ein super Rennen. Am Start war ein bisschen ein Chaos. Ich wusste gar nicht, dass ich in meiner Klasse vorne war. Umso schöner war dann der Klassensieg", gab Thomas Weidel zu Protokoll. Die Klasse 6 gewann diesmal Wolfgang Bensch.

Robin Chrzanowski mit Bravourritt auf Gesamtrang 11

Bei den historischen Fahrzeugen lag Vorjahresmeisterin Alexandra Irmgartz erneut auf der Siegerstraße, ehe sie in der sechsten Runde mit gerissenem Gaszug den 964er abstellen musste. Der Weg war nun frei für Robin Chrzanowski (993 Cup), der sich bravours vom Ende des Felde bis auf Gesamtrang elf vorgekämpft hatte. Damit war der Gesamtsieg bei den historischen Modellen in trockenen Tüchern.

"Ich bin hier im zweiten Rennen mit dem Kundenauto gefahren um zu testen, wozu das Auto in der Lage ist. Wir haben vor Spa ein neues Fahrwerk eingebaut, wo man die Zug- und Druckstufe verstellen kann. Auch die Motorleistung war super. Das Auto lief wunderbar. Ich musste im Rennen von hinten starten. Das ist bei einem solch dichten Feld nicht einfach nach vorne zu fahren. Da musste ich leider ein paar Mal die Strecke verlassen und fast noch eine Strafe kassiert. Doch es ist gut gegangen und am Ende konnte ich den Klassensieg in der Klasse 4 und Gesamtplatz 11 einfahren."

Dahinter platzierte sich Georg Vetter vor Ralf Schmaus, der mit dem Wochenende sichtlich zufrieden war. "Das Wochenende ist für uns beide wieder sehr gut gelaufen. Wir sind in beiden Rennen auf das Podest gefahren, was will man mehr". Antonios Trichas drehte in Klasse 3 den Spieß um und siegte im zweiten Rennen vor J. Meuwese und Andreas Pöhlitz. Der Sieg in der Klasse 2 ging an J. Heil vor Philip Ring und der Paarung Knapper/Mohr. Gesamtführender nach vier Rennläufen bleibt Georg Vetter mit 192,2 Punkten vor Antonios Trichas, der 179,2 Punkte aufweist. Den dritten Rang nimmt Thomas Weidel mit 167,2 Punkten ein.



Nach einer vierwöchigen Pause geht es für die Piloten der PCHC gleich mit einem Highlight weiter, wenn am letzten Juliwochenende die Porsche Club Days auf dem Hockenheimring anstehen.

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





4.2.1 24.07.15 – 25.07.15 Hockenheim – bei den Porsche Club Days

Wetterkapriolen beim fünften Lauf der PCHC Joos und Glaser gewinnen in Hockenheim

Mit Gesamtsiegen für Michael Joos (997 GT3 Cup) und Sebastian Glaser (996 RS) endete ein abwechslungsreiches Rennwochenende der Porsche Club Historic Challenge. Beide Rennen auf dem Hockenheimring waren bei wechselhaften Wetterbedingungen heiß umkämpft. Georg Vetter (964 Carrera 2) machte mit zwei weiteren Klassensiegen einen großen Schritt in Richtung Titel. Nach seinem Doppelsieg in Spa-Francorchamps ließ Michael Joos auf dem Hockenheimring einen weiteren Sieg folgen. Doch so leicht wie beim Auftritt in Belgien machte es die Konkurrenz diesmal nicht, denn mit Robin Chrzanowski (997 GT3 Cup) und Sebastian Glaser waren zwei schnelle Piloten am Start. Im Zeittraining hatte Joos erwartungsgemäß noch die Nase vorne. Kim Berwanger, Markus Fischer (beide 997 GT3 Cup) und Chrzanowski folgten auf den weiteren Plätzen.



Sebastian Glaser, der im 964 Cup das Qualifying bestritten hatte, musste mit dem 996 RS von hinten starten. Kurz vor dem Start sorgte ein kurzer Regenschauer für besorgte Blicke in den Himmel, doch nach zwei Runden hinter dem Safety-Car wurde das Rennen freigegeben. An der Spitze kam Joos gleich gut weg und brachte auf der schnell abtrocknenden Piste gleich zwei Sekunden zwischen sich und Chrzanowski. Der Zweite blieb zwar in Schlagdistanz, am Ende trennten die beiden aber 4,483 Sekunden. Rang drei holte sich Kim Berwanger, der Markus Fischer und Thomas Reichel (997 GT3 Cup) hinter sich ließ.

Das Spielchen mit den Wetterkapriolen wiederholte sich auch vor dem zweiten Durchgang. Wieder sorgte ein Regenschauer für feuchte Streckenverhältnisse. Die bessere Anfangsphase erwischte aber diesmal Robin Chrzanowski, der vor Joos und Glaser das Rennen anführte. Während Glaser ab der siebten Runde die Spitze übernahm, lieferten sich dahinter Chrzanowski und Joos ein beherztes Duell. Im zehnten Umlauf zog Joos vorbei und machte sich an die Verfolgung von Glaser.

Absolut spannend



So wurde es zum Schluss noch einmal spannend, wobei sich Glaser mit 0,391 Sekunden Abstand den Sieg sicherte. „Das Rennen hat viel Spaß gemacht. In den Kurven sind die 997er schon noch schneller. Aber auf der Bremse war das Auto stark. Vom Fahrwerk her sind wir jetzt auch näher dran. Bisher war die Spritversorgung des Motors immer das Problem. Das haben wir gelöst und ich konnte bis zum Schluss voll durchfahren. Es war ein spannendes Rennen und es ging ständig hin und her“, berichtete Glaser. Auch der knapp geschlagene Zweitplatzierte Michael Joos zeigte sich zufrieden: „Das Rennen war toll und hat mit den Kämpfen mit Robin Chrzanowski und Sebastian Glaser richtig Spaß gemacht.“





Als ich in den Rhythmus kam nach dem Abtrocknen der Strecke, habe ich gemerkt, dass ich schneller als Robin war. Ich habe ihn dann gejagt und zurechtgelegt. Zehn Minuten vor Schluss bin ich dann vorbei und konnte auch gleich einen Vorsprung herausfahren. In der letzten Kurve hätte ich vielleicht nochmals an Sebastian vorbei können. Mit der Brechstange wollte ich es aber nicht riskieren.“ Der zweite Platz bedeutete für Joos zudem den erneuten Sieg in der Klasse 9 vor Markus Fischer und Benno Berwanger.



Thomas Weidel gewinnt die Klasse 8

Dritter wurde Joachim Bleyer (996 GT3), der sich von der achten Position stetig nach vorne gekämpft hatte. Damit belegte Bleyer wie schon im ersten Heat den zweiten Platz in der Klasse 11. „Ich bin mit dem zweiten Rennen natürlich sehr zufrieden. Im ersten Rennen hatte ich noch alte Reifen gefahren, was dann nicht so toll war. Mit Gesamtplatz acht war ich dennoch zufrieden. Ich hatte dann gleich einen guten Start. Das Rennen hat dann richtig Spaß gemacht. Es ist nichts passiert und ich bin sehr glücklich, dass ich Gesamtdritter wurde“, erzählte Bleyer. Die Klasse 8 hatte Thomas Weidel bestens im Griff. Heinz Bayer und Udo Schwarz mussten sich mit den weiteren Plätzen dahinter begnügen. „Es ist wieder gut

gelaufen und war ein super Rennen. Im Zeittraining lief es gar nicht gut. Das Auto hatte überhaupt nicht gepasst. Wir haben noch die ganze Nacht geschraubt. Dass es dann heute so gut gelaufen ist, das ist natürlich super“, so der zweimalige Klassensieger.

Van den Berg und Ring siegen in der Klasse 2

Dank der niederländischen Gaststarter war die Klasse 2 diesmal besonders gut besetzt. Prompt setzte sich im ersten Rennen mit Patrick van den Berg (944) einer der schnellen Niederländer durch. Van den Berg hielt ganz knapp Johan Heil (944) hinter sich. Dritter wurde Philip Ring (911), der im zweiten Durchgang van den Berg und Heil auf die weiteren Plätze verwies. „Es hat heute sehr viel Spaß gemacht. Wir hatten ja ein schönes, auch internationales Starterfeld mit einigen niederländischen Fahrern. Die Fahrzeuge im Feld waren ziemlich leistungsgleich. Da war es sehr schön sich mit den anderen zu messen. Wir waren die einzigen mit Semislicks im Starterfeld. Das war ein Vorteil“, resümierte Ring. In der Klasse 3 gewann Norbert Schuster beide Rennen vor Andreas Pöhlitz (beide 968 CS), während Erich Fuchs (993 Cup) die Klasse 1 bzw. Wolfgang Bensch (930 Turbo) die Klasse 6 gewinnen konnte.



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





4.2.2 21.08.15 – 23.08.15 Zolder

PCHC Zolder 2015 beim Historic Super Prix Gesamtsiege für Berwanger und van Es

Beim sechsten Meisterschaftslauf der Porsche Club Historic Challenge auf der ehemaligen Grand Prix Rennstrecke im belgischen Zolder gingen die beiden Gesamtsiege an Kim Berwanger und Jan van Es. Mate Eres und Georg Vetter teilten sich die Siege bei den historischen Porsche Modellen bis 3,8 Liter Hubraum. Nach dem Qualifying startete Joachim Bleyer (997 GT3 Cup) als Polesetter ins erste Rennen am Sonntagvormittag.



Lange währte die Führung nicht, denn Kim Berwanger (997 GT3 Cup) schnappte sich Bleyer gleich in der ersten Runde und ging in Front. Im Laufe des Rennens baute Berwanger seine Führung kontinuierlich aus und sah am Ende mit knapp 12 Sekunden Vorsprung als Erster das schwarz-weiß karierte Tuch. Joachim Bleyer brachte seinen zweiten Platz ebenso souverän vor Gaststarter Daniel Schrey (935 Turbo) ins Ziel. Mit Gesamtplatz vier und Platz zwei in der Klasse 9 erreichte Winfried Assmann (997 GT3 Cup) das Ziel.



Von Platz acht gestartet arbeitete sich der Flying Horse Pilot Runde um Runde weiter nach vorne. Thomas Reichel (997 GT3 Cup) wurde Fünfter und kletterte damit noch auf das Klassenpodest der Klasse 9. Auf den weiteren Positionen landeten Jan van Es (993 GT2), was den Sieg in der Klasse 6 einbrachte, Gerhard Kilian, Ronja Assmann und Hans Jürgen Lehmann (alle 997 GT3 Cup). Der Sieg in der Klasse 11 ging an Joachim Bleyer vor Thomas Scheyer (beide 997 GT3 Cup).

Die 996er Klasse gewann Udo Schwarz (996 Cup ab 2003). Mit Mate Eres (964 RSR 3,8) schaffte ein Pilot der historischen Fahrzeuge bis 3,8 Liter den Sprung unter die Top Ten. Nach dem Qualifying lag der Remsecker noch hinter dem Belgier Diederik Ceyskens (964 Carrera 2). „Ich bin im Qualifying nur drei Runden gefahren und

dachte, dass die Zeit reichen würde. Der belgische Kontrahent hatte seine Bestzeit erst gegen Ende des Qualis erzielt.“

Toller Zweikampf

Beim Start kam Eres zunächst nicht optimal weg und musste Georg Vetter (964 Carrera 2) passieren lassen. In der zweiten Runde konnte er den Meisterschaftsführenden wieder einsammeln und lag hinter Ceyskens in Schlagdistanz. „Das ging dann fünf oder sechs Runden so weiter. Es war ein toller Zweikampf und ich versuchte immer wieder zu attackieren. Ich denke, dass ich ihm sehr zugesetzt habe. In der sechsten Runde konnte ich dann vorbei und die Position kontrolliert ins Ziel bringen. Damit bin ich sehr zufrieden, denn im Rennen konnte ich meine Gänge nur ab dem dritten Gang nutzen“, berichtete Mate Eres.

Der schnelle Belgier Ceyskens kam auf seiner Heimstrecke als Elfter ins Ziel und gewann somit die Klasse 4. Eine Position dahinter musste Georg mit Klassenplatz zwei Vorlieb nehmen. Dahinter positionierten sich Ralf Bender (964 Cup), Martin Flak (993), Frank Willebrand (964 Carrera 2) und Axel Litzenberger (964 Cup) auf den weiteren Klassenplätzen. Klasse 3 gewann Antonios Trichas (924 S) vor Andreas Pöhlitz (968 CS), Klasse 2 ging an das Duo Knapper/Mohr.





Wetterchaos beim zweiten Rennen

Reifenpoker und eine völlig unsichere Wetterlage wirbelte das Starterfeld der PCHC zum zweiten Rennen kräftig durcheinander. „Es war Regen vorhergesagt und es begann auch schwach zu regnen. Die Strecke war etwas feucht, aber mit Slicks noch befahrbar. Bei abtrocknender Strecke sicher ein Vorteil.

Die Wetterprognosen waren jedoch falsch. Beim Start des Rennens setzte heftiger Regen ein, so dass der erste Start abgebrochen werden musste und bei immer noch heftigem Regen neu gestartet wurde“, berichtete Fritz Letters. Auf Grund der prekären Verhältnisse und technischer Probleme hatten einige Fahrer sich entschlossen nicht mehr zu starten.



Nach einer zehnmütigen Pause wurde das Rennen neu gestartet. Polesetter Berwanger lag an der Spitze des dezimierten Feldes, kam aber nur bis zur zweiten Kurve Lucien Bianchibocht. Ein Dreher und Einschlag in den Reifenstapel bedeutete das Ende für den bis dahin Führenden. Nach einer Safety Car Phase ging Jan van Es, der auf Regenreifen gestartet war, als neuer Führender ins Rennen und konnte seine Position bis ins Ziel verteidigen.



„Nach dem Neustart konnte ich schnell von der vierten Position auf Platz zwei vorfahren. Nach dem Ausfall von Berwanger lag ich vor Winfried Assmann auf Platz eins. Ich konnte dann etwas Zeit herausfahren. Die Bedingungen waren sehr schlecht. Bei der Bolderberg Schikane und am Ende von Start und Ziel strömte ein richtiger Fluss über die Strecke. Es war sehr schwierig zu fahren.

Gegen Ende des Rennens wurde die Strecke dann etwas trockener. Der Vorsprung war dann groß genug um das Rennen kontrolliert nach Hause zu bringen, musste aber immer Vollgas geben, wenn Assmann nochmals näher kam“, freute sich van Es über seinen ersten Sieg in der PCHC.

Hinter Winfried Assmann, der damit die Klasse 9 gewann, kamen nach einem beherzten Rennen mit Georg Vetter und Ralf Bender zwei Piloten der Klasse 4 auf die nächs-

ten Plätze. Auf Position fünf und sechs sahen Gerhard Kilian und Ronja Assmann das Ziel und kletterten so auf das Podest der Klasse 9.

Diederik Ceysens, Frank Willebrand, Antonios Trichas (Klassensieg der Klasse 3) und Thomas Scheyer vervollständigten die Top Ten. Nach einer vierwöchigen Pause geht es für die Piloten der PCHC vom 25.-27. September zum Saisonfinale an den Red Bull Ring. Im Anschluss an die beiden letzten Rennen findet am Samstagabend die Jahressiegerehrung in einer Lounge des Bull's Lane Bistro und Grill im Boxengebäude statt.

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



4.2.3 25.09.15 – 26.09.15 Red Bull Ring, Siegesfeier

4.2.3.1 Red Bull Ring

Saisonfinale der Porsche Club Historic Challenge auf dem Red Bull Ring Georg Vetter holt in seinem ersten Jahr den Titel

Schon vor dem Finale der Porsche Club Historic Challenge war Georg Vetter (964 Carrera 2) der Titel nicht mehr zu nehmen. Somit konnte der neue Champion beim letzten Lauf auf dem Red Bull Ring befreit auffahren, während sich Sebastian Glaser (996 GT3 RS) die beiden Gesamtsiege im vollen Teilnehmerfeld sicherte.

"Piano"

Zuletzt lautete die Ansage von Teamchef Peter Nadler an Georg Vetter: „Piano“. Den Titelgewinn gleich im ersten Jahr in der Porsche Club Historic Challenge sollte nichts mehr gefährden. Vor dem letzten Lauf in Österreich hatte Vetter fast eine weiße Weste behalten und nur einmal in Spa-Francorchamps den Klassensieg verpasst. Da die Konkurrenz nicht in dieser Regelmäßigkeit Punkte sammeln konnte, war der Titel schon vor dem Finale perfekt. Georg Vetter durfte sich austoben und lieferte sich enge Positionskämpfe mit den moderneren Cup 911er. Am Ende gab es zwei weitere Siege in der Klasse 4 vor Günther Weber (964 Carrera 4) zu feiern. Das bedeutete 46,4 Zähler Vorsprung vor dem Zweitplatzierten Antonios Trichas (968 CS).



Meistertitel als Krönung

„Es war eine tolle Saison für mich mit dem Meistertitel als Krönung. Heute habe ich es nochmals krachen lassen, nachdem mir mein Teamchef Peter Nadler bei den letzten Rennen etwas Zurückhaltung und wenig Risiko verordnet hatte, um den Titel nicht zu gefährden. Bei meinem Team p.i.t.Sport möchte ich mich für die tolle Unterstützung und die hervorragende Vorbereitung meines Autos bedanken, ohne sie wäre das alles nur schwer möglich gewesen“, so der neue Titelträger.

Glaser fährt nach heißem Kampf zum Doppelsieg

Viel Spannung war indes beim Kampf um den Gesamtsieg auf der schnellen Strecke vor der malerischen Bergkulisse geboten. Doppelsieger Sebastian Glaser hatte mit Josef Stadtegger (997 GT3) einen bärenstarken Konkurrenten in der Klasse, der ihm in beiden Rennen alles abverlangte. Zur Freude der Zuschauer auf den gut gefüllten Tribünen lieferten sich die zwei 911er im ersten Rennen einen engen Zweikampf. Kurzzeitig zog Stadtegger an Glaser vorbei, ehe der grüne 996 GT3 RS wieder die Spitze übernahm.





In Runde 15 ging Stadtegger erneut in Führung, doch kurz darauf feuerte er seinen Porsche ins Aus. Damit war Sebastian Glaser der Sieg nicht mehr zu nehmen. „Am Anfang hatte ich Probleme meine Reifen auf Temperatur zu bekommen. Stadtegger war in den engen Passagen schneller, hatte auch auf den Geraden etwas mehr Speed. Mein Vorteil lag beim Herausbeschleunigen, hier hatte ich etwas mehr Drehmoment.

Eigentlich war er schneller, hatte aber etwas Pech bei den Übertreibungen. Ich war immer wieder dran, habe mächtig gepusht und merkte, dass er nachließ und immer wieder Fehler machte.

Ich habe mich immer wieder spät auf der Bremse neben ihn gesetzt. Er hat sich schließlich verbremst und rausgedreht“, berichtete Glaser über den engen Zweikampf.

Das Duell ging am Samstagnachmittag in die zweite Runde, wobei sich Stadtegger wegen seines Ausfalls durch das Feld arbeiten musste. Als er in der zehnten Runde die zweite Position übernahm, ging das Spielchen von vorne los. Diesmal führte allerdings kein Weg an Glaser vorbei, der sich mit 0,74 Sekunden Abstand durchsetzte.

Spannung auf allen Plätzen

Nicht nur die Spitze war eng umkämpft, auch dahinter ging es turbulent zu. Im ersten Rennen erbte Kim Berwanger, der nach Zolder mit dem 997 GT3 Cup von Joos Motorsport antrat, den zweiten Platz von Stadtegger. Der Gewinner der 997er Wertung hatte in der dritten Runde Markus Fischer (997 GT3 Cup) verdrängt.

Gesamtdritter

Mit deutlichem Abstand überquerte Gerhard Killian (997 GT3 Cup) den Zielstrich als Gesamtdritter. Dahinter gab es einen engen Zieleinlauf, wobei sich Ulrich Rossaro gegenüber Winfried Assmann (beide 997 GT3 Cup) durchsetzte. Erst in der letzten Runde konnte Rossaro den bis dato Viertplatzierten knacken.

„Es gab zwei Gelbphasen, wo wieder aufgeschlossen wurde. Da kann man nichts machen. Mit der persönlichen Leistung bin ich schon zufrieden, hätte aber lieber wie in Zolder auf Regen gehofft. Da hätten wir das besser umsetzen können. Das ist bei mir einfach so“, berichtete Assmann.



Permanent am Limit

Im zweiten Heat kraxelte Markus Fischer als souveräner Gesamtdritter aufs Stockerl. Nachdem er Kim Berwanger in der vierten Runde von der zweiten Position verdrängt hatte, war der Weg zum Treppchen frei. „Es war im ersten Rennen heute mein Problem, dass ich es fahrerisch einfach nicht halten konnte. Ich habe es einfach nicht geschafft das Auto permanent am Limit zu bewegen um an der Spitze dran zu bleiben. Ich habe dann auch einen Fehler gemacht und dann war es vorbei“, hatte der Dritte davor noch analysiert.

Auf den weiteren Plätzen folgte mit Kim Berwanger, Gerhard Killian, Ulrich Rossaro und Winfried Assmann eine enge Vierergruppe, die beim Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs alle innerhalb von drei Sekunden lagen.





Weidel und Bayer bei den 996er vorne



Die Klasse 8 der 996er Cup Modelle sah das altbekannte Duell zwischen Thomas Weidel und Heinz Bayer. Hier wechselte die Führung hin und her, wobei sich Weidel am Schluss durchsetzen konnte. „Der erste Lauf war auf jeden Fall super gelaufen für mich. Ich hatte einen sehr guten Start. Danach war es ein schöner Kampf, was natürlich mehr Spaß macht, als wenn man alleine fährt“, so Weidel, dem der Titel in der Klasse 8 nicht mehr zu nehmen war.

Zudem landete der 996-Pilot gleich im ersten Jahr mit dem neuen Auto auf dem dritten Rang in der Gesamtmeisterschaft. Im zweiten Durchgang kam nach einem Unfall früh das Aus, so dass diesmal Heinz Bayer souverän zum Klassensieg vor Ivo van Riet und Francesco Klein fuhr.

Gelungener Saisonabschluss

Bei den historischen Porsche-Modellen war Mate Eres (964 RSR 3,8) nicht zu schlagen. In beiden Rennen lieferte sich Eres enge Kämpfe mit dem 996er Cup Porsche von Francesco Klein, wobei Eres beide Male die Oberhand behielt.

„Die Strecke ist einfach toll. Ich bin zum ersten Mal hier gefahren. In beiden Rennen habe ich mit Francesco Klein gekämpft, was sehr viel Spaß gemacht hat.

Besonders im ersten Rennen war es sehr anstrengend und ich war am Ende doch ziemlich geschafft. Im zweiten Rennen war es etwas entspannter. Ich freue mich über den Sieg bei den historischen Modellen. Die PCHC ist eine schöne Serie, die uns Piloten auch tolle Strecken bietet“, freute sich Eres über den gelungenen Saisonabschluss.

Klassentitel

Dahinter war es in beiden Rennen Georg Vetter, der den zweiten Rang belegte, während der dritte Platz jeweils einmal an Christian Mussler (911 RSR 3,8) bzw. Torsten Klimmer (964 RSR 3,8) ging. Die Klasse 3 ging in beiden Rennen an Norbert Schuster (968 CS), während sich Antonios Trichas mit dem Klassentitel und der Vizemeisterschaft über die verpassten Klassensiege hinwegtrösten konnte.

Transaxle-Piloten

In der Klasse 2 fuhr das Team Knapper/Mohr (944) die Siege ein, was für die beiden Transaxle-Piloten zudem den starken vierten Gesamtrang und den Titel in der Klasse 2 bedeutete. „Über den vierten Gesamtplatz freuen wir uns natürlich sehr. Wir haben stets kontinuierlich gepunktet und so ein schönes Punktekonto angesammelt“, so Mohr.

Für die Porsche Club Historic Challenge ging damit eine glänzende Saison mit einem kontinuierlich großen Starterfeld zu Ende.

Bericht und Bilder: *arp*Redaktionsbüro Patrick Holzer



ARE YOU READY FOR RED?



Verlinken Sie sich auf unserer Homepage und es erwarten Sie spezielle Angebote. Nur für Mitglieder des Porsche Club Deutschland.

www.brembo.com



KS motorsport[®]
gmbh

Distributed by **KS MOTORSPORT** \ www.ks-motorsport.de/pcd



5 Sieger und Platzierte 2015

Gesamt-Sieger und Platzierte

1	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	4	290,6
2	Trichas Antonios	Württembergischer PC	968 CS	3	244,2
3	Weidel Thomas	PCD	996 GT3 Cup	8	231,4
4	Knapper Klaus- Peter	PCD	944 Coupe	2	227,2
4	Mohr Peter	PCD	944 Coupe	2	227,2
5	Pöhlitz Andreas	PCD / Team-PEW-Sportwagen	968 CS	3	223,8
6	Berwanger Benno	PCD / Team 75 Bernhard	997 GT3 Cup	9	219,2
6	Berwanger Kim	PCD / Team 75 Bernhard	997 GT3 Cup	9	219,2
7	Fischer Markus	PCD / Team FLYING HORSE	997 GT3 Cup	9	206,4
8	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	9	196,6
9	Scheyer Dr. Thomas	PCD	997 GT3 Cup	11	195,0
10	Bayer Heinz	PCD	996 GT3 Cup	8	193,8

Sieger der Kategorien:

PCHC	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	4	290,6
996 Cup	Weidel Thomas	PCD	996 GT3 Cup	8	231,4
997 Cup	Berwanger Benno	PCD / Team 75 Bernhard	997 GT3 Cup	9	219,2
997 Cup	Berwanger Kim	PCD / Team 75 Bernhard	997 GT3 Cup	9	219,2





Porsche Club

Historic Challenge



PCHC

Klasse 2: 924 bis 2000 ccm, 924S / 944 bis 2500 ccm, 911 bis 2000 ccm

1	Knapper Klaus-Peter	PCD	944 Coupe	227,2
1	Mohr Peter	PCD	944 Coupe	227,2
2	Ring Philip	PC Kirchen-Hausen	911 (klassisch) Sonst	123,6
3	Graf Dieter	Württembergischer PC	924 S	93,6

Klasse 3: 944 S2 bis 3000 ccm, 968 bis 3000 ccm, 928 S/GT/GTS, 911 2400-3000 ccm

1	Trichas Antonios	Württembergischer PC	968 CS	244,2
2	Pöhlitz Andreas	PCD / Team-PEW-Sportwagen	968 CS	223,8
3	Schuster Norbert	PC Kirchen-Hausen	968 CS	190,0
4	Beck Dr. Willie	PCD	968 CS	176,8
5	Moog Dr. Ralph P.	PCD	968 CS	36,2

Klasse 4: Porsche - vehicles up to 3600 cm³

1	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	290,6
2	Flak Martin	PCD	993 Sonst	179,4
3	Schenke Enrico	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	156,2
3	Schmaus Ralf	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	156,2
4	Bender Ralf	PCD	964 Cup	138,8
5	Willebrand Dr. Frank	PCD	964 Cup	125,2
6	Weber Günther	PC Heilbronn/Hohenlohe	964 Carrera 4	118,4
7	Mößner Dr. Werner	PC Rems-Jagst / Team-PEW-Sportwagen	964 Cup	60,0
8	Litzenberger Axel	PCD	964 Cup	58,0
9	Stein Rolf Günther	PC Kirchen-Hausen	964 Cup	47,8
10	Kawalek Frank	PCD	911 (klassisch) RSR 2,8	5,8

Klasse 5: Porsche - vehicles up to 3800 cm³

1	Irmgartz Alexandra Carrera	PC Kirchen-Hausen	964 RSR 3,8	145,2
2	Mussler Christian	PCD	964 RSR 3,8	144,2

Klasse 6: Porsche - vehicles over 3800 cm³

1	Bensch Wolfgang	PC Heilbronn/Hohenlohe	911 (klassisch) 930 Turbo	154,6
2	van Es Jan	PCR	993 GT2	48,4



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



Porsche Club Historic Challenge



996 Cup

Klasse 8: 996 Cup

1	Weidel Thomas	PCD	996 GT3 Cup	231,4
2	Bayer Heinz	PCD	996 GT3 Cup	193,8
3	Schwarz Udo	PC Hamburg	996 GT3 Cup	185,2
3	Baron von Münchhausen Carl-Friedrich	PCD	996 GT3 Cup	162,2
4	Himmelsbach Anton	PC Ortenau / Bliss Autosport	996 GT3 Cup	81,4
5	Keck Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	60,8
6	van Riet Ivo	PCR	996 GT3 Cup	59,6
7	Schwarz Paul	PCD	996 GT3 Cup	29,2

997 Cup

Klasse 9: 997 Cup bis 2009

1	Berwanger Benno	PCD / Team 75 Bernhard	997 GT3 Cup	219,2
1	Berwanger Kim	PCD / Team 75 Bernhard	997 GT3 Cup	219,2
2	Fischer Markus	PCD / Team FLYING HORSE	997 GT3 Cup	206,4
3	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	196,6
4	Assmann Winfried	PCD / Team FLYING HORSE	997 GT3 Cup	186,6
5	Rossaro Ulrich	PCD	997 GT3 Cup	165,8
6	Reichel Thomas	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	154,4
6	Reichel Willy	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	154,4
7	Joos Michael	Württ. PC / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	133,6
8	Wagner Bernhard	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	97,8
9	Sessler Reiner	PC Schwaben	997 GT3 Cup	78,0
10	Moog Dr. Ralph P.	PCD	997 GT3 Cup	66,0
11	Assmann Ronja	PCD / Team FLYING HORSE	997 GT3 Cup	40,6
12	Lehmann Hans-Jürgen	PCD / MSC Odenkirchen	997 GT3 Cup	29,0
13	Bensch Wolfgang	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	10,2
14	Bleyer Joachim	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	9,0

Sonder-Klasse

Klasse 11: 996 Cup, 996 GT3 R/RS/RSR, 997 Cup - modifiziert n. Anhang J

1	Scheyer Dr. Thomas	PCD	997 GT3 Cup	195,0
2	Bleyer Joachim	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT3 Cup	186,2
3	Schindler Silvio	PC Heilbronn/Hohenlohe	997 GT2 Cup	115,8
4	Pfeiffer Willi	Württ. PC / Auto Piazza Elsdorf	997 GT3 Cup	46,6



**Porsche Club
Deutschland**



Internet:

www.pchc.info



Porsche Club Deutschland



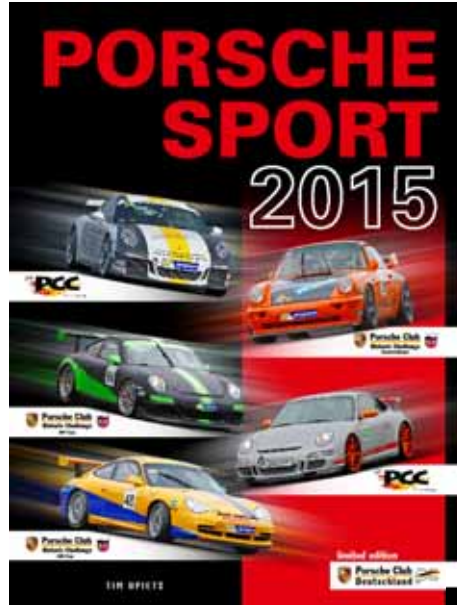
6 PCD Kollektion für Mitglieder - mit PCHC-Logo

PCD Kollektion 2016 für Mitglieder

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



Damen Polo-Shirt



Damen Softshell-Jacke



PCD Pullover



anthrazit / rot



D/H-Polo-Shirts



PCD Seidentuch Club-Days



lizenzierte Sterling-Silber Schlüsselanhänger



D/H Funktionsshirt



PCD Gäste/Duschtuch



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

PCD Kollektion 2016 für Mitglieder

Antwort-Fax: 0711 / 75 04 655

Porsche Club Deutschland e.V.
Geschäftsstelle
Gutenbergstr. 19
70771 Echterdingen

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

Name:	Vorname:	Mitglieds-Nummer:
Straße:	PLZ Ort:	
Telefon:	E-Mail:	

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

Menge	Artikel	Farbe	Größe	Einzelpreis € inkl. MwSt.
	Seidensticker-Herren-Hemd kurzarm / langarm Button-down / Kent	weiß		70,00
	Seidensticker-Bluse kurzarm / dreiviertelarm / langarm	weiß		70,00
	Polo-Shirt Herren langarm	rot/weiß/schwarz		59,00
	Polo-Shirt Damen langarm	rot/weiß/schwarz		59,00
	Polo-Shirt Herren kurzarm	rot/weiß/schwarz		55,00
	Polo-Shirt Damen kurzarm	rot/weiß/schwarz		55,00
	Funktions-Shirt Herren kurzarm -bis ausverkauft	weiß-bunt		24,00
	Funktions-Shirt Damen kurzarm -bis ausverkauft	weiß-bunt		24,00
	Pullover 100% Wolle	rot/anthrazit		90,00
	Softshell-Freizeit Jacke Herren	schwarz		95,00
	Softshell-Freizeit Jacke Damen	schwarz		95,00
	Softshell-Weste Herren	schwarz		85,00
	Softshell-Weste Damen	schwarz		85,00
	PCD Seidenschal 911(180x60)	kräftig bunt		69,00
	PCD Seidentuch Club-Days (100x100) *NEU*	blau-rot	---	69,00
	PCD Gästetuch 30x50 cm	weiß		9,00
	PCD Duschtuch 70x140 cm (400g/m²)	weiß		25,00
	PCD Umhängetasche ca. 30 x 40 x 10 cm	weiß	---	25,00
	PCD Caps	rot/weiß/schwarz/grau	---	10,00
	PCD, PCC, PSC, PCHC Badge (Aufnäher):	---	---	5,00
	Schlüsselanhänger für 1Porsche Modell, Maßstab 1:87, Sterling Silber mit Schlüsselkette Verfügbare Modelle: 911 (964) Cabriolet, Turbo, Carrera und 959 *NEU* Modell->			149,00
	Porsche Sport Jahrbuch 2015 - Limited PCD Edition – Neuerscheinung			55,00
	je Porsche Sport Jahrbuch 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 - Limited PCD Edition – Restbestand			40,00
	Personalisierung pro Element Name:			6,00
	Porto und Verpackungsanteil betragen pro Auftrag			10,00
	Gesamtpreis			

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

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

Ort, Datum

Unterschrift

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

**Den Ur-911 verkaufen wir nach wie vor.
In Einzelteilen.**

Porsche Classic.

Originalteile & Reparatur. Es gibt 52.000 gute Gründe, weshalb mehr als 70% aller jemals gebauten Porsche Fahrzeuge noch heute fahren: Porsche Classic Originalteile. Verfügbar in unserem Online Shop unter www.porsche.de/classic-shop sowie in Ihrem Porsche Zentrum.



PORSCHE