



Born to race

Mit dem Rennwagen 964 Carrera Cup hat Porsche die längste Markenpokalserie der Motorsportgeschichte ins Leben gerufen

Text: Kieron Fennelly, Fotos: Daniel Pullen, Übertragung: Christof Krüger



Ein Renn-Tier in seinem Element: Der 964er-Leichtbau-Porsche fasziniert auf der Rennstrecke heute noch genauso wie vor über 20 Jahren



Über 275 PS im Heck treiben den ehemaligen Cup-Carrera vehement in die Kurven

Wenn du Gas gibst, heult das Renn-Tier mit seinem ureigenen Sound auf, ein tiefes, dunkles Grollen



Der Cup-Elfer verfügt nur über ein spartanisches Interieur. Der Instrumententräger hat als Rennausstattung einen „Not-aus“-Knopf

Von Anbeginn an hat Porsche Autos gebaut, deren primärer Zweck es war, Rennen zu fahren. Die meisten der frühen Gmünd Coupés wurden an enthusiastische Bergrennfans verkauft, und danach sollte Porsches Ex-Rennfahrer- und PR-Manager Huschke von Hanstein jahrelang das Aushängeschild für die Rennerefolge des Unternehmens sein. Nachdem die Turboaufladung in den 1970er Jahren ihren Einzug gehalten hatte, entfernten sich die Versionen für den Profi-Rennsport allerdings zusehends von der Verwandtschaft aus der Serienproduktion. Der Carrera 2.7 RS war das letzte Porsche-Modell, das in nennenswerter Anzahl geradewegs vom Fließband an die Start-Ziellinie rollte.

Das Interesse an Markenpokal-Rennen während dieses Jahrzehnts ist aber auch Porsche nicht entgangen. Und als die Turboversion des 944 erschien, lobte man den Porsche Turbo Cup aus, um den 944 T ins Rampenlicht zu rücken. Obwohl leistungsmäßig auf dem gleichen Level, führte er bis dato ein Schattendasein gegenüber dem populären Carrera 3.2-Liter. Nichtsdestotrotz war das Interesse an der neuen Rennserie größer, als Porsche angenommen hatte. Die Motorsportabteilung in Weissach hatte keine Schwierigkeiten, Starterfelder von 40 Fahrzeugen zu füllen. Prominente Fahrer erzeugten weiteres Interesse, und so waren die Rennen immer sehr gut besetzt. Die 944 T-Cup-Rennwagen hatten gekapselte

Motoren, ein abgespecktes Cockpit, Überrollkäfig und Rennsitze – und das alles zum Preis eines regulären Serien-944er. Das alles sollte sich später als Schablone für den legendären Carrera Cup erweisen.

Als 1988 der 964 C4 auf den Markt kam, kündigte der damalige Porsche-Chef Heinz Branitzki den „911 der nächsten 25 Jahre“ an. Die Absicht, die dahinter stand, war offensichtlich. Wenngleich der neue Technikdirektor Ulrich Bez dem Vorstand erst noch klarmachen musste, dass ihr Markenpokal künftig dem 911 gewidmet sein würde – besonders, nachdem der 944 bereits am Auslaufen war.

Gerade vom Stress der letzten Porsche-Beteiligung bei den CART-Meisterschaften

(der „amerikanischen Formel 1“) erholt, übernahm Entwicklungschef Helmut Flegl das Carrera Cup-Projekt. Gemeinsam mit Roland Kussmaul konzipierte er einen Entwurf für das Cup-Auto auf Basis des 964 C2, der im September 1989 sein Debüt gegeben hatte. Kussmaul war ein vielseitiger Porsche-Ingenieur: Er brachte nicht nur praktische Erfahrungen aus den Zeiten der Dakar- und Afrika-Rallyes mit, sondern hatte tausende Testkilometer für die Rennwagen der Kundenteams von Porsche unter die Räder genommen, damals eben noch für die 956/962-Versionen. Roland Kussmaul hat sich übrigens auch nach seiner Pensionierung weiterhin intensiv bei den Porsche Super Cup-Teams eingebracht.

Kussmauls systematische Vorbereitung des 964 Cup ist inzwischen fast Legende. Sein Aufgabenbereich war es, den Neunelfer leichter zu machen, ihn aber gleichzeitig sehr nahe am Serienmodell zu belassen, so dass die Homologation so unkompliziert und kostengünstig wie möglich über die Bühne gehen konnte.

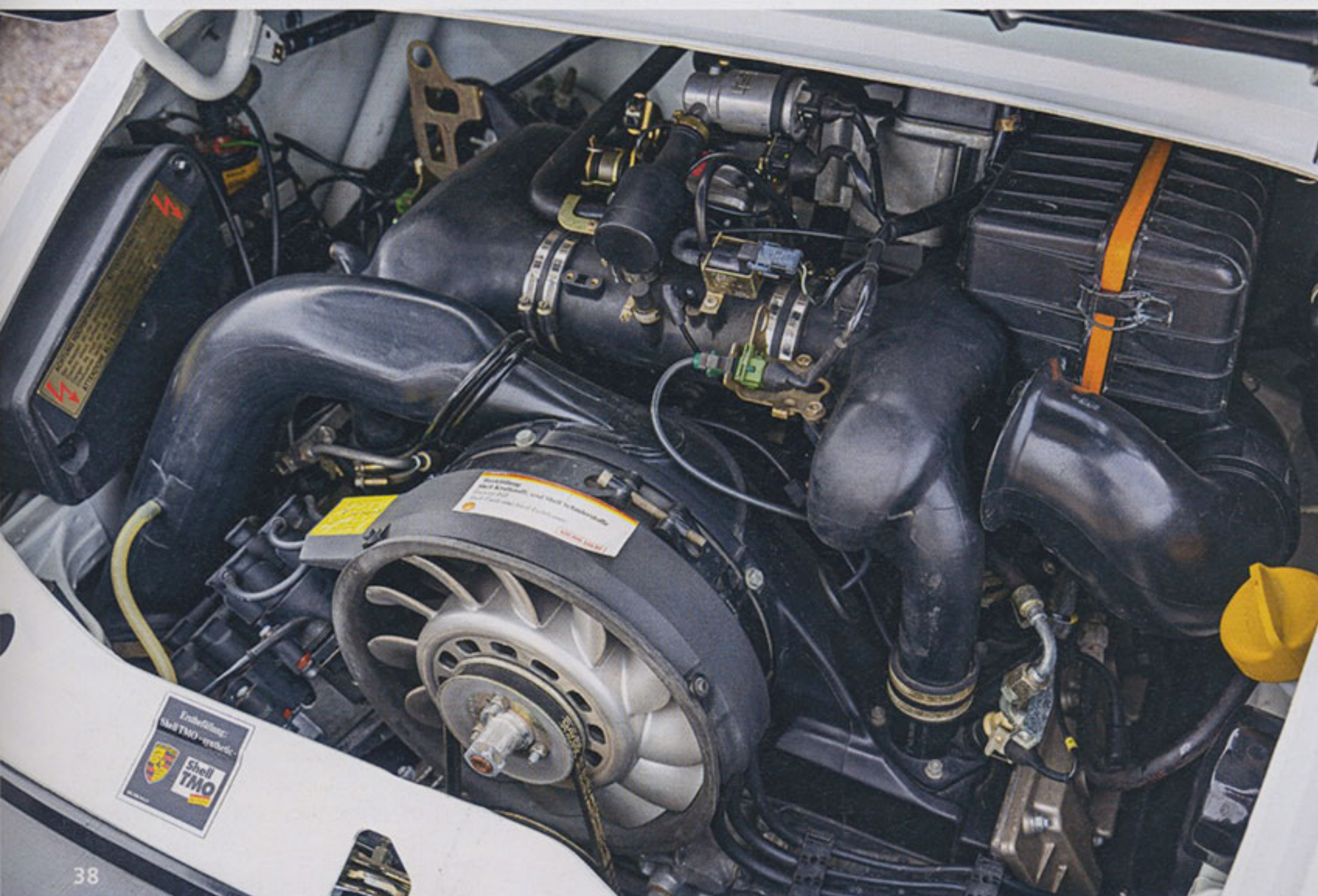
Zunächst mussten Fahrzeugkarossen aus der Serienproduktion genommen und zum damaligen Überrollbügel-Spezialisten Matter speditiert werden – der kostspieligste Teil des Unternehmens. Zurück in Weissach wurden die Karosserien dann von Kussmauls Team im Bereich der Federbeine und der Motoraufhängung mit dem Fahrwerk verbunden. Jegliche mögliche Auf-

nahme- oder Halterung im Cockpit wurde entfernt oder durch leichte Bleche ersetzt. Dann wurde noch das Schiebedach abgedichtet. Der Gesamteffekt soll bei einer 50 Prozent steiferen Karosserie im Vergleich zum Serien-Elfer liegen. Aus Gewichtsgründen wurde das Gehäuse ohne Grundierung direkt in Grand-Prix-Weiß lackiert.

Das Getriebe wurde dahingehend spezifiziert, dass die Übersetzung für den ersten und zweiten Gang länger ausgelegt war, vom ersten bis zum vierten Gang wurden Edelstahl-Synchronringe verwendet. Eine Kupplungsscheibe aus Sintermetall von Sachs vervollständigte zusammen mit einem Ein-Massen-



Elektrisch ausfahrender Heckspoiler und 3,6-Liter-Motor (unten) kamen aus der Serie und gehorchten dem Homologationsreglement



Schwungrad und einem Sperrdifferential die Umbaumaßnahmen am Antriebsstrang. Die 17-Zoll-Felgen kamen von Speedline, hatten fünf Speichen und ähnelten einer etwas gewölbteren Felge des 959. Aus Gewichtsgründen aus Magnesium gefertigt, wurden sie auch unter der Bezeichnung „Cup-Rad“ bekannt. Auf die vorderen acht Zoll breiten Felgen wurden 245er-, auf die hinteren (9,5 Zoll) 265er-Pirellis aufgezogen.

Das Bremssystem stammte im Wesentlichen vom damals neuen 964 Turbo, bei dem die gelochten und belüfteten Bremsscheiben von Vierfach-Brembos in die Zange genommen wurden. Vom neuen Turbo stammte außerdem das Servosystem, ABS sowie die Radnaben aus Aluminium. Der Innenraum war komplett gestrippt und beherbergte lediglich einen Recaro-Rennsitz mit Sechspunktgurt und einen Feuerlöscher im Fußraum der Beifahrerseite. Es gab keinen Ventilationslüfter, Frischluft kam aus den Rohren unter dem Armaturenbrett. Türen und Kofferraumdeckel mit nachgerüsteten Leichtbaubolzen bestanden aus Aluminium, nur die Motorhaube behielt ihren elektrisch betriebenen Spoiler, da der 964 entsprechend homologisiert werden musste.

Entgegen der Behauptung, dass die Motoren der Cup-Rennwagen eigene Entwicklungen waren, kamen sie in der Tat immer aus der Serie. Nach einigen Versuchen, aus dem 3,5-Liter-Motor einigermaßen verlässliche 240 PS herauszukitzeln, bohrten die Porsche-Leute den Boxer kurzerhand auf 3,6 Liter auf und stellten fest, dass sie so mindestens 250 PS herausholen konnten.

Das wurde auch für den neuen 964-2 und das Folgemodell 993 als leistungsgerecht empfunden: Der 3,6-Liter-M64 sollte als Basismotor des Neunelfer bis zum Ende der luftgekühlten Ära dienen. Obwohl auf 250 PS eingestuft, leistet das Aggregat allerdings zwischen 255 und 258 PS. Kussmaul „beschlagnahmte“ schlicht jene Serienmotoren für die Cup-Renner, die auf dem Leis-

Die besten Motoren aus der Serie wurden „beschlagnahmte“



Leichtbau als oberstes Prinzip. Bei der Lackierung in Grand-Prix-Weiß wurde sogar auf die Grundierung verzichtet

tungsprüfstand gerade am besten abschnitten: „Wir haben dann einfach Luftfilter und Benzinpumpe entfernt und maßvoll getunt. Danach ergaben sich auf dem Prüfstand regelmäßig Werte zwischen 268 und 272 PS.“ Das Feintuning umfasste auch ein moderates „Remapping“ der Zündung, so dass die Motoren nun 98 ROZ Super- statt Normalbenzin benötigten. Und obwohl die Auspuffanlage praktisch ungedämpft war, behielt man die Drei-Wege-Katalysatoren der Firma Johnson Matthey bei. Damals waren Katalysatoren in Europa noch neu und Johnson Matthey sah einen Nutzen darin, die hoch angesehene Rennserie zu

sponsern. Kussmaul mag wohl bei sich gedacht haben, dass die Kosten trotz relativ einfach erscheinender Cup-Spezifikationen eben auch eine gewichtige Rolle spielten.

Der Verkaufspreis belief sich auf 123 000 Mark, also nur rund zehn Prozent über dem normalen 964 C2 und zumutbare 30 000 Mark mehr als beim vorhergehenden 944 T-Cup. Weissach stellte durch eine Kautions von 75 000 Mark sicher, dass nur ernstzunehmende Rennteams einstiegen. Der Betrag wurde nur erstattet, wenn das Fahrzeug an mindestens sechs Rennen teilgenommen hatte. Die Rennen selbst waren immer enge Geschichten: Die 964 wurden so gleichwertig wie irgend möglich ausgeliefert und oft lagen die Trainingszeiten der ersten 25 Cup-Rennwagen gerademal zwei Sekunden auseinander. Außerdem legte Porsche großen Wert auf Fairness und sicherte die Motoren, so gut es ging, gegen Manipulation, indem beispielsweise die Steuergeräte versiegelt wurden. Die ersten drei Autos, die es aufs Podest schafften, wurden nach dem Rennen zur Inspektion nach Weissach verfrachtet. Jedes Team, das bis dahin noch nicht den Fair-Play-Ethos des Porsche Markencups kapiert hatte, verinnerlichte die Regeln dank der drastischen Maßnahmen sehr schnell.

Der hier vorgestellte 964 Cup gehört dem belgischen 911-Enthusiasten Johan Dirickx. Johan hatte mit seiner bemerkenswerten Sammlung historischer 911er schon vor über 20 Jahren begonnen, doch dieser 964 ist eine Errungenschaft aus jüngerer Zeit. „Ich habe ihn erst vor zwei Jahren gekauft. Es ist ein 1993er-Baujahr, einer aus der letzten Charge von 15 Exemplaren, die in diesem Jahr noch gebaut wurden. Es war im Besitz des Obermeier-Teams für den Fahrer Harald Grohs.“

1994, im stolzen Rennfahreralter von 50 Jahren, hatte Grohs mit diesem Fahrzeug den zweiten Platz in der Deutschen Cupmeisterschaft geholt. Im nächsten Jahr wurde er Meister und beendete das nächste

Rennjahr auf dem dritten Platz, dann allerdings bereits auf dem 964-Nachfolger 993.

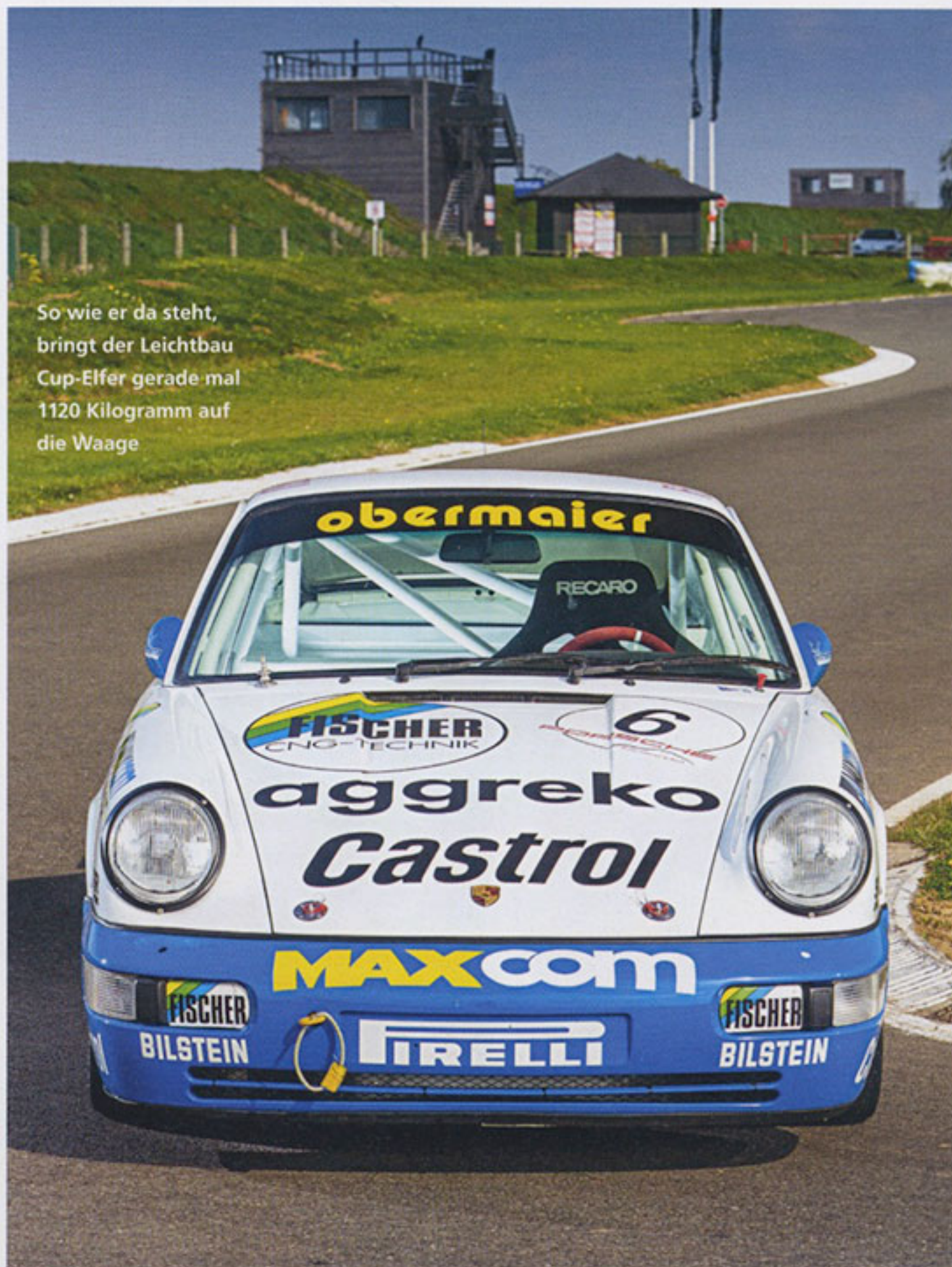
„Einige Zeit, nachdem die Cup-Meisterschaft auf den 993 gewechselt hatte, wurde dieser Wagen an einen amerikanischen Fan in Colorado verkauft, der ihn weiterhin intensiv bei Rennevents des Porsche Club of North America (PCNA) nutzte“, erzählt Johan Dirickx. „Schließlich veräußerte er ihn an meinen Vorgänger, Pat DiGiovanni, der damit ebenfalls auf die Rundstrecke ging und einen zweiten Platz sowie einen Sieg in den regionalen US-Meisterschaften holte. Dann beschloss er, den Wagen in den heutigen Farben zu restaurieren. Er hat dann noch einige Concours d'Elegance gewonnen, bevor er das Auto 2013 an mich verkauft hat.“

Dem Auto eilte ein so guter Ruf voraus, dass Johan es ungesehen erworben hat – nach umfassender Begutachtung durch einen Dritten. Und er wurde nicht enttäuscht: „Das Auto war in einem exzellenten Zustand und wir haben es quasi nicht angerührt, außer, um es einer

964-Cup-Rennwagen

Der 964 Cup ist ein unkomplizierter Rennwagen, nicht teuer im Unterhalt und genügsam in der Vorbereitung über die üblichen Checks für Öl, Bremsen und Achsen hinaus. Seine Seriennähe und sein niedriger Tuningstandard sorgen dafür, dass es keine plötzlichen Ausfälle gibt. Früher benötigten die Autos gerade mal einen etwas intensiveren Service am Saisonende. Die Wartung ist beispielsweise viel einfacher als an einem GT3 Cup, der mechanisch und elektronisch komplizierter ist. Die Gesamtkosten für einen 964-Rennwagen werden deshalb immer niedriger sein.

Auf der Strecke muss der 964 Cup wie jedes andere Fahrzeug auch zunächst auf Betriebstemperatur gebracht werden und für einen kurzen Stop zurück an die Box, um den Luftdruck der jetzt warmen Reifen zu checken. Solange der Öldruck stimmt, wird der 964 dann wie ein Uhrwerk laufen: ein idealer Rennstrecken-Partner.



So wie er da steht, bringt der Leichtbau Cup-Elfer gerade mal 1120 Kilogramm auf die Waage

Routinewartung zu unterziehen. Ich fuhr dann gleich ein paar Runden damit, und auf dem Abbeville-Rennkurs konnten wir auf Slicks eine Rundenzeit von 1,17,7 Minuten erreichen.“ Um dies richtig einzuordnen: Ausgiebige Tests mit dem 997 GT3 RS erbrachten Rundenzeiten von 1,19,4, allerdings auf Straßenbereifung.

Es ist ein Erlebnis: Wenn du Gas gibst, heult das Renntier mit seinem ureigenen Sound auf, ein tiefes, donnerndes Grollen. Schon im Leerlauf klappert der Schalthebel neben dir, als könne er es nicht erwarten, die Gänge einzurasten, und während du noch versuchst, dich in den Fahrersitz ein-

zuspannen, ist das Auge vom spartanischen Cockpit geschockt. Aber das geht schnell vorbei, denn du musst dich auf das schwergängige Kupplungspedal konzentrieren...

In der Boxengasse von Abbeville meldet die harte Federung jede Bodenunebenheit an den Fahrer, das Lenkrad lässt sich nur widerwillig bewegen. Doch draußen auf der Strecke ändert sich alles. Die Fahrt wird ruhiger, die Lenkung leichter und der Renn-Elfer absolviert klaglos einige Aufwärmrunden. Einmal auf Betriebstemperatur, reagiert der superleichte 964 Cup augenblicklich auf jeden Gasbefehl

Draußen auf der Strecke wird alles anders, die Fahrt ruhiger, die Lenkung leichter



Die 17-Zoll-Rennfelgen von Speedline erinnern an 959er-Räder, die aerodynamisch geformten Rückspiegel sind Rennzubehör, die Scheinwerfer kommen aus der Serie

und beschleunigt mächtig. Wie der 964 RS, von dem er abstammt, arbeitet er am besten oberhalb 4500/min und fliegt die nächsten 2000 Touren förmlich davon – bis zum Begrenzer. Der 964 Cup ist enorm handlich und reaktionsschnell, viel mehr, als man von einem 275-PS-Boliden erwarten würde. In den Kurven liegt das Auto sehr sicher und driftet nicht urplötzlich weg. Dennoch empfiehlt sich für Nicht-Experten die „Langsam-rein-schnell-raus“-Technik...

Der 964er Cup ist für einen Rennwagen relativ gutmütig: Es gibt keinen plötzlich einsetzenden Turbo-Boost, der die Idealinie beeinflussen könnte, und die Bremsen

vermitteln dem Fahrer sofort das nötige Vertrauen. Es ist ein feines Auto, in dem man das Fahren auf der Rennstrecke bestens lernen kann. Für Fahrer, die die Präzision eines 964 RS kennen, dürfte es das gleiche Erlebnis sein, allerdings höchst intensiviert.

Nach einigen Runden übernimmt Johan das Steuer und beweist, dass die schnellsten Runden gleichzeitig auch die ruhigsten sind. Untersteuern im Kurveneingang, beschleunigen und leichtes übersteuern beim Verlassen der Kurve: Es ist kein Zufall, dass die erfolgreichsten Cup-Fahrer schon immer mit weniger Dramatik über die Runden kommen.



TECHNISCHE DATEN

Porsche 964 Cup (1990 bis 1993)

Motor: Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Hubraum: 3600 ccm, Verdichtung 11,3:1

Leistung: 275 PS bei 6100/min; max. Drehmoment 325 Nm bei 4800/min; Motor-Bauart: M64/03 ohne Luftfilter und Kraftstoffpumpe; optimierte Zündeneinstellung benötigt 98 ROZ Superbenzin

Kraftübertragung: Spezielles Fünfganggetriebe, leichtes Ein-Massen-Schwungrad, Sperrdifferential (20 Prozent unter Last, 100 Prozent beim Bremsen)

Fahrwerk: Vorne und hinten McPherson Federbeine, Bilstein-Dämpfer, Rennfedern

Räder und Reifen: 17-Zoll Speedline-Felgen mit fünf Speichen (1990 bis 91); 18-Zoll-Speedline-Felgen, mehrteilig, Felgenbreite vorn: 8 J, hinten: 9.5 J; Reifen vorn 225x50 x18, hinten: 265x40 x18 (beide ab 1992)

Gewicht: 1120 kg

Maße: Länge 4250 mm; Breite 1652 mm; Höhe 1320 mm

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: k. A.; Beschleunigung: 0 bis 100 km/h in 5 Sekunden

FAKTEN

Die Porsche 964 Cup-Fahrzeuge wurden von November 1989 bis Frühjahr 1993 gebaut, insgesamt nur 297 Exemplare. Das Auto von Harald Grohs war eines der letzten, hatte aber den etwas stärkeren 275-PS-Motor der 1992er-Baureihe. Diese Fahrzeuge unterschieden sich auch leicht in der Karosserie von den früheren 964 C2 basierten Cup-Fahrzeugen, da sie nun vom 964 RS abstammten. Alle Cup-Fahrzeuge waren äußerst gleichwertig in ihrer Leistungsabgabe und nur der spätere Weltmeister, Mika Häkkinen, schaffte es zweimal (1992 und 1993), den Sieg im Carrera Cup zu holen.