

Presse-Information

Carrera Cups in Deutschland, Frankreich und Japan

WELTEREIGNIS

Zahlreiche Automobilfirmen haben Begriffe wie "Breitensport" und "Markenpokal" neuerdings auf ihren Schild gehoben. Aber keine Idee und kein Konzept hat sich innerhalb von nur zwei Jahren weltweit so erfolgreich durchgesetzt wie der Porsche Carrera Cup. 1992 gibt es drei separate Porsche Carrera Cup-Meisterschaften.

Mit zwei Dingen geizt man im Porsche Entwicklungszentrum Weissach besonders: mit Gewicht und mit Superlativen. Für Porsche Cup-Manager Jost Capito ist es eigentlich nur eine logische Entwicklung, daß der Porsche Carrera Cup zwischenzeitlich zu einem Siegeszug um die ganze Welt gestartet ist. Es muß so sein, weil die Sache einfach gut ist. Und das Gute setzt sich immer durch.

"Die Autos und Fahrer sind prima, die Rennen sind spannend und es ist viel Geld im Spiel", sagt Capito. Daß es in diesem Jahr Carrera Cup-Rennserien in Deutschland (der sogenannte internationale Carrera Cup, Starts in fünf europäischen Ländern), Frankreich und Japan gibt, bestätigt nur die Richtigkeit des eingeschlagenen Konzeptes. Linge erfüllt das mit einer gewissen Genugtuung, denn noch vor zwei Jahren waren so manche Veranstalter skeptisch über den Erfolg dieses Markenpokals. Aber purer als im Carrera Cup sind Sportwagen eben nicht zu erleben - und mit fairen Rennen hat sich dieser Pokal mit identischen Porsche 911 in die Herzen der Motorsportfreunde gefahren.

Während der deutsche Carrera Cup (dreimal bei der Formel 1, siebenmal im Programm der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft) bereits seine dritte Saison absolviert, traten die französischen Porsche-Freunde zum zweiten Mal aufs Parkett. Eine Carrera Cup-Premiere gab es in Japan. Nicht nur die Motorsportfreunde, auch die Marketingexperten versprechen sich viel von dem massierten Auftreten der Carreras rund um den Erdball, schließlich sind Deutschland, Frankreich und Japan wichtige Porsche-Märkte - und guter Sport bleibt die ehrlichste Form der Werbung.

Technisch sind die Fahrzeuge der drei Serien nahezu identisch. Der internationale Cup hat dennoch die Vorreiter-Rolle übernommen. Die anderen Länder, so sieht es die Konzeption vor, werden eine Saison später nachziehen. So werden im internationalen Cup 1992 dreiteilige 18 Zoll- Räder eingesetzt und die Motorleistung beträgt nunmehr 275 PS.

In Frankreich und Japan begnügen sich die Porsche-Strategen noch mit 17 Zoll-Rädern und 265 PS Leistung - das entspricht bis auf minimale Details dem technischen Stand des 91er deutschen Cups. Unterschiedlich ist in den jeweiligen Ländern die Reifenbestückung: In Deutschland steht der Cup-Porsche auf Pirelli-Pneus. Dieses Unternehmen hat mit Porsche eine spezielle Reifenentwicklung für die Cup-Fahrzeuge absolviert und ist neben Shell zudem Hauptsponsor der internationalen Serie. In Frankreich tritt man auf Dunlop-Reifen an, in Japan auf Pneus der Marke Bridgestone.

Wenn alles wunschgemäß läuft, hat die Weissacher Carrera Cup-Organisation die Steigerung bereits im Hinterkopf: ein Carrera Cup Welt-Finale. Die Besten eines jeden Pokals sollen gegeneinander antreten. Kopfzerbrechen bereitet derzeit noch die logistische Umsetzung.

Der Porsche Vertrieb Deutschland wird beim Rennen in Hockenheim (9. - 11.10.) das Porsche VIP-Gästezelt aufbauen. Das VIP-Package enthält neben freiem Zugang zum Fahrerlager, freier Verpflegung im Cup-Zelt und Tribünenplatz auch einen reservierten Parkplatz - Benzingespräche mit den Piloten natürlich eingeschlossen. Die deutschen Porsche-Händler geben nähere Informationen.