



Porsche Club 996 Cup



Porsche Club 996 Cup 2012

DMSB genehmigt: 729/2012 vom 20.01.12



Die 996 Cup Porsche Fahrzeuge können mit den 997 Cup Fahrzeugen nur noch schwer konkurrieren, sind aber gleichzeitig noch "zu neu" für die Porsche Club Historic Challenge.

Der Porsche Club 996 Cup ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firmen Porsche und Michelin begleitet und aktiv unterstützt. Die Veranstaltungen werden vom Württembergischen Porsche Club unter der bewährten Leitung von Heinz Weber organisiert.

Bei jeder Veranstaltung finden ein Freies Training, ein Zeittraining und 2 Rennen je 30 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich.

Inhalt:

1	Sportliches Reglement 2012	4
2	Technisches Reglement 2012	8
3	Berichte 2011	12
4	Sieger und Platzierte 2011	23
5	PCD Kollektion für Mitglieder mit PC 996 Cup-Logo	25

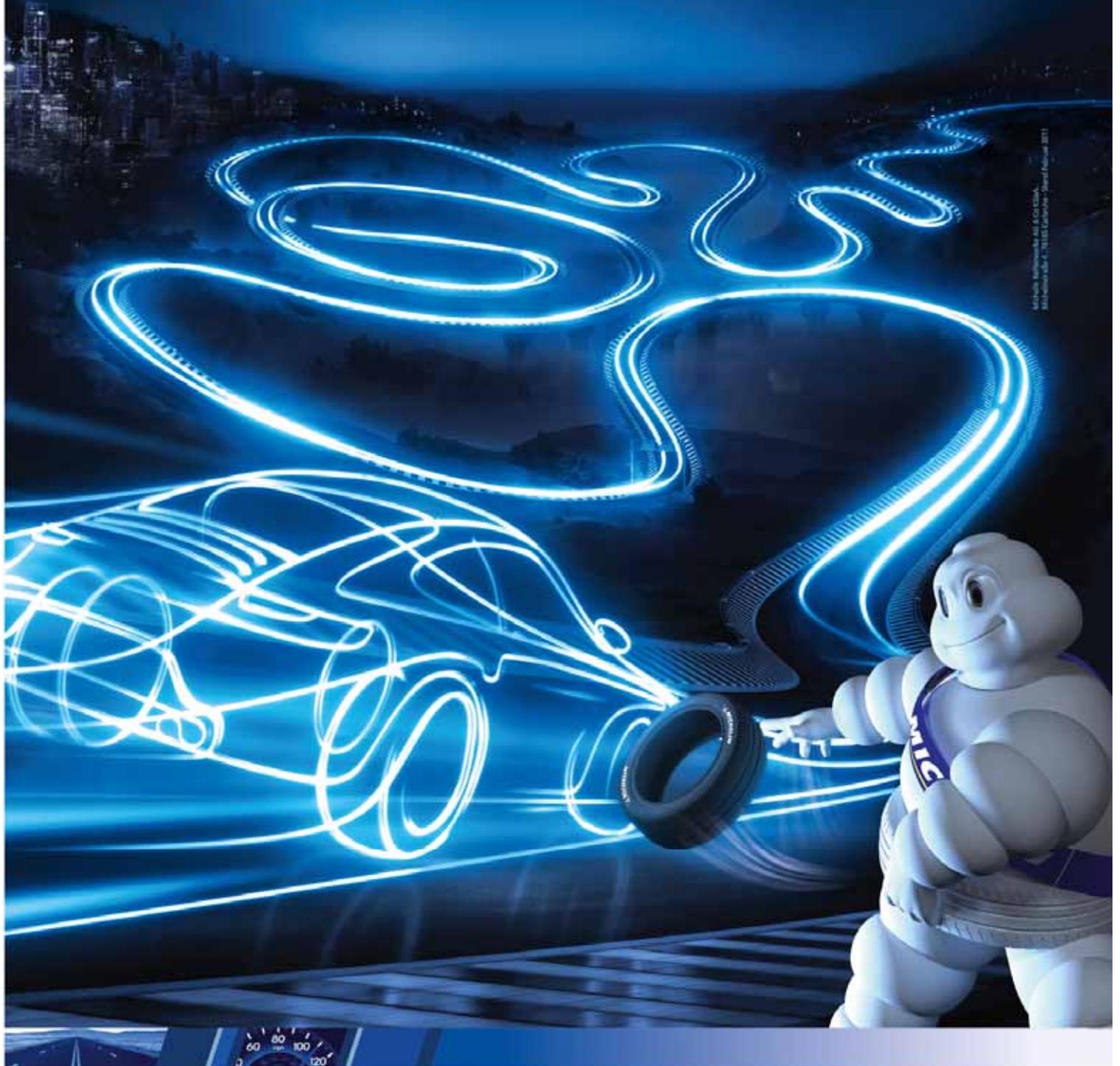


Württembergischer Porsche Club



Organisator: Württembergischer Porsche Club
Serie: Porsche Club Deutschland
Internet: www.pc996Cup.de

GENIESSEN SIE DIE GANZE PERFORMANCE IHRES PORSCHE.



Michelin Reifenwerke AG & Co KGaA,
85354 Holzmühle 4, 71103 Ludwigsfelde - Stand Februar 2011



VOM ERSTEN BIS ZUM LETZTEN KILOMETER, GENIESSEN SIE DIE GANZE PERFORMANCE IHRES PORSCHE.

Als offizielle Entwicklungspartner verkörpern Porsche und Michelin die hervorragende Kombination von Leistung und Langlebigkeit, im Stadtverkehr genauso wie auf der Rennstrecke. Mit MICHELIN Reifen können selbst anspruchsvollste Fahrer den Grenzbereich ihres Autos neu definieren und sich dabei auf das Wichtigste konzentrieren: die Straße.





Porsche Club

996 Cup



Heinz Weber

Liebe Porsche Club Mitglieder,
liebe Porsche Freunde,

wir möchten uns bei Ihnen für die Teilnahme an unserer Serie im Jahre 2011 bedanken.

An 7 Renn-Wochenenden auf den schönsten Strecken wurde hart gekämpft und wunderschöner fairer Motorsport geboten. Nun geht unsere Porsche Club Historic Challenge in das 4. Jahr und der Porsche Club 996 Cup in sein 3. Jahr und beide haben sich bei den Fahrern bereits etabliert. Das Reglement wurde nur geringfügig geändert und ein paar Wünsche der Teilnehmer eingepflegt. Ihre Klassen heißen nun 6 für die bisherige Klasse A und 7 für die bisherige Klasse B.

All ihre inzwischen liebgewordenen Rennstrecken finden Sie ebenso im Jahreskalender wieder, wie auch 2 neue Strecken. Auf Wunsch vieler Fahrer haben wir die Anzahl der Wochenenden auf 8 erhöht und hoffen mit dieser Mischung Ihren Nerv getroffen zu haben. Highlight der Saison werden sicherlich die PORSCHE Club Days in Hockenheim werden, denn dort gibt es nicht nur alle Serien des Porsche Club Deutschland sondern auch Fahrtrainings, Schnuppern eben Porsche pur.



Michael Haas

Wir möchten Sie im Namen unserer Porsche Clubs und des Porsche Club Deutschland ganz herzlich zu unserem Porsche Club 996 Cup einladen, nehmen Sie teil an unserer Serie und lassen Sie sich begeistern von der einmaligen Atmosphäre, wenn mit klassischen Porsche um Siege gekämpft wird. Diese Modellvielfalt vom 914, über die Transaxle- Modelle bis zum 996 GT3 Cup gibt es nur bei uns.

Heinz Weber, Sportleiter WPC
Württembergischer Porsche Club e.V.

Michael Haas, Sportleiter PCD
Porsche Club Deutschland e.V.



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: **Württembergischer Porsche Club**
Serie: **Porsche Club Deutschland**
Internet: **www.pc996Cup.de**



Ausschreibung / Reglement

DMSB genehmigt: 729/2012 vom 20.01.12

1 Sportliches Reglement 2012

Die Der Porsche Club 996 Cup (gehört zu Porsche Club Historic Challenge Serie) ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt.

Serie:

- Porsche Club Deutschland e.V. (PCD)
- Geschäftsstelle: Porsche Club Deutschland e.V., Stuttgart Airportcenter, Esslinger Strasse 7, 70771 Leinfelden-Echterdingen, 0711 / 75 04 654
- Ansprechpartner: Michael Haas, Sportleiter PCD, Tel. 0711 / 75 04 654, Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de,

Durchführung und Organisation

- Württembergischer Porsche Club e.V. (WPC).
- Geschäftsstelle: Württembergischer Porsche Club e.V., Landhausstr. 80, 70190 Stuttgart
- Tel. 0711 / 649 4117, Fax 0711 / 649 4155, E-Mail: info@wuerttembergischer-porsche-club.de
- Ansprechpartner des Württembergischen Porsche Club
 - Leo Eigner – Präsident Tel. 0711 24 22 20, leoegner@web.de.
 - Heinz Weber – Sportleiter Tel. 0711 47 16 16, weber.motorsport@arcor.de

PC 996 Cup im Internet

- www.pc996cup.de

1. Teilnehmer/Lizenzen

Teilnahmeberechtigt sind Porsche-Fahrer mit einer Nat. A-Fahrerlizenz 2012 des DMSB oder eines anderen ASN. Die Serie kann mit einem Fahrer oder zwei Fahrern pro Fahrzeug gefahren werden.

Spätestens eine Stunde vor dem Start (in der Regel bei der Papierabnahme) muss die Reihenfolge bei zwei Fahrern verbindlich festgelegt sein. Beide Fahrer erhalten eine Kennzeichnung, die zur Identifizierung des jeweiligen Fahrers dient. Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift erfolgt Wertungsverlust.

2. Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind Porsche-Fahrzeuge bis zum Typ 996 Cup, die dem technischen Reglement entsprechen.

3. Einschreibung und Jahreswertung

Jeder Fahrer, der an mindestens 3 Veranstaltungen teilgenommen hat, ist automatisch eingeschrieben. Voraussetzung ist allerdings die Mitgliedschaft in einem dem Porsche Club Deutschland angeschlossenen Porsche Club.

Die für die Jahreswertung qualifizierten Fahrer (Eingeschriebene Fahrer) werden kostenfrei zur Jahres-Siegerehrung eingeladen. Eingeschriebene Fahrer rücken gegenüber nicht eingeschriebenen Fahrer in der Punktevergabe **nicht** auf.

Der Veranstalter behält sich vor, Nennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.





4. Klassenwertung/Punktevergabe

In jeder Klasse werden die Punkte nach folgendem Schlüssel vergeben: Bei 3 Startern gilt die Klasse als "voll". Nicht volle Klassen werden **nicht** zusammengelegt. Pro Starter in der Klasse gibt es 0,2 Zusatzpunkte. In jeder Klasse gibt es Punkte bis zum 12. Platz.

Beispiel:

- 6 Starter in der Klasse 1.Platz=20 Punkte + 1,2 Zusatzpunkte = 21,2 Punkte
- 3 Starter in der Klasse 1.Platz=20 Punkte + 0,6 Zusatzpunkte = 20,6 Punkte
- 2 Starter in der Klasse 1.Platz=17 Punkte + 0,4 Zusatzpunkte = 17,4 Punkte
- 1 Starter in der Klasse 15 Punkte + 0,2 Zusatzpunkte = 15,2 Punkte

Bonuspunkte

Für die Veranstaltungen in Oschersleben und Monza wird die erreichte Gesamtpunktzahl mit 1,25 multipliziert.

Beispiel: 4 Starter in Klasse 1.Platz = 20 Punkte + 0,8 Zusatzpunkte = 20,8 x 1,25 = 26 Punkte

Die im Rennen gestarteten Fahrer zählen zur Klassensollzahl.

Für jeden einzelnen Lauf werden die Punkte vergeben. Bei Teams erhalten beide Fahrer die Punkte. Für die Wertung beider Fahrer ist erforderlich, dass ein Fahrer das 1. Rennen, der andere Fahrer das 2. Rennen fährt. Fällt ein Fahrer in einem Rennen aus, bekommen beide Fahrer für dieses Rennen keine Punkte. Für das Rennen, das ein Fahrer in Wertung beendet hat, bekommen **beide Fahrer** die Punkte. (Auch wenn der andere Fahrer nicht gefahren ist.)

5. Veranstaltungen

Im Jahre 2012 sind 8 Veranstaltungen vorgesehen. Die Termine werden nachgereicht.

Von den insgesamt 16 Rennen werden die 14 Besten gewertet, d.h. es gibt 2 Streichergebnisse. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Punktzahl aller 16 Rennen. Bei Klassenwechsel können die Punkte nur für das Gesamtklassement übertragen werden, jedoch nicht auf die andere Klasse. Eine Punkteübertragung ist nur einmal bis zum 01.07.2012 möglich.

6. Pflichtaufkleber

An den Fahrzeugen müssen die vom PCD/WPC vorgegebenen Pflichtaufkleber angebracht werden. Weigert sich ein Fahrer, dieser Forderung nachzukommen, kann er von der Wertung ausgeschlossen werden.

7. Rechte des Veranstalters

Dem Württembergischen Porsche Club bleibt vorbehalten, alle, die durch höhere Gewalt, aus Gründen der Sicherheit, durch behördliche Auflagen oder Auflagen des DMSB, zur Erhaltung der Chancengleichheit oder der Attraktivität erforderlich werdenden Änderungen der Ausschreibung und des Reglements jederzeit vorzunehmen.

8. Ablauf einer Veranstaltung

Ein freies Training mindestens 20 Minuten. Ein Zeittraining mindestens 25 Minuten. Der Start erfolgt fliegend. Die Aufstellung für das 2. Rennen wird nach dem Zieleinlauf des 1. Rennens vorgenommen. Beide Rennen gehen über eine Distanz von 30 Minuten. In der Regel Training am Samstag und Rennen am Sonntag.

Die Fahrzeuge der PCHC und des Porsche 996 Cup starten in dem gleichen Rennlauf (Ausnahme PORSCHE Club Days) und werden aber mit ca. 1 Minute Abstand gestartet. Beim 1. Rennen startet zuerst die PCHC, beim 2. Rennen der 996 Cup. Es ist ausdrücklich verboten, bei der Startaufstellung und Vorstartaufstellung Heizdecken zu verwenden oder auf vorgewärmte Reifen/Räder zu wechseln. Bei einem Verstoß wird der Fahrer mit einer Wertungsstrafe belegt.





Porsche Club

996 Cup



9. Grundlagen der Serie

Die Porsche Club 996 Cup Serie (gehört zu Porsche Club Historic Challenge) wird nach folgenden Bedingungen durchgeführt, denen sich alle Bewerber und Fahrer durch ihre Teilnahme unterwerfen:

- a.) Internationales Sportgesetz der FIA mit Anhängen (ISG)
- b.) DMSB Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement
- c.) Rechts und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- d.) Beschlüsse- und Bestimmungen des DMSB
- e.) Umweltrichtlinien des DMSB
- f.) Anti-Doping-Bestimmungen der NADA
- g.) Vorliegendes Reglement / Sonderbestimmungen einschließlich evtl. zu erlassenden, vom DMSB genehmigten Bulletins, Zusatzbestimmungen- und Änderungen .
- h.) Ausschreibungen und eventuelle Änderungen und Ergänzungen der Veranstalter der einzelnen Rennen.

Art. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- (1) Bei Entscheidung der FIA, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Art. Haftungsausschluss

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

- die FIA, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
- die ADAC-Gaue, den Serienorganisator Württembergischer Porsche Club e.V.
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden und
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen;

gegen

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer) deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- en eigenen Bewerber, der/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/n gehen vor!) und eigene Helfer



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: **Württembergischer Porsche Club**
Serie: **Porsche Club Deutschland**
Internet: **www.pc996Cup.de**



Porsche Club

996 Cup



verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungslauf/-läufen, entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Art. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

- (1) Sofern Bewerber oder Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
- (2) Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer alle in Art. 34 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises beruhen.
- (3) Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen) entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: **Württembergischer Porsche Club**
Serie: **Porsche Club Deutschland**
Internet: **www.pc996Cup.de**



2 Technisches Reglement 2012

Präambel:

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen nur durchgeführt werden, wenn dies keine unerlaubten Änderungen nach sich zieht.

Durch Verschleiß und Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Teile ersetzt werden, es sei denn die zu ersetzenden Teile sind vom Reglement freigestellt.

Fahrzeugtypen, die in der nachfolgenden Klasseneinteilung nicht vertreten sind, oder bei denen ein Erreichen des vorgeschriebenen Mindestgewichts auch durch Zuladen von Ballast nicht möglich ist, können von der Serienorganisation in einer der anderen Klassen eingestuft werden. Die im Rahmen der Umstufung festzulegenden Mindestgewichte und Felgendurchmesser haben im Anschluss an diese Einstufung für den gesamten Verlauf der Saison Gültigkeit, sofern nicht eine Anpassung hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit notwendig werden sollte.

Die Serienorganisation ist zu jedem Zeitpunkt der Saison berechtigt, aus Gründen der Anpassung der Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der einzelnen Klassen, die Mindestgewichte zu verändern oder andere leistungsverändernde Maßnahmen zu ergreifen.

Klasseneinteilung:

Der PC996 Cup wird in folgende Klassen eingeteilt:

Klasse 6

911 GT3 Cup bis 3600 cm³ Carrera Cup Reglement 1998-2002 Bj. 1998- 2002

Klasse 7

911 GT3 Cup bis 3600 cm³ Carrera Cup Reglement 2003-2005 Bj. 2003- 2005

Klasse 9

Fahrzeuge der Klassen 6-7 modifiziert nach Reglement der DMSB Gruppe H oder dem DMSB-genehmigten Serienreglement des Porsche Sports Cup, aufgeladene Fahrzeuge mit Air-Restrictor gem. FIA Artikel 257 des Jahres 2005.

Sonderklasse für Gaststarter:

Der Veranstalter hat die Möglichkeit, Fahrzeuge der Klassen 1 – 7, die über die in den einzelnen Klassen erlaubten Modifikationen hinaus verändert sind, in die Klasse S einzustufen. Diese Fahrzeuge müssen jedoch den DMSB Richtlinien für die Gruppe H oder dem Porsche Sports Cup entsprechen.

Die Fahrzeuge der Klasse 9 nehmen an der Jahreswertung und der Tages-Gesamtwertung nicht teil. Nachfolgende Fahrzeuge rücken in der Punktevergabe auf. Bei der Tageswertung erhalten in der Klasse S 50 % der Teilnehmer Pokale.





Allgemeine und Sicherheitstechnische Beschreibung der Rennfahrzeuge

Allgemeine technische Vorgaben

- Die Fahrzeuge der PCHC der Klassen 1-5, auch solche, die ursprünglich nicht homologiert waren, müssen grundsätzlich den technischen Bestimmungen des DMSB der Gruppe CGT (DMSB Handbuch – brauner Teil) entsprechen.
- Die Fahrzeuge müssen in technischer Hinsicht der jeweiligen Periodenspezifikation und dem jeweils für das Baujahr geltenden Anhang J der Periode für das betreffende Modell entsprechen es sei denn, es wird nachstehend anders geregelt. Bezüglich der technischen Periodenspezifikation steht der Teilnehmer in der Nachweispflicht.
- Aerodynamische Hilfsmittel sind nicht zulässig (z.B. Unterbodenverkleidung, Diffusor, Front und Heckspoiler) außer sie waren serienmäßig bzw. für den jeweiligen Fahrzeugtyp homologiert.
- Bei luftgekühlten Fahrzeugen beträgt der maximale Hubraum 3800 cm³.
- Die Fahrzeuge müssen eine gültige Straßenzulassung gem. StVZO/FZV oder einen DMSB Wagenpass besitzen, bei ausländischen Teilnehmern ein Wagenpass des jeweiligen ASN. FIA-HTP sind nur in Verbindung mit einer gültigen Straßenzulassung gem. StVZO/FZV oder ausl. Strassenzulassung als technisches Datenblatt anerkennungsfähig. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, das für sein Fahrzeug zutreffende Homologationsblatt im Original mit Lochung des DMSB oder eines anderen ASN bei der technischen Abnahme vorzuweisen. Gültig sind ausschließlich Grundhomologationen und Homologationsnachträge für die zutreffende Gruppe aus der Zeit der entsprechenden Divisionen.
- **Rote-Punkt-Regelung:**
Wenn ein Fahrzeug der Technischen Abnahme mit kleineren Unregelmäßigkeiten vorgeführt wird, welche keinen deutlichen Wettbewerbsvorteil bedeuten, kann der Technische Kommissar das Fahrzeug mit einem „Roten Punkt“ versehen. Der „Rote Punkt“ besteht aus einem Schreiben, auf dem die Startnummer, der Fahrername, die vom Reglement abweichenden Punkte sowie die Unterschriften des TK und des Fahrers oder dessen Stellvertreters verzeichnet werden. Der Fahrer/Bewerber muss die Unregelmäßigkeiten bis zur nächsten Veranstaltung abstellen. Alle roten Punkte werden in einer Datenbank registriert. Für jede Unregelmäßigkeit kann je Fahrzeug die „Rote-Punkt-Regelung“ nur einmalig angewendet werden. Wenn die Unregelmäßigkeit bei der nachfolgenden Veranstaltung nicht abgestellt ist, können die Sportkommissare das Fahrzeug von der Veranstaltung ausschließen.
- Ehemalige Cup-Fahrzeuge (944 Turbo Cup, Carrera Cup, Supercup) dürfen auch in Teilen auf den Stand der deutschen Cup Reglements der letzten Jahre der jeweiligen Bauperiode umgebaut werden. Dabei sind einzelne Baugruppen (wie z.B. Motor und Antrieb, Bremsanlage, aerodynamische Hilfsmittel etc.) in vollem Umfang umzurüsten. Wird auch nur eine Baugruppe oder ein Teil einer Baugruppe, die einer späteren Bauperiode zuzuordnen wäre, in ein Fahrzeug eingebaut, das eigentlich in eine niedrigere Klasse eingestuft würde, dann wird das Fahrzeug in die Klasse der Bauperiode der modernsten Baugruppe hochgestuft.
- Die in der Tabelle Klasseneinteilung angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoffen und anderen Flüssigkeiten.
- Bei der Definition „Serienstand“ ist der Teilnehmer beweispflichtig.
- Der Geräuschgrenzwert von 132 dB(A) nach LWA-Verfahren und 100 dB(A) nach LP-Verfahren muss eingehalten werden. Diese Werte werden gemäß der DMSB- Vorbeifahrermessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ermittelt.
- Zusätzlich müssen die Grenzwerte der DMSB Nahfeld Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB-Nahfeldmessmethode eingehalten werden. Die Auspuffanlage ist zu diesem Zweck ab Ende des Abgaskrümmers freigestellt. Fächerkrümmer sind ausschließlich bei diesen Fahrzeugen zulässig, bei welchen diese in der betreffenden Homologation enthalten waren, bzw. bei denen diese dem Serienstand entsprachen.
- Alle Fahrzeuge, auch solche, die nach FIA Anhang K aufgebaut wurden, müssen mit einem Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB- Abgasvorschriften (siehe DMSB- Handbuch) ausgerüstet sein.
- Motor- und Getriebeöle, Hydraulikflüssigkeiten und Kühl-/Frostschutzmittel sind hinsichtlich des Herstellers freigestellt. Evtl. vorgegebene Viskositäten sind verbindlich vorgeschrieben.





Porsche Club

996 Cup



Sicherheitstechnische Vorgaben PCHC

- Überrollkäfig nach Art. 12.1 DMSB-CGT Reglement (Überrollbügel sind nicht zulässig).
- FIA Homologierter Fahrersitz nach Art. 12.9 DMSB-CGT Reglement.
- Feuerlöscher nach Art. 12.3 DMSB-CGT Reglement (2,25 Liter AFFF oder 4 KG Löschpulver) oder Löschanlage gem. FIA Art. 253.7 bzw. Technische Liste Nr. 16 der FIA.
- Stromkreisunterbrecher nach Art. 12.5 DMSB-CGT Reglement (von außen und innen bedienbar und mit Kennzeichnung an der Fahrzeugaußenseite).
- Abschleppvorrichtung nach Art. 12.7 DMSB-CGT Reglement (mindestens 60 mm Durchmesser und farbliche Kennzeichnung vorne und hinten am Fahrzeug), Karosserieüberstand max. 60 mm.
- 6-Punkt-Sicherheitsgurte gem. Art. 12.2 DMSB-CGT Reglement.
- Außenspiegel gem. Art. 12.8 DMSB-CGT Reglement (1 Innenspiegel und 2 Außenspiegel mit einer Fläche von mindestens 6x6 cm sind vorgeschrieben).
- Die serienmäßige Innenaustattung darf bei Fahrzeugen ohne Homologation im Umfang des Art. 21 des DMSB Gruppe F-Reglements verändert werden.
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5 sind vorgeschrieben. Die originalen Haubenschlösser sind dabei unwirksam zu machen oder zu entfernen.

Fahrausrüstung PCHC und PC 996 Cup

- Vorgeschrieben sind Overall, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe, Kopfhaube gem. FIA 8856-2000.
- Ein Helm gem. FIA/DMSB Bestimmungen ist vorgeschrieben.
- Ein FIA-homologiertes Kopfrückhaltesystem z.B. H.A.N.S. ist vorgeschrieben

Reifen

- Es sind ausschließlich Reifen der Fa. Michelin zugelassen. Reifengrößen, die von Michelin nicht geliefert werden können, werden durch Avon-Reifen ersetzt.
- Der Bezug der Reifen erfolgt durch den vom Serien-Organisator vorgegebenen Michelin-Reifendienst.
- Pro Veranstaltung (Zeittraining + beide Rennen) ist 1 Satz Reifen zulässig. Die Reifen können bei mehreren PCHC Veranstaltungen verwendet werden. Die Reifen werden bei jeder Veranstaltung im Rahmen der technischen Abnahme neu gekennzeichnet. Durch Unfall oder andere Ereignisse beschädigte Reifen können nach Freigabe durch einen TK durch andere Reifen der gleichen Art ersetzt werden. Je Veranstaltung dürfen maximal vier andere Reifen pro Fahrzeug zusätzlich gekennzeichnet werden, wenn die ursprünglich gekennzeichneten Reifen beschädigt sind. Die beschädigten Reifen sind dem TK zur Entfernung der Kennzeichnung vorzulegen.
- Bei Wet-Practice und Wet-Race Bedingungen ist der Reifentyp von Michelin/Avon freigestellt.
- Die thermische oder chemische Behandlung der Reifen oder Felgen unter Verwendung von Heizdecken oder anderer technischer Hilfsmittel ist während der gesamten Veranstaltung verboten.
- Abweichend von anderen Regelungen des DMSB CGT-Reglement, ist die Verwendung von Reifenbreiten zulässig, die eine ausreichende Freigängigkeit im serienmäßigen Radhaus gewährleisten. Die Radhauskanten dürfen dabei durch Bördeln umgearbeitet werden. Die Originalmaße des Radhausausschnitts müssen dabei erhalten bleiben.



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: Württembergischer Porsche Club
Serie: Porsche Club Deutschland
Internet: www.pc996Cup.de



Zugelassene technische Änderungen

PC 996 Cup

Allgemein zugelassene technische Änderungen gegenüber dem Serienstand:

- Es darf ein Sicherheitstank gem. Anh.J Art. 253.14 eingebaut sein.
- die serienmäßige Löschanlage darf durch eine andere Löschanlage oder einen Handfeuerlöscher gem. Anh.J Art.253.7 ersetzt werden.
- Der serienmäßige Sitz und dessen Konsole dürfen durch einen anderen Sitz und Befestigung gem. Anh.J Art. 253.16 ersetzt werden.
- Die serienmäßigen Sicherheitsgurte dürfen durch andere 6-Punkt-Gurte entsprechend Anh.J. Art. 253.6 ersetzt werden.
- Der hintere Stoßfänger darf beidseitig in einem Bereich von 30 x 30 cm seitlich mit Entlüftungsöffnungen versehen werden, um angestaute Wärme der Abgasanlage abzuführen. Die entstandenen Öffnungen sind mit einem Drahtgitter mit einer Maschenstärke von max. 5 mm von innen zu verschließen.
- Fahrzeuge der Klasse 6 und 7 dürfen aus Sicherheitsgründen mit folgenden Teilen modifiziert werden:

– Fahrerbelüftung	1 Satz	997 572 365 90
– Bowdenzug	1 Zug	997 572 501 9
– Türe links	1 komplette Tür	996.531.211.9D (nur für Fahrzeuge der Klasse 6)
– Türe rechts	1 komplette Tür	996.531.212.9D (nur für Fahrzeuge der Klasse 6)
- Das Lenkrad ist freigestellt.
- Die Felgen sind freigestellt, sofern die originalen Maße (Breite, Durchmesser, Einpresstiefe) und das Befestigungssystem beibehalten werden. Es sind ausschließlich Felgen aus Aluminiumlegierungen zulässig.

Klasse 6

- 911 GT3 Cup (996) nach originalem Porsche Carrera Cup Reglement/ET-Katalog bis Bj. 2002 einschließlich. Die Fahrzeuge dürfen auch in Teilen auf den Stand des Carrera Cup Reglements des Jahres 2002 umgebaut werden. Dabei sind einzelne Baugruppen (wie z.B. Motor und Antrieb, Bremsanlage, aerodynamische Hilfsmittel etc.) in vollem Umfang umzurüsten. Wird auch nur eine Baugruppe oder ein Teil einer Baugruppe, die der Klasse 7 zuzuordnen wäre, in ein Fahrzeug eingebaut, das eigentlich in Klasse 6 eingestuft würde, dann wird das Fahrzeug in Klasse 7 hochgestuft.
- Der serienmäßige Luftfilter darf durch einen formgleichen Luftfilter eines anderen Herstellers ersetzt werden. Luftsammeleinrichtungen sind nicht zulässig.

Klasse 7

- 911 GT3 Cup (996) nach originalem Porsche Carrera Cup Reglement bis Bj. 2005 einschließlich. Die Fahrzeuge dürfen auch in Teilen auf den Stand des Carrera Cup Reglements des Jahres 2005 umgebaut werden. Dabei sind einzelne Baugruppen (wie z.B. Motor und Antrieb, Bremsanlage, aerodynamische Hilfsmittel etc.) in vollem Umfang umzurüsten

Fahrzeuggewichte und Felgengrößen

996 Cup

Es gelten die Mindestgewichte und Felgengrößen gemäß der Carrera Cup Reglements der Jahre 2002 bzw. 2005.

Klasse 9

Für modifizierte Fahrzeuge der Klassen 6 – 7 gelten die Mindestgewichte und Raddurchmesser der unmodifizierten Fahrzeuge.





3 Berichte 2011

3.1 PCHC und 996 Cup Resümee

2011 beginnt gleich zu Beginn mit einem Highlight: Wenn schon, denn schon – so präsentierte sich der Porsche Club auf der Retro Classics, Stuttgart mit den beiden Serien Porsche Club Historic Challenge und 996 Cup direkt am Eingang der Halle 4. Die Standkonzeption war von Grupp Messebau optimal darauf ausgelegt, so dass die Leute nicht nur stehen bleiben, sondern in den Stand kommen mussten, wollten sie die beiden Renn-Porsche der vergangenen Saison näher begutachten. Präsentiert wurden der blitzblank geputzte rote 968 Club Sport Porsche des Gesamtsiegers der PCHC Serie 2010 und der nicht minder attraktive weiße 996 Cup Porsche, Gesamtsieger des PC 996 Cup 2010.

Alle an dem Messeauftritt Beteiligten sind durch einen besonderen Award der Stuttgarter Messe; "Unser Stand ist als **"Bester Clubstand"** prämiert worden.

Die Rennsaison 2011 startet in Hockenheim, führt uns



zum Nürburgring, nach Oschersleben und Dijon. Alle Teilnehmer und Organisatoren werden mit bestem Wetter beim Finale in Monza belohnt. Insgesamt sind 81 Porsches in den Punkten, davon 49 bei PCHC und 32 beim 996 Cup. Damit zeigt sich eine deutliche Steigerung zur Vorjahres-Saison. Insbesondere beim 996 Cup sind circa 20% mehr Starter dabei.

Heinz Weber, Rennleiter und Serien-Serien-Organisator, kann auf eine sehr erfolgreiche Saison zurückblicken. Zusammen mit dem Porsche Club Deutschland und dem Württembergischen Porsche Club mit Leo Eigner und natürlich allen aktiv beteiligten Teams und Fahrern hat sich diese Serie im 3. Jahr fest etabliert.

PCHC und PC 996 Cap sind bei den Veranstaltungen des Motorclub Stuttgart / Württembergischer Porsche Club und einigen AvD Raceweekends als Gastserie willkommen. Die Stimmung an den Wochenenden in den Fahrerlagern ist sehr gut.

Das Verhältnis der Fahrer, Teams und Organisatoren untereinander ist super. Man schätzt sich gegenseitig und geht auf der Strecke fair miteinander um. Bei den Rennen wird hart um jeden Punkt gekämpft. Aber bereits beim Frühstück sitzen die Fahrer im Fahrerlager gemeinsamen Treffpunkt und am Abend wird zusammen gegrillt und ein bisschen Rennfahrerlatein zu erzählt.





Porsche Club 996 Cup



Porsche Club Historic Challenge

Antonios Trichas mit seinem Porsche 924 S ist der PCHC Champion 2011. Zuletzt kann der Grieche (Freisinger Motorsport) in Monza 2 Klassensiege für sich verbuchen. Mit 289,4 Punkte, holt er sich den Titel in der Porsche Club Historic Challenge.

Der Routinier Kurt Ecke von 11er Ecke - Logwin - Racing erringt mit 265,2 Punkten Rang 2 in der Gesamtwertung.

Der Aufsteiger des Jahres, Robin Neuert, Team Penske Sportwagenzentrum, 249,6 Punkte, kann sich in seiner 1. Saison in der Meisterschaft 2011 über den 3. Platz riesig freuen.



Porsche Club 996 Cup

Thorsten Rose holt sich den Titel des Champions in der Saison 2011 in Monza. Es ist noch einmal eine Zitterpartie vor dem Start der beiden letzten Rennen in Italien, bevor der Mann aus Stuhr bei Bremen seinen Titel im PC 996 Cup für sich entscheiden kann.

Mit 239.6 Punkten verweist Thorsten Rose den amtierenden Champion 2010, Thomas Neuert, mit 217.5 Punkten auf den 2. Platz. Ulrich Rossaro, 204.4 Punkte, gelingt es, sich auf den 3. Rang zu fahren.

2012: Es gibt noch Potential

Lange die letzten Rennen in Monza abgelaufen sind, hat die Planung 2012 begonnen. Einige Dinge sind schon früh abgeklärt worden. 2012 werden PCHC und 996 Cup wieder an 7 Rennwochenenden unterwegs sein. 2012 werden die Abstände zwischen den Veranstaltungen gleichmäßiger sein.

Einige Termine stehen schon fest, darunter auch der 27.07. - 29.07.12, PCHC und PC 996 Cup werden wieder die Hauptserie der Porsche Club Days in Hockenheim sein. Das PCHC Reglement wird für 2012 noch einmal optimiert, um die vielen verschiedenen Fahrzeuge gerecht zu bedienen.

Heinz Weber, Leo Eigner, Fritz Letters, Michael Haas und alle Organisatoren gehen davon aus, dass bei der PCHC Serie ein großes Potential an potentiellen Teilnehmern existiert. Beim 996 Cup stellt sich die Frage, wie viele Cup Fahrzeuge noch "auf dem Markt sind" und damit überhaupt für die Serie gewonnen werden können.



Württembergischer Porsche Club



Organisator: Württembergischer Porsche Club
Serie: Porsche Club Deutschland
Internet: www.pc996Cup.de



Porsche Club 996 Cup



3.2 08.04.11 – 10.04.11 Hockenheim – Preis der Stadt Stuttgart

Der Porsche Club 996 Cup erfreut sich im 3. Jahr seiner Entstehung stetig steigender Teilnehmerzahlen. Schon das freie Training am Samstagmorgen zeigte gut aufgelegte Akteure, die sich den Saisonauftakt im badischen Motodrom von Hockenheim nicht entgehen ließen.

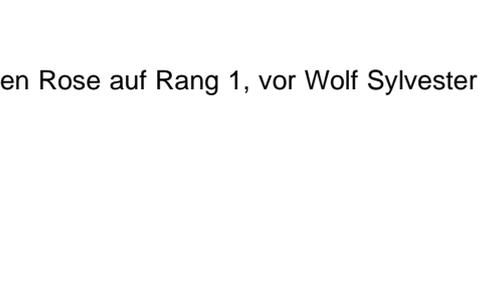
Bernd Schomann, im letzten Jahr noch in der Klasse 10 gestartet, setzte gleich einmal ein Achtungszeichen mit seinem 996 Klasse B in 1:50.325. Nachfolgend Rossaro, Rose, Kunze und Schwittay, alle in einer Sekunde bis 1:52.573 Thorsten Rose legte mit der Zeit von 1:49.728 die Voraussetzung für die Pole und er machte damit deutlich, dass mit ihm in der Meisterschaft 2011 zu rechnen ist.

Bernd Schomann konnte seine Zeit vom freien Training zwar noch toppen, musste aber mit Startplatz 2 zufrieden sein. Ullrich Rossaro (1:50.446) und Team Krumbach-Nägler (1:50.671). Das 1. Rennen Sonntag früh um 9.00 Uhr, sonnig aber noch ziemlich frisch, sah einen phantastischen Start aus der Poleposition von Thorsten Rose, der sich auch sofort an die Spitze des Feldes schob. Andre Krumbach und Ullrich Rossaro setzten sich dahinter auf die Plätze 2 und 3. Schomann, Kunze, Berger und Sylvester mit leichtem Abstand folgten dem Führungstrio. Bernd Karrer und Reiner Sessler nahmen im Formationsflug die Verfolgung auf. Dann plötzlich kam das Safety Car auf die Strecke und dann der Rennabbruch. Den Neustart gewann Thorsten Rose vor Bernd Schomann und Andre Krumbach. Nach der 1. Kurve hatte dann Schomann die Nase vorn und Rose war in der Rolle des Verfolgers.

Zwischenzeitlich tauschten Schulz und Schwittay die Plätze 5 und 6. Bernd Karrer im Motodrom rückwärts eingeschlagen. Bernd Schomann fällt nach Fehler hinter Rose zurück, aber noch vor Krumbach, der aber sofort Fahrt aufnahm und Schomann von Platz 2 verdrängte. Thorsten Rose wird nach Ende der Rennzeit als Sieger abgewunken vor Wolf Sylvester und dem Dritten Ullrich Rossaro. Krumbach und Schomann kommen an Position 8 und 9 ins Ziel.

Jean Marc Schulz gewann die Klasse der PC 996 Cup Klasse A auf seinem 996 GT3 Cup. Start zum 2. Rennen am Sonntag Nachmittag bei optimalen Wetterbedingungen. Gestartet wurde nach Einlauf des 1. Rennens. Pole für Rose vor Sylvester und Rossaro. So kamen die Fahrzeuge auch aus der 1. Runde. Verfolgt von Schulz, Kunze, Berger und Schwittay. Dr. Fella mußte in der 1. Runde das Rennen wegen Abriss der Antriebswelle aufgeben. Sessler und Nägler teilten sich abwechselnd die Führung des Mittelfeldes, mit dem besseren Ende für Sessler, der auf Rang 8 ins Ziel kam, Nägler Platz 10. Im hinteren Teil des Feldes tat sich eine 5er Gruppe zusammen, Karrer, Hensen Semet, Köstinger und Team Lorenz – Seiffert. Die Spitze des Feldes noch immer unverändert. Frank Kunze fuhr schon sicher auf Platz 4, hatte dann aber in der vorletzten Runde einen Dreher in der Südkurve und fiel bei Zieleinlauf bis auf den 7. Rang zurück. Somit fuhr Stefan Berger auf dem 4 Rang über die Ziellinie, vor Georg Schwittay und Jan Marc Schulz.

Die Sieger und Platzierten auf dem Treppchen, wie im 1. Rennen, hießen Thorsten Rose auf Rang 1, vor Wolf Sylvester Rang 2 und Ullrich Rossaro Rang 3.



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: Württembergischer Porsche Club
Serie: Porsche Club Deutschland
Internet: www.pc996Cup.de



3.3 17.06.11 – 19.06.11 Hockenheim – Stuttgarter Rössle

Das Zeittraining am Samstag Vormittag für die Startaufstellung des 1. Rennens am Nachmittag bestimmte Thomas Neuert mit 1:49.780 vor Thorsten Rose „Chrzanowski Racing“, 1:50.095. Die 2. Startreihe wurde angeführt von Widl, 1:50.245 und daneben Rossaro, 1:50.615. An der Spitze des Feldes ging es also ziemlich eng zu. Schwellberger und Schwittay mit 1:51er Zeiten sicherten sich die Reihe 3. Nachfolgend der Amerikaner Greg Ross, Team Krumbach-Nägler, Jörg Hensen, Haci Köysüren, Werner Semet, Siegfried Köstinger, Heiner Schröder, Oliver Stolpp und am Ende des 996 Cup Pulks startete Rene Lorenz.



Start zum Rennen 1 und pünktlich 15 Minuten vor der Information Lap ging ein Regenguss auf die Piste nieder. Als Führender aus der 1. Runde kam Thorsten Rose vor Thomas Neuert. Die Spitze hatte Neuert sicher vor Rose, Rossaro, Kunze, Schwittay und Krumbach. Rose muss auch noch Rossaro Platz 2 überlassen und wurde jetzt gejagt von Krumbach und Kunze. Krumbach tauchte immer größer im Rückspiegel von Rose auf.



Innerhalb einer einzigen Runde hatte sich auch der Viererpulk aufgelöst und alle hatten einen gehörigen Abstand zu einander. Krumbach konnte dem Duo nicht mehr folgen und fuhr auf Rang 4 über die Ziellinie. Die schnellste Rennrunde fuhren nicht etwa die Führenden auf den Regenpneus sondern der Österreicher Widl, der auf Sliks gestartet war in der Zeit von 1:54.880 in der letzten Runde. Thomas Neuert fuhr einen überlegenen Start-Ziel Sieg heraus, vor Thorsten Rose und auf Rang 3 Ulrich Rossaro. Andre Krumbach gewann die Gruppe der 9A Fahrzeuge. Rennen 2 am Sonntag Vormittag und pünktlich zur Startaufstellung öffnete der Himmel alle Schleusen. Die Startrunde gewann Rossaro vor Widl, Kunze, Greg Ross und schon mit Abstand Thomas Neuert.



Das Führungstrio war auf Regenreifen unterwegs, Neuert hatte nicht getauscht und agierte verhalten auf Sliks über der Kurs. Rossaro mit 2:08 Zeiten vor Widl, 2:11. Ross konnte das Tempo an der Spitze mit 2:22 nicht mitgehen und die Zeiten wurden auf Grund der Witterungsverhältnisse auch nicht schneller. Stefan Nägler fuhr mit 2.29 sec. an für ihn ungewohnter Position bis zu seinem Ausfall in der 4. Runde am Ende des Feldes. Rossaro unverändert an der Spitze 11 sec. vor dem Zweitplatzierten Widl. Neuert und Rose auf Sliks kämpften auf Pos 6 + 7 nur 0,7sec getrennt. Nach 10 Rennminuten wurde es am Himmel heller und es waren nur noch 10 Autos in einer Runde.



Hensen an Ross vorbei auf Platz 4, 23 sec. hinter dem Führenden Rossaro. Rose rundenlang hinter Neuert auf Tuchfühlung. Dann auf der Bremse in der Spitzkehre vorbei. Neuert ließ ihn ziehen, um vor der Mercedestribüne risikolos wieder auf die 6. Position zu fahren, da Rose den Bremspunkt zu optimistisch wählte und prompt von der Piste schlitterte. Bei zum Teil abgetrockneter Strecke machte auch die Slik-Fahrer wieder Dampf. Der Weg an die Spitze aber war zu weit und die verbliebene Rennzeit zu kurz, um noch etwas zu reißen. Die Bestzeiten purzelten im Minutentakt.



Am Ende fuhr Thorsten Rose, offensichtlich mit ziemlich dickem Hals, in der Zeit von 2:03.183 die Bestzeit. Das schwarz-weiße sah Ulrich Rossaro als Sieger vor Reinhold Widl und Franke Kunze. Den Klassensieg bei den Gruppe 9A Fahrzeugen errang Heiner Schröder.





3.4 31.07.11 - 03.07.11 Nürburgring

Nach ca. 5 Minuten, die roten Fahnen zeigten einen Trainingsabbruch an. Adalbert Brych, gestartet in der Porsche Club Historic Challenge, schlug mit seinem 944 Turbo in der Dunlopkehre ungebremst ein.

Qualifying für das 1. Rennen am Sonntag früh um 8.00 Uhr. Es war bewölkt und die Temperatur weit unter 10 Grad. Thomas Neuert legte noch eine Schippe drauf und fuhr auf die Pole Position in der Zeit von 2:11.050 vor Rossaro, 2:11.974. Von der 2. Reihe startete Thorsten Rose, 2:12.201 und neben ihm Krumbach-Nägler im Gruppe 9A Auto!!!, 2:13.669. Reihe 3 begann mit „Maik Jacknis“, 2:14.301. vervollständigt wurde sie von Schwelberger, HPZ Hahn Sportwagen Racing, 2:14.808. Die nachfolgenden Reihen besetzten, Kunze, Schwittay, Dr. Fella, Schröder, Semet, Sessler, Hensen und Stolpp. Das 1. Rennen wurde gestartet um 9.45 Uhr und am Himmel erschienen die ersten blauen Stellen. Thorsten Rose kam als Führender vor Thomas Neuert aus der 1. Runde.

Ausgang Mercedes Arena gab Rose schon ordentlich Dampf um Neuert, der ihm im Nacken saß zu entkommen. Wer Neuert kennt, weiß dass er ein schlechter Hinterherfahrer ist. Für Neuert war das 1. Rennen mit dem Schaden vorn links beendet. An der Spitze „Maik Jacknis“ vor Rossaro und Schwittay. Es wechselten jetzt die Führenden Runde um Runde. Krumbach schnupperte in der 3. Runde abgasfreie Luft, wurde aber in der nächsten Runde schon wieder abgelöst von Rossaro.

Auf dem 2. Platz noch immer „Jacknis“ vor Kunze, Schwittay, Rose, der sich wieder klammheimlich auf Platz 5 vorgeschoben hatte und sensationell Dr. Fella auf Rang 6! Im Mittelfeld trieben sich Reiner Sessler und Heiner Schröder mit ständigen Positionswechsel zu Höchstleistungen an., während ganz vorn im Feld Rossaro im fairen Fight von „Jacknis“, gejagt wurde. Im Schumacher S auf dem Weg zur Warsteiner Kurve verschaltete sich „Jacknis“, und die Kupplung versagte ihren Dienst. Aus der Traum vom ersten Podestplatz im PC 996 Cup.

Den 2. Platz eroberte sich Frank Kunze vor Schwittay und Rose. Sessler hatte zu dieser Zeit einen rundenlangen Kampf mit Oliver Stolpp. Im Ziel hatte Sessler mir Rang 6 die Nase vor Stolpp, der auf Platz 8 rein kam. Das schwarz-weißeuch bekam Ulrich Rossaro vor Thorsten Rose, der als Zweiter durch das Ziel kam, wurde aber wegen einer Drivethrough Zeitersatzstrafe von 30 sec auf Rang 4 zurückgesetzt. Somit errang den 2. Podestplatz Frank Kunze und Rang 3 für Georg Schwittay.

Thomas Neuert fuhr von der letzten Startposition einen sensationell starkes Rennen und wurde ungefährdet als Sieger abgewunken. Rang 2 für Thorsten Rose und den dritten Podestplatz für Johannis Schwelberger, HPZ Hahn Sportwagen Racing.





Porsche Club

996 Cup



3.5 15.07.11 - 17.07.11 Oschersleben – Preis der Stadt Magdeburg

Das freie Training des PC 996 Cups am Samstag Vormittag musste ohne den Champion 2010 stattfinden, da er während Fahrten mit Kunden seines Sponsors „Automeister“, Probleme mit der Kupplung seines sonst so perfekt gewarteten 996 Gruppe B Porsche feststellte. Ulrich Rossaro, der betreut wurde durch „Highspeed“, Racing, legte als einziger Fahrer eine Zeit unter 1:40 hin. Vor Thorsten Rose „Chrzanowski Racing“ und Andre Krumbach im Gruppe 9A Auto.



Dann schon ein gut aufgelegter Haci Koysüren vor Reiner Sessler, der wie kein anderer in der Schikane „Hotelkurve“, sein rechtes Vorderrad in der Luft hatte. Zum Zeittraining für das 1. Rennen am Samstag Abend ging es aber schon ordentlich zur Sache. Thomas Neuert konnte man deutlich die Erleichterung ansehen, als Kurt Ecke den Daumen nach oben streckte und das „ok“, für eine Jagd nach der Pole für ihn frei gab. Aber so sehr Neuert sich auch streckte, für die Poleposition war die Zeit von Thorsten Rose, 1:36.789, das Maß aller Dinge bei diesem Zeittraining. Neuert auf Position 2, 1:37.637. Die 2. Reihe begann mit Rossaro, knapp vor Schwellberger, vom Team „HPZ Hahn Sportwagen Racing“.



Reihe 3 für Team Krumbach-Nägler „Team DMV e.V.“ und daneben Haci Koysüren. Nachfolgend Jörg Hensen, Reiner Sessler, Heiner Schröder, und Wolfgang Jordan. Start des 1. Rennens am Samstag Abend bei schönem Sommerwetter. Thomas Neuert kam aus der ersten Runde als Führender vor Thorsten Rose und Ulrich Rossaro über Start & Ziel. Schwellberger, Andre Krumbach und Koysüren folgten dem Führungstrio mit schon respektablem Abstand. Im Mittelfeld Hensen vor Sessler. In den nächsten Runden kann Neuert sich nur zentimeterweise von Rose absetzen.



Rose war zu der Zeit schon 100 mtr. hinter dem Führenden und es folgten mit entsprechend großen Lücken Rossaro, Schwellberger. Koysüren und Krumbach hatten vorübergehend die Plätze getauscht. Im Ziel hatte dann aber Krumbach mit Platz 5 die Nase vorn. Koysüren landete auf Platz 6 und versuchte im Ziel den Zuschauern zu erklären, warum er Krumbach den Vortritt ließ. Ein Haci Koysüren, wie man ihn kennt. Einen ziemlich engen Fight lieferten sich die Pärchen Hensen und Sessler, sowie Jordan und Schröder. Der Zieleinlauf sah Sessler und Schröder dann aber mit der Nase vorn..



Thomas Neuert fuhr einen ungefährdeten Sieg heraus und distanzierte Thorsten Rose auf Platz 2 Rang 3 für Ullrich Rossaro. Die Klasse der Gruppe A Fahrzeuge gewann Andre Krumbach vor Heiner Schröder und Wolfgang Jordan. Sonntag Mittag, der Himmel bewölkt aber ohne Regentropfen. Rennleiter Heinz Weber schaltete die Startampel auf Grün zum Rennen 2.. Die drittplatzierten Krumbach-Nägler hatten schon erheblichen Rückstand. Koysüren wurde von Sessler zu immer schnelleren Runden getrieben. In der 6. Runde kam Rose einsam führend über Start-Ziel. Auf der Hatz nach der Führung hatte sich im Neuert-Auto die Halterung des Feuerlöschers los gerüttelt und auf der langen Gegengraden öffnete sich das Ventil und in Sekundenschnelle verwandelte der Löschers den 996 GT3 in ein weißes Etwas, dass aussah wie ein Eskimo-Iglu.



Thorsten Rose wurde als Sieger abgewunken vor Matthias Schwellberger und Krumbach-Nägler. Die Gruppe A Klasse sah Krumbach-Nägler als Sieger vor Wolfgang Jordan und Heiner Schröder, beide im Team von „Chrzanowski Racing“



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: Württembergischer Porsche Club
Serie: Porsche Club Deutschland
Internet: www.pc996Cup.de



3.6 29.07.11 - 30.07.11 Porsche Club Days - Hockenheim

Das Zeittraining am Freitag bei fast idealen Bedingungen wurde auch dominiert von Kurt Ecke. Allerdings startete er in Klasse Supersprint auf einem 997 GT3. Die Pole war ihm sicher, vor dem sehr stark gefahrenen Youngster Michael Joos im 996 Cup. Ganz knapp dahinter Frank Kunze auf Platz 3 und neben ihm wieder ein Auto aus dem Stall 11er Ecke, Jürgen Freisleben. Ein Sieganwärter für das Wochenende, Thomas Neuert, konnte sich nicht in die vorderen Startreihen schieben. Direkt in der 1. Runde gab die Schaltklaue für Gang 5 ihren Geist auf.



Zoran, Chefmechaniker im Team Penske Sportwagenzentrum, nickte nur gelassen mit dem Kopf und machte sich an die Arbeit. Rossaro neben Rose in Reihe 3. Schwellberger und Georg Schwittay starteten aus Reihe 4, vor Andre Krumbach im ersten Gruppe A Auto und Jörg Hensen vom Team „HPZ Hahn Sportwagen Racing“. Nachfolgend in den Startreihen dann Sessler, Koysüren, Semet, Dr. Fella, Klimmer, Stolpp und Köstinger. Samstag früh, 9.00 Uhr Start zum 1. Rennen. Der Himmel bewölkt, die Strecke aber trocken. Thomas Neuert, wegen fehlender Trainingszeit, musste vom Ende des Feldes starten, was seinen Ehrgeiz noch zusätzlich extrem steigerte. Als Führender aus der 1. Runde kam Ecke vor Freisleben, Joos, Schwellberger, Kunze, Rossaro, Schwittay und Hofbauer. In der 2. Runde war Neuert schon auf dem Weg zur Spitze bis auf Rang 9 orgeprescht Dr. Fella wollte Koysüren nicht kampflös ziehen lassen und versuchte sich in seinem Heck fest zu beißen.



Sebastian Glaser, ebenfalls im Supersprint gestartet, war auf dem Weg zur Spitze kaum aufzuhalten. Er trieb seinen 993 GT2 vorbei an Ecke und übernahm die Führung. Runde 7, Joos hatte Ecke von Rang 2 verdrängt und für Torsten Klimmer war das Rennen beendet. An der Spitze eine neue Reihenfolge, Glaser an 1, Ecke wieder an 2, dann Joos und Hofbauer. Neuert konnte jetzt keinen Boden mehr gut machen. Kunze griff Koysüren an und ging Eingang der Parabolika am Mühlhausener vorbei.



Im Ziel Kunze Rang 10 vor Koysüren und Dr. Fella. Der Meisterschaftsführende Rose landete auf Rang 9. Nur mit anderen Vorzeichen. Ecke vor Glaser und dem Polesetter bei den PC 996 Autos, Thomas Neuert. Dann folgten schon mit Abstand Joos, Rossaro, Kunze, Schwittay und Dr. Fella. Für Johannes Schwellberger kam in der 1. Runde bereits in der Boxengasse das Aus. In Runde 4 hatte Thorsten Rose von Startplatz 9 losgefahren den Anschluss nach vorn gefunden. Freisleben war sein unmittelbarer Gegner. Mit neuer Kupplung war es wohl einfacher anzugreifen. Dr. Fella fuhr im Sandwich von Sessler vor ihm und Koysüren dahinter. An der Spitze des Feldes griff Ecke Glaser an. Mit Erfolg! Rose im Windschatten von Freisleben. Der machte seinerseits Druck auf Kunze. In Runde 9 Glaser wieder ganz vorn. Kunze und Rose an Freisleben vorbei.



Ecke wieder in Runde 11 an Pos. 1 und Glaser musste sich im 993 GT2 gegen den immer stärker werdenden Thomas Neuert wehren. Rang 4 jetzt Joos, dann Rose, Kunze und Freisleben. In Runde 13 dann die Attacke von Neuert gegen Ecke um Rang 2. Das mit Erfolg, Neuert war der neue Zweite, somit natürlich auch Führender im Gesamtklassement. Im hinteren Feld ging Semet auf Koysüren los und zog vorbei. Dr. Fella gelang es, sich vor Sessler und Schwittay zu platzieren. Die Reihenfolge wurde kurz vor dem Zieleinlauf aber noch auf den Kopf gestellt.



Im Ziel war dann Kurt Ecke der Erfolgreichere, vor Sebastian Glaser (2) und Thomas Neuert (3).





Porsche Club 996 Cup



3.7 09.09.11 - 11.09.11 Dijon

Bevor der PC 996 Cup in die letzten Runden vor Saisonschluss geht, war die 1.Auslandsstation das internationale AvD Raceweekend auf dem Circuit Dijon/Prenois. Der ehemalige Formel 1 Kurs von Frankreich sah einen gut aufgelegten Thomas Neuert. Der Champion 2011 musste sich nur im freien Training dem talentierten Junior im 996 Cup, Michael Joos, um 0,839 Sec. geschlagen geben. Für das Team Schwellberger kam im freien Training nach Einschlag und starker Beschädigung des 911 GT3 das Aus für dieses Wochenende. Auf Position 2 wehrte sich Joos gegen die Angriffe von Andre Krumbach und sie wurden dicht verfolgt von Stefan Berger. Der Führende Neuert zeigte seine ganze Klasse und liess dem jungen Michael Joos nicht den Hauch einer Chance ihm zu folgen.

Aber hinter ihm entbrannte eine Klassefight um die Plätze. Zurückgefallen Sessler und zwei neue Kampfhähne konnte während des gesamten Rennens nicht voneinander lassen. Heiner Schröder und Werner Semet umrundeten den Kurs im Paarlaf. Für Thorsten Rose wurde es jetzt schwieriger weiter nach vorn zu fahren, Er schaffte es noch mit viel Speed bis auf Rang 3 hinter Berger und der wollte ihn aber nicht einfach vorbeiwinken. Die Positionen schienen wie zementiert. Doch es gab in den folgenden Runden jede Menge Kampf und Positionwechsel. Krumbach auf 2 vor Joos, Berger und Rose. Krumbach musste an die Box. Im Schlingerkurs auf der Bremse durch die 1. Kurve, Rose hautnah dahinter und konnte vorbei gehen. Musste sich aber nach rückwärts orientieren, Joos machte mächtig Druck. Hatte aber keinen Erfolg bei seinen Angriffen.

Thorsten Rose konnte seinen 2. Platz in das Ziel retten, vor Stefan Berger auf Platz 3. Das 2. Rennen wurde gestartet um 16.05 Uhr. Davor haben die Wettergötter aber noch für jede Menge Ratlosigkeit gesorgt. Eine Stunde vor der Startaufstellung öffnete der Himmel die Schleusen und es goß in Strömen. Fast auf die Minute vor dem Start lugte zwar die Sonne wieder durch die Wolken, aber die Strecke war total feucht und an einigen Stellen konnte man fließende Bäche auf der Piste beobachten. Die große Frage, Regenreifen oder Sliks. Nachdem sich alle Akteure ratlos die Häse verdreht hatten und pausenlos in den Himmel starrten, entschieden sich alle Starter für Pneus, die auf der feuchten Strecke für gute Haftung sorgten.

Nach der Einführungsrunde, Start frei und Thomas Neuert machte gleich richtig Dampf. Er gewann den Start vor Andre Krumbach, Stefan Berger und Michael Joos. Heiner Schröder hatte seinen Gegner wieder gefunden. In Runde 2 hatte Joos schon Platz 2 von Rose erobert machte sich auf, Neuert näher zu kommen. Ab Runde 4 hatte sich an der Spitze ein Quartett gebildet, das bis zum Rennende nur noch durch Positionswechsel ein spannendes und faires Rennen lieferte. In den folgenden Minuten kam Joos dem Thomas Neuert immer näher, der offensichtlich immer mehr Probleme mit seinen Reifen hatte. Man konnte beobachten, wie Joos möglichst auf der Ideallinie fuhr und Neuert immer öfter die feuchten Stellen auf der Strecke suchte, um seine Reifen zu kühlen. Die Spitze fuhr weiterhin unterschiedliche Linien und Joos konnte sich von Neuert absetzen. Köstinger nochmal an der Box, konnte aber wieder in das Rennengeschehen eingreifen. 8 Sekunden vor Ende der Rennzeit fuhr Joos als Führender über die Ziellinie und bescherte allen Fahrern noch eine Runde.

Danach fuhr er mit gestrecktem Arm unter dem schwarz-weißen Tuch hindurch. Mit dem geringen Rückstand von 9.312 Sek. kam Neuert als Zweiter ins Ziel vor Krumbach, der den 3. Platz auf dem Podest einfuhr.



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: Württembergischer Porsche Club
Serie: Porsche Club Deutschland
Internet: www.pc996Cup.de



3.8 23.09.11 - 25.09.11 Monza/Italien

Im freien Training am Freitag Mittag waren die beiden Anwärter auf vordere Plätze nur um 0.152 sec. in ihren schnellsten Rundenzeiten getrennt. Thomas Neuert und Thorsten Rose fuhren mindestens über 1 Sec. schneller als die Konkurrenz. Samstag Mittag zur selben Stunde wurde das Qualifying eingeleitet.

Den Start zu Rennen 1 am Nachmittag gewann Thomas Neuert vor Ulrich Rossaro, Thorsten Rose und Reinhold Widl. Im Mittelfeld fand sich ein Trio zusammen, die offensichtlich nicht voneinander lassen konnten. Alles Gruppe 9A Autos. Walter Semet, Team Seiffert-Wagner und Heiner Schröder. Rundenlang jagten sie hintereinander her, als ob nur einer den Weg wusste. Andre Krumbach musste in der 1. Runde schon die Segel streichen, da ein gepresster Wasserstopfen sich selbstständig machte. Reiner Sessler versuchte sich am jungen Michael Joos, kam aber nicht vorbei und musste die Verfolgung an Frank Kunze abtreten, für den in der 13. Runde nach Berührung mit Joos Eingang Start/ Ziel Gerade das Aus kam. In Runde 5 übernahm Thorsten Rose Platz 2, ohne näher an den Führenden Neuert heran zu fahren. Die Verfolger der Spitze hatten sich jetzt formiert. Widl, Kunze, Joos, Sessler und Schwellberger kämpften um den letzten verbleibenden Podestplatz. In der 11.

Runde hatte Rossaro den 3. Platz vor Widl herausgefahren. Michael Joos musste auf Rang 5 liegend in der letzten Runde in die Box und wurde im Ziel auf Platz 7 gewertet. Der schnellste Mann im Feld, Thomas Neuert fuhr noch eine schnelle Runde mit 1:59.288 und wurde dann als Sieger vor Thorsten Rose und Reinhold Widl, der Rossaro noch passieren konnte, abgewunken. Reiner Sessler freute sich über seinen 5 Platz im Gesamtfeld des PC 996 Cups.

Rennen 2 wurde am Sonntag um 11.15 Uhr gestartet. Thomas Neuert auf Startplatz 1 war keine Überraschung, aber umso mehr, das der Platz neben ihm leer blieb. Thorsten Rose konnte zum 2. und letzten Rennen der Saison nicht mehr antreten. Sein Auto litt unter permanentem Ölverlust und das Team um Günter Chrzanowski konnte die Ursache nicht finden. Krumbach musste auf Grund des Ausfalls vom 1. Rennen von hinten starten. Thomas Neuert gewann den Start und kam als Führender aus der 1. Runde. Die Verfolger schon mit einigem Abstand waren Widl, Rossaro, Joos, Sessler und Krumbach. Neuert schon weit vor Widl, dem Zweiten und Joos konnte sich absetzen von Krumbach.

Der sich aber wieder dichter an den jungen Mann heranarbeiten konnte. Kunze und Sessler donnerten im Parallelflug auf die 1. Schikane zu, mit dem besseren Ende für Kunze, der zwischen sich und Sessler auch gleich einen respektablen Abstand herausfahren konnte. Joos griff den vor ihm fahrenden Rossaro mehrmals ohne Erfolg an und fuhr weiter auf Rang 4. Krumbach kam kurz in die Box, fuhr aber noch einmal hinaus. Für Schwellberger kam nach 10 Runden das Aus. Rossaro und Joos kämpften verbittert um Rang 3 in jeder Runde. Werner Semet drängelt gegen Seiffert-Wagner um den Klassensieg in der Gruppe der 9A Autos. Die liessen sich aber davon nicht beirren und fuhren sicher den Sieg in ihrer Klasse ein.

Thomas Neuert kontrollierte das Rennen vom Start weg, nahm in den beiden letzten Runden das Gas raus und fuhr einem nie gefährdeten Gesamtsieg entgegen. Auf Rang 2 kam Reinhold Widl und Platz 3 sicherte sich Ulrich Rossaro.





Porsche Club 996 Cup



Bilder 2011



Vom Motorsport auf die Straße... und zurück!

BILSTEIN-TECHNOLOGY tested on
NÜRBURGRING-NORDSCHLEIFE



Bevor ein Fahrwerk auf die Straße kommt, wird es bei BILSTEIN im Grenzbereich von Profis getestet. Der BILSTEIN-Fahrversuch ist eine eigene Abteilung, die nichts anderes macht, als Fahrwerke für unsere Kunden abzustimmen. Dies geschieht sowohl für den Motorsport, als auch für die Serie und im Tuning-Bereich im hauseigenen Testcenter auf dem Gelände des ATP in Papenburg und natürlich auf der Nürburgring-Nordschleife. Das Fahrversuchsteam wird dabei von erfolgreichen Motorsportlern unterstützt. Hervorzuheben ist aktuell ein hervorragender 13. Platz im 24h-Rennen des straßenzugelassenen, mit PASM ausgestatteten, Porsche GT3 RS, der den Weg zum Nürburgring auf eigener Achse zurückgelegt hatte. BILSTEIN – Das Fahrgefühl.

www.bilstein.de



Württembergischer Porsche Club



Organisator: Württembergischer Porsche Club
Serie: Porsche Club Deutschland
Internet: www.pc996Cup.de



Hier erfahren Sie mehr – www.porsche.com/classic.

**Wir sorgen dafür, dass er bis ins hohe Alter
seinen Spieltrieb nicht verliert.**

Porsche Classic.

Wartung, Restaurierung, Originalteile und
technische Literatur für Ihren Porsche Klassiker.



PORSCHE



Porsche Club

996 Cup



4 Sieger und Platzierte 2011

	Platz	Name	Porsche Club	Fahrzeug	Klasse	Punkte
Gesamt	1	Thorsten Rose	PC Osnabrück Weser-Ems	996 Cup	9B	239,6
	2	Thomas Neuert	PCD	996 Cup	9B	217,5
	3	Ulrich Rossaro	PCD	996 Cup	9B	204,4
	4	Heiner Schröder	Gast	996 Cup	9A	186,6
	5	André Krumbach	Gast	996 Cup	9A	183,2
	5	Stephan Nägler	Gast	996 Cup	9A	183,2
	6	Frank Kunze	Württembergischer PC	996 Cup	9B	134,7
	7	Werner Semet	PC Heilbronn-Hohenlohe	996 Cup	9A	132,0
	8	Reiner Sessler	PC Schwaben	996 Cup	9B	130,3
	9	Siegfried Köstinger	Württembergischer PC	996 Cup	9A	123,2
	10	Jörg Hensen	PC Kirchen-Hausen	996 Cup	9B	101,1
Klasse 9A:						
	1	Heiner Schröder	Gast	996 Cup		186,6
	2	André Krumbach	Gast	996 Cup		183,2
	2	Stephan Nägler	Gast	996 Cup		183,2
	3	Werner Semet	PC Heilbronn-Hohenlohe	996 Cup		132,0
Klasse 9B:						
	1	Thorsten Rose	PC Osnabrück Weser-Ems	996 Cup		239,6
	2	Thomas Neuert	PCD	996 Cup		217,5
	3	Ulrich Rossaro	PCD	996 Cup		204,4



**Württembergischer
Porsche Club**



Organisator: Württembergischer Porsche Club
 Serie: Porsche Club Deutschland
 Internet: www.pc996Cup.de

ADAC



> **ADACPlus**Mitgliedschaft.
Weltweit sicher.

**Ein starker Partner für Ihre Mobilität!
Werden Sie jetzt ADACPlus Mitglied über
Ihren Porsche Club Deutschland.**

Mehr Informationen finden Sie unter www.adac.de/oldtimer
und im 14-tägigen ADAC Oldtimer Newsletter.

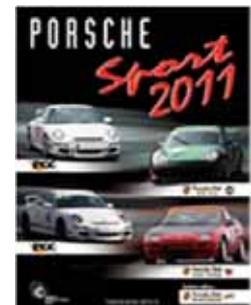


Porsche Club 996 Cup



5 PCD Kollektion für Mitglieder mit PC 996 Cup-Logo

Als Mitglied des Porsche Club Deutschland, haben Sie exklusiv die Möglichkeit sich mit unserer hochwertigen Kollektion einzukleiden. Auf Wunsch können Jacken, Poloshirts, Pullover usw. personalisiert werden.



Präsident Fritz Letters • Sportleiter Michael Haas • Schatzmeister Henning Wedemeyer
Event- und Touringleiter Erwin Pfeiffer • Sitz des Vereins: Stuttgart • Eingetragen Amtsgericht Stuttgart: VR 3804
PCD-Geschäftsstelle • 70771 Echterdingen • Esslinger Strasse 7 • www.porsche-club-deutschland.de
Tel: +49 / 711 / 75 04 654 • Fax: +49 / 711 / 75 04 655 • Mail: info@porsche-club-deutschland.de



Porsche Club

996 Cup



PCD Kollektion für Mitglieder

Antwort-Fax: 0711 / 75 04 655

Porsche Club Deutschland e.V.
 Stuttgart-Airportcenter
 Esslinger Strasse 7
 70771 Echterdingen

Dieses Angebot gilt nur für Mitglieder der deutschen Porsche Clubs und des Porsche Club Deutschland.
 Der Besteller versichert, dass die bestellten Artikel ausschließlich zum Eigenbedarf bestimmt sind.

Porsche-Club:	Mitglieds-Nummer:
Name:	Vorname:
Straße:	PLZ Ort:
Telefon:	Telefon-Mobil:
E-Mail:	
Bemerkungen:	

Die PCD Kollektion wurde mit der Zielsetzung entwickelt, eine hochwertige Freizeitkleidung / Leisure Wear-Kollektion mit funktionellen und aktuellen Stoffen und Materialien zu erstellen. Die Artikel sind in den Größen XS, S, M, L, XL, XXL erhältlich. Regionale Porsche Clubs können die Kleidung mit ihrem Clublogo bestickt bestellen (Sondergrößen auf Anfrage).

Menge/Farbe	Artikel	Farbe	Größe	Einzelpreis €inkl. MwSt.
	Polo-Shirt Herren Langarm	rot/weiß/schwarz		50,00
	Polo-Shirt Herren Kurzarm	rot/weiß/schwarz		45,00
	Polo-Shirt Damen Langarm	rot/weiß/schwarz		50,00
	Polo-Shirt Damen Kurzarm	rot/weiß/schwarz		45,00
	Pullover 100% Wolle	rot/anthrazit		90,00
	Softshell-Freizeit Jacke Herren	schwarz		95,00
	Softshell-Freizeit Jacke Damen	schwarz		95,00
	Softshell-Weste Herren	schwarz		75,00
	Softshell-Weste Damen	schwarz		75,00
	PCD Seidentuch mit GT3 Motiv	rot-bunt	---	50,00
	PCD Cap	rot/weiß/schwarz/grau	---	10,00
	PCD, PCC, PSC, PCHC, 996-Cup Badge (Aufnäher)		---	5,00
	Porsche Sport Jahrbuch 2011 - Limited PCD Edition – bis ausverkauft			55,00
	Porsche Sport Jahrbuch 2010 - Limited PCD Edition – Restbestand			40,00
	Personalisierung pro Element		---	6,00
	Name:			
Porto und Verpackungsanteil betragen pro Auftrag				10,00
Gesamtpreis				

Hiermit bestelle ich die oben beschriebenen Artikel. Der Gesamt-Preis

- ist als Scheck beigelegt
- ist überwiesen an Porsche Club Deutschland, Konto 200 911 9, BW Bank Stuttgart BLZ 600 501 01
- bitte buchen Sie den Gesamtbetrag von meinem Konto ab.

Bank:

BLZ:

Konto-Nr.:

Ort, Datum

Unterschrift



Porsche Club Historic Challenge 2012



PCHC steht für Rennsport mit historischen Porsche Fahrzeugen. Teilnehmen können Porsche Fahrzeuge vom 914 über Transaxle-Porsche bis zum Typ 993. Die Porsche Club Historic Challenge ist eine Serie des Porsche Club Deutschland und wird durch die Firma Porsche begleitet und aktiv unterstützt. Die Serie wird vom Württembergischen Porsche Club unter der bewährten Leitung von Heinz Weber organisiert.

Bei jeder Veranstaltung finden ein Freies Training, ein Zeittraining und 2 Rennen je 30 Minuten statt. Ein oder zwei Fahrer sind pro Fahrzeug möglich. 2011 sind 7 Veranstaltungen auf verschiedenen Rennstrecken geplant:

Klassen-Übersicht;

- 1: 914/6 bis 2000; 911 S bis 2200; 924, /S; 911 E/T; 944, S/S2
- 2: 911 S; 911 G; 924 Turbo; 911 RS 2,7; 928; 968; 911 SC
- 3: 924 GT; 964, RS/Cup; 944 Turbo, Cup/S; 911 Turbo 3,3; 928, S/S4
- 4: 968 Turbo, RS; 924 GTS/B; 911 T; 911 Turbo ; 964 Turbo 2; 993 Cup; 993 RS
- 5: 924 GTR; 964 RSR; 993 Turbo GT2; 993 RSR 3,8 /GT2; 996 GT3 R/RS; 996 GT3 RSR 3.6
- S: Fahrzeuge Klasse 1-7 modifiziert nach Gruppe H oder Porsche Sports Cup, Turbos mit Air-Restrictor FIA Artikel 257 2005.



Kontakt:

- Geschäftsstelle Württembergischer Porsche Club e.V., Landhausstr. 80, 70190 Stuttgart, Tel. 0711 / 649 4117, Fax 0711 / 649 4155, E-Mail: info@wuerttembergischer-porsche-club.de
- Heinz Weber – Sportleiter WPC, Tel. 0711 47 16 16, weber.motorsport@arcor.de
- Michael Haas, Sportleiter PCD, Tel. 0711 / 75 04 654, Michael.Haas@porsche-club-deutschland.de
- PCHC im Internet: www.porsche-club-historic-challenge.de





Mehr unter www.porsche.de oder Tel. 01805 356 - 911, Fax - 912 (Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise max. 42 ct/min).

**Es heißt: Der Zufall hat im Rennsport nichts verloren.
Zufällig stimmt das.**

Porsche Service



PORSCHE