



CITY-SONDERSEITEN: STUTTGART

NEU: HOPP SCHWUIZ! 



werk1

sports | cars | culture

MÄRZ - APRIL
2016

AUSGABE 15 MÄRZ-APRIL 2016
D 5,50 € | A 5,90 € | CH 9,90 SFR
Italien/Spanien 7,40 €

JÜRGEN BARTH

Le-Mans-Sieger 1977
im Exklusiv-Interview.



DER CONOURS-GEWINNER
VOM EVENT IN BAD FÜSSING

„Tom1“ präsentiert sein 1991er
Carrera 2 Coupé (Generation 964),
den puristischen Polarsilberfisch.



SCHWABENELFER

PORSCHE 911 GT3 SERIE 2 (TYP 996):
WERTHALTIGER LEISTUNGSSPORTLER.



HIGH POTENTIAL
FÜR INVESTOREN

FIA-GT-Rennversion
direkt aus dem Werk
2002/03 produzierter
911 GT3 RS (420 PS).



ROT, ROT, ROT SIND ALLE MEINE KLEIDER

*Das 1991er Porsche 911 Carrera Cup Coupé
(Typ 964) von Mike Hezemans wird in den Ursprungszustand
bei Original-Werksauslieferung zurückversetzt.*



Wie der Vater, so der Sohn – als Mike Hezemans 1991 einen neuen Einsatzwagen für den Porsche Carrera Cup Deutschland erhielt, war dieser wie selbstverständlich rot lackiert. Schon der Herr Papa war mit einem gleichfarbigen Rennelfer unterwegs, so zum Beispiel 1976 im 934 turbo von Georg Loos. Dennoch ging das Erkennungsmerkmal der Unternehmerfamilie aus Eindhoven in den Niederlanden im Laufe der Zeit verloren. Aus dem roten Cup-964er wurde ein „maritim“-blauer – und inzwischen ein Restaurationsobjekt in der ehemaligen Werks-Originalfarbe. Dafür haben, wie schon so oft, Spezialisten aus Göttingen gesorgt.

1991 geht der Porsche Carrera Cup Deutschland in das zweite Jahr. Nachdem mehr als 90 Bewerbungen auf einen der 40 Startplätze eingegangen und 120 Neufahrzeuge produziert worden sind, erwächst dem Manager-Duo Herbert Linge und Jost Capito ein Luxusproblem. Flugs kreieren sie neben dem Carrera Cup eine Liga für Einsteiger und klassische Amateure, die Carrera Trophäe. Darüber hinaus dürfen Cup-Fahrzeuge im Vee-dol-Langstreckenpokal sowie bei den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und in Spa-Francorchamps antreten. Die 40 Vorjahreswagen kommen ebenfalls auf den Markt, obwohl sie universell verwendet werden dürfen. Diesem Phänomen liegt eine schlichte Erkenntnis zugrunde, die alle Spitzenfahrer unisono vertreten: Nach einer Saison können selbst unfallfreie Wagen drei, vier Zehntelsekunden auf einer Runde langsamer sein. Diese Differenz kann Rennen entscheiden – bei den Profis notabene, nicht im Lager der Edel-Hobbyisten. Die Teilnehmer an den GTP-Clubssport-Weekends präsentieren die ersten Gebrauchten aus dem Carrera Cup voller Stolz. Später wird dieser Trend über den Großen Teich hinüber nach Amerika schwappen, um im Bild zu bleiben. Davon ist am 4. März 1991 noch nicht auszugehen, als in Weissach der ONS-Wagenpass mit der Registriernummer 16259/91 ausgestellt wird. Der Cup-Carrera, der im Dokument beschrieben wird, ist anhand der Fahrgestellnummer WPO ZZZ 96 ZMS 40 9037 dem Modelljahr 1991 zugeordnet, im Vorjahr hat der Kennbuchstabe für das Produktionsjahr noch L gelautet. Am 30. März 1991 wird der „indisch“-rote Neuwagen im belgischen Zolder in Betrieb genommen. An seinem Volant dreht ein junger Niederländer: Mike Hezemans, Aufsteiger aus dem Kartsport und Sohn eines ehemaligen Profirennfahrers.

Sein Vater Toine Hezemans, geboren am 14. April 1943, wird in Deutschland als Vertragspilot des Kölner Rennstallbesitzers Georg Loos bekannt. 1976 ist er einer der wenigen,



1991er Porsche 911 Carrera Cup Coupé (Typ 964)

die einen neuen 934 turbo (mit der Chassisnummer 930 670 0175) in der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft an den Start rollen lassen. Ein Jahr später steigt der Holländer, der schon zu dieser Zeit als Diamantenhändler tätig ist, in einen der 935 turbo von Georg Loos um. Obwohl thermisch hochsensibel, ist der Einzeller für Siege in der Marken-Weltmeisterschaft gut – so zum Beispiel im Mai 1977 beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring (Chassisnummer 930 770 0911). 1978 kommt Toine Hezemans mit einer Doppellader-Ausführung (Chassisnummer 930 980 0020) für Loos in die Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft zurück. Doch der Versuch, den 1977 durch Rolf Stommelen ins Team geholten Titel zu verteidigen, schlägt fehl. Es kommt zur Trennung, und 1979 lässt Toine Hezemans seine Profi-Karriere in einem Ford Capri Turbo von Erich Zakowski ausklingen. Bevor er eine Karriere als Unternehmer in der Immobilienbranche beginnt, kehrt er noch einmal zu den Ursprüngen seiner Rennfahrer-Laufbahn zurück. Eines haben seine Porsche-Jahre jedoch gemeinsam: Er hat fast immer in roten Rennelfern gesessen. An diese Familientradition knüpft Mike Hezemans 1991 an, als er mit eigenem Porsche und Team in den Carrera Cup einsteigt. Dass die Trauben in jeder Hinsicht hoch hängen, bekommt er auf Anhieb zu spüren. Er muss sich gegen einen Seriensieger Roland Asch durchbeißen, gegen dessen gelben Strähle-Porsche kein Kraut gewachsen ist. Somit ist die Saison für Mike Hezemans ein hartes Lehrjahr. Seine Wurzeln im Kartsport belegen nicht nur dominante Aufkleber des Kart-Herstellers Rotax auf der Carrera-Karosserie, sondern auch eine auffällige Kopfhaltung – Andenken an einen alten Rennunfall. 1992 kehrt Hezemans beim Eifelrennen Nürburgring noch einmal in den Carrera Cup zurück, doch auch im Sprühregen der Eifel kommt er über eine Platzierung im Mittelfeld nicht hinaus. Vater und Sohn gelangen zu der Erkenntnis, dass sie sich einem der kommerziellen Teams anschließen müssen. 1993 gehen sie daher beim Leverkusener Brüderpaar Fabi-

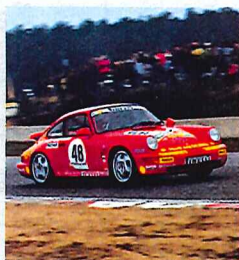
Zeltweg anno 1991: Dietrich Mateschitz und der große Streckenumbau liegen noch in weiter Ferne, als das Feld der Fighter davonstiebt.



an und Michael Roock an Bord. Von nun an kommt Mike Hezemans immer besser mit dem schwierig zu fahrenden Cup-Coupé zurecht. Er erreicht Podium-Platzierungen, 1996 steigt er auf Lotus Esprit V8 in die boomende GT-BPR-Rennserie auf.

Sein inzwischen fünf Jahre alter Cup-Carrera ist zu dieser Zeit in den Händen zweier Natursteinhändler aus Heuchelheim im Hessischen – Christian und Roland Rinn – im Veedol-Longstreckenpokal (VLN) auf dem Nürburgring unterwegs. Der ONS-Wagenpass ist lückenlos durchgestempelt mit all den einschlägig bekannten Veranstalter-Einträgen der VLN. Am 26. Juli 1996 reißt die Einsatzhistorie mit dem Reinoldusrennen auf der Nordschleife ab. Anschließend erfolgt die Ausfuhr in die Vereinigten Staaten. Vor mehr als einem Jahr findet Thomas Nater

den Wagen drüben, in den USA. Ursprünglich einmal in „Indischrot“ ausgeliefert, findet der Göttinger Intimkenner der Cup-Materie das Originalfahrzeug jedoch in „Maritimblau“ vor. Hintergrund: Vor dem Verkauf an die Gebrüder Rinn nimmt sich der 2009 verstorbene Harry Weisshaupt des Autos an. Nach einem Unfall baut er es mit veränderter Außen- und Innenfarbe neu auf. Nach Deutschland zurückgekehrt, wird die gute Grundsubstanz bis auf das nackte Blech auseinandergenommen, entlackt und gerichtet. Selbstverständlich erfolgt der erneute Lackaufbau in der Original-Werksauslieferungsfarbe, und Kompromisse bei den Komponenten sind ohnehin tabu. 1991 wird noch mit den 17-Zoll-Rädern gefahren, die dreiteiligen 18-Zöller des Porsche-Lieferanten Speedline sind erst ab 1992 Cup-Standard. Mike Hezemans ist so zumindest beim



werk1
big.data

die technische dokumentation in allen relevanten details

Fahrzeugtyp

1991er Porsche 911 Carrera Cup Coupé (Typ 964)

Modelljahre (MJ) 1990 (L), 1991 (M), 1992 (N), 1993 (P)

Produktionszahl (Modelljahre 1990 - 93) 360 Exemplare

Fahrgestellnummer des vorgestellten Fahrzeugs
WPO ZZZ 96 ZMS 40 9037

Konzeption

Cup-Fahrzeuge in der Serienproduktion in Stuttgart-Zuffenhausen vormontiert und in der Rennabteilung in Weissach fertig gestellt

Karosserieaufbau

zweitürige, gewichtsoptimierte Coupé-Karosserie aus beidseitig verzinktem Stahlblech ohne Rücksitzanlage; Kunststoff-Seitenschweller; Bug- und Heckverkleidungen aus Kunststoff, Abschleppösen vorn und hinten, Stromkreisunterbrecher; Heckdeckel mit integriertem, automatisch ausfahrbarem Heckspoiler; Dünnglasscheiben an den Seiten- und im Heckfenster; eingeschweißter

Matter-Überrollkäfig aus Stahlrohren mit diagonalem Seitenaufprallschutz in den Türausschnitten (ONS-Zertifikatsnummer 102-336/67)

Motor

luftgekühlter Sechszylinder-Boxer Typ M64/01 (Serie), Einbauposition im Heck, starr gelagert

Ventilsteuerung über Doppelkette, zwei Ventile pro Zylinder

Gemischaufbereitung, Zündung

plombierte, vor jedem Cup-Lauf zur Wahrung der Chancengleichheit unter den Teams ausgeloste DME (Bosch-Motronic, 50 Steuergeräte in der ersten Saison im Fundus); kennfeldgesteuerte Doppelzündung

Abgassystem

mit Platin beschichteter Katalysator (Serie) für den Betrieb mit unverbleitem Kraftstoff; Entfall des Luftfilters, Cup-Ersatzrohr anstelle des Mittelschalldämpfers; Motronic-Anpassung, Überprüfung und Plombierung

Ölmenge 11,5 Liter

Hubraum 3.600 ccm

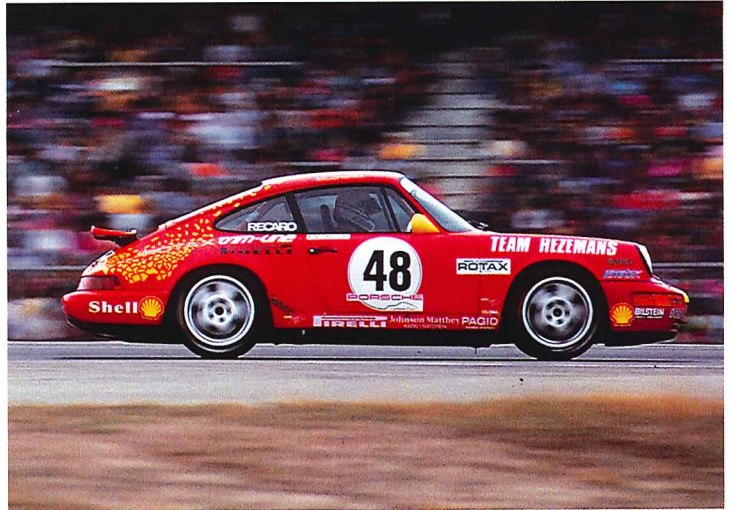
Bohrung 100 mm

Hub: 76,4 mm

Eifelrennen Nürburgring 1992 gestartet. Unterdessen hat die Remontage bei AP Car Design begonnen. Und die Zeit läuft, denn am 27. April 2016 steht ein wichtiges Jubiläum ins Haus: 30 Jahre Porsche-Markenpokale, denn angefangen hat alles am 27. April 1986 mit der Weltpremiere des Porsche 944 turbo Cup beim 48. Internationalen ADAC-Eifelrennen auf dem Nürburgring-Grand-Prix-Kurs, übrigens auch Tag eins des sport auto Supercups der Gruppe C. Möglicherweise wird exakt zu diesem Datum, da ein Donnerstag, (noch) kein Festakt stattfinden. Aber hinter den Kulissen könnte sich etwas tun, und wir werden Sie informieren, sobald uns Neuigkeiten vorliegen – versprochen!

werk1.15 words: carsten krome

werk1.15 pics: eberhard strähle; historisches archiv der porsche ag



Leistung ab Werk 265 PS bei 6.100/min

maximales Drehmoment 310 Nm bei 4.800/min

Höchstzahl 6.800/min

Kraftübertragung

Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G50/03/Cup mit Stahl-Synchronringen, ZF-Lamellen-Sperrdifferenzial (40 % Zug, 40 % Schub), Heckantrieb

Übersetzungen

1. Gang: 3,500
2. Gang: 2,059
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, Pagid-Reibbeläge

Bremsen hinten

innenbelüftete, gelochte Scheiben (299 x 24 mm), schwarze Vierkolben-Aluminium-Festsättel, Bosch-ABS, Pagid-Reibbeläge

Vorderachse

Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Querlenkern aus Leichtmetall mit negativem Lenkrollradius; härtere und kürzere Schraubenfedern, Bilstein-Stoßdämpfer, Stützlager bis 3 Grad Sturz einstellbar; fünffach einstellbarer Stabilisator; Fahrzeug gegenüber Serie ca. 55 mm tiefer

Hinterachse

Einzelradaufhängung an Federbeinen und Schräglenkern aus Leichtmetall; härtere und kürzere Schraubenfedern, Bilstein-Stoßdämpfer; Radsturz bis maximal 3 Grad; zweifach einstellbarer Stabilisator

Lenkung direkter, ohne Servounterstützung

Räder (Modelljahre 1990/91)

einteilige Speedline (8J x 17 vorn und 9,5J x 17 hinten); Anmerkung: erster veröffentlichter Stand sah dreiteilige BBS-Leichtmetallfelgen vor!

Reifen (Modelljahre 1990/91, 17 Zoll)

Pirelli (245/620-17 vorn und 265/630-17 hinten)

Interieur

Recaro-Profilchalensitz, Dreispeichen-Lenkrad ohne Airbag, Feuerlöscher, Sechspunkt-Sicherheitsgurte

Gewicht (vollgetankt) 1.180 kg

Gewicht (ohne Kraftstoff) 1.120 kg

– diesen Angaben liegen ein spezifisches Gewicht von 0,72 bis 0,78 kg/Liter Treibstoff und ein Tankvolumen von 77 Litern zugrunde –

Beschleunigung (0 - 100 km/h) 4,3 sec.

Höchstgeschwindigkeit 270 km/h

Neupreis (September 1989)

107.894,70 D-Mark zuzüglich 14 Prozent Mehrwertsteuer = 123.000 D-Mark