



Ausgabe 2-2015
März / April / Mai 2015
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)
€ 9,00 (E/I)

Invest-Tipp
996 Turbo

Tuning
968 CS Strosek

Sport-Schau
25 Jahre Carrera Cup

Fahrbericht
Macan Turbo



SUPERSPORTWAGEN

Ruf CTR3 + CTR3 Clubsport

XL2



911 T Targa
Auferstanden aus Ruinen

Glöckler-Porsche
Exoten aus Frankfurt

Porsche Sports Cup 2015
Es geht wieder rund



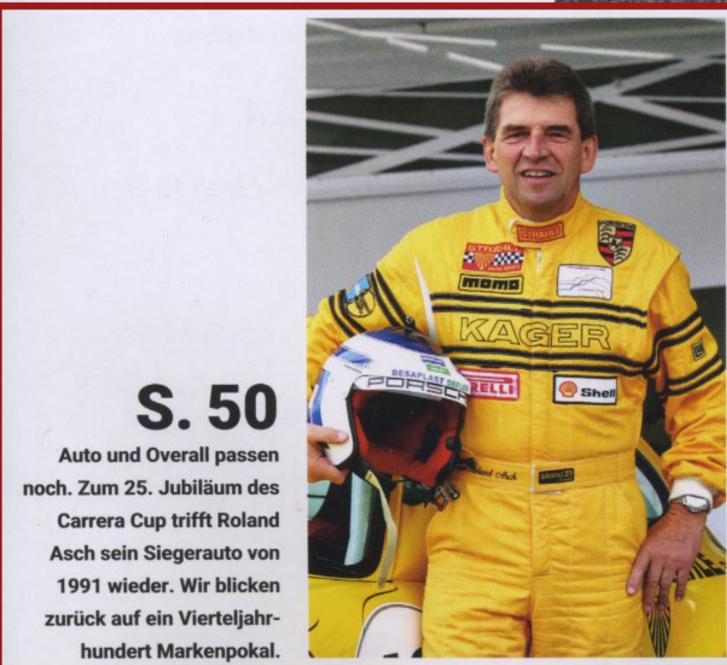
S. 78

Der Glöckler-Porsche aus Frankfurt gilt als Blaupause des berühmten 550 Spyder. Nur sechs wurden gebaut, der letzte war ein Coupé.



S. 14

777 PS, Twinturbo und das Aussehen eines Prototypen. Der Ruf CTR3 Clubsport sieht aus wie ein Auto, das auf dem Weg nach Le Mans in den Straßenverkehr abgebogen ist.



S. 50

Auto und Overall passen noch. Zum 25. Jubiläum des Carrera Cup trifft Roland Asch sein Siegerauto von 1991 wieder. Wir blicken zurück auf ein Vierteljahrhundert Markenpokal.



S. 36

Der Weg war lang und rostig. Sechs Jahre lang dauerte die Restaurierung eines 911 T Targa von 1970. Am Ende stand die Erfüllung eines Traums, der auch nach 25 Jahren nicht an Glanz verloren hat.



S. 10

Endlich ist er da, der GT3 des kleinen Mannes. Mit dem Cayman GT4 hebt Porsche erstmalig eine rundstreckentaugliche Version des Mittelmotorsportlers ins Programm.

MASCHINEN

Made by Porsche

- 10 **Frischer Wind** – Cayman GT4
- Titelstory*
- 14 **Sturm und Drang** – Ruf CTR3 + CTR3 Clubsport
- Restaurierung*
- 36 **Hart aber herzlich** – 911 T Targa
- Report*
- 78 **Sechs Wichtige** – Glöckler-Porsche

SERVICE

Reise

- 21 **PORSCHE FAHRER-Leserreise** – ins Hotel Ritter Durbach
- Service*
- 22 **Jung und alt** – Porsche Classic Partner
- Invest-Tipp*
- 34 **Der Nächste, bitte!** – 996 Turbo
- Kaufberatung*
- 60 **Entdeckung der Langsamkeit** – Porsche Diesel

TEST

Fahrbericht

- 28 **Toll, teuer, Turbo** – Macan Turbo
- PORSCHE FAHRER-Leistungstest*
- 74 **Zwei mal vier** – 944 Turbo mit 220 und 211 PS
- Testfahrt*
- 86 **Eine Frage der Lage** – Mittel- oder Heckmotor

MENSCHEN + MOTOREN

Porträt

- 44 **Einer der ersten** – Rennmechaniker Egon Alber

Sport-Schau

- 50 **Pokal-Ausgabe** – 964 Carrera Cup

Motorsport Aktuell

- 56 **Es geht wieder rund** – Porsche Sports Cup 2015

Tuning

- 68 **Super Nova** – 968 CS Strosek

RUBRIKEN

- 4 **Leserbriefe**
- 6 **News**
- 89 **Literatur**
- 90 **Porsche Markt**
- 96 **Vorschau/Impressum**

POKAL-AUSGABE



1990 wurde aus dem Turbo Cup der Carrera Cup, auf den 944 folgte der 964. Das ist jetzt 25 Jahre her. Im Jubiläumsjahr der hauseigenen Rennserie stieg Roland Asch noch einmal in sein erstes Cup-Auto von damals. Es passt noch.

■ Roland Asch, inzwischen tatsächlich 64 Jahre alt, und der Porsche-Markenpokal haben eine gemeinsame Geschichte. Zwischen 1987 und 1989 gewann er dreimal in Folge den Porsche Turbo Cup, dann folgte der Wechsel vom Transaxle-Modell 944 Turbo, dessen Verkauf das Rennspektakel befeuern sollte, zum aktuellen 911 vom Typ 964. Eine Zäsur mit Folgen: Bis heute ist der jeweils aktuelle Elfer das Sportgerät des Markenpokals geblieben. 1991 trug sich Asch erneut in die Liste der Sieger ein. Mit dem gelben 964 Cup des Schorndorfer Rennstalls „Strähle Autosport“ gewann er das erste und letzte Mal in seiner langen Rennfahrer-Laufbahn den Carrera Cup. Die erste offizielle Ankündigung für den neuen Pokal kam.

1989 Bereits im September informierten die Porsche-Pressechefs Manfred Jantke und Klaus Reichert die Öffentlichkeit über den neuen „Carrera Cup“, dessen Basisfahrzeug ab 1990 eine Rennversion des 964 Carrera 2 sein sollte. Die Grundlage für ein weiteres Kapitel des 1986 eingeführten Porsche-Markenpokals war geschaffen, volle Startfelder waren mit dem neuen Elfer garantiert. Ferner

war es für die Porsche-Ingenieure wichtig, die in den Rennen gewonnenen technischen Erkenntnisse aus dem Carrera Cup in die Serienentwicklung zu transferieren.

1990 Der 944 Turbo hatte seine Schuldigkeit getan. Mit einer speziellen Cup-Version des 964 Carrera, der schon aufgrund seiner Abstammung eher als ein Renngerät betrachtet wurde, knüpften die Zuffenhausener an die Vorgängerserie an und werteten ihren Markenpokal deutlich auf. Der ehemalige Werksfahrer und Leiter der Porsche-Versuchswerkstatt, Herbert Linge, überzeugte den Vorstand in Zuffenhausen vom Einsatz des Typs 964 in seiner eigenen Rennserie und stellte sich den neuen Piloten als erfahrener Cupmanager zur Verfügung. Neben Linge agierte mit helfender Hand in fast sämtlichen Belangen ein junger Mann namens Jost Capito, der heute als oberster Sportchef des Volkswagen-Konzern fungiert.

50 Cup-Fahrzeuge wurden für das erste Jahr des Carrera Cups aufgebaut; davon wurden vierzig Exemplare an Teams verkauft, vier Autos wurden für VIP, die als Gastfahrer ins

Lenkrad griffen, reserviert und sechs der 123.000 Mark teuren Wagen hielt das Werk als eiserne Reserve zurück.

Nach großen Erfolgen im Turbo Cup stellte der Schorndorfer Porsche- und Volkswagen-Händler Paul Ernst Strähle ein neues Renn-team zusammen. Strähle band die Piloten Peter Oberndorfer, Niki Leutwiler und Fredi Briedl aus der Schweiz, Andreas Bovensiepen und den 944-Champion Roland Asch an das Team Strähle-Autosport.

Die erste Saison mit dem Typ 964 begann am 1. April 1990 im belgischen Zolder. Star im Premierenjahr sollte der bislang mit einem BMW in der DTM startende Olaf Manthey vom Porschezentrum Seitz im Allgäu werden. Manthey gewann die Läufe in Zolder und am Nürburgring und holte den Gesamtsieg. Die meisten Siege des Jahres, drei an der Zahl, verbuchte 1990 jedoch der schwäbische Späteinsteiger Roland Asch, der gegen Ende der Saison Leutwiler ersetzt hatte. „Wenn unsere Fahrer noch eine bessere Zeit im Training rausfahren sollten, stand mein Vater stets am Kommandostand hinter der Leitplanke und hielt unseren Fahrern

statt der Zeittafel einfach einen Besen raus und signalisierte ihnen, etwas mehr Gas zu geben“, sagte Paul Ernst junior.

1991 Die zweite Cup-Saison stand unter dem Stern Roland Aschs. Teamchef Paul Ernst Strähle reduzierte sein Team auf die beiden Stammpiloten, Asch und den Schweizer René Hediger. Bei einzelnen Rennen griffen auch Rüdiger Schmitt aus Würzburg und der US-amerikanische Sportwagenfahrer Andy Evans ins Lenkrad.

Drei Rennen (Zolder, Monza und Zandvoort) musste Asch wegen anderweitiger Verpflichtungen auslassen. In Zolder gewann Jürgen von Gartzen, den dritten Lauf in Monza entschied Andy Bovensiepen für sich, und in Zandvoort setzte sich einmal mehr Oscar Larrauri durch. In Zeltweg behielt der Argentinier Oscar Larrauri nach einem Ausrutscher Aschs die Oberhand und siegte. Asch wurde knapp Zweiter.

Sieben Pole Positions sowie sechs Siege standen am Ende der Saison für Roland Asch zu Buche. Für den Ammerbucher waren diese Jahre im Porsche seine schönste ▶

Gelb regiert die Welt. In der Saison 1991 dominierte Roland Asch im gelb-schwarzen Auto den Carrera-Cup und siegte bei sechs Rennen. 135 Punkte hatte Asch am Ende der Saison – der Zweitplatzierte Wolfgang Land gerade einmal 78.

„Ich bin mit den Porsche-Markenpokalen im Motorsport groß geworden. Der 964 war ein Traum – ich und der Wagen waren eins.“



Porsche 964 Carrera Cup (1990)

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/01, achtfach gelagerte Kurbelwelle

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 265 PS bei 6100/min

Drehmoment: 304 Nm bei 4800/min

Verdichtung: 11,3:1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic M 2.1

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G50/03

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn), McPherson-Federbeine, Schräglenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2272 mm

Spur: 1432 mm (vorn), 1492 mm (hinten)

L x B x H: 4250 x 1652 x 1250 mm

Räder/ Reifen: 8 J x 17 mit 245/620-17 (vorn), 9,5 J x 17 mit 265/630-17 (hinten)

Leergewicht: 1210 kg

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 4,3 sec

Stückzahl: 50

Preis: 123.000 Mark (1990)

Zeit im Motorsport: „Ich bin mit den Porsche-Markenpokalen im Motorsport groß geworden. Der Elfer vom Typ 964 war ein Traum – ich und der Wagen waren eins.“

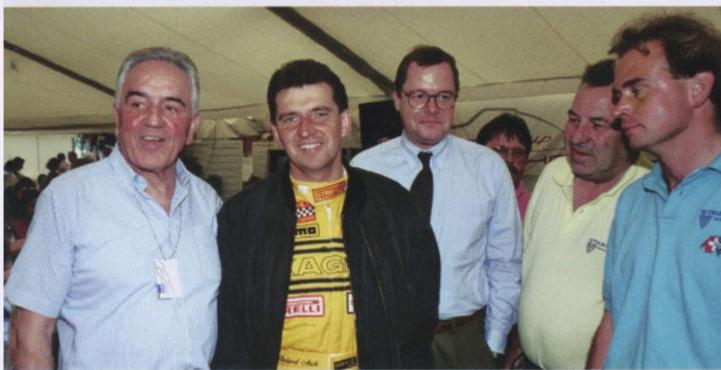
Zwischendurch war Asch auch gut dotierter Mercedes-Werksfahrer in der DTM, und Norbert Haug, dem damaligen DTM-Stathalter und Sportchef bei Mercedes-Benz, missfiel der parallele Porsche-Einsatz mehr und mehr. Bald brodelte es hinter den Kulissen zwischen Strähle Autosport und der Motorsport-Chefetage von Mercedes-Benz. Ex-Rennfahrer Dieter Glemser, 1991 die rechte Hand Haugs und Jahre zuvor auch Leiter des Porsche 944 turbo Cups, forderte Roland Asch im Namen seines Chefs auf, nach dem Start oder nach einer Runde des Carrera Cups sofort die Boxen anzusteuern, einen Defekt am Wagen anzudeuten und aus dem gelben Strähle-Elfer zu steigen.

Aber der Strähle-Porsche erwies sich als überaus solide. „Einmal ist mir der Uwe Alzen in der Startphase ins Heck gefahren und hat dabei am Porsche ein marginales Teilchen an der Hinterachsaufhängung beschädigt. Ich konnte trotzdem volle Kanne weiterfahren. Lediglich in den beiden Links-

kurven der Strecke musste ich aufs Auto ein bisschen aufpassen und habe trotzdem noch das Rennen gewonnen.“ Nur dank seiner einfühlsame Art gelang es Teamchef Paul Ernst Strähle, den Mercedes-Patront Haug zu überreden, dass der Schwabe weiterhin den Carrera Cup fahren durfte. Das führte dann dazu, dass Asch gelegentlich im feuerfesten Mercedes-Benz-Rennoverall im Cup-Porsche Platz nahm, wenn er nach zwischen zwei Trainingssitzungen im Mercedes keine Zeit zum Umziehen hatte.

1992 Im Jahr darauf erhielt die Cup-Version des 964 eine Leistungssteigerung auf 275 PS, wodurch die Verwendung von Super Plus nötig wurde, sowie einige neue Features. Dünnere Scheiben in den Türen und im Heck senkten das Gewicht, die vorderen Radnaben wurden aus Alu gefertigt, und neue 18-Zoll-Magnesium-Räder kamen zum Einsatz. Im Antiblockiersystem (ABS) versteckte sich das wichtigste Novum: Trat der Fahrer mit überhöhtem Druck aufs Bremspedal, setzte sich das Antiblockiersystem außer Kraft und ermöglichte eine Vollbremsung.

Olaf Manthey heuerte in Schorndorf an und brachte Sponsoren-Geld von Kümmerling ▶



„Einmal ist mir der Uwe Alzen ins Heck gefahren, die Hinterachsaufhängung war beschädigt. Ich bin trotzdem volle Kanne weitergefahren und habe noch gewonnen.“



Endstand 1990

1.	Olaf Manthey	PZ Seitz, Kempten	120 Pkt
2.	Rüdiger Schmitt	Max Moritz	101 Pkt
3.	Wolfgang Land	Kilian-Tuning, Neuss	92 Pkt
4.	Jürgen von Gartzen	Goebel-Sport	80 Pkt
5.	Roland Asch	Strähle Autosport	72 Pkt
6.	Philipp Müller	Wehmaier + Castrup Team	63 Pkt
7.	Georg Pacher	Team HO Motorsport	61 Pkt
8.	Stefan Oberndorfer	Strähle Autosport	54 Pkt
9.	Andy Bovensiepen	Strähle Autosport	36 Pkt
10.	Niki Leutwiler	Strähle Autosport	24 Pkt

Endstand 1992

1.	Uwe Alzen	Porsche Zentrum Koblenz	156 Pkt
2.	Bruno Eichmann	Roock-Racing	138 Pkt
3.	Jürgen von Gartzen	Wehmaier + Castrup	126 Pkt
4.	Wolfgang Land	Kilian-Tuning	103 Pkt
5.	Olaf Manthey	Strähle Autosport	92 Pkt
6.	Georg Pacher	Obermaier-Racing	81 Pkt
7.	Philipp Müller	Philipp Müller Motorsport	73 Pkt
8.	Peter Oberndorfer	Wehmeier + Castrup	71 Pkt
9.	Harald Grohs	Goebel-Sport	65 Pkt
10.	Michael Bartels	Konrad-Motorsport	61 Pkt

Endstand 1991

1.	Roland Asch	Strähle Autosport	135 Pkt
2.	Wolfgang Land	Kilian-Tuning	78 Pkt
3.	Jürgen von Gartzen	Goebel-Oberndorfer Racing	74 Pkt
4.	Olaf Manthey	Kümmerling Racing, PZ Seitz	70 Pkt
5.	Oscar Larauri	Max Moritz	67 Pkt
6.	Philipp Müller	Goebel Sport	59 Pkt
7.	Peter Aslung	Strandell Convector	43 Pkt
8.	Andy Bovensiepen	Wehmaier + Castrup	42 Pkt
9.	Harald Grohs	Dieter Köll Motorsport	40 Pkt
10.	Bruno Eichmann	Memminger-Roock-Racing	38 Pkt

Endstand 1993

1.	Wolfgang Land	Roock-Racing	178 Pkt
2.	Altfried Heger	Kattus Team PZ Koblenz	158 Pkt
3.	Bernd Mayländer	Porsche Zentrum Koblenz	117 Pkt
4.	Stefan Oberndorfer	Mühlbauer Motorsport	112 Pkt
5.	Mike Hezemans	Roock-Racing	104 Pkt
6.	Harald Grohs	Obermaier-Racing	99 Pkt
7.	Alexander Mattschull	Mühlbauer-Chinin	79 Pkt
8.	Otto Rensing	Kilian-Tuning	74 Pkt
9.	Michael Walter	Autohaus Emil Mohn	58 Pkt
10.	Roman Hornig	Roman Hornig	42 Pkt

mit in die Ehe. Die Karosse des Strähle-Elfers wurde in ein grünes Kleid gehüllt. In dieser Saison stieß auch Bernd Mayländer zum Strähle-Team und startete seine Karriere im Porsche Cup.

Die Verantwortlichen in Zuffenhausen und Weissach unterwarfen sich einem Strukturwandel und forderten auch im Carrera Cup, mit einem Seitenblick auf die Formel 1, mehr Professionalität bei den Rennteams im Markenpokal. Kurz darauf wurde der Porsche Supercup initiiert.

Bei Strähle Autosport waren zu der Zeit Paul Ernst Strähle junior und Hans Peter Bauer für die technischen Belange des Teams verantwortlich, und es war abzusehen, dass so manches kleinere Privatteam die Auflagen des Porsche Carrera Cup nicht mehr stemmen würde. „Wir hatten damals die Absicht, uns mit dem Max Moritz Team aus Reutlingen zusammen zu tun, um effizienter zu agieren“, sagt Strähle junior. Leider kam eine solche Fusion aufgrund verschiedener Ansichten der Strähle-Generationen nicht zu Stande.

Lediglich ein Semi-Werkseinsatz beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 1992 brachte die damaligen Rennteams von Max Moritz, Lohr & Becker und Strähle Autosport einmalig zusammen. Die beiden 964 wurden von Walter Röhrli, Olaf Manthey, Hubert Haupt, Uwe Alzen, Hans-Joachim Stuck und Frank Biela auf den dritten und den fünften Rang gefahren.

Olaf Manthey war es nicht vergönnt, ein Rennen des Carrera Cups in dieser Saison zu gewinnen. Ein zweiter Platz in Zolder und ein dritter Rang am Ring waren die Ausbeute des Kümmerling-Porsche. In der Endtabelle belegte Olaf Manthey den fünften Platz mit 92 Punkten.

1993 Es war das Jahr des Wolfgang Land. In seinem vierten Jahr im Carrera Cup wollte er den Titel holen und führte zusammen mit Altfried Heger die Punktetabelle an. Heger verbuchte vier Siege auf seinem Konto, Wolfgang Land nur drei. Wobei dem Spediteur Land das Glück ein wenig zur Seite stand – Widersacher Heger verzichtete auf

25 Jahre nach der ersten Begegnung: Das Auto passt noch, der gelbe Rennoverall auch. Richy Müller, Schauspieler und Hobby-Rennfahrer im Porsche Sports Cup, könnte sich bei Roland Asch noch ein paar Tipps holen.

ein Rennen des Carrera Cups, um an einem Lauf zum internationalen Porsche Supercup teilnehmen zu können. Nachdem Land auch noch die 1997er Auflage des Porsche Markenpokals siegreich abschloss, fungierte er stets nur noch als Teamchef seines Land-Motorsport-Team.

In den vier Cupjahren wurden die 964 immer schneller. War 1990 eine Rennrunde durchschnittlich 1.52,350 Minuten lang, waren es 1993 nur noch 1.48,280 Minuten. Mit dem Wechsel zum Nachfolger 993 ging die Karriere des 964 im Porsche Cup zu Ende. Am 30. Mai 2009 siegte Thomas Jäger am Lausitzring im 1000. Rennen in der weltweiten Geschichte des Porsche Carrera Cups. ■

Text und Fotos: Eberhard Strähle