

PORSCHE SCENE **LIVE**

06/2012 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community

Juni 2012 · Deutschland · € 4,30



944 S Portrait des Vierventil-Pioniers



BOXSTER S Für audiophile Genießer



PRAXISTEST Der neue 981 Boxster S



1974er 911 Carrera 2,7 Coupé im Retro-Stil des RSR 3,0

MARTINI BIANCO

WWW.PORSCHE-SCENE.DE



4 195955 704304

REISEBERICHT: PORSCHE SCENE bei der "Histo-Monte"
1985er 924 S 2,5 besteht eine harte Bewährungsprobe





BESUCH DER ALTEN DAME

Protokoll zweier Porsche-Enthusiasten, die an der 18. "AvD-Histo-Monte" teilnahmen

Die Rallye Monte Carlo! Wem sind die sagenumwobenen Geschichten rund um die "alte Dame des Rallyesports" nicht geläufig? Ausgetragen seit 1911 und bis 2008 durch den Automobilclub von Monaco organisiert, ist sie noch heute ein Teil der Intercontinental Rallye Challenge. Namen wie Walter Röhrl (Sieger 1980 und 82), Jürgen Barth, Ari Vatanen, Didier Auriol und eine Vielzahl siegreicher Marken von Porsche bis Lancia sind eng mit ihr verbunden. Seit 1992 bietet die in Deutschland startende "AvD-Histo-Monte" die Möglichkeit, sich in klassischen Fahrzeugen den Schwierigkeiten und Herausforderungen des Saison-Highlights mitten im Winter zu stellen. Traditioneller Startort ist Hanau, Zielort selbstverständlich Monte Carlo. Über rund 1.700 Kilometer führt die jährlich wechselnde Streckenführung. Wertungsprüfungen ohne Absperrungen garantieren einen sportlichen, dem Gedanken des historischen Motorsports verschriebenen Wettbewerb. Vom 9. bis 12. Februar 2012 kam die 18. Ausgabe der "AvD-Histo-Monte" zur Austragung. Zugelassen waren Baujahre bis 1985 sowie – in einer Sonderklasse – Youngtimer bis 1992. Zwei Porsche-Enthusiasten fuhren erstmals mit. Hier ist ihr Bericht aus der Cockpit-Perspektive!

Guten Tag allerseits! Wir, das sind Andreas Riefer, 45 Jahre, IT-Fachmann aus Neu-Isenburg sowie Thomas Englert, 48 Jahre, Polizeibeamter aus Essen. Seit Jahren befreundet und als Organisatoren des POCG (Porsche Owners Club Germany – www.pocg.de) und der 964 Jubi IG (www.jubi.pocg.de) dem Thema Porsche ganz

nahe und dem Thema historischer Motorsport nicht ganz fremd, wollten wir uns das Erlebnis einer "Monte"-Teilnahme gönnen. Andreas Riefer war bis dato mit seinem 924 S bereits bei verschiedenen Bergrennen und mehrmals beim Eifelrennen auf dem Nür-

burgring gestartet. Sein damals noch 1.060 Kilogramm leichtes Sportgerät, dank der Transaxle-Bauweise perfekt ausbalanciert und mit rund 180 PS durchaus leistungsstark, sollte nach kleineren Anpassungen für die "AvD-Histo-Monte" gut geeignet sein. Ich, Thomas Englert, hatte zwar noch nie

Einmaliges Erlebnis oder Anfang einer Serie?

Copilot Thomas Englert (li.) und sein Chauffeur Andreas Riefer im Ziel, soeben ist der 924 S 2,5 wohlbehalten im Hafen von Monte Carlo angekommen

als Beifahrer bei einer Rallye im "heißen Sitz" gesessen, aber Grundkenntnisse über das Reglement – sehr wichtig! – sowie die Handhabung von Roadbook, Tripmaster, Stoppuhr und Schnitttabellen sollten auch für einen Mittvierziger wie mich erlernbar sein! Unser Ziel war es, nicht an allerletzter Stelle anzukommen. Als einen persönlichen Erfolg wollten wir es werten, wenn wir uns unter den letzten zehn der zu erwartenden 60 Teilnehmer platzieren konnten. Nachdem dies abgeklärt war, meldeten wir uns am 12. Oktober 2011 zur 18. "AvD-Histo-Monte" offiziell an. Uns blieben in etwa drei Monate für die Vorbereitungen.

Andreas Riefer kümmerte sich um die technische Optimierung des 924 S. Dieser war für den sportlichen Einsatz ausgerüstet worden. Ein entkernter und von jeglichem Ballast befreiter Innenraum, ein verschraubter Überrollkäfig, Renn-Schalensitze, Vierpunktgurte, ein abnehmbares Lenkrad und viele weitere Features waren bereits vorhanden. Zur Sicherheit wick die in einigen Veranstaltungen gebrauchte Kupplung einer Sportausführung von Sachs. Ein Getriebe mit 40-prozentiger Differenzialsperre ersetzte die ursprüngliche Schalteinheit, und der Unterfahrschutz nahm seine Position ein. EBC-Stahlflex-Leitungen optimierten das Bremssystem. Die Viskosität der Schmierstoffe entsprach den Anforderungen des Winterbetriebes. Im Innenraum fand ein Terratrip-"Tripmaster 303" an den ihm zugeordneten Platz. Darüber hinaus galt es, Stoppuhren, Zusatzleuchten sowie diverse Ablagen zur Unterbringung von Bordbuch, Schnitttabellen und Bordkarten zu be-

rücksichtigen. Schneeketten, Anfahrhilfen, Reservekanister, Reserverad, Klappspaten und Brechstange – Gott sei Dank unbenutzt! – deponierten wir im Kofferraum. Ich bereitete mich zwischenzeitlich durch das Heimstudium von Rallye-Handbüchern und Roadbooks vor. Gespräche mit "alten, erfahrenen Hasen" aus dem Bereich des historischen Rallyesports erbrachten praktische Hinweise, die sich später noch als sehr nützlich erweisen sollten. Mit einer optischen Fahrzeugaufbereitung bei Wilms Classic Car Care (www.classic-car-care.de) in Frankfurt kamen die Vorbereitungen zu ihrem Abschluss. Wir waren bereit, der "Tag X" konnte kommen!

Mit dem Einschreiben und der technischen Abnahme am Mittwoch, dem 8. Februar 2012 in Hanau begann unser Erlebnis. Auf dem Marktplatz vor dem Rathaus hatten sich – bei minus zehn Grad Celsius! – insgesamt 56 Teams versammelt. Marken wie Mercedes, Opel, Skoda, Saab, Subaru sowie – natürlich! – Porsche waren mit Typen vom 911 über den 928, 924 Carrera GT bis hin zum 944 S2 vertreten. Skoda verlieh dem Ereignis mit einem Werksteam den gebührenden Glanz. Als Fahrer waren Matthias Kahle, der Deutsche Rekordmeister, und der mehrfach gestartete Kabarettist Urban Priol mit von der Partie. Die technische Abnahme verlief problemlos, und mit dem Einlesen in das Roadbook konnten wir den Abend sinnvoll abschließen. Am nächsten Morgen wurde

es um 8:00 Uhr ernst: Fahrerbriefing mit Frau Triefenbach, der Veranstalterin. Pünktlich um 8:46 Uhr, zu unserer vorgegebenen Startzeit, rollten wir unter der Startfahne hindurch. Rund 1.700 Kilometer und 26 Wertungsprüfungen, in Kurzform WP's, lagen vor uns. Die Route würde in den nächsten drei Tagen durch den Spessart, Pforzheim und den Schwarzwald nach Colmar sowie in Richtung Südfrankreich nach Aix les Bains, Digne und schließlich Monte Carlo führen. Am vierten und abschließenden Tag sollten die französischen Seealpen um Monaco und San Romolo das Terrain sein, auf dem wir uns zu beweisen hatten. Uns standen

Etappen von bis zu 500 Kilometern

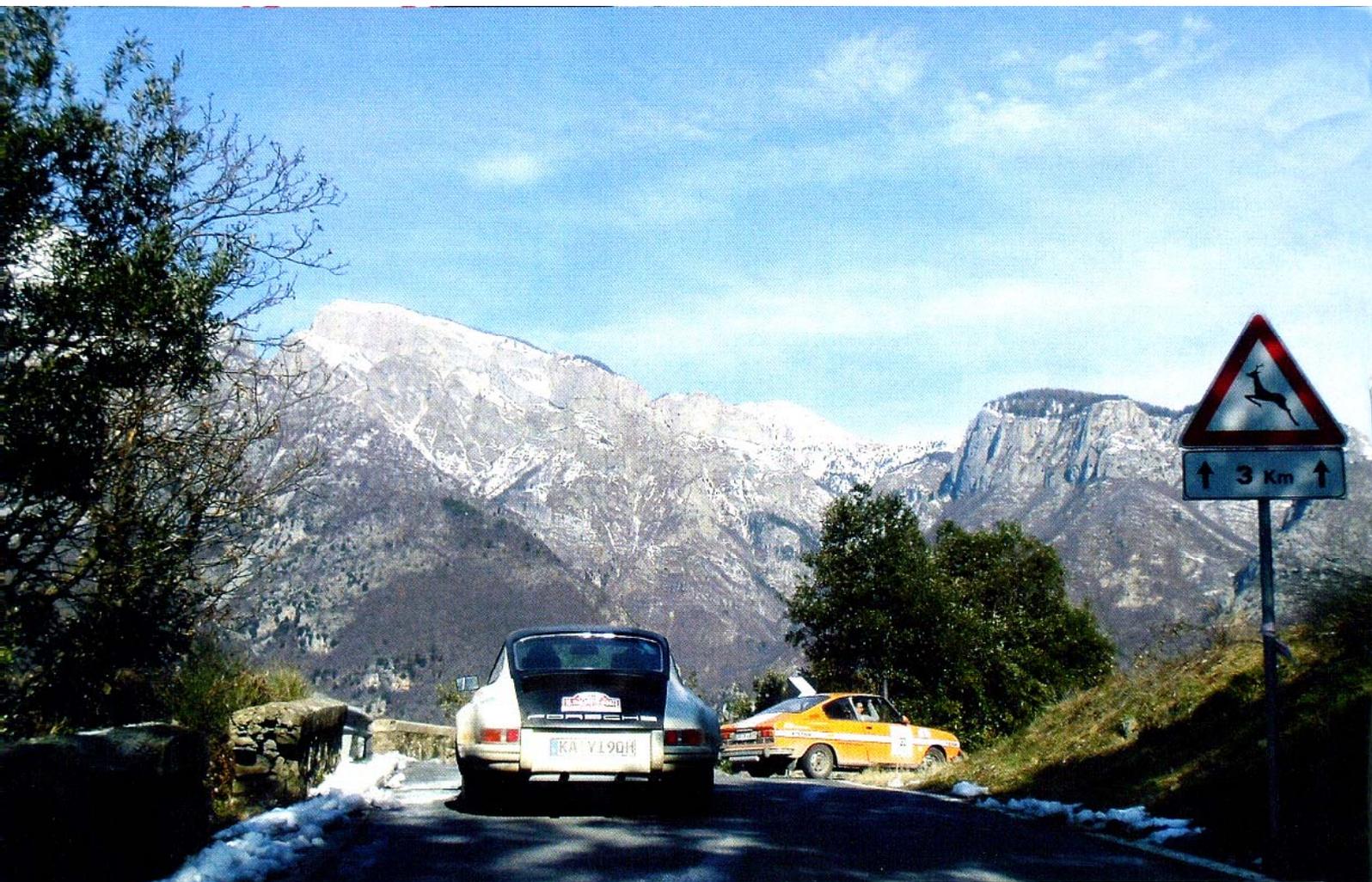
Länge und Wertungsprüfungen bevor – das alles auf ausgewählten Routen, die uns bei den WP's auf landschaftlich schön gelegene, einsame Nebenstrecken führten. Bei

winterlichem Wetter und bei Temperaturen von bis zu 17 Grad minus, auf zum Teil schnee- und eisbedeckten Fahrbahnen, war dies keine allzu leichte Aufgabe. Auf den WP's waren durchschnittliche Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h zu fahren – zum Teil bei Dunkelheit, Schneefall und hoher Steinschlaggefahr!

Eng gesetzte Zeitlimits zwangen uns, zügig unterwegs zu sein. Pausen konnten kaum eingelegt werden, und auch Tankstopps mussten in motorsportlicher Manier abgewickelt werden. Die Tage waren lang, die Nächte kurz. Es galt, früh aufzustehen, das Fahrzeug vorzubereiten um dann pünktlich zu den vorgegebenen Startzeiten mit dem Tagesauftrag zu beginnen. Die Fahrzeiten lagen im Bereich von bis zu dreizehn Stunden täglich. Das Abendessen wurde spät eingenommen, das Frühstück am nächsten Morgen umso früher. Nachdem wir am



Was man(n) für eine historische Rallye so alles braucht: Tripmaster (Mitte), Stoppuhren, Zusatzleuchten sowie diverse Ablagen zur Unterbringung von Bordbuch, Schnitttabellen und Bordkarten



Schöner Ausblick: Verbindungsetappe durch die Seealpen, Porsche 911 und Skoda 130 RS voraus – auf regulären Wertungsprüfungen wären die Abstände durch Zeitvorgaben der Veranstalter größer

ersten Tag auf dem 46. Gesamtrang gelandet waren, gelang es uns, das Ergebnis täglich zu verbessern, so dass wir den 26. Platz erreichten – und damit unser selbst gestecktes Ziel deutlich übertrafen! Unter vielen Episoden und Eindrücken sei der vierte und abschließende Rallyetag besonders hervorgehoben: Bei strahlendem Sonnenschein – endlich einmal! – erwarteten uns die herrlichen Aussichten der französischen Seealpen. Die Stimmung im Cockpit war gut, der fahrerische Genuss auf den Spuren der Rallye-Legenden unvergleichlich. Ein ganz besonderes Highlight: die Begegnung mit Walter Röhrli in San Romolo. Er hatte es sich nicht nehmen lassen, der 18. "AvD-Histo-Monte" einen Besuch abzustatten. Mit unvergleichlicher Ruhe und einer unglaublich sympathischen Ausstrahlung mischte er sich unter die Teams und unterhielt sich mit ihnen über die Fahrzeuge und Strecken. Er erfüllte wirklich jeden Autogramm- und Fotowunsch mit einem freundlichen Lächeln. Welch eine Persönlichkeit, dieser Walter Röhrli!

Als Kür und krönender Abschluss folgte der Zieleinlauf im Hafen von Monte Carlo. Es war geschafft! Glückliche und mehr als zufrieden konnten wir die Siegerehrung am Abend miterleben. Sie wurde in Teilen durch Urban Priol moderiert und verlief entsprechend unterhaltsam. Auch dieser Abend fiel wieder etwas länger aus, aber daran hatten wir uns inzwischen gewöhnt. Am nächsten Morgen konnten wir ausschlafen. Nach einem ausgiebigen Frühstück und der Verabschiedung von vielen unserer Mitstreiter traten wir den Heimweg an. Etwa 1.000 Kilometer und zwei Tage lagen noch vor uns. Wir genossen jetzt einen Luxus, über den wir in den letzten vier Tagen nicht verfügen konnten. Wir hatten Zeit! Da der berühmte Col de Turini bei der diesjährigen "AvD-Histo-Monte" nicht befahren worden war, jedoch ganz in unserer Nähe lag, war es quasi eine Pflicht, ihn nachträglich unter die Räder zu nehmen! Wir näherten uns ihm von Westen und fuhren ihn von La Bollène-Vésudrie aus an. Eng war die

Strecke und satt halte der Vierzylinder-Sound des 924 S von den umliegenden Hügeln zurück. Es war ein erhebendes Gefühl, uns in die legendäre "Nacht der langen Messer" hineinzusetzen! Vor allem die von Mauern eingefassten Kehren der Ostseite boten ein Respekt gebietendes Bild, und so hinterließ diese Fahrt, fernab von jeglichem Rallye-Stress, einen prägenden Eindruck. Dann war es endgültig an der Zeit, Abschied zu nehmen. An der Küste entlang ging es zunächst in Richtung Genua und von dort nach Como, unserem Tagesziel. Nicht erst dort wurde uns bewusst, dass der alte Transaxle-Porsche trotz seiner 26 Jahre, die er auf dem Buckel hatte, ohne jegliche Störung – und ohne einen Tropfen Öl oder sonstige Flüssigkeiten verbraucht zu haben – , während der gesamten Fahrt zuverlässig seinen Dienst getan hatte. Am unverrückbar letzten Tag ging es in Richtung Gotthard durch die Schweiz. Staufrei und auf leeren Autobahnen im Land der Eidgenossen erreichten wir den Breisgau. Über Karlsruhe führte unsere Route nach Neu-Isenburg, dem Wohnort von Andreas Riefer, meinem Fahrer. Insgesamt sieben unvergleichliche Tage, viele sportliche Szenen, große Momente und grob geschätzte 3.000 Kilometer durch fünf Länder lagen hinter uns. Das war sie gewesen: unsere persönliche "AvD-Histo-Monte"!

Unser Resümee dieser Veranstaltung: eine sehr gut aufgezugene historische Rallye, die über schöne und abwechslungsreiche Strecken – unter Erfüllung anspruchsvoller Aufgaben – zu einem Zielort führt, der seinesgleichen sucht. Bei allen Organisatoren und Helfern, die dies ermöglicht haben, bedanken wir uns! Bemerkenswert waren die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft innerhalb des Teilnehmerfeldes. Die gegenseitige moralische wie auch praktische Unterstützung sämtlicher Mannschaften – vor allem jener, die, wie wir, ohne Ambitionen angereist waren – beeindruckte und freute uns sehr! Wer eine herausfordernde Winter-Rallye unter die Räder nehmen will, ist bei der "AvD-Histo-Monte" gut und richtig aufgehoben. Unvorbereitet sollte allerdings niemand dieses Abenteuer angehen. Sowohl in materieller – sprich: technischer – als auch menschlicher Hinsicht – das geht gleichermaßen an die Adressen der Piloten und ihrer Navigatoren – wird viel erwartet. Wer all das berücksichtigt, kann sehr viel Freude haben. Denn die große, alte Dame will erobert werden! Es kommt darauf an, wie man(n) ihr begegnet."

Text: Thomas Englert

Fotos: Thomas Englert, Andreas Riefer, Veranstalter

TECH-SPECS

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 1985er 924 S 2,5 (08/1985 - 07/1988), Aufbau zum historischen Rallye-Fahrzeug

Modelljahr: 1986 (G-Programm)

Karosserie: selbsttragendes, 2-türiges, 2+2-sitziges Coupé aus Stahlblech, ab Modelljahr 1982 mit Verzinkung; nachgerüstete GTS-Hauptscheinwerfer; Frontmaske Typ 924 turbo; 'Aerocatch'-Motorhaubenhalter; nachgerüsteter Heckspoiler Typ 951 (944 turbo)

Motor: flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor Typ M44.05 (150 PS, auf Normalbenzin ausgelegt)

Ventilsteuerung: eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder

Gemischaubereitung: DME (Motronic ML3.1)

Hubraum: 2.479 ccm

Bohrung: 100 mm

Hub: 78,9 mm

Motorleistung (Serie): 150 PS bei 5.800/min (924 S bis MJ 1987)

maximales Drehmoment (Serie): 190 Nm bei 3.000/min

Motorleistung (modifiziert): 180 PS (Leistungsprüfstand)

leistungssteigernde Maßnahmen: DME-Modifikation (plus ca. 10 - 15 PS); Luftmassenmesser-Kit (plus ca. 5 PS); Karbon-Airbox (plus ca. 5 PS); Edelstahl-Sportauspuff mit Katalysator (plus ca. 5 PS)

Kraftübertragung (Serie): Kupplung in Verbindung mit dem Motor vorn, Übertragung der Motorkraft über eine Transaxle-Welle im Tragrohr auf das manuelle Fünfgang-Schaltgetriebe in Verbindung mit der Hinterachse; Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder

1985er 924 S 2,5 (08/1985 - 07/1988)

Modifikationen der Kraftübertragung: Sperrdifferenzial, Schaltwegverkürzung; Sportkupplung

Bremsanlage: hydraulisches Zweikreis-System; Stahl-Scheiben (innenbelüftet); nachgerüstete Rennsport-Bremsbeläge Typ 'EBC Yellowstuff'; Stahlflex-Bremsleitungen

Radaufhängungen (vorn): einzeln an Querlenkern; Schraubenfedern koaxial mit Bilstein-'B6'-Stoßdämpferbeinen in Nordschleifen-Abstimmung; Stabilisator Typ 951 (944 turbo); Wiechers-Querabstützung zwischen den vorderen Federbeindomen (Stahl)

Radaufhängungen (hinten): einzeln an Schräglenkern; querliegende Drehstabfedern; Bilstein-'B6'-Stoßdämpferbeine in Nordschleifen-Abstimmung; Stabilisator Typ 951 (944 turbo)

Räder (Serie): 6J x 15

Reifen (Serie): 195/65 VR15

Räder (neu): 'Cup I'-Design in 7J x 16 ET52 v. und 8J x 16 ET52 h.

Reifen (neu): Toyo 'R888' Semi-Slick/Medium in 205/55-16W vorn und 225/50-16W hinten

Interieur: Innenraum von jeglichen Dämmstoffen befreit und gewichtsoptimiert; Heigo-Überrollkäfig aus Stahlrohren; OMP-Schalensitze; Schroth-4-Punkt-Hosenträgergurte; Raid-Lenkrad mit Bezug aus Wildleder sowie Schnellverschluss-Nabe; Gaszug-Verkürzung, Tripmaster Typ 'Terratrip 303 Plus'

Gewicht (Serie): 1.190 kg

Gewicht (modifiziert): 1.080 kg

Höchstgeschwindigkeit (Serie): 215 km/h

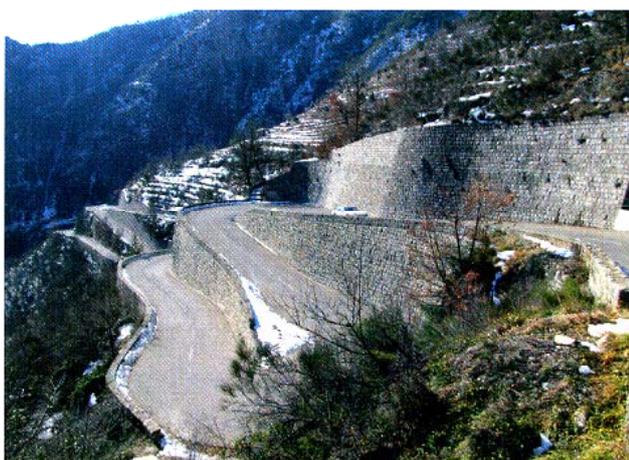
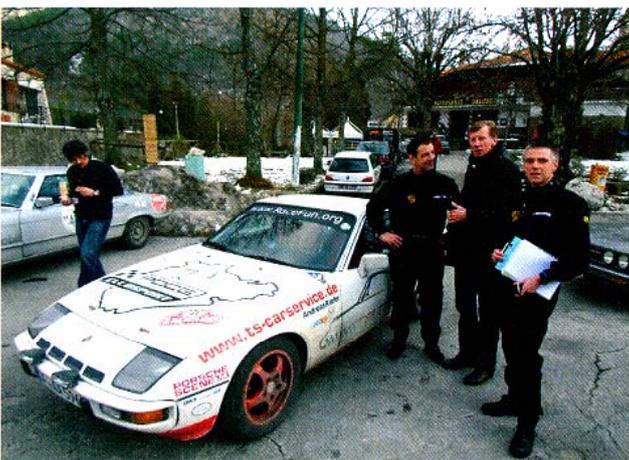
Beschleunigung (0 – 100 km/h): 8,5 sec.

Besonderheiten: alle Modifikationen TÜV-eingetragen; grüne Umweltplakette; weitere Details unter www.RaceFun.org



Auf der Passhöhe des Col de Turini: Einst Schauplatz legendärer Rallye-Schlachten, inzwischen von der Industrie für Präsentationen genutzt – siehe Boxster-Vorstellung in dieser Ausgabe!

Lichttest bei der technischen Abnahme: Wie im Motorsport allgemein üblich, müssen die Fahrzeuge – selbstverständlich auch die historischen – zur Funktionsprüfung vorgeführt werden



Treffpunkt San Romolo: Ex-'Monte'-Sieger Walter Röhrl (Mitte) ließ es sich nicht nehmen, Aktive wie Andreas Riefer (li.) und PORSCHE-SCENE-Autor Thomas Englert (re.) zu besuchen

Nachspiel auf dem Col de Turini: 2012 machte die 'AvD-Histo-Monte' dort nicht Station – Andreas Riefer/Thomas Englert fuhren nach dem offiziellen Ende der Veranstaltung ganz einfach privat hin