



# Porsche Club Historic Challenge - PCHC 2019

FIA/DMSB genehmigt: 730/19 vom 22.01.19



Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2019 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A Plus/NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation - Internationale D-Lizenz erforderlich). PCHC wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt. PCHC steht für Rennsport mit historischen Porsche Fahrzeugen. Teilnehmen können Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche, Cayman, 996, 997 und 991 bis Bj. 2014.

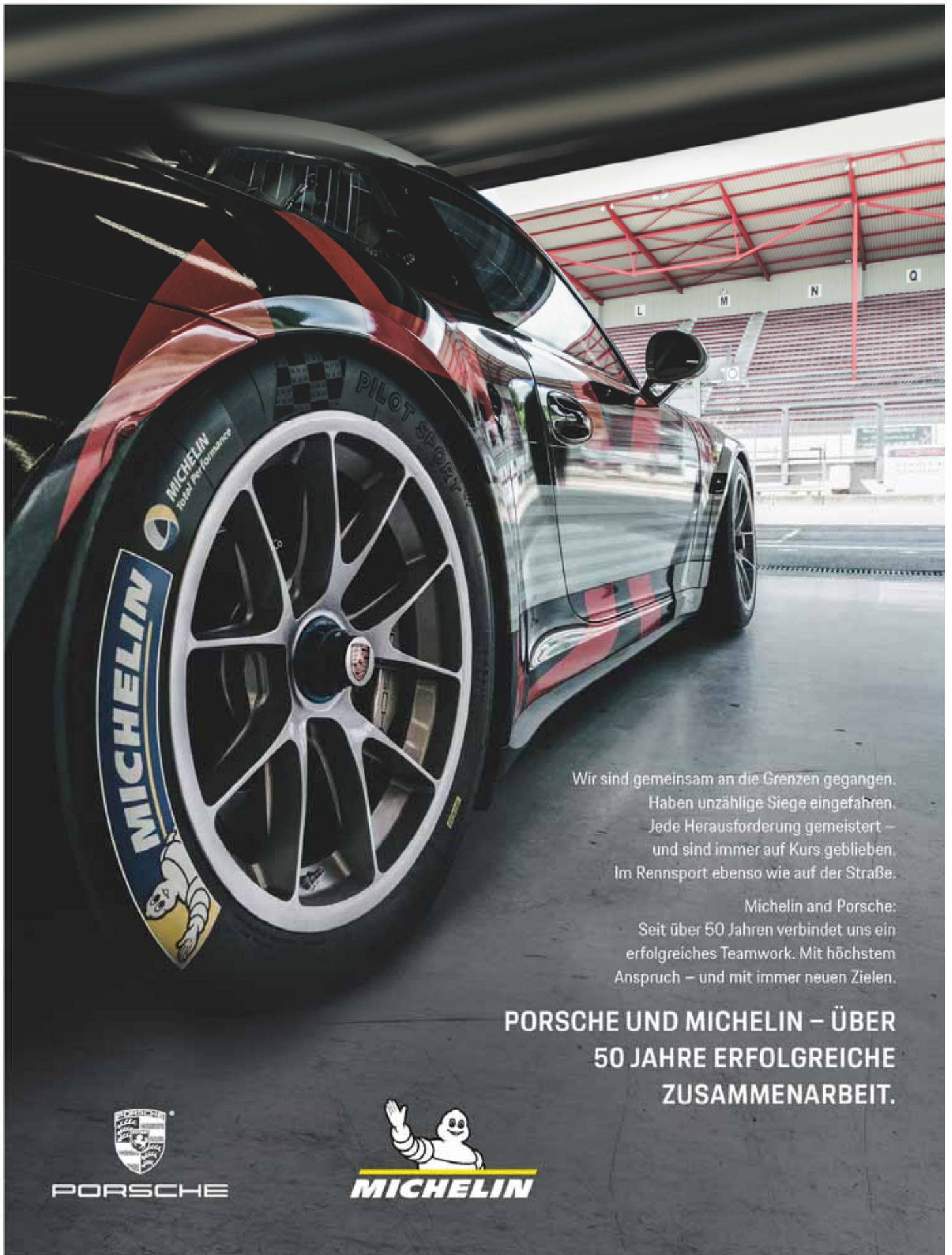
Bei jeder Veranstaltung finden 2 Zeittrainings und 2 Rennen von mindestens je 25 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich. Bei 2 Veranstaltungen wird es 3 Rennen geben, beim Hockenheim Auftakt und in Oschersleben. Training und Rennen können bei allen Veranstaltungen in 2 Tagen absolviert werden.

## Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2019	4
2	Technisches Reglement 2019	8
3	Pflicht-Beklebensplan 2019	13
4	Berichte 2018	15
5	Sieger und Platzierte 2018	30



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



Fritz Letters und Michael Haas



Heinz Weber und Marga Kempf



Frank und Karin Richter

Liebe Porsche Club Mitglieder, liebe Porsche Freunde,

unsere Porsche Club Historic Challenge hat sich zu einer der beliebtesten PORSCHE Rennserien entwickelt. Sie gehörte zu den ersten Serien, die eine FIA Genehmigung erhalten haben. Für die kommende Saison haben wir 6 Veranstaltungen auf den schönsten Rennstrecken Deutschlands und dem nahen Ausland gebucht. Schon Ende März beginnen wir auf dem Hockenheimring mit dem Preis der Stadt Stuttgart - Auftakt, dort bieten wir auch rechtzeitig zur Saison einen Lehrgang zur Erlangung der Int. Lizenz D an. Im Mai ist die Motorsport Arena Oschersleben Austragungsort des 2. Laufes zu unserer Challenge. Beim Hockenheim Auftakt und in Oschersleben können wir Ihnen jeweils 3 Rennen anbieten.

Mitte Juni geht es auf die Grand Prix Strecke am Nürburgring zum XL Motorsport Weekend ehe Anfang Juli unser Highlight die Porsche Club Days am Hockenheimring durchgeführt werden. Fast schon Tradition, dass wir Ihnen dort die ganze Bandbreite des PCD Motorsports anbieten dürfen.

In der 2. Hälfte der Saison dürfen wir Sie nach Belgien zum Circuit Zolder einladen. Dieser ca. 4 Kilometer lange Kurs bietet alles, was ein Rennfahrerherz erfreut. Schlußlauf und Meisterfeier ist, wie in diesem Jahr auch, wieder der Nürburgring und das Dorint Hotel. Dort werden wir unsere Sieger gebührend feiern und werden Ihnen auch ein verbilligtes Zimmerkontingent anbieten.

Für das Jahr 2019 haben wir Ihre Wünsche umgesetzt und werden jeweils nur 2 Tages-Veranstaltungen für die PCHC Teilnehmer anbieten (Für Training und Rennen).

Den Wünschen vieler Teilnehmer entsprechend haben wir den 991 GT3 Cup 1. Gen. zu den erlaubten Fahrzeugen hinzu gefügt. Bei den Cayman erlauben wir auch bis einschließlich Baujahr 2014.

Ansonsten entspricht das Reglement dem des Vorjahres. FT3 Tanksysteme werden wir erst ab 2022 im Reglement verlangen müssen.

Wir sichern Ihnen auch für die Saison 2019 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



## Ausschreibung / Reglement

FIA/DMSB genehmigt: 730/19 vom 22.01.19

### 1 Sportliches Reglement 2019

Die Porsche Club Historic Challenge ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt. Das hier vorliegende Dokument ist die Übersetzung des gültigen und genehmigten Original-Reglements.

#### 1.1 Serie, Durchführung und Organisation

- Porsche Club Deutschland e.V. (PCD), Gutenbergstr. 19, 70771 Echterdingen, Tel: 0711 / 75 04 654, [info@porsche-club-deutschland.de](mailto:info@porsche-club-deutschland.de)
- Ansprechpartner:
  - Sportleiter PCD: Michael Haas, Tel. 0711 / 75 04 654  
[Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de](mailto:Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de)
  - Organisation und Management: Heinz Weber - Tel. 0711/ 47 16 16,  
[Heinz.Weber@porsche-club-deutschland.de](mailto:Heinz.Weber@porsche-club-deutschland.de)
  - Eventmanagement, Techn. Kommissar, Tel. 0174 / 92 10 907,  
[Frank.Richter@porsche-club-deutschland.de](mailto:Frank.Richter@porsche-club-deutschland.de)
- PCHC im Internet
  - [www.porsche-club-historic-challenge.de](http://www.porsche-club-historic-challenge.de)
  - [www.pchc.info](http://www.pchc.info)
- **Veranstaltungen:**
  - 30.03.19 – 31.03.19 Hockenheim - Auftakt, Preis der Stadt Stuttgart, MCS 3 \* 30 Min. Rennen + DMSB-Lizenzlehrgang (int. D)
  - 18.05.19 – 19.05.19 Oschersleben - Preis der Stadt Magdeburg, MCS – 3 \* 30 Min. Rennen
  - 14.06.19 – 15.06.19 Nürburgring – Motorsport XL Weekend (für PCHC 2-Tages-Veranstaltung)
  - 05.07.19 – 06.07.19 Hockenheim – Porsche Club Days Württembergischer PC / PC Schwaben
  - 06.09.19 – 07.09.19 Zolder– Motorsport XL Weekend (für PCHC 2-Tages-Veranstaltung)
  - 18.10.19 – 19.10.19 Nürburgring - Westfalen Trophy und Siegesfeier (für PCHC 2-Tag.-Veranst.)
  - 11.2019 Siegesfeier, Porsche (Ehrung der Top-10 Gesamt)

Die Porsche Club Historic Challenge (PCHC) geht auch 2019 als internationale Rennserie des Porsche Clubs Deutschland an den Start. Der Status ist National A Plus/NSAFP (National Series with FIA-Approved Foreign Participation - Internationale D-Lizenz erforderlich), in Assen National A/NEAFP (National Event with FIA-Approved Foreign Participation).

#### 1.2 Teilnehmer/Lizenzen

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

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



### 1.3 Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche bis zum Typ 991 Modelljahr 2014 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 750,- (Hockenheim-Auftakt und Oschersleben Euro 950,-), für den zweiten Fahrer Euro 100,-.

Die Nenngebühr beträgt für Gastfahrer Euro 850,- (Hockenheim-Auftakt und Oschersleben Euro 1.050,-), 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 2019 sind 6 Veranstaltungen mit 14 Rennläufen vorgesehen, es gibt 1 Streichergebnis. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Punktzahl aller 14 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 den Veranstaltungen Hockenheim-Auftakt und 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. Training und Rennen finden innerhalb von 2 Tagen statt (Freitag und Samstag oder Samstag und Sonntag).

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

## 1.10 Grundlagen der Serie

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

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



### Art. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

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

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

### Art. Haftungsausschluss

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

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

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

gegen

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

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungslauf/-läufen, entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.



### Art. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

- (1) Sofern Bewerber oder Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
- (2) Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer alle in Art. 34 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.
- (3) Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen) entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

## 2 Technisches Reglement 2019

### 2.1 Präambel

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

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

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

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

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



## 2.2 Klasseneinteilung

### Kategorie PCHC

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

#### 2.2.1 Klasse 1 Cayman

Porsche Cayman

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
Porsche Cayman (987c) alle Ausführungen	Bis 2014	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 cm<sup>3</sup>

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

Typ	Hubraum In cm <sup>3</sup>	Mindestgewicht	zulässige Änderungen
924	Bis 2000	900 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht) Art. 7 (ausschließlich 2-Ventil-Zylinderköpfe zulässig)
924 S/944	bis 2500	1000 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht) Art. 7 (ausschließlich 2-Ventil-Zylinderköpfe zulässig)
944 S	Bis 2500	1040 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht)
944 S2	Bis 3000	1060 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht)
968	Bis 3000	1080 kg	DMSB Gruppe H mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 5.1 (Mindestgewicht)
911	Bis 2400		DMSB Gruppe CGT

#### 2.2.3 Klasse 3

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

Porsche 911 bis 3800 cm<sup>3</sup>: 1060 kg.



### Kategorie PC 996 Cup

Zugelassen sind Porsche 996 Cup Fahrzeuge

#### 2.2.4 Klasse 5

Typ	Stand	Mindestgewicht	zulässige Änderungen gegenüber dem Original-Reglement:
996 GT3 Cup	Bis 2005	1140 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porsche Carrera Reglement 2005</li> <li>• Es darf ein Sicherheitstank gem. Anh.J Art. 253.14 oder eine Schnelltank-Füllereinrichtung in Verbindung mit dem Serientank eingebaut sein.</li> <li>• Der hintere Stoßfänger darf beidseitig in einem Bereich von 30 x 30 cm seitlich mit Entlüftungsöffnungen versehen werden, um angestaute Wärme der Abgasanlage abzuführen. Die entstandenen Öffnungen sind mit einem Drahtgitter mit einer Maschenstärke von max. 5 mm von innen zu verschließen.</li> <li>• Fahrerbelüftung 1 Satz 997.572.365.90</li> <li>• Bowdenzug 1 Zug 997.572.501.90</li> <li>• Türe links 1 komplette Tür 996.531.211.9D</li> <li>• Türe rechts 1 komplette Tür 996.531.212.9D</li> <li>• Das Lenkrad ist freigestellt.</li> <li>• Die Felgen sind freigestellt, sofern die originalen Maße (Breite, Durchmesser, Einpresstiefe) und das Befestigungssystem beibehalten werden. Es sind ausschließlich Felgen aus Aluminiumlegierungen zulässig.</li> <li>• Der serienmäßige Luftfilter darf durch einen formgleichen Luftfilter eines anderen Herstellers ersetzt werden. Luftsammeleinrichtungen sind nicht zulässig.</li> </ul>

### Kategorie PC 997 Cup

Zugelassen sind Porsche 997 Cup Fahrzeuge.

#### 2.2.5 Klasse 6

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



### 2.2.6 Klasse 7

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

### 2.2.7 Klasse 8

Zugelassen sind Porsche 991 Cup Fahrzeuge.

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

### 2.2.8 Klasse 10

Typ Porsche	Baujahr	Mindestgewicht	Anzuwendendes Reglement/Fahrzeugbestimmungen
996 GT3 Cup	Bis 2005	1200 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhang J 2005 Artikel 257</li> </ul>
996 GT3 R/RS/RSR	Bis 2005	1250 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anh. J 2005 Art. 257a mit folgenden Ausnahmen</li> </ul>
997 GT3/RS/Turbo	Bis 2012		<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhang J 2005 Artikel 257</li> </ul>
993 GT2		1250kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhang J 2005 Artikel 257</li> <li>Airrestriktor freigestellt</li> </ul>
997 GT3 R			<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhang J 2005 Art. 257</li> </ul>
Cayman			<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhang J 2005 Art. 257</li> </ul>



### Allgemeine und Sicherheitstechnische Beschreibung der Rennfahrzeuge

#### Allgemeine technische Vorgaben

- Die Fahrzeuge müssen eine gültige Straßenzulassung gem. StVZO/FZV oder einen DMSB Wagenpass besitzen, bei ausländischen Teilnehmern ein Wagenpass des jeweiligen ASN. FIA-HTP sind nur in Verbindung mit einer gültigen Straßenzulassung gem. StVZO/FZV oder ausl. Straßenzulassung als technisches Datenblatt anerkennungsfähig.
- Der Geräuschgrenzwert von 132 dB(A) nach LWA-Verfahren und 100 dB(A) nach LP-Verfahren muss eingehalten werden. Diese Werte werden gemäß der DMSB- Vorbeifahrermessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ermittelt.
- Zusätzlich müssen die Grenzwerte der DMSB Nahfeld Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB-Nahfeldmessmethode eingehalten werden
- Alle Fahrzeuge, auch solche, die nach FIA Anhang K aufgebaut wurden, müssen mit einem Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB- Abgasvorschriften (siehe DMSB- Handbuch) ausgerüstet sein.
- Bei allen Cup-Modellen 997 ist nach Krümmerende ein Vorschalldämpfer vorgeschrieben. Ab Cup-Modell 997 darf alternativ die Heckschürze mit seitlichen Öffnungen (ET-Nr. 997.505.421.90) verbaut werden. Für den 911 GT3 Cup (997) mit FIA GT3 Kit gelten die Bestimmungen des Art. 1.8. Für den 911 GT3 Cup (997) ab MJ 2008 nur mit Vorschalldämpfer ET-Nr. 997.111.047/048.91 (geräuschoptimiert).
- Für den 911 GT3 Cup ab MJ 2010 nur mit Vorschalldämpfer ET.-Nr.: 997.111.047/048.96 (geräuschoptimiert).

#### Sicherheitstechnische Vorgaben

- 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

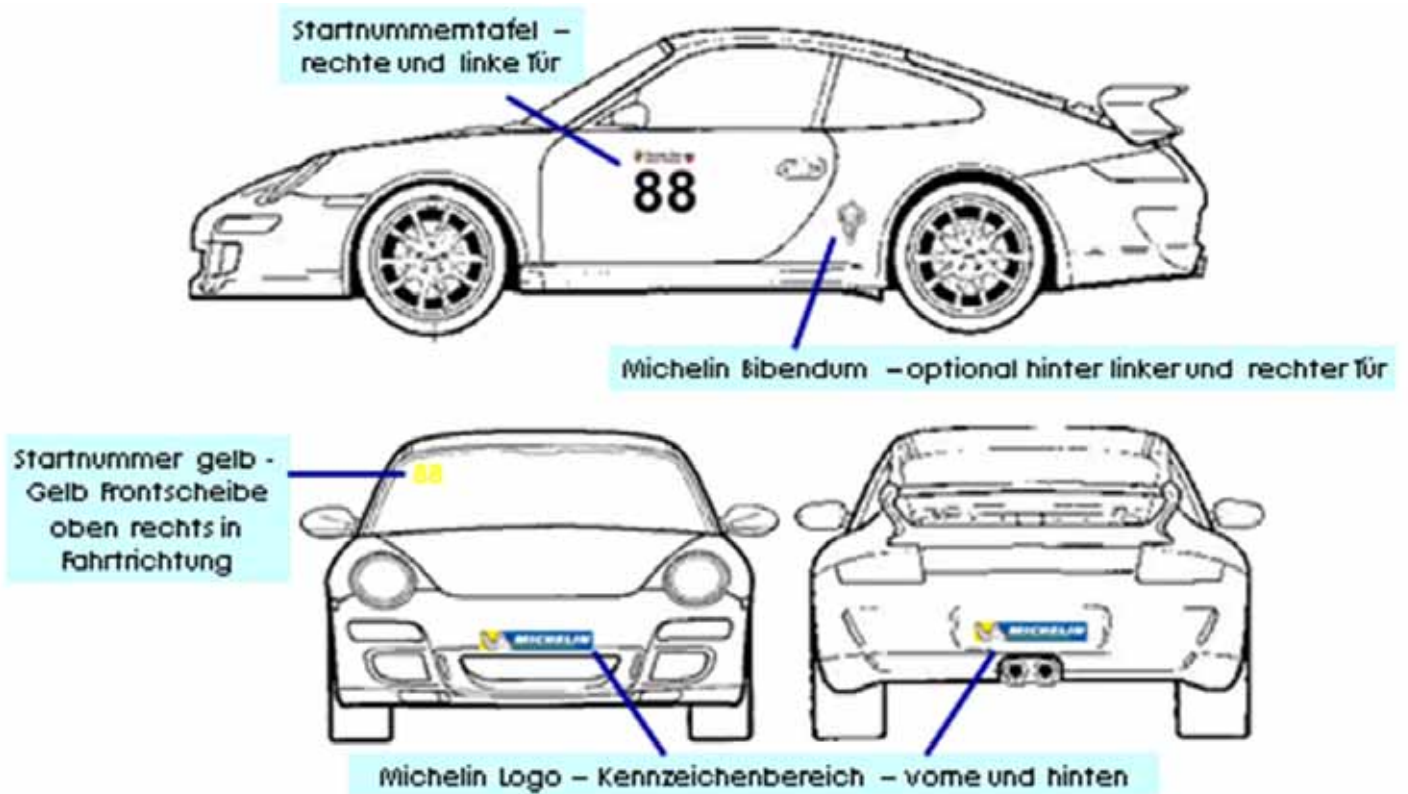
- Vorgeschrieben sind Overall, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe, Kopfhaube gem. FIA 8856-2000.
- Ein Helm gem. FIA/DMSB Bestimmungen ist vorgeschrieben.
- Ein FIA-homologiertes Kopfrückhaltesystem z.B. H.A.N.S. ist vorgeschrieben

#### Reifen

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



### 3 Pflicht-Beklebensplan 2019



### Beklebens-Elemente

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



88



# ADAC

## Jetzt ADAC Mitglied werden. Beitragsfrei im 1. Jahr!

Exklusiv für Mitglieder der ADAC Korporativclubs.  
Am besten gleich abschließen unter [adac.de/korporativclubs](https://adac.de/korporativclubs)





## 4 Berichte 2018

### 4.1 PCHC mit 996 Cup und 997 Cup Resümee 2018

Warum sind die Teilnehmer der PCHC so begeistert von Ihrer Serie? Es ist das Gesamtpaket, das der PCD geschnürt hat. Eine Vielfalt an ausgesuchten Rennstrecken, ein Starterfeld vom 968 CS bis zum 997 GT3 R und den Rennleiter Heinz Weber, der sich für seine Fahrer einsetzt.

Nach dem Auftaktrennen in Hockenheim stand der Motopark in Oschersleben auf dem Kalender. Traditionell werden dort 3 Rennen gefahren und Heinz Bernd Wolters, Klasse 10, siegte auch dort in allen 3 Läufen. Nach einem Sieg in Hockenheim machte er deutlich, mit mir ist in diesem Jahr zu rechnen. Das spannende Ringen um die Plätze bot Motorsport vom Feinsten. Mit seinem 996 GT3 Cup siegte Dr. Florian Keck in allen 3 Läufen in Klasse 7, wogegen das Vater-Sohn Team Torwesten die Historischen Klassen dominierte.

Der Grand Prix Kurs am Nürburgring war die nächste Station der PCHC Serie – bei Kaiserwetter hatten wir ein Starterfeld, das seinesgleichen sucht. In welcher Serie kämpfen schon drei GT 3 R um den Gesamtsieg? Noch mehr Spannung war nur in der Klasse 8 geboten, dort bekam Gerhard Kilian mit Christian Voigtländer, Thomas Braun und Michael Frigge ernstzunehmende Mitstreiter. Die Sieger bei den Historischen waren Arne Bast, Georg Vetter und Andreas Pöhlitz.



Anfang Juli hieß es auf gen Norden, der anspruchsvolle und tückische Dünenkurs in Zandvoort bereicherte den Kalender der PCHC. Wieder war es Heinz Bert Wolters, der mit 2 Gesamtsiegen seine Vormachtstellung ausbaute. Die Klasse 9 war Sache von Torsten Rose vor Torsten Klimmer und Winfried Assmann. In den Klassen 7 und 8 siegten die üblichen "Verdächtigen" Keck und Kilian, mit Ed van Heusden siegte ein Niederländischer Freund bei seinem Heimspiel in der Klasse 5.

Im Rahmen der Porsche Club Days luden der PC Schwaben und der Württembergische Porsche Club die PCHC an den Hockenheimring ein. Auch dort wurden in diesem Jahr 3 Rennen ausgetragen, die Heinz Bernd Wolters, Klaus Horn und Gerhard Kilian in Ihren Kategorien für sich entschieden. In Hockenheim war es Peter Nadler, der mit seinem Klasse 10 964 Turbo aufhorchen ließ.

Zum vorletzten Lauf in 2018 war die PCHC Gast in Assen/Niederlande, dies nutzten unsere Niederländischen Freunde zu einem Gaststart bei uns. Heinz Bert Wolters ließ auch in Assen nichts anbrennen und siegte in beiden Läufen. Dank unseren Gaststärtern war auch die Klasse 1 voll besetzt und die Sieger hießen dort: Hulsebos vor Verkerk und van Norel.

Nach diesen Ergebnissen blieb die Spannung hoch. Mit Heinz Bert Wolters, Dr. Florian Keck und Gerhard Kilian hatten immer 3 Fahrer die Chance auf den Titel. Die Entscheidung musste also auf den Schluss Lauf am Nürburgring vertagt werden. Jedoch brachte auch am Nürburgring erst der 2. Rennlauf die Entscheidung. Durch die beiden souveränen Gesamtsiege von Michael Joos auf seinem 996 GT3 RS machte er den Weg frei für den Gesamtsieg von Gerhard Kilian.

Bei der abendlichen Siegesfeier im Dorint Hotel am Nürburgring konnten die Klassensieger und der Gesamtsieger der Porsche Club Historic Challenge 2018 - Gerhard Kilian - gebührend gefeiert werden.

Wir freuen uns auf Euch in der nächsten Saison.

*Text: Michael Haas*



### 4.2 13.04.18 – 15.04.18 Hockenheim - Auftakt, Preis der Stadt Stuttgart, MCS

#### Saisonauftritt der PCHC beim Preis der Stadt Stuttgart Wolters und Joos holen sich die Gesamtsiege

Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) und Michael Joos (996 RSR) schnappten sich die Auftaktsiege bei der Porsche Club Historic Challenge. Während Wolters nach dem Ausfall von Joos den ersten Heat für sich entschied, erkämpfte sich Joos von ganz hinten kommend den Sieg. Jürgen Schlager (993 GT2) schaffte dahinter zweimal den Sprung aufs Gesamtreppchen.

Nach dem Qualifying stand eindeutig fest. Der Sieg würde nur über Michael Joos und Heinz-Bert Wolters führen. An die Zeiten der ersten Startreihe kam niemand heran, wobei Joos dem GT3 R von Wolters noch einmal 1,216 Sekunden eingeschenkt hatte. Im ersten Rennen bestätigte sich der Eindruck. Joos musste zwar Wolters kurzzeitig passieren lassen, hatte das Geschehen jedoch im Griff. Eine defekte Benzinpumpe stoppte allerdings bereits nach sechs Runden die Siegesfahrt. Wolters erbt die Führung und ließ sich den Gesamtsieg beim ersten Auftritt in der PCHC nicht mehr nehmen. „Mit meinem Einstand in der Serie bin ich sehr zufrieden. Am Anfang des Rennens hatte ich den Zweikampf mit Michael Joos. Als er leider Probleme bekam und ausfiel, war der Weg für mich frei. Ich setzte mich schnell ab. Die Safety Car Phase brachte noch etwas Wirbel, weil ein anderes Fahrzeug mich dabei überholte. Nach dem Restart konnte ich aber schnell vorbei und die Führung ausbauen“, erklärte Heinz-Bert Wolters.



#### Fulminante Aufholjagd von Michael Joos

Für den zweiten Durchgang machte die Truppe von Joos Sportwagenteknik den RSR wieder fit. Von ganz hinten stürmte Joos nun nach vorne. Bereits in der vierten Runde lag der Klasse 10 Porsche hinter Heinz-Bert Wolters. Der leistete bis zum neunten Umlauf Gegenwehr, musste Joos letztlich aber ziehen lassen. Am Ende wurde der Sieger mit 14,451 Sekunden Abstand auf Rang zwei abgewinkt. „Ich denke, dass das heute eine souveräne Leistung war. Ich bin mit neuen Reifen gestartet und das war der Schlüssel zum Erfolg. So kam ich recht schnell durch das ganze Feld. Aber gegen Mitte des Rennens hatte ich die Diagnose verminderte Leistung, so war das alles nur über die Kurven machbar. Das ist nun eine kleine Entschädigung für das erste Rennen“, befand Joos nach dem Rennen.



**Jürgen Schlager als stärkste dritte Kraft**  
Hinter dem Duo bestimmte Jürgen Schlager im Porsche 993 GT2 die Pace. Der Turbo-Pilot musste jedoch immer

die starke Sauger-Fraktion um Peter Schepperheyn und Klaus Horn (beide 997 GT3 Cup) im Auge behalten. So musste sich Schlager zu Beginn erst an Schepperheyn und Horn vorbeiarbeiten, ehe der GT2 den zweiten Platz nach Hause bringen konnte. Im zweiten Heat wäre es fast noch einmal eng geworden, doch am Ende brachte Schlager seinen dritten Platz mit 0,6 Sekunden Vorsprung über die Ziellinie. „Es war ein tolles Rennen. Ich bin von Position fünf auf den zweiten Platz vorgefahren. Schade, dass es die Safety Car Phase gegeben hat. Danach war Thorsten Rose vor mir, der aber nicht auf zwei lag. Bis ich das geschnallt hatte, brauchte ich zwei Runden.“



Auf den Geraden heraus hat der Turbo schon Power, aber Wolters wäre trotzdem nicht zu halten gewesen“, so Schlager zum ersten Rennen. Hinter Schlager war es Peter Schepperheyn, der als Sieger der Klasse 9 noch aufs Treppchen durfte. Auch im zweiten Rennen schien Schepperheyn den Platz hinter Schlager bis ins Ziel zu bringen.



Doch Klaus Horn, nachdem er sich an Francesco Klein (997 GT3 Cup) vorbeigequetscht hatte, näherte sich bereits mit großen Schritten. In der 13. Runde war der Landauer vorbei und ihm Platz vier sicher. Für Schepperheyn kam es noch dicker. Beim Überwinden geriet er in der Sachskurve mit dem amtierenden Meister Georg Vetter aneinander. Das nutzte Francesco Klein aus und sicherte sich den Sieg in der Klasse 9.

### Kilian und Keck mit Doppelsiegen

Nach der unglücklich verpassten Meisterschaft im letzten Jahr wagt Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) in der Klasse 8 den nächsten Anlauf. Zwei souveräne Siege vor Christian Voigtländer und Bernhard Wagner in einer propenvollen Klasse brachten Kilian in eine gute Ausgangslage im Titelrennen. „Nach anfangs etwas Bauchkrummen habe ich doch schnell Vertrauen im Auto gefunden und es ist alles gut gegangen. Das Rennen verlief in meiner Klasse für mich problemlos. Ich konnte immer rechtzeitig vorbei fahren und von hinten kam auch kein Druck. Somit bin ich mit meinem Saisonauftakt sehr zufrieden.“ Genau so souverän siegte Dr. Florian Keck (996 GT3 Cup) in der Klasse 7. Der letztjährige Klassenchampion verwies Erich Hautz bzw. Jürgen Seyler jeweils auf die zweite Position. „Schade, dass es im Augenblick nicht mehr die tollen Duell vom letzten Jahr gibt. Jetzt ist mein Ziel eben, den Titel in der Klasse 7 zu verteidigen. Ich versuche vor mir die 997er ein bisschen zu ärgern. Das Rennen war problemlos, da die anderen von der Quali her zu weit hinten lagen“, so Keck.

### Team Torwesten siegt bei den Historischen



Dirk und Mike Torwesten waren mit ihrem schönen Porsche dp 935 bei den Historischen nicht zu schlagen. Zweimal lag der grasgrüne 935er in Front und ärgerte vor allem die modernere Konkurrenz. „Am Freitag hatten wir noch Startschwierigkeiten und einen Fehler im Hauptkabelstrang gesucht. Somit konnten wir gar nicht testen und den Motor einfahren. Die Schrauberei hat sich aber nach dem heutigen Tag gelohnt. Wir haben zweimal den Sieg bei den Historischen eingefahren. Besser kann es nicht laufen“, freute sich Mike Torwesten. In der Klasse 3 teilten sich Georg Vetter (964 Carrera 2) und Graf Guntbert Freiherr von Lochstopf (993) die Siege. Eigentlich war Vetter im zweiten Rennen souverän vorne, doch dann kam zum bereits erwähnten Missgeschick. Während sich Vetter

und Schepperheyn über die Vorfahrtsregel nicht im Klaren waren, kam von Lochstopf am Schwarzwälder vorbei. Ein Doppelsieg gab es in der Klasse 2 für Antonios Trichas im Porsche 968 CS. Der Grieche hielt in beiden Rennen Marika Seyler (944 S) und Dieter Graf (924 S) hinter sich. „Ich bin sehr zufrieden mit dem zweifachen Klassensieg. Aber ich muss sagen, dass ich dabei auch sehr viel Glück hatte. Im zweiten Rennen fuhr ich ohne Servolenkung und die letzten beiden Runden auch noch ohne Kupplung“, gab Trichas zu.

Text und Bilder: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer



### 4.3 11.05.18 – 13.05.18 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

#### PCHC Oschersleben - Dreifacherfolg für Wolters

Beim zweiten Lauf der Porsche Club Historic Challenge war Heinz Bert Wolters mit seinem Porsche 997 GT3 R nicht zu schlagen. Gleich dreimal schlug Wolters in Oschersleben zu. Klaus Horn (997 GT3) machte es zumindest im zweiten Rennen extrem spannend, als sich der Landauer nach engem Kampf mit 0,393 Sekunden geschlagen geben musste.



Es war das Wochenende des Heinz Bert Wolters. In Hockenheim hatte Wolters bereits beim Saisonstart einmal zugeschlagen. Nun ließ der 997er-Pilot in der Magdeburger Börde gleich drei weitere Siege folgen. Eng war es nur im zweiten Rennen, wo sich Wolters mit Klaus Horn einen packenden Fight lieferte. Ansonsten beherrschte Wolters souverän das Geschehen und siegte deutlich vor der übrigen Konkurrenz. „Am Anfang des Rennens hatte ich Jürgen Schlager schon im Spiegel gehabt. Er kam da bedrohlich nahe. Ich konnte mich verteidigen, musste aber aufpassen. Der Turbo hat einen ziemlichen Speed auf den Geraden. Ich konnte mich absetzen und eine Lücke herausfahren. Das Auto lief sehr gut, wir hatte da auch noch etwas daran herumgedoktert“, so der dreimalige Gesamtsieger über das erste Rennen.

Kurz vor der Veranstaltung war noch gar nicht klar, ob Klaus Horn starten könne. Doch die Knieoperation handicaptete Horn, zumindest im Rennauto, kaum. Der Landauer musste sich zwar im ersten Rennen neben Wolters noch Jürgen Schlager (993 GT2) und Thorsten Rose (997 GT3 Cup) beugen, doch am Sonntag präsentierte sich Horn in bestechender Form. Vor allem der enge Kampf im zweiten Heat mit Wolters um den Gesamtsieg begeisterte die Zuschauer. Nachdem Horn an Thorsten Rose vorbei war, übte er sogleich mächtig Druck auf den Führenden aus. Bei den Überwindungen verschaffte sich Wolters etwas Luft, doch Horn blieb hartnäckig. Rose musste dagegen abreisen lassen, so dass aus dem Dreikampf ein enges Duell wurde. Zwar war Horn ganz dicht am Heck des 997 GT3 R, den Weg vorbei fand der Landauer jedoch nicht. Im dritte Rennen konnte Horn die Show nicht wiederholen, landete aber souverän auf dem zweiten Gesamtrang, erneut vor Rose. „Es war ein enges Rennen. Ich war immer wieder dran, aber Wolters hat mir immer wieder zugemacht. Ich kam einfach nicht vorbei. Immer wenn ich dran war, konnte er mir wieder etwas wegfahren. Das Auto hat auch 50 PS Mehr. Ich denke, wenn ich vorne gewesen wäre, hätte ich etwas wegfahren können. Dadurch dass wir ständig Kampflinie gefahren sind, haben wir uns die Zeiten ja selber kaputt gemacht. Da habe ich immer gehofft, dass der Thorsten Rose nicht noch von hinten herankommt“, fasste der Landauer den tollen Zweikampf zusammen.

#### Podest für Schlager am Samstag

Jürgen Schlager war mit seinem zweiten Gesamtplatz stark ins Wochenende gestartet. Weder Klaus Horn noch Thorsten Rose kamen an dem starken Turbo Porsche vorbei. Dagegen war am Sonntag irgendwie der Wurm drin. Gleich beim Start büßte Schlager Plätze ein, nur um einen Umlauf später weit ins Mittelfeld zurück gereicht zu werden. Zwar kämpfte sich Schlager wieder nach vorne, doch mehr als der fünfte Platz hinter Jan van Es (Porsche 993 GT2) sprang nicht heraus. Auch der Niederländer hatte sich nach dem Ausfall im ersten Rennen erst durch das Feld arbeiten müssen.





Jan van Es trat zum dritten Rennen gar nicht mehr an. „Ich bin zufrieden. Es ist das erste Rennen, das ich in dieser Saison beendet habe. Mit dem vierten Gesamtplatz und Platz drei in der Klasse habe ich bei diesem Rennen für mich ein gutes Ergebnis erzielt. Oschersleben ist für mein Auto eine sehr anstrengende Strecke, von daher ist das völlig in Ordnung“, äußerte sich van Es zum zweiten Durchgang.

### Blick in die Klassen

Zwar musste Rose jeweils den Klasse 10 Piloten den Vortritt lassen, die eigene Klasse hatte der dreimalige Gesamtdritte jedoch im Griff Peter Schepperheyn landete jeweils auf dem zweiten Platz. Spannend war vor allem das dritte Rennen, wo sich neben Schepperheyn noch Dr. Frank Willebrand und Francesco Klein um die Positionen balgten. „Es geht von Rennen zu Rennen aufwärts und ich komme mit dem Auto immer besser zurecht. Ich war im letzten Durchgang auf neuen Reifen unterwegs. In den beiden Rennen zuvor hatte ich starkes Untersteuern. Das war jetzt mit den neuen Reifen weg. Mit Francesco Klein werde ich genauso viel Spaß haben wie letztes Jahr mit Florian Keck. Da dürfen wir uns vermutlich auf genauso schöne Zweikämpfe freuen“, orakelte Frank Willebrand.



In der Klasse 8 hatte Gerhard Kilian starke Konkurrenz bekommen. Christian Voigtländer schlug dem Baiersdorfer gleich zweimal ein Schnippchen. Im ersten Rennen schnappte er sich Kilian in der zehnten Runde, während es im letzten Rennen einen Start- und Zielsieg zu feiern gab. Dabei lag Voigtländer in der Anfangsphase sogar auf einem tollen vierten Gesamtrang. „Es hat heute richtig Spaß gemacht und endlich mal geklappt. Gerhard Kilian ist sonst nicht so einfach zu besiegen. Heute am Samstag war er am Rutschen. Das konnte ich ausnutzen und endlich mal vorbeiziehen. Es war natürlich schön für mich den Klassensieg einzufahren“, freute sich Voigtländer. Kilian konterte zumindest im zweiten Rennen am Samstagmorgen. Diesmal hatte er Voigtländer gut im

Griff. „Am Anfang ging es ganz gut, aber nach ein paar Runden ist das Auto stark gerutscht. Ich hatte einfach keinen Grip mehr und bin eigentlich nur so durch die Kurven gerutscht. Es war ein Unter- und Übersteuern und ich hatte keine Chance mehr daraus zu machen. Das zweite Rennen lief viel besser. Wir hatten uns für neue Reifen entschieden und das war ausschlaggebend zum Klassensieg“, erklärte Kilian.

Dr. Florian Keck gewann indes dreimal souverän die Klasse 7. Mit seinem 996 GT3 Cup mischte Keck zudem munter bei den 997er mit. Im zweiten Heat holte sich Erich Hautz Rang zwei, in Durchgang zwei war es Udo Schwarz. Dieser war nach Problemen an seinem 997er in den 996er Porsche umgestiegen. Sehr souverän war wieder das Vater-Sohn Gespann Dirk und Mike Torwesten unterwegs. Mit ihrem Porsche dp 935 dominierten sie die Historischen und hatten vor allem in den neueren 911er Modelle ihre Gegner auf der Strecke gefunden. In der Klasse 4 hieß die weitere Reihenfolge dreimal Kurt Ecke vor Arne Bast (beide 993). Dabei lieferte sich Ecke schöne Positionskämpfe mit Graf Guntbert Freiherr von Lochstopf (993), der die Klasse 3 gewann. Die Klasse 2 ging indes zweimal an das Team Seyler (Porsche 944 S).



Text und Bilder: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer





### 4.4 08.06.18 – 10.06.18 Nürburgring - Motorsport XL Weekend

#### PCHC beim Motorsport XL weekend in der Eifel Gesamtsiege gehen an Wolters und Nonn

Auf dem Nürburgring musste sich Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) nach vier Siegen in Folge erstmals geschlagen geben. Matthias Nonn (997 GT3 R) verwies Wolters im zweiten Rennen der Porsche Club Historic Challenge auf den zweiten Platz. Dritter wurde in beiden Rennen Klaus Horn (997 GT3 R).

#### 10Starke Konkurrenz

In der Porsche Club Historic Challenge halten die GT3 Einzug. Gleich drei GT3 R standen in der Eifel am Start und die bestimmten sogleich das Geschehen. Neben dem bisherigen Seriensieger Heinz Bert Wolters setzten in der Eifel Matthias Nonn und Klaus Horn erstmals einen GT3 R ein. Die starke Konkurrenz merkte Wolters bereits im Qualifying, als er sich noch mit einer halben Sekunde Rückstand Startplatz zwei holte. Horn folgte dahinter.



Im Rennen blieb jedoch erst einmal alles beim Alten. Heinz Bert Wolters feierte nach 15 Runden seinen fünften Gesamtsieg im sechsten Rennen. Matthias Nonn, der zunächst seinen zweiten Platz gegenüber Klaus Horn eingebüßt hatte, rauschte knapp zwei Sekunden später über die Ziellinie.

Horn folgte mit 49,879 Sekunden Abstand auf Gesamtrang drei. Auch im zweiten Durchgang gaben die GT3 R Piloten den Ton an. Wolters vor Nonn

und Horn lautete die Reihenfolge. In Runde sechs übernahm jedoch Nonn das Kommando. Bis zur schwarz-weiß karierten Flagge gab er die Führung nicht mehr aus der Hand. Mit knapp über fünf Sekunden Rückstand musste sich Wolters diesmal geschlagen geben. Dritter wurde erneut Klaus Horn, der allerdings ganz nahe dran war. Gerade einmal 0,187 Sekunden hinter Wolters wurde der Landauer bei seinem GT3 R Debüt abgewinkt.

Während an der Spitze die GT3 R Asse unter sich waren, kämpften dahinter die Cup Modelle gegen den GT2 von Jan van Es. Schnellster der Verfolgergruppe war einmal mehr Thorsten Rose, der mit seinem 997 GT3 Cup zweimal die Klasse 9 gewinnen konnte. Dahinter belegte Peter Schepperheyne in beiden Rennen den fünften Gesamtplatz, sowie Rang zwei in der Klasse 9. Jan van Es, im ersten Rennen zweitweise auf Gesamtposition vier, musste sich in beiden Durchgängen mit den Plätzen hinter den beiden Sauger-911er zufrieden geben. im zweiten Heat, so dass ich keinen Anschluss an die Top fünf herstellen konnte", berichtete Jan van Es.





### Der Blick in die Klassen

Hinter Jan van Es landete Dr. Frank Willebrand (997 GT3 Cup) auf dem siebten Gesamtrang. Willebrand hat sich mit dem neuen Einsatzgefährt immer besser angefreundet und sich als dritte Kraft in der Klasse 9 nun fest etabliert. Im zweiten Heat lag Willebrand sogar zeitweise auf der vierten Gesamtposition. Als es schließlich wieder auf den dritten Klassenrang hinauszulaufen schien, kam das Aus. Der Bruch der Bremsdruckstange führte zum totalen Bremsverlust und der 997 schoss in der Dunlop-Kehre geradeaus. Mit Glück krachte der Porsche nicht voll in den Reifenstapel.

### Kontrahenten

Platz drei in der Klasse 9 holte sich damit Dr. Werner Mössner. Hochspannung war in der Klasse 8 geboten. Mit Michael Voigtländer hat Gerhard Kilian einen starken Gegner bekommen. Dazu kommen weitere schnelle Piloten wie Thomas Braun oder Michael Frigge. Zudem absolvierten Axel Duffner und Oliver Bliss ihren ersten gemeinsamen Einsatz in der PCHC. Während Kilian im verregneten ersten Quali die Bestzeit vorgab, fuhr Michael Frigge im Trockenen die schnellste Zeit. Kilian lauerte hinter Duffner/Bliss und Voigtländer. Im ersten Rennen verteidigte Michael Frigge die Spitze.

Dahinter reihten sich Braun, Voigtländer und Kilian ein. Zwar kam Kilian schnell an Voigtländer vorbei, doch das folgende Duell mit Braun sollte zum vorläufigen Ende führen. Als Kilian am Kontrahenten vorbei wollte, kam es zur Berührung und Kilian drehte sich. Der nachfolgende Voigtländer konnte nicht mehr rechtzeitig ausweichen und krachte in den Porsche. Für beide bedeutete dies das Aus. Rang drei erbt somit Axel Duffner. Der zeigte sich über seine PCHC Premiere begeistert: „Zum ersten Mal Nürburgring ohne Nordschleife. Es war ein tolles Gefühl mit dem 997er zu starten und dann noch das gute Ergebnis. Danke für die Unterstützung an Oliver Bliss und Jay Oxford“, freute sich Axel Duffner.

Im zweiten Rennen konnte Kilian nun seine Qualitäten zeigen und zum Sieg in der Klasse 8 fahren. Dafür kämpfte sich der 997er Pilot von ganz hinten durch das halbe Feld nach vorne. In Runde acht ging er an Frigge vorbei, kurz darauf auch am Klassenführenden Thomas Braun. In dieser Reihenfolge liefen die drei Porsche auch im Ziel ein. In der Klasse 7 war Dr. Florian Keck nicht zu schlagen. Zweimal ließ Keck den 996er von Erich Hautz hinter sich. Auch bei den Historischen gab es drei Doppelsieger. Sowohl Arne Bast (993 RS) als auch Georg Vetter (964 Carrera 2) und Andreas Pöhlitz (968 CS) fuhren zwei Siege ein.

*Text und Bilder: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer*





### 4.5 06.07.18 – 08.07.18 Zandvoort – Britisch Race Festival

Vierter Saisonlauf der PCHC in Zandvoort  
Heinz-Bert Wolters siegt weiter



Heinz-Bert Wolters war mit seinem Porsche 997 GT3 R auch in Zandvoort nicht zu stoppen. Beim vierten Saisonlauf im niederländischen Zandvoort holte der 997er-Pilot einen Doppelsieg. Für Wolters waren es die Gesamtsiege sechs und sieben.

Mit zwei Start- und Zielsiegen untermauerte Heinz-Bert Wolters seine derzeitige Vormachtstellung in der Porsche Club Historic Challenge. Beim ersten Auslandsauftritt der PCHC in dieser Saison münzte Wolters eine Pole-Position in einen deutlichen Sieg vor Klaus Horn in einem weiteren Porsche 997 GT3 R um.

#### Sieg in Klasse 9

Der Landauer hatte beim Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs über 17 Sekunden Rückstand auf Platz eins, nachdem er Rang zwei vor Jürgen Schlager (993 GT2) übernommen hatte. Gesamtrang drei ging an Winfried Assmann (997 GT3 Cup), der sich dadurch den Sieg in der Klasse 9 holte. Allerdings profitierte Assmann auch von zwei Zeitstrafen. Während Jürgen Schlager 30 Sekunden wegen zu hoher Lautstärke aufgebrummt bekam, wurde Torsten Rose (997 GT3 Cup) ebenfalls mit 30 Sekunden wegen Ignorierens der schwarzen Flagge bestraft.

Im zweiten Durchgang ließ Wolters erneut nichts anbrennen. Mit 19,565 Sekunden Vorsprung schoss der GT3 R über den Zielstrich. Ab der zweiten Runde hatte dahinter Torsten Rose das Kommando übernommen. Rose sicherte sich mit seinem zweiten Platz den Sieg in der Klasse 9. Die weiteren Plätze in der Klasse 9 belegten Torsten Klimmer und Winfried Assmann. Hinter Rose landete Jürgen Schlager als Gesamtdritter auf dem Treppchen. Dies bedeutete zudem Platz zwei in der Klasse 10, wo diesmal Udo Schwarz (997 GT3 Cup) Rang drei holte.



#### Das Duell

In der Klasse 8 hieß das Duell wieder Gerhard Kilian gegen Christian Voigtländer. Diesmal hatte Kilian zweimal die Nase vorne, wobei es im zweiten Rennen richtig eng war. Gerade einmal 0,351 Sekunden zeigte die Uhr an, als Voigtländer knapp hinter Kilian abgewinkt wurde. Kilian fuhr nicht nur zu zwei Siegen in der Klasse 8, sondern landete auch zweimal auf dem starken vierten Gesamtrang.





# Porsche Club

## Historic Challenge



Klassendritter in beiden Durchgängen wurde Wolfgang Bensch im Porsche 997 GT3 Cup. Die Klasse 7 gewann zweimal Dr. Florian Keck im Porsche 996 GT3 Cup. Klare Siege gab es für das Vater-Sohn Duo Dirk und Mike

Torwesten im Porsche dp 935. Beide verwiesen Dr. Frank Willebrand, der in Zandvoort mit seinem 964er Porsche antrat, auf die zweite Position. Gleich zwei Siege in der Klasse 5 feierte Ed van Heusden (944 Turbo) bei seinem Heimspiel.

Schon Ende Juli geht es für die Porsche Club Historic Challenge wieder weiter. Auf dem Hockenheimring finden vom 27.-28. Juli die Porsche Club Days statt.



Text: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer  
Bilder: Frank Richter und Dieter Wildenberg



**Porsche Club**  
Deutschland



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



### 4.6 27.07.18 – 28.07.18 Hockenheim – bei den Porsche Club Days

#### 3 – ganz oben: WOLTERS - HORN - KILIAN HITZESCHLACHT AM RING



Auf dem Hockenheimring musste sich Dauersieger Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) einmal mit dem zweiten Platz zufrieden geben. Klaus Horn (997 GT3 R) entschied das letzte Rennen für sich. Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) feierte einen Gesamtsieg in seiner Klasse.

Insgesamt drei Rennen trug die Porsche Club Historic Challenge auf dem Hockenheimring aus. Den Anfang machten die Klassen 7-10, wo sich Heinz-Bert Wolters überlegen den Gesamtsieg

holte. Klaus Horn sah mit knapp über 17 Sekunden Rückstand das Ziel als Gesamtzweiter. Der Landauer kommt mit dem 997 GT3 R immer besser zurecht. Das zeigte er auch im letzten Rennen für die Klassen 1-3 bzw. 9-10. Denn diesmal drehte Horn den Spieß um und siegte souverän vor Wolters. Für das Rennen war Wolters in der Startaufstellung um fünf Plätze nach hinten verlegt worden. Doch nicht nur das handicaptete den Sieger aus Rennen eins, sondern zusätzlich noch ein Kühlerschaden.

Im Rennen der Klassen 1-8 holte sich Gerhard Kilian seinen ersten Gesamtsieg. Der Gesamtsieg war zudem der erneute Sieg in der Klasse 8. Bereits im ersten Rennen entschied Kilian die Klassenwertung als Gesamtsechster für sich. Im ersten Heat landete Christian Voigtländer auf dem zweiten Platz in der Klasse 8. Diesmal tauschte Voigtländer die Position mit Frigge.

#### Blick in die Klassen

Hinter den beiden Klasse 10-Autos kämpften die Fahrer der Klasse 9 um das letzte verbliebene Plätzchen auf dem Gesamtpodest. Die hatten jedoch die Rechnung ohne Peter Nadler gemacht. Der fuhr mit seinem Klasse 10-Porsche 964 Turbo plötzlich vorneweg. Erst im



zweiten Umlauf kam die 997er-Fraktion vorbei, während Nadler am Ende als Gesamtsiebter über einen starken dritten Rang in der Klasse 10 jubelte.

Das Spielchen wiederholte sich auch im nächsten Aufeinandertreffen. Diesmal blies Nadler die Turbo-Power sogar bis auf Rang zwei nach vorne. Schließlich setzte sich der gelbe 964er auf Rang drei fest. Von dem Ausfall profitierte Pablo Briones. Der Chilene holte sich vor Aart Bosman (beide 997 GT3 Cup) Rang drei. Somit konnten die Klasse 9-Piloten aufatmen. Vor allem das Vater-Sohn-Duo Ertl, Peter Schepperheyn und Francesco Klein lieferten sich einen knallharten Kampf um Rang drei sowie den Klassensieg. Weder Peter Schepperheyn noch Francesco Klein brachte der dritte Platz Glück.



### Der lachende Dritte

Denn am Ende war Stefan Ertl der lachende Dritte. Schepperheyn und Klein folgten auf den Rängen vier und fünf. Ähnlich ging es im nächsten Heat zu, wobei Peter Schepperheyn diesmal der Profiteur am Ende war. Hinter Klein und Ertl wartete Schepperheyn ab, ehe er fünf Runden vor Schluss die beiden vor ihm Fahrenen kassierte. In der Klasse 7 hatte Dr. Florian Keck seinen niederländischen Konkurrenten Hans von Spronsen (beide 996 GT3 Cup) im Griff.

Zweimal landete Keck auf dem ersten Platz, kämpfte vor allem mit den 997er der Klassen 9 und 10. „Leider habe ich in meiner Klasse einfach zu wenig Starter“, so ein nicht ganz zufriedener Keck. Ein ähnliches Problem hat Georg Vetter (964 Carrera 2) in der Klasse 3.

### Ohne Konkurrenz

in der eigenen Klasse ging es vor allem gegen die 997er-Modelle. Dank der niederländischen Beteiligung waren vor allem die Klasse 1 und 2 sehr stark besetzt. Die Klasse 2 beherrschte jedoch Antonius Trichas in seinem Porsche 968 CS klar. Der Grieche fuhr zwei souveräne Erfolge ein. Dahinter platzierte sich im ersten Rennen das Ehepaar Seyler (944 S). Mit einer Runde Rückstand folgte Eric Hesp (968 CS) auf Platz drei. Durch den Ausfall des 944er Porsche konnte sich Hesp im zweiten Durchgang über den zweiten Platz in der Klasse freuen. Dritte wurden Roest/Nooy, die sich knapp gegen Robin Verkerk (beide 944 Cup) durchsetzten. In der Klasse 1 teilten sich Niek Jan Steehouwer (Cayman S) und Jean Paul Hulsebos (Cayman 718) die Siege.



Text: arpRedaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: Frank J. Gindler, Gabi Wroblowski, Patrick Holzer und Sigrun Eissler





### 4.7 24.08.18 – 26.08.18 Assen – ADAC RSG Racing Days

**Gleich mehrere Doppelsieger in den Klassen  
Wolters fast ohne Fehl und Tadel**

Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) schnappte sich beim zweiten Auftritt der Porsche Club Historic Challenge in den Niederlanden den nächsten Doppelsieg. In Assen ließ Wolters in beiden Rennen Klaus Horn (997 GT3 R) hinter sich. Gerhard Kilian und Jürgen Albert (beide 997 GT3 Cup) landeten jeweils einmal auf Rang drei.



Niederländische Rennstrecken scheinen Heinz-Bert Wolters gut zu liegen. Wie bereits in Zandvoort feierte Wolters auch beim zweiten Stopp der PCHC in den Niederlanden einen Doppelsieg. Es waren die Saisonsiege neun und zehn. Einzig Klaus Horn, der Wolters in Hockenheim bereits den Sieg abluchste, konnte den Doppelsieger gefährden.

Während Wolters im ersten Heat nichts anbrennen ließ, leistete er sich im zweiten Rennen gleich zu Beginn einen Dreher. Den Fehler bückelte Wolters jedoch schnell aus. Nur vier Umläufe blieb Horn an der Spitze, dann war der Wegberger schon wieder vorbei. Hatte Wolters im ersten Durchgang noch einen Abstand von knapp 3,5 Sekunden, war es im

zweiten schon etwas enger. Nach 16 Runden überquerte Horn diesmal mit 0,723 Sekunden Rückstand die Ziellinie. Davor „Das Rennen lief für mich gleich sehr gut und ich konnte einen Vorsprung herausfahren. Dann kam die Safety-Car Phase und dabei haben sie den Führenden verpast. Das war ein wenig chaotisch.“

#### Restart

Nach dem Restart konnte ich meine Führung aber weiter behaupten“, so Wolters zum ersten Rennen. Für den Porsche-Piloten war es nicht nur der neunte Saisonsieg, sondern zugleich der 30. Gesamtsieg seiner Karriere.

Zum zweiten Durchgang äußerte sich der Doppelsieger wie folgt: „Ich bin von Anfang an am Limit gefahren und fabrizierte dabei einen Dreher und hing im Kies. Der Motor sprang nicht gleich an und ich hatte einige Sekunden verloren. Da hatte ich eine richtige Wut auf mich und Gas gegeben.“



Gegen Schluss nahm ich etwas Tempo heraus, da meine Reifen ziemlich runter waren.“





Dass Heinz-Bert Wolters derzeit das Maß der Dinge ist, gab auch Klaus Horn nach den beiden Rennen unumwunden zu. „Heinz Bert Wolters beherrscht das Auto immer noch besser als ich. Ich kann das noch nicht so richtig umsetzen. Durch die vielen Wechsel auf verschiedene Autos konnte ich mit dem Auto noch keine Konstanz erzielen. Der GT3 R ist ganz anders zu fahren als ein Cup Auto. Nach der Safety Car Phase im ersten Rennen konnte ich besser an ihm dran bleiben. Im zweiten Rennen habe ich es nach dem Dreher von Wolters versäumt mich weiter abzusetzen. Die Situation habe ich etwas verschlafen.“



Während die ersten beiden Position im Grunde vergeben waren, war dahinter Spannung geboten. Dafür sorgten auch die Streckenbedingungen, denn vor den zwei Durchgängen ging jeweils ein größerer Regenschauer nieder. Bei den Rennen selbst blieb es dagegen trocken. Gerhard Kilian spürte zumindest den Hauch seines Verfolgers im Nacken. Am Ende hatte Kilian seinen Klassenkonkurrenten jedoch gut im Griff.

Christian Voigtländer fehlten 3,686 Sekunden. „Über das Gesamtpodium und Platz drei bin ich natürlich sehr zufrieden. Ich konnte mein Rennen schön nach Hause fahren. In gewissem Abstand konnte ich Klaus Horn folgen und der Abstand zu Christian Voigtländer blieb auch gleich. Es war ein gutes Rennen und ich habe Punkte gesammelt“, befand Kilian nach dem ersten Rennen. Trotz des verpassten Klassensiegs zeigten sich auch Voigtländer mit dem Ausgang des Rennens zufrieden: „Ich hatte keine Chance den drei Führenden zu folgen, die offenbar besseren Grip gefunden hatten als ich. Es war ein schönes Rennen und ich bin mit Gesamtplatz vier zufrieden.“ Auch im zweiten Rennen blieb es bei der Reihenfolge – zumindest in der Klassenwertung.

### Erneuter Sieg

Kilian schnappte sich erneut vor Voigtländer und Wolfgang Bensch den Sieg in der Klasse 8. Für Kilian vor allem wichtige Zähler im Meisterschaftskampf. Der Sprung aufs Podium glückte Kilian diesmal aber nicht. Lange beharkte er sich mit Jürgen Albert, teilweise Seite an Seite. Drei Runden vor Schluss übernahm Kilian Rang drei. Doch nur einen Umlauf später, war Albert wieder vorbei. Zudem setzte sich auch noch Aart Bosman vor den Klasse 8 Sieger. Dies bedeutete für Kilian Platz fünf. Jubeln dürfte dafür Jürgen Albert: „Das Rennen war eine aufregende Geschichte. In der letzten Runde konnte ich gerade noch verhindern, dass mein Freund Aart Bosman mich noch überholt.“ Damit siegte Albert wie schon im ersten Rennen in der Klasse 9 vor Evert Mallie.

Die Klasse 7 ging zweimal deutlich an Dr. Florian Keck. Rang zwei holte sich in beiden Rennen Claude Dichter (beide 996 GT3 Cup). Dank reger niederländischer Beteiligung war die Klasse 1 voll besetzt. An Jean Paul Hulsebos führte hier kein Weg vorbei. Er ließ zweimal seine Landsmänner Harry Verkerk und Henk van Norel (alle Cayman S) hinter sich.

Das Saisonfinale der Porsche Club Historic Challenge findet vom 12. bis 13. Oktober auf dem Nürburgring statt. Dort fallen dann die letzten Entscheidungen in den einzelnen Klassen und um die Gesamtmeisterschaft. Vor dem Finale führt Heinz Bert Wolters mit 264 Punkten vor Gerhard Kilian, der 249 Punkte auf dem Konto hat. Dritter im Bunde ist Dr. Florian Keck mit 237 Zählern. Da ein Rennen als Streichergebnis noch aus der Wertung fällt, bleibt es bis zum letzten Rennen der Saison äußerst spannend.



Text: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer  
Fotos: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer, Frank Richter





### 4.8 12.10.18 – 13.10.18 Nürburgring - ADAC Westfalen Trophy mit Siegesfeier

#### Kilian fährt zum Titelgewinn Joos mit Doppelsieg zum Saisonabschluss

Michael Joos (996 GT3 RSR) war beim Finale der Porsche Club Historic Challenge nicht zu stoppen. Gleich zweimal fuhr Joos auf dem Nürburgring vor Heinz-Bert Wolters und Klaus Horn (beide 997 GT3 R) den Gesamtsieg ein. Zum neuen Champion wurde Gerhard Kilian (997 GT3 Cup) gekrönt.

An dem Doppelerfolg von Michael Joos gab es zu keinem Zeitpunkt des Rennens etwas zu rütteln. Vor allem im zweiten Heat drehte Joos auf. Beim Fallen des schwarz-weiß karierten Tuchs betrug der Abstand auf Rang zwei über 37 Sekunden. Etwas enger sah die Geschichte im ersten Rennen noch aus. Da blieben Heinz-Bert Wolters und Klaus Horn zumindest in Schlagdistanz. Erst gegen Rennende wuchs der Vorsprung letzten Endes auf 11,5 Sekunden an. „Ich bin mit dem Auto sehr zufrieden. Es hat alles funktioniert. Das Auto setzen wir ja nur sporadisch ein, eher zu Verkaufszwecken. Ich konnte sehr schnell genügend Abstand herausfahren und das Auto sicher ins Ziel bringen“, fasste Joos seine beiden Siege zusammen.

Für Wolters war der zweite Platz durchaus ärgerlich. Für den GT3 R Piloten ging es noch um den Meistertitel. Genau diese Zähler fehlten am Ende der Saison, der Wolters allerdings eindeutig den Stempel aufgedrückt hatte. Zehn Gesamtsiege fuhr Wolters ein, der Titel wäre wohl die Krönung einer nahezu perfekten Saison gewesen. So blieb ihm wie in den beiden Rennen nur der eher undankbare zweite Platz. Der war zumindest im zweiten Heat in Gefahr, denn Klaus Horn blieb das komplette Rennen über in Sichtweite. Nach 15 Runden trennte die beiden Porsche nur 1,215 Sekunden.

#### Zwei Teamkollegen

Dahinter kämpften zwei Teamkollegen um den vierten Gesamtrang. Jack Crow und Markus Alber (beide 997 GT3 Cup) lieferten sich vor allem in den beiden ersten Rennhälften einen fulminanten Fight. Zwar ging Alber im ersten Rennen kurzzeitig an Crow vorbei, am Ende gingen beide Erfolge jedoch an den Teamkameraden. Zu den Zebra Racing Piloten gesellten sich noch Thorsten Rose und Peter Schepperheyn, die um den Sieg in der Klasse 9 stritten. Lange lag Schepperheyn in Front, doch zur Rennhalbezeit fuhr Rose vorbei. Rennen zwei war ein Abbild des ersten Durchgangs, wenn auch unter umgekehrten Vorzeichen.



Diesmal war Rose der Gejagte. Bis zwei Runden vor Schluss fuhr dieser dem Klassensieg entgegen. Dann jedoch schlug Schepperheyn zu und schnappte sich den Sieg. Rose erklärte, warum Schepperheyn diesmal das bessere Ende für sich hatte: „Ich hatte alte Reifen drauf. Da ging zum Schluss einfach nichts mehr. Ich fuhr immer auf der letzten Rille, eigentlich das gesamte Rennen über.“





Ich konnte mich lange wehren, aber am Ende ging es einfach nicht mehr und ich musste Peter Schepperheyn vorbei lassen. Ich war zu spät auf der Bremse.“ Klassendritter wurde in beiden Rennen Winfried Assmann, der nach längerer Zeit wieder einmal als Gaststarter in der PCHC vorbeischaute.

### Kilian macht den Titel perfekt

Der Weg zum Titelgewinn war für Gerhard Kilian wahrlich nicht leicht. Im letzten Jahr wählte sich Kilian schon fast am Ziel, als die Meisterschaft wegen unverschuldeten Unfalls doch noch verloren ging. Mit Christian Voigtländer hatte Kilian in diesem Jahr einen starken Gegner bekommen. Der verlangte beim Finale Kilian schließlich auch alles ab. Im ersten Rennen musste sich Kilian zunächst noch hinter Michael Frigge anstellen. Der behauptete bis zur sechsten Runde die Klassenführung. Dann schnappte sich Kilian Platz eins, war aber unter ständigem Druck von Christian Voigtländer. Der Berliner verdrängte den Meisterschaftsfavoriten nach nur drei Runden von der Spitze und holte den Klassensieg.



Bei einer Berührung hatte Kilian zudem einen Schaden am Wasserschlauch abbekommen und fürchtete schon überhaupt nicht mehr das Ziel zu erreichen. „Ich freue mich über den Klassensieg. Gerhard Kilian hing hinter einem anderen Fahrzeug fest. Da konnte ich mich etwas absetzen“, so Voigtländer. Rennen zwei am Samstagmittag war dann auch ganz nach dem Geschmack der Zuschauer. Von Anfang an musste Kilian seine Führung gegenüber Voigtländer verteidigen. Am Schluss trennte die beiden Klasse 8 Piloten nur 0,3 Sekunden. Auf dem dritten Klassenplatz landete in beiden Rennen Bernhard Wagner. „Es ist geschafft, Gott sei Dank. Es war ein sehr harter Kampf. Ich konnte beim Start zum Glück gleich an Christian Voigtländer vorbei. Das Rennen hätte anschließend so einfach sein können, wenn mir der Christian nicht ständig im Nacken gesessen hätte. Ich wusste, dass ich keinen Fehler machen durfte, sonst wäre er vorbei gewesen. Es war bis zur letzten Minute ein harter Kampf, aber ein glücklicher. Ich bin mehr als zufrieden“, freute sich Kilian nach dem Rennen.

Meisterschaftsdritter wurde Dr. Florian Keck mit seinem Porsche 996 GT3 Cup. Dem schnellen Orthopäden waren in diesem Jahr die Gegner ausgegangen. Beim Finale schaute jedoch Heinz Bayer vorbei, der in der Vergangenheit immer wieder für einen Sieg gut war. Das sollte sich auch in der Eifel bewahrheiten. In Rennen eins rang Keck den Österreicher noch um 0,384 Sekunden nieder. Das zweite Rennen entschied Bayer schließlich für sich. „Ich freue mich über einen weiteren Klassensieg. Mit Heinz Bayer hatte ich heute einen starken Gegner. Schade nur, dass die 996er Klasse nicht immer gut besetzt war. So gesehen freue ich mich aber über den dritten Platz in der Meisterschaft und bedanke mich bei meinen Sponsoren Yellow and Blue, sowie bei Werk B Events für die Unterstützung“, befand Dr. Florian Keck. Dritter wurde im ersten Rennen Claude Dichter. Bei den Historischen fuhr Arne Bast (993 RS) in der Klasse 4 zu einem Doppelerfolg, während Antonius Trichas und das Berliner Duo Alig-Thomasius/Sixtus (beide 968) die Siege in der Klasse 2 teilten.

Bericht: arp Redaktionsbüro Patrick Holzer

Bilder: Monika Preu, Fritz Letters, Patrick Holzer





### 5 Sieger und Platzierte 2018

#### Gesamt-Sieger und Platzierte

1	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	286,8
2	Wolters Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	282,8
3	Keck Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	258,6
4	Voigtländer Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	244,0
5	Horn Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 R	240,2
6	Rose Thorsten	PC Osnabrück Weser/Ems	997 GT3 Cup	210,8
7	Schepperheyne Peter	PCD	997 GT3 Cup	209,6
8	Schwarz Udo	PC Hamburg / Team Joos Sportwagenteknik	997 GT3 Cup	179,0
9	Frigge Michael	PCD	997 GT3 Cup	177,2
10	Wagner Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	162,2

#### Sieger der Kategorien:

PCHC	Torwesten Dirk+Mike	PCD	964 RSR 3,8	127,0
7+8	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	286,8
9+10	Wolters Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	282,8





# Porsche Club

## Historic Challenge



### PCHC

#### Klasse 2: Porsche 924, 924S, 944, 944 S, S2, 968, 911 bis 2400 cm<sup>3</sup>

1	Seyler Marika	PC Schwaben	944 S Coupe	102,0
1	Seyler Dr. Jürgen	PC Schwaben	944 S Coupe	66,4
2	Graf Dieter	Württembergischer PC	924 S	44,4
3	Pöhlitz Andreas	PCD / Team-PEW-Sportwagen	968 CS	32,0

#### Klasse 3: Porsche –bis 3600 cm<sup>3</sup>

1	Graf Guntbert Freiherr von Lochstopf	PCD	993 Sonst	109,2
2	Vetter Georg	PC Kirchen-Hausen	964 Carrera 2	98,0

#### Klasse 4: Porsche –bis 3800 cm<sup>3</sup>

1	Torwesten Dirk	PCD	964 RSR 3,8	127,0
1	Torwesten Mike	PCD	964 RSR 3,8	127,0
2	Bast Arne	PC Hamburg	993	112,0

#### Klasse 5: Porsche –über 3800 cm<sup>3</sup>

1	van Heusden Ed	All Dutch PC Racing	944 Turbo	46,2
---	----------------	---------------------	-----------	------



**Porsche Club**  
Deutschland



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



### Kategorie Kl. 7+8

#### Klasse 7: Porsche 996 GT3 Cup

1	Keck Dr. Florian	PCD	996 GT3 Cup	258,6
2	Hautz Erich	PC für klassische 911 Südwest / Bliss Autosport	996 GT3 Cup	99,8

#### Klasse 8: Porsche 997 GT3 Cup bis 3600 cm<sup>3</sup> einschl. 2009

1	Kilian Gerhard	PC Kirchen-Hausen	997 GT3 Cup	286,8
2	Voigtländer Christian	PC Berlin	997 GT3 Cup	244,0
3	Frigge Michael	PCD	997 GT3 Cup	177,2
4	Wagner Bernhard	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	162,2
5	Bensch Wolfgang	PC Heilbronn-Hohenlohe	997 GT3 Cup	160,8
6	Klaus Alexander	PCD	997 GT3 Cup	81,2
7	Braun Thomas	Wuerttembergischer PC	997 GT3 Cup	63,0





### Kategorie Kl. 9+10

#### Klasse 9: Porsche 997 GT3 Cup über 3600 cm<sup>3</sup> einschl. 2012

1	Rose Thorsten	PC Osnabrück Weser/Ems	997 GT3 Cup	210,8
2	Schepperheyn Peter	PCD	997 GT3 Cup	209,6
3	Willebrand Frank	PCD	997 GT3 Cup	125,8
4	Klein Francesco	PCD / Kurt-Ecke Racing	997 GT3 Cup	116,6
5	Mössner Dr. Werner	PC Rems-Jagst / Team-PEW-Sportwagen	997 GT3 Cup	74,6
6	Faecke Eberhard	PCD	997 GT3 Cup	58,2
7	Klein Dieter	PC Roland zu Bremen / Team Joos	997 GT3 Cup	46,8
8	Schuster Norbert	PC Kirchen-Hausen / Team Joos Sportwagentechnik	997 GT3 Cup	38,4

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

1	Wolters Heinz-Bert	PCD	997 GT3 R	282,8
2	Horn Klaus	Württembergischer PC	997 GT3 R	240,2
3	Schwarz Udo	PC Hamburg / Team Joos	997 GT3 Cup	145,8
4	Schlager Jürgen	PCD	993 GT2	116,0
5	Briones Pablo	Württembergischer PC	997 GT3 Cup	95,0
6	van Es Jan	All Dutch PC Racing	993 GT2	61,2
7	Rummel Rolf	PCD	996 GT2	19,4
8	Nadler Peter	PC Allgäu	964 Sonst	17,4





# Porsche Club

## Historic Challenge



**Porsche Club**  
Deutschland



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



# Porsche Club

Historic Challenge



**Porsche Club**  
Deutschland



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



## Hier die 8. Staffel der ikonischen Serie.

### Der neue 911.

Ikonisches Design, auch in der 8. Generation: durchgehendes Heckleuchtenband und breitere Spur. Herausragende Performance: mit 3,0-Liter-6-Zylinder-Biturbo-Motor und 331 kW (450 PS). Verbindet Sport und Komfort: das weiterentwickelte Porsche Active Suspension Management (PASM). Mehr unter [www.porsche.de/911](http://www.porsche.de/911)

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 11,1–10,7 · außerorts 7,9–7,8 · kombiniert 9,0–8,9; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 206–205 g/km



PORSCHE