



NUMMER 1 LEBT

Seit 1996 besitzt ein Enthusiast aus dem Zürcher Oberland den 964 Carrera RS Clubsport M003 mit der Chassisnummer WPO ZZZ 96 ZNS 499001. Dieses Fahrzeug stand am Anfang der auf 290 Exemplare limitierten Serienproduktion. Für den Auslieferungstermin gilt das nicht. Während der überwiegende Teil 1992 zu den Kunden gelangte, verließ dieses Exemplar das Werk mit Verspätung – und das auch nur aufgrund der Kontakte des Erstbesitzers. Er eiste eines der beiden Fahrgestelle los, die bei Tests im Vorfeld der Serienfertigung liefen und eigentlich unverkäuflich waren.



Trotz Abschleppöse: Im Gegensatz zur Cup-Ausführung kann ohne Umbauten für den Straßenverkehr zugelassen werden

Porsche stattete den 964 Carrera RS in zwei verschiedenen Ausführungen für Einsätze im Motorsport aus. 1990 erschien zunächst die Cup-Version mit 265 PS, die für die Straße ohne Umbauten nicht zugelassen war. Zu dieser Zeit eröffnete sich mit der Gruppe N/GT eine Breitensport-Kategorie, die für viele Zuffenhausener Stammkunden geeignet zu sein schien. Einen Cup-Carrera durften Sportfahrer mangels Straßenzulassung in der N/GT nicht einsetzen. Ihnen bot Porsche eine Version mit Straßenzulassung – den RS Clubsport M003. Die Abweichungen von der Cup-Ausführung blieben überschaubar. Nachdem eine sportrechtliche Zulassung, sprich: Homologation für die N/GT vorlag, konnten auch Cup-Carrera entsprechend umgerüstet werden. Ein Homologationsblatt legte sowohl den technischen Spielraum als auch das Sicherheitspaket genau fest. Davon profitierten einige Besitzer von Straßen-RS, die sich ebenfalls an Wettbewerben beteiligen wollten und ihre "Teppichmodelle" der N/GT entsprechend umbauten. So ergab sich ein Potenzial, das über die 290 Einheiten umfassende Produktion hinausging. Porsche konnte zufrieden sein mit dieser Entwicklung, ging es neben Marktpräsenz auch um Umsätze bei Ersatzteilverkäufen und Serviceleistungen.

Die anhaltend rege Nachfrage führte in Zuffenhausen auch zu Sonderwegen. Für Porsche war das in der Ära vor dem "Großen Vorsitzenden" absolut typisch. Wer heute Pauschalaussagen trifft über Stückzahlen, Farben oder Produktzyklen, liegt mit höchster Wahrscheinlichkeit daneben. Obendrein befand sich die Datensicherung auf einem anderen Stand. Vor dem Online-Zeitalter war es müßig, per Tastenbefehl Lebensläufe von Chassisnummern abrufen zu wollen. Wer gute Beziehungen pflegte, arrangierte sich mit den Leuten im Werk – sehr zum Leidwesen der meisten Buchautoren. Dürfen Betriebsfremde – so sie keine Schwaben sind – überhaupt in Erfahrung bringen, was für besondere Kunden möglich gemacht worden ist? Da gab es zum Beispiel einen Sportfahrer, der 1992 keinen 964 RS Clubsport M003 ergattern konnte. Ein Jahr später – nach Auslieferung der Auflage – wollte der Mann unbedingt ein Exemplar haben und recherchierte bei seinen Kontaktpersonen in Zuffenhausen. Er fand heraus, dass die ersten zwei Chassis bei Testfahrten im Vorfeld der Serienproduktion eingesetzt worden und deshalb unverkäuflich waren – eigentlich. Die Produktionsnummern verschiedener Karosserieteile waren noch mit denen der Cup-Modelle identisch – Anzeichen enger Verwandtschaft. Zurück

Kandidat für das neue Porsche-Museum? Seit 1996 ist der erste RS Clubsport M003 im Zürcher Oberland stationiert



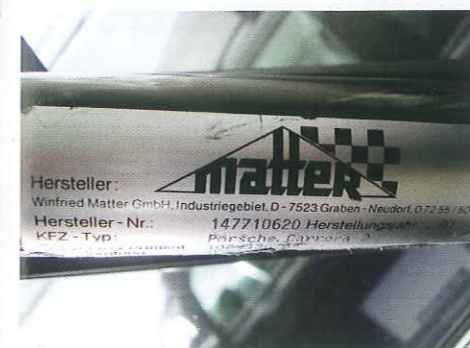
Unter dem Tank eingestanzt: Die Fahrgestellnummer ist nur auf dem Typenschild im Kofferraum dokumentiert worden



Professionell gestalteter Fußraum: statt Riffelblechen eine schlichte MDF-Platte, dazu Aluminium-Pedale und Fußstütze



Plakette im Kofferraum: Mit Chassisnummer WPO ZZZ 96 ZNS 499001 begann die 290 Einheiten umfassende Produktion



Herstellungsjahr 1991: Der inzwischen untergegangene Überrollkäfig-Lieferant Winfried Mattler hinterließ ein Zertifikat



Enge Verwandtschaft mit dem Cup-Carrera: Alle 290 RS Clubsport M003 besaßen den eingeschweißten Matter-Käfig



Akkurat im Haubenwinkel platzierter Aufkleber: Der Kabelsatz für den Stromkreisunterbrecher war ab Werk vorbereitet



Marktlage: Das Preisniveau ist mit Cup-Modellen vergleichbar und beginnt bei 75.000 Euro – 15.000 mehr als "Teppich-RS"

NUMMER 1 LEBT



Seitenaufprallschutz: Typisch für den geschweißten Matter-Käfig war diese ansteigende Verstrebung der Türausschnitte

zum Sportfahrer, der ungenannt bleiben soll – er konnte das Fahrgestell mit Nummer WPO ZZZ 96 ZNS 499001 bei Porsche loseisen und im Herbst 1993 abholen. Von 1994 bis '96 trat der einstige Testträger im Porsche Cup Suisse in Erscheinung. Anschließend übernahm ihn der aktuelle Besitzer.

Von 1998 bis 2004 setzte sich das Engagement im Porsche Cup Suisse fort. Größter Erfolg: die Vize-Meisterschaft 2003 in der Klasse 2. Nach einem Unfall in Magny-Cours 2004 musste bei Cartec Swiss Racing und Carrosserie Nänni AG in Staad neu aufgebaut und lackiert werden. Unterdessen machte sich der 45-jährige Betriebsökonom aus dem Züricher Oberland als Unternehmensberater selbstständig und setzte die Prioritäten neu – auch wegen seiner beiden Kinder im Alter von fünf und zehn Jahren. Clubsport-Einsätze kamen nur noch selten vor, zumal im vergangenen Jahr der Freund und Teamchef Günter Wörz verstarb, der viele

Jahre lang Bruno Eichmann und das Carsport Racing Team von einem Erfolg zum anderen brachte und sich gerade erst mit der Cartec Swiss Racing eine eigene Existenz aufgebaut hatte. "Trotz hohen Konkurrenzdrucks und teilweise unerlaubter Nachrüstungen einzelner Mitbewerber habe ich mich stets bemüht, das Fahrzeug im Originalzustand zu belassen", bilanziert der Eidgenosse im Cockpit. "Einzige Änderungen neben periodisch geforderten Erneuerungen der Sechspunktgurte und des Feuerlöschers sind lediglich im Rahmen des sportlichen Reglements ausgeschöpfte Optimierungspotenziale." Was genau ist damit gemeint? Ein Leistungsdiagramm, erstellt bei der Sportec AG in Höri bei Bülach, kündigt von 307 PS und 383 Newtonmetern maximalem Drehmoment, das bei 5.110/min anliegen soll. Diese Messwerte weichen von 260 PS und 325 Newtonmetern in der Serie ab. Wer sich allein auf Geschichtsbücher verlässt, mag einwenden: "Hat es bei Porsche nie gegeben!" Cup-Ersatzrohr anstelle des Mittelschalldämpfers, geregelter Metallkatalysator und Motronic-Anpassung

waren gängige Standards im Breitensport. Die Kunst seriöser Tuner bestand darin, Erkenntnisse aus dem Carrera-Cup den Sportfahrern zugänglich zu machen. Daran hat sich seit den frühen neunziger Jahren nichts wesentliches geändert. Auch Olaf Manthey tüftelte sein erfolgreiches Geschäftsmodell zu jener Zeit aus. Vor Monaten stellte er ein Komplettprogramm für den 964 RS vor. Darin ist unter anderem der Leistungskit "K285" enthalten, der die Ausgangsleistung von 260 PS auf 285 PS anhebt – dazu mehr in der Rubrik NEWSROOM dieser Ausgabe. Über die genannten Maßnahmen hinaus setzt Manthey größere Drosselklappen ein und rüstet auf Luftmassenmessung um. Wie die im Vergleich zum Sportec-Messwert um 23 PS geringere Leistungsangabe zustande kommt, deuten Formulierungen wie: "Leistungsdaten in Abhängigkeit von exakter Modellversion und Zustand" sowie "glaubwürdige und reale Daten durch aufwändiges Gegen- und Abluftgebläse am MAHA-Prüfstand" an. Abgekürzt: Es bestehen Unterschiede in der Messmethode. 1990 war Olaf Manthey der erste Carrera-Cup-Ge-

winner aller Zeiten. Damals hat er verinnerlicht, was jeden Porsche schneller macht: Effizienz. Der Cup-Carrera wollte geradlinig und schnörkellos angefasst werden. Mantheys Fahrerkollege Walter Röhlr bekannte 1991 bei Tests auf dem Hockenheimring: "Ohne Rennsportreifen ist das eine richtige Heckschleuder!" Harald Grohs pflichtete dem bei: "Mit der direkten Lenkung ohne Servounterstützung vor allem auf der Nürburgring-Nordschleife richtig anstrengend!"

Derlei Einschätzungen würde der Besitzer der hier gezeigten Clubsport-Version unterschreiben. Er wählte Pirelli-Sportreifen des Typs "P Zero Corsa" in 205/50 ZR17 vorn und 255/40 ZR17 hinten auf Original-Felgen. Spurverbreiterungen vorn und hinten verbessern die Abstützung. Sie kompensieren die im unmittelbaren Vergleich mit der Cup-Ausführung jeweils um ein halbes Zoll schmalere Räder. Zur Kühlung der Bremsscheiben sind Belüftungsöffnungen im vorderen Stoßfänger zu finden. Rot markierte Abschleppösen und Stromkreisunterbrecher sind Zugeständnisse an Fahrten auf abge-

Feine Unterschiede: 7,5J x 17 und 9J x 17 beim RS Clubsport M003; 8,0J x 17 und 9,5J x 17 beim 90/91er Cup-964





Leistungssteigernde Maßnahmen: Ein Messprotokoll der Sportec AG bescheinigt 307 PS und maximal 383 Newtonmeter

Mögliches Motto: Nummer eins lebt, perfekt instandgesetzt, neu lackiert und im Originalzustand. Eigentlich wäre die Maschine bereit für den nächsten Einsatz. Das Messprotokoll – vor der langen Reparaturpause erstellt – dokumentierte 64.840 Kilometer Laufleistung.

Text: Carsten Krome
Fotos: Sven Gmür, Pius Schuler

Knitterfrei: Nach Unfall in Magny-Cours wurde bei Cartec Swiss Racing und Carrosserie Nänni AG repariert und neu lackiert

sperren Rundkursen – Zweckbestimmung des RS Clubsport M003. Eingeschweißte Matter-Sicherheitszelle und Recaro-Sitze sind Eckpunkte der gesamten Serie. Der Eigentümer von WPO ZZZ 96 ZNS 499001 bekräftigt:

"Ich habe viele dieser Autos gesehen, aber nicht ein einziges ohne Matter-Schweißkäfig." Diese Aussage bestätigt ein ehemaliger Mitarbeiter der Porsche-Motorsportabteilung. Autos mit geschraubten Käfigen waren allen-

falls nach N/GT-Reglement aufgebaut worden, was grundsätzlich erlaubt war. Das weiß auch der Eidgenosse, Protagonist unserer Geschichte. Seiner Kreativität gestattete er kaum Auslauf: "Den Belüftungsschlauch im Wagenin-

neren und die Flüssigkeitszufuhr für den Fahrer habe ich immer wieder zu perfektionieren versucht. Ansonsten beschränken sich meine Schrauberqualitäten auf die Fahrzeugreinigung, die ich sehr leidenschaftlich betreibe."

Saisonfinale ADAC GT Masters: Tim Bergmeister neuer Champion

Zwei sechste Plätze beim Saisonfinale auf dem Sachsenring reichten Tim Bergmeister, um mit sieben Punkten Vorsprung Champion des ADAC GT Masters 2008 zu werden. Nach zwei Siegen auf dem Lausitzring hatten Tim und sein Bruder Jörg Bergmeister 100 Kilogramm Zusatzgewicht an Bord ihres GT3 Cup S aus dem Rennstall von Bernhard Mühlner. Gleichzeitig betrug Bergmeisters Vorsprung in der Meisterschaftswertung 13 Punkte. Die taktische Maßgabe: ohne Risiko in die Punkte fahren!



Nürburgring, 16. August 2008: Bergmeisters Partner Frank Stippler (15) nach Startkollision im Abseits

Jörg Bergmeister startete von Position fünf ins erste Rennen und konnte sich gleich von den Meisterschaftskonkurrenten absetzen. Auf Platz vier liegend, flog er mit Reifenschaden ins Kiesbett und blieb nur mit viel Glück nicht darin stecken. Die Runde mit Plattfuß zurück an die Box dauerte so lange, dass der Mühlner-Porsche ans Ende des Feldes zurückfiel und Tim Bergmeister eine Aufholjagd inszenieren musste. Das Ziel erreichte der Titelanwärter an sechster Stelle. Der Punktevorsprung schrumpfte von 13 auf neun Zähler.

Im zweiten Lauf lag Tim Bergmeister erneut auf Rang sechs, als er an seinen Bruder Jörg übergab. Der wusste, dass die Platzierung für den Titelgewinn ausreichen würde und ließ nichts mehr anbrennen. Der neue Champion freut sich: "Ein schöner Triumph, zumal ich eigentlich nur ein paar Masters-Läufe bestreiten wollte." Tim Bergmeister war auf die GT3-EM angesetzt. Doch als es von Beginn an trotz eines mehrfach gebrochenen Kupplungsfußes gut im ADAC GT Masters für ihn lief, verschob er die Prioritäten. "Eine Entscheidung, die sich nicht nur wegen des Titelgewinns als richtig herausgestellt hat, sondern auch, weil das Niveau in der ADAC-Rennserie einfach besser ist", analysierte der 33 Jahre alte Langenfelder.

Cool und zuverlässig zum Titelgewinn: Tim Bergmeister (vorn) startete mit wechselnden Teamkollegen



TECH-FACTS 1992er 964 Carrera RS Clubsport

Typ: 964 Carrera RS Clubsport M003 MJ 1992

Modelljahr (MJ): 1992 (N)

Fahrgestellnummer: WPO ZZZ 96 ZNS 499001

Karosserieaufbau: zweitürige, zweiseitige, selbsttragende, gewichtsoptimierte Coupé-Karosserie aus beidseitig verzinktem Stahlblech; Kunststoff-Seitenschweller; verformbare Bug- und Heckverkleidungen aus Kunststoff mit integrierten Aluminium-Stoßfängern, an Prallrohren befestigt; optimierte Belüftung der Bremsscheiben vorn (nachgerüstet), Abschleppösen vorn und hinten (nachgerüstet); RS-Stoßfängermitte hinten, Heckdeckel mit integriertem, automatisch ausfahrbarem Heckspoiler; Kofferraumdeckel aus Aluminium, rotes Rückleuchtenband mit integrierten Rückfahr- und Nebelschlussleuchten, Heck- und Seitenscheiben aus Dünnglas, Außenspiegel im Cup-Design; eingeschweißter Matter-Überrollkäfig, Seitenaufprallschutz in den Türausschnitten; Stromkreisunterbrecher (nachgerüstet, vorhandene Kabelvorbereitung)

Motor: luftgekühlter Sechszylinder-Boxer Typ M64/03, Einbauposition im Heck, gelagert auf Gummielementen mit definierter Shore-Härte

Anzahl und Form der Lüfterradflügel: 12, gebogen

Außendurchmesser Lüfterrad: 253 mm

Ventilsteuerung: über Doppelkette, zwei Ventile pro Zylinder

Gemischaufbereitung: Bosch DME

Zündung: Bosch DME, kennfeldgesteuerte Doppelzündung

Ölmenge: 11,5 Liter

Hubraum: 3.600 ccm

Bohrung: 100 mm

Hub: 76,4 mm

Leistung ab Werk: 260 PS bei 6.100/min

maximales Drehmoment ab Werk: 325 Nm bei 4.800/min

Leistungssteigernde Maßnahmen: u.a. Motorsport-Katalysator, Cup-Ersatzrohr anstelle des Mittelschalldämpfers, Motronic-Anpassung

Leistungsmessung (Sportec AG): 307 PS

maximales Drehmoment (gemessen): 383 Nm bei 5.110/min

Kraftübertragung: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G50/10, im Gegensatz zum

Cup-Getriebe keine Stahl-Synchronringe ab Werk, Sperrdifferenzial (20% Zug, 100 % Schub), Mitnehmerscheibe aus organischem Material, Heckantrieb

Übersetzungen:

1. Gang: 3,154

2. Gang: 1,895

3. Gang: 1,407

4. Gang: 1,086

5. Gang: 0,868

Bremsen vorn: innenbelüftete, gelochte Scheiben (322 x 32 mm); schwarze Vierkolben-Aluminium-Festsättel, Bosch-ABS

Bremsen hinten: innenbelüftete, gelochte Scheiben (299 x 24 mm); schwarze Vierkolben-Aluminium-Festsättel, Bosch-ABS

Vorderachse: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Querlenkern aus Leichtmetall mit negativem Lenkrollradius, Schraubenfedern, Bilstein-Zweirohr-Gasdruck-Stoßdämpfer in RS-Abstimmung, Stützlager bis 1 Grad Sturz einstellbar (vgl. 964 Cup: bis 3 Grad Sturz), Stabilisator

Hinterachse: Einzelradaufhängung an Federbeinen und Schräglenkern aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Bilstein-

Zweirohr-Gasdruck-Stoßdämpfer in RS-Abstimmung; Stabilisator mit Seriengehänge 964 Carrera 2

Räder: einteilige Original-Felgen oder alternativ Technomagnesio (7,5 J x 17 vorn und 9 J x 17 hinten), Distanzscheiben vorne und hinten (nachgerüstet)

Reifen: Pirelli "P Zero Corsa" (205/50 ZR17 vorn und 255/40 ZR17 hinten)

Interieur: Recaro-Schalensitze, tief geschültes Dreispeichen-Lenkrad ohne Airbag, Feuerlöscher, Laptimer, Sechspunkt-Sicherheitsgurte, Belüftungsschlauch für den Fahrgastraum

Spurweite v/h: 1.379/1.380 mm

Radstand: 2.272 mm

Masse (L x B x H): 4.275 x 1.652 x 1.270 mm

Leergewicht nach DIN: 1.220 kg

Tankvolumen: 77 Liter, davon 10 Reserve

Sonderwunsch: 92 Liter, davon 12,5 Reserve

Kraftstoffverbrauch nach EG-Norm (98 ROZ Super plus bleifrei):

Bei 90 km/h konstant: 7,7 Liter/100 km

Bei 120 km/h konstant: 9,5 Liter/100 km

EG-Abgas-Stadtzyklus: 15,7 Liter/100 km

Drittelmix: 11,0 Liter/100 km

Beschleunigung (0-100 km/h): 5,3 sec.

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Stückzahl 964 RS Clubsport M003: 290 insgesamt

Fahrgestellnummern 964 RS Clubsport M003 MJ 1992 (N): WPO ZZZ 96 ZNS 499001 bis 499290



Deutsche Tourenwagen-Trophäe 1990: Edgar Doeren im umgebauten Serien-Carrera 2



Dreiteilige BBS statt einteiliger Cup-Räder: ein Erkennungsmerkmal des 964 RS Clubsport M003



S-Express: Bis zum Saisonfinale 1991 tauschte Uwe Alzen den 944 turbo gegen diesen Cup-Carrera

24-Stunden-Rennen Nürburgring 1991: Manthey/Grohs/von Hartzen im Cup-Carrera auf Rang zwei

Spitzengruppe 1991: ganz links Uwe Alzen im 944, gefolgt von Georg Memminger und Jürgen Alzen

Nach den Werksferien 1991 legte Porsche mit dem 964 Carrera RS eine Sportwagen-Legende neu auf. Insgesamt 2.282 Fahrzeuge kamen in den Handel. Die Auflage verteilte sich auf drei Ausführungen. Mit internem Produktionscode M003 entstanden – je nach Blickwinkel – 288 respektive 290 Clubsport-Versionen. Die Abweichungen ergeben sich aus der Frage, ob zwei Vorserien-Fahrzeuge mitgezählt werden oder nicht. Mehr Versuchschassis' waren aufgrund enger Verwandtschaft mit dem Cup-Carrera nicht erforderlich. Wie dem auch sei – die Vorfahren des 997 GT3 Cup Challenge (kommt 2009) sind bis heute erfolgreich. Ihre beste Zeit hatten sie in der Langstreckensaison 1992, als die Motorsport-Kategorie N/GT aufblühte. Daraus sind da und dort falsche Schlüsse gezogen worden. Denn N/GT war keine Typbezeichnung, sondern eine Rennklasse. An ihr beteiligten sich zurückgerüstete Cup-Carrera, RS-"Teppichmodelle" und sogar Serien-Carrera 2 mit Stahl-Schiebedächern. Wir treten den Fotobeweis an.

Rückblende in die DTM-Saison 1990: Beim Eifelrennen auf dem Nürburgring startet im Rahmenprogramm die Deutsche Tourenwagen-Trophäe, kurz DTT. Sie ist Großserien-Fahrzeugen wie dem Ford

muss wie alle Verkleidungen des Fahrergastraums und sogar der Beifahrersitz, können nur geschraubte Überrollkäfige verwendet werden. Kunstvoll wird das Interieur um sie herum drapiert. Einwände, das Ganze sei im Extremfall feu-

len. Und tatsächlich eilt einer voraus: Edgar Doeren aus Wuppertal. Einen Grand-Prix-weißen Carrera setzt der Tausendsassa ein, ohne in Reichweite der führenden Ford Sierra Cosworth zu kommen. Tunern wie Walter Wolf

1991 ist die Messe gelesen. Hans Niemann verbannt die Gruppe N/GT aus der Tourenwagen-Trophäe. Statt die Marke zu wechseln, verabschiedet sich die Porsche-Szene geschlossen in den Veedol-Langstreckenpokal. Dort ist ohnehin mehr los. Die Renndistanzen sind länger, zweite Fahrer können gegen Zahlung einer Miete verpflichtet und damit Betriebskosten eingespart werden. Obendrein reizt die einmalige Nürburgring-Nordschleife. Sie ist exklusiver Austragungsort des Langstreckenpokals. Ein Geschäftsfeld, von dem heute viele Profis leben, baut sich auf. Auch Porsche erkennt das Potenzial, das im seriennahen Breitensport steckt. Zwar ist 1990 der Carrera-Cup mit großem Erfolg ins Leben gerufen worden. Doch der Markenpokal deckt den immer größer werdenden Markt nicht ab. Porsche reagiert zunächst mit der Carrera-Trophäe, die vom Fleck weg

PURE AND SIMPLE

Sierra Cosworth oder BMW M3 vorbehalten, die äußerlich unverändert starten müssen. Die Einsatzkosten sollen möglichst gering bleiben, deshalb sind Leistungssteigerungen nur in geringem Maße erlaubt. Sicherheits-einrichtungen bestimmen den Rahmen des Möglichen. Weil der vorhandene Dachhimmel genauso bestehen bleiben

ergefährlich, greifen nicht. Als zusätzlichen Anreiz für die Industrie installiert DTT-Promoter Hans Niemann eine N/GT-Kategorie für Serien-Sportwagen. Das Kalkül ist klar: Soeben hat Porsche die 964er Modellreihe aus der Taufe gehoben. Niemann rechnet mit ambitionierten Clubsportlern, die den neuen Elfer von Anfang an einsetzen wol-

gelingt es, das restriktive Reglement für sich zu nutzen. Das Szenario erinnert an die Manipulationen im 944-turbo-Cup. Das Stichwort ist dasselbe: Eingriff in die Ladedruck-Regelung. Auch die Ford Sierra Cosworth fahren mit individuellem Lader und benötigen bald Zugankerschrauben, um die Zylinderköpfe vor dem Abheben zu bewahren.



Fall für zwei: 1992 fuhren Claus-Theo Gärtner/Elmar Hölscher einen 90er Cup-Carrera in der N/GT

volle Felder bietet. Dabei ist sie vor allem als Absatzgebiet für Vorjahreswagen aus dem Cup installiert worden. Der Carrera Cup bleibt den 1990 mit 265 PS angegebenen und 123.000 D-Mark teuren Neufahrzeugen vorbehalten, während im Veedol-Langstreckenpokal umgebaute Serien-Carrera 2 laufen. Jürgen Alzen ist Vorreiter dieser Entwicklung. Der Siegerländer bestreitet die Saison 1990 mit einem schwarzen 964 Carrera – Edgar Doerens Beispiel macht Schule.

1991 kehrt Alzen mit einem andersfarbigen Coupé zurück, während sein jüngerer Bruder Uwe Alzen auf eigene Faust im 944 turbo die Junior-Trophäe ins Visier nimmt und sie spontan gewinnt. 1992 sitzt er für das Porsche Zentrum Koblenz im Cup-Carrera, während auf der Nordschleife ein Porsche für den Amateursport debütiert. Seit den Werksferien 1991 montiert man im Werk den 964 Carrera RS, der in drei Varianten auf den Markt kommt. Die Clubsport-Ausführung M003 wird mit eingeschweißter Mitter-Sicherheitszelle in Wagenfarbe geliefert und für die Gruppe N/GT homologiert. Im Gegensatz zur Cup-Ausführung M001 ist Straßenzulassung möglich. Das Reglement will es so

Auch das gab es: 1991 setzte Jürgen Alzen diesen Carrera mit Schiebendach in der N/GT ein!



N-Sticker im hinteren Seitenfenster, geschraubter Überrollkäfig: N/GT vor Erscheinen des RS

und schreibt 250 Einheiten zur sportrechtlichen Zulassung vor. Cup-Carrera dürfen ebenfalls für den Straßenverkehr zugelassen werden. Dazu müssen sie jedoch umgebaut werden. Porsche will seinen Privatkunden die Möglichkeit geben, neben dem Veedol-Langstreckenpokal vor allem am 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife teilzunehmen. Die Bedeutung des Eifel-

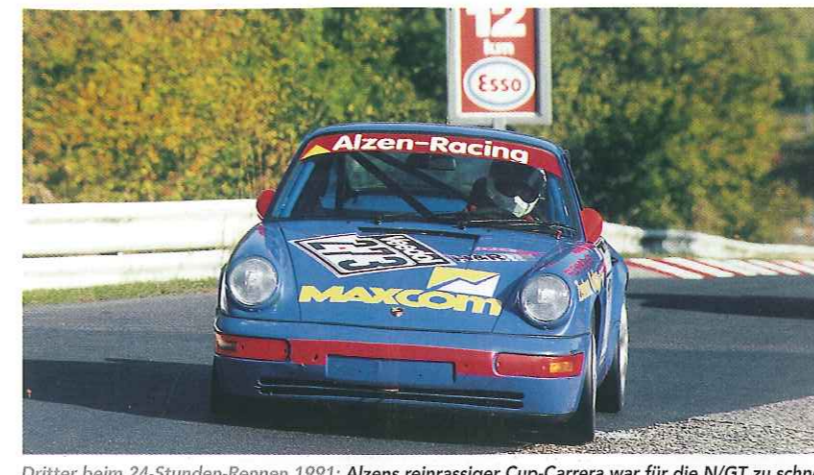
PURE AND SIMPLE

Klassikers nimmt Jahr für Jahr zu, die sportpolitische Brisanz leider auch. Edgar Doerens Sieg mit einem Uralt-RSR über die DTM-Herstellerteams 1988 hat ein Trauma hinterlassen. Man zittert vor Porsche, öffnet 1991 vorsichtig ein Hintertürchen. Olaf Manthey, Harald Grohs und Jürgen von Gartzen marschieren aufrechten Ganges hindurch. Mit einem Cup-964 belegen die Routiniers den zweiten Platz, flankiert von Uwe und Jürgen Alzen mit einem identischen Exemplar. Harald Grohs gesteht: "Dieses Auto mit seiner direkten Lenkung ohne Servounterstützung ist anstrengend auf der Nordschleife!" BMW kann froh sein, von drei gestarteten DTM-M3 wenigstens einen durchzubringen und ganz vorne zu platzieren.

1992 feiert der 964 RS Clubsport M003 seinen Einstand. Weil der neue Porsche in der Kategorie N/GT startet, schleicht sich die sprachgebräuchliche Bezeichnung Carrera RS N/GT ein. Das ist nicht korrekt. Denn nach wie vor ist es erlaubt, andere Basismodelle gemäß N/GT-Reglement vorzubereiten. Das betrifft RS mit Straßenzulassung und Teppich genauso wie gebrauchte Cup-Carrera.

Zwischen RS Clubsport M003 und 964 Cup halten sich die Unterschiede in Grenzen – siehe Randthema. Einer, der es genau wissen will, ist der unvergessene Ulrich Richter. Karl-Heinz Wlazik und Frank Katthöfer – beides ausgewiesene Kenner der Nürburgring-Nordschleife – fahren seine fabrikneue Clubsport-Ausführung M003 in der Kategorie N/GT. Doch da ist auch Jürgen Alzen mit einer zurückgerüsteten Cup-Version. Nach technischem Protest verbuchen Wlazik, Katthöfer und gelegentlich auch Markus Oestreich in der Wertungsgruppe N/GT die meisten Triumphe. Ihr Teamchef Ulli Richter sitzt mit Olaf Manthey im DTM-Mercedes 190E 2,5-16 und fährt Gesamtsiege ein. Es ist eine lohnende Saison für alle vier, die sich als ein Rennen fahrender Freundschaft verstehen. Dass Ulli Richter 2001 durch einen Unfall aus ihrer Mitte

Serien-Sieger: 1992 beflügelte dieser 964 RS Clubsport M003 Karl-Heinz Wlazik/Frank Katthöfer



Dritter beim 24-Stunden-Rennen 1991: Alzens reinrassiger Cup-Carrera war für die N/GT zu schnell

gerissen wird, ist eine ganz andere Geschichte.

Zurück ins Jahr 1992 und zu den Ereignissen in der Gruppe N/GT: Einen umgebauten Cup-Carrera – Olaf Manthey's Meisterauto aus der Saison 1990 – steuert der Schauspieler Claus-Theo Gärtner alias "Matula". Nach schwerem Unfall bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps 1991 baut es Edgar Doerens wieder auf und vermietet an Gärtner und Elmar Hölscher. Inzwischen wird in Österreich behauptet, das 1997 noch einmal schwer verunfallte Fahrzeug sei Edgar Doerens berühmter Tuffi-Porsche gewesen. Diese Falschaussage deutet an, was uns das Zeitalter vor der allgemeinen Datensicherung in den nächsten Jahren bescheren wird. Beim 24-Stunden-Rennen 1992 sind Handel und Spekulation mit historischem Renngerät noch kein Thema. Statt dessen redet die Szene über Heckspoiler. Eine flach auslaufende Flosse stammt von der 1991er Leichtbau-Version des 964 Carrera 4. Das nationale Belcar-Reglement in Belgien lässt aerodynamische Anbauteile zu. Dank einer Sonderwertung sind Flügel plötzlich auch in Deutschland erlaubt. Es sind Vorboten eines GT-Zeitalters, das mit dem 964 RSR 3,8 ein Jahr später ausbricht. Musste es in der N/GT um filigrane Arbeit gehen, ist auf einmal fast alles erlaubt – Stilblüten inbegriffen. Sponsoren und Miet-Fahrer springen auf den Zug. Ab 1993 heißt er ADAC-GT-Cup, 1994 GT-BPR-Serie und von 1997 an FIA-GT-Meisterschaft. Bis zu diesem Zeitpunkt hat sich der Fahrzeugbestand einige Male erneuert. Auf Seiten der Rennställe kommt es zu Insolvenzen. Der Finanzierungsdruck, der durch immer wieder neue, immer teurere Evolutionen bis hin zum 911 GT1 entsteht, ist ab 1997 untragbar. Der Clubsport nimmt viele der gebrauchten Porsche auf, was Bares in die Kassen der Profi-Teams spült.

Die Vorgehensweisen der Zweitbesitzer sind vielfältig. Gut beraten – und heute fein raus – sind jene, die den Ursprungszustand ihrer RS oder Cup-Carrera erhalten. Im Veedol-Langstreckenpokal wird für die Cup-Carrera die Gruppe S installiert und von der N/GT abgekoppelt. Die Diversifikation schreitet voran. 1994 gibt Porsche einen Impuls – und eine Umrüstabelle heraus. Besitzer von RS M003 sollen zur Teilnahme am Carrera Cup animiert werden, bevor 1995 der Modellwechsel zum 993 ansteht. Man fürchtet schwach besetzte Starterfelder und erreicht mit dieser Initiative das Gegenteil. Es wird noch einmal voll im Carrera Cup 1994. Heute sind Spezialhändler bemüht, Fahrzeugeignen ausfindig zu machen. Einige dieser Makler in Deutschland und Österreich adeln sich selbst zu Buchautoren, um den weltlichen Nimbus des Gebrauchtwagenverkäufers abzustreifen. Ihrer Branche bescherte die Ausfuhr auf die Britischen Inseln in den vergangenen Jahren stattliche Gewinne. Warum ausgerechnet Engländer puristisch-schmale Porsche lieben, bleibt unklar. Tatsache ist: Den 964 RS Clubsport M003 mit Fahrgestellnummer WPO ZZZ 96 ZNS 4990001 können weder Jäger noch Sammler an Land ziehen. Wie zeigen das erste Original-Exemplar in dieser Ausgabe.

Interessant ist neben der Chassisnummer auch die Leistungssteigerung von 260 auf gemessene 307 PS. Es ist weit verbreitet, dem Motortyp M64/03 mittels Rennsporttechnik auf die Sprünge zu helfen. Das Schlusswort sei Uwe Alzen überlassen, der 1991 vom selbst finanzierten 944 turbo umsteigt: "Mir hat der 964 RS immer besser gefallen als der 993 – einfach das agilere Auto!"

Text und Fotos: Carsten Krome

Porsche-Umrüstabelle aus der Saison 1994:

Vom Carrera RS Clubsport M003 zum 964 Cup

1992 waren in der Motorsport-Kategorie N/GT 964 Carrera in drei Grundversionen vertreten: ab Werk erhältliche RS Clubsport M003, umgerüstete Cup-Ausführungen und aufgebaute Serienwagen. Das führte zu einem Protest, den der Essener Ulrich Richter einreichte. Dabei stellten sich zwischen M003 und Cup Unterschiede in Details heraus: Sperrwert des Differenzials, Material der Mitnehmerscheibe, Übersetzung der ersten beiden Gänge, Einstellbereich der Stützlager, Radbreiten an beiden Achsen, Programmierung der Motronic und daraus resultierend Leistungsabruf. Porsche gab für die Cup-Ausführung fünf PS mehr – 265 statt 260 – frei, was auch auf die Auspuffanlage – Stichwort Cup-Ersatzrohr anstelle des Mittelschalldämpfers – zurückzuführen war. Grundsätzlich war es möglich, beide Versionen auf ähnlichen technischen Stand zu bringen. Dazu regte im Vorfeld der Carrera-Cup-Saison 1994 eine interne Umrüstabelle an. Porsche versicherte, auf peinlich genaue Einhaltung des Reglements zu achten. Da die meisten Cup-Läufe im Rahmen der hochprofessionellen DTM stattfanden, konnten im Zweifel an Ort und Stelle Messungen vorgenommen werden. Bei Breitensport-Formaten wie dem Veedol-Langstreckenpokal war es schon schwieriger, Kontrollen durchzuführen. Dort behalf man sich mit Einführung der Gruppe S für reine Cup-Fahrzeuge. Diese Wagen waren an Original-Cup-Rädern auf dem Stand von 1990/91 und 200er Startnummern zu erkennen. In der Gruppe N/GT mussten schmalere Felgen – 7,5J x 17 vorn und 9J x 17 hinten – benutzt werden. Die meisten Teams verwendeten BBS-Rennsportfelgen, weil die edlen Magnesium-Einteiler zum Rennen fahren zu schade und auf dem Sekundärmarkt begehrt waren. Eine einzelne Felge erzielte vor der Jahrtausendwende um die 1.000 D-Mark. Heute wird auf Euro-Basis frei verhandelt. Für die Clubsport-Modelle galt: Kreuzspeichen statt Fünfarm-Design. Darüber hinaus gingen die Startnummern der Wertungsgruppe N/GT mit der Ziffer vier an. Es waren Feinheiten, an denen die Unterschiede auszumachen waren. Sie führten in Summe zu Performance-Vorteilen der Cup-Carrera. Mit breiteren Reifen, bis zu drei Grad Radsturz, 20 Prozent höherem Sperrwert des Differenzials und starrer Motoraufhängung punktetten sie in den Kurven, aus denen sie obendrein mehr Schwung mitnahmen als die Clubsport-RS. Selbst wenn sie auf dem gleichen Elektronik-Stand unterwegs gewesen wären, hätten sie kaum die gleichen Rundenzeiten fahren können – jedenfalls nicht auf der Nürburgring-Nordschleife. Gerade dort glänzten sie viele Jahre lang. Der 993 löste den 964 nie wirklich ab. Erst die Generation GT3 setzte sich nachhaltiger durch.

Text: Carsten Krome