



Dick aufgetragen? Leinwand-Legende Steve McQueen auf der Staffelei im Bildhintergrund mag der Inszenierung zu viel sein, dennoch ist er vielen Sportfahrern ein Vorbild

NICE TO MIET YOU

Das Phänomen Pistenclub mit dem Fahrschulwagen erleben

"Isch abbe gar keine Auto, Signorina!" Dieses Selbstbekenntnis ließ den als "Cappuccino-Mann" im Werbefernsehen eingesetzten Italo-Schauspieler Bruno MacCallini (geboren am 7. März 1960 in Avezzano) einst bekannt werden. Bezogen auf einen Rennwagen, müssen zahllose Porsche-Besitzer dasselbe Geständnis ablegen. Viele besitzen zwar einen tollen, teuren, edlen, seltenen oder emotional wichtigen Zuffenhausener, aber eben kein reinrassiges Renngerät. Die Scheu vor Betrug, Kosten oder überbordender Logistik hält viele davon ab, sich den (vor-)letzten Jugendtraum doch noch zu erfüllen. Was aber tun, wenn die Begehrlichkeiten sich nicht zügeln lassen wollen? Wo kann man Rennporsche für einen Tag mieten, um auf einer berühmten Rennstrecke inklusive Personal Trainer damit auszufahren? Die Antwort lautet: an immer mehr Schauplätzen in ganz Europa! Wir stellen Ihnen ein Konzept vor, das sich Sportfahrer für Sportfahrer vor annähernd zehn Jahren ausgedacht haben. Mit anderen Worten: kein kühles Businessmodell, in dem es nur ums schnelle Geld geht.

Von Sportfahrern für Sportfahrer - das ist die Leitmaxime des Pistenclub e.V., der als eingetragener Verein seit dem Winter 2000/2001 tätig ist und für seine annähernd 3.000 Mitglieder Rennstrecken zum freien Fahren in ganz Europa anmietet. Das Prinzip ist denkbar einfach: Wer Mitglied ist, zahlt für einen Rennstreckentag – neudeutsch

Trackday - einen geringeren Obulus als ein Nicht-Mitglied. 50 bis 60 Veranstaltungen pro Jahr bietet die ehemals lockere Sportfahrgemeinschaft an, die inzwischen vier hauptamtliche Mitarbeiter und ein gutes Dutzend ehrenamtlicher Helfer beschäftigt. 100 Teilnehmer sind kein Tagesrekord, sondern eher die Regel. Der Erfolg ist durchaus gekoppelt an die Porsche-

Initiative ab 1999 im Breitensport, der 996 GT3 setzte in dieser Hinsicht neue Maßstäbe. Es ist kein Geheimnis, dass der privat initiierte GT3-Club eines im münsterländischen Gescher niedergelassenen Juristen in den Anfangsjahren ermutigend wirkte. Bodenständigkeit ist es, die den Pistenclub auszeichnet. Trotz der mitunter hochpreisigen Automobile bei den Veranstaltungen läuft

niemand Gefahr, bei Schlechtwetter mit Wassereinbruch bis in die Tiefen des eigenen Riechorgans rechnen zu müssen. Für jene, denen das jetzt zu kompliziert gewesen ist: Hochnäsigkeiten sind dieser Szene fremd, bunt bis kurzweilig geht es zu.

Das Feld wird in Fahrblöcke unterteilt. Das Hauptkriterium ist das Vorliegen einer gültigen Straßenzulassung. Reinrassige Renn- und Trainingswagen ohne Nummernschilder dürfen nur in einer separaten Gruppe mitrollen. Dieser Umstand führt zum Beispiel bei den Pistenclub-Terminen auf der Nürburgring-Nordschleife zu einem Ansturm aktiver Teilnehmer des 24-Stunden-Rennens, der VLN-Langstrecken-Meistertschafft oder der RCN. Sogar DTM-Rekordsieger Bernd Schneider ist bereits mit einem der neuen SLS AMG gesichtet worden. Der Saarländer hatte die Aufgabe, Testkilometer abzuspuhlen, und das ist ohne schwarze Kennzeichen auf der Nordschleife gar nicht mal so einfach. Der Touristenverkehr, das Ticketfahren der Normalsterblichen, ist auf dem Eifelkurs seit der Übernahme durch eine neue Betriebsgesellschaft mehr denn je ein Umsatzbringer. Die Zahl spezifisch ausgerichteter Trackdays ist entsprechend niedrig. Selbst Ring-Ikone Olaf Manthey richtet nur einen solchen Tag pro Jahr für seine Kundschaft aus. Jedesmal mahnt er mit exorbitantem Vorlauf: "Wer zuerst kommt, startet auch zuerst!" Dem Pistenclub jedenfalls ist es gelungen, die Nordschleife mit all ihrer Magie in den Kalender mit aufzunehmen. Aber auch Spa-Francorchamps ist dabei oder Imola in Italien. Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal: Es besteht die Möglichkeit des aktiven Coachings. Erfahrene Instruktoren nehmen – unabhängig vom Kenntnisstand ihrer Eleven – auf den Beifahrersitzen Platz und nehmen ihre Arbeit auf.

Der Kölner Ingo Zeitz treibt diese Idee noch weiter voran. Neben der Möglichkeit, den routinierten Fahrer gegen 150 Euro Grundgebühr pro Trainingseinheit zu buchen, können bei ihm auch echte Renn- und Sportfahrzeuge gemietet werden. Das kostet netto 850 Euro am Tag, zuzüglich Pistenclub-Gebühren in Höhe von durchschnittlich 350 bis 450 Euro. Der Gegenwert: eine Netto-Lenkzeit wie an einem richtigen Rennwochenende, nämlich an die 90 Minuten. Auf der Nürburgring-Nordschleife kann die

Verweildauer im Cockpit noch länger ausfallen, was auf die Streckenlänge zurückzuführen ist. Da Materialverschleiß und Betreuungsaufwand dem einen Sprintrennen ebenbürtig sind, liegen die Kosten am unteren Ende eines privaten Renneinsatzes in einer der zahlreichen Porsche-Clubsportformate. Nein, wirklich viel Geld verdient wird hier nicht! "Es ist aber auch kein wirtschaftliches Fiasko", entkräftet Ingo Zeitz aufkommendes Mitgefühl. Er handelt sicher aus Enthusiasmus, aber

auch aus familiärer Prägung heraus. Mit Porsche und dem Kraftfahrzeughandel aufgewachsen, vermarktet er auch die schnellen Fahrschulwagen regelmäßig. Eine Tendenz zum Downsizing sei unverkennbar, findet der Diplomkaufmann. Dem 997 GT3 seien ein 993 Cup, ein 964 mit Cup-Anleihen und aktuell ein 1967er ST-Aufbau mit Zweiliter-Aluminium-Motor und kurzem Radstand gefolgt, ganz zu schweigen von einem taubengrauen Morgan mit Ford-Antrieb. "Es ist doch so", re-



Großer Bahnhof: Der Pistenclub vereint Markenwelten, Italiens Sportwagen-Fraktion ist – wie hier im Bild in Spa-Francorchamps – Sparringspartner der Zuffenhausener Abteilung



Im entkernten, "Riviera"-blauen Salon: Der radikale, zwangsläufig gewichtsoptimierte Umbau in ein Cup-Derivat erfolgte bei einem Vorbesitzer in Frankreich



Bei Nässe eine besondere Herausforderung: Neulinge zeigen sich von den spontanen Rückmeldungen des Cup-Fahrwerks beeindruckt, Dreher sind die harmloseste Folge



Nach der Übernahme begann das Tauziehen mit der Bürokratie des französischen (Vor-)Versicherers: Der Wagen habe Energie aufgesogen, bilanziert Ingo Zeitz

flektiert der ehemalige Präsident des Porsche-Clubs Rheinland e.V., "dass in den Garagen modernste GT3 stehen, die aus unterschiedlichsten Gründen beim forcierten Fahren im Kreis nicht riskiert werden sollen oder dürfen."

Da trifft es sich gut, dass der historische Motorsport zurzeit boomt und auch oberflächlich Interessierte wissen, was ein ST ist oder warum Cup-964er so ungefilterte Rückmeldungen geben. Letztgenannter Carrera in Bicolor-Lackierung gehörte zu den bevorzugten Fahrschulwagen. Zwei feste Mieter nutzten ihn regelmäßig bei Pistenclub-Events; der eine Mediziner mit bestens eingeführter Praxis, der andere aufstrebender IT-Unternehmer mit Rennambitionen. "Wir hatten aber auch schon einen Nordschleifen-Teilnehmer, der sich zu seinem Geburtstag mit einer Schulungseinheit bei uns beschenken ließ", berichtet Ingo Zeitz. "Dem mussten wir nichts mehr zeigen, der kannte sich bestens aus." Warum eigentlich das "Wir"? Es folgt der Verweis auf zwei PORSCHE-SCENE-Ausgaben des Jahrgangs 2008 und die Überschrift: "Vaddi war an allem schuld". Richtig – Marcus Kroll, einer unserer Freunde und Medienpartner im Porsche Sports Cup. Auch er sattelte vom wassergekühlten Cup-Modell in ein solches mit Lüfterrad um. Von Krolls schwarzem PDM-Kassetten-964er wird noch zu berichten sein, immerhin gewann der Mann in der Saison 2010 eine Meisterschaft damit. Zeitz und Kroll lieben diese ursprünglichen, etwas ungehobelten Carrera-Cup-Veteranen, deren Zukunft auf dem Sammler-, sprich: Investitionsmarkt vorgezeichnet ist. "Es ist doch auch ein moralisches Problem, einen sporthistorisch bedeutenden Porsche im unglücklichsten Fall an die Mauer zu setzen", reflektiert Ingo Zeitz.

Er plädierte zugunsten eines Replikats, dessen Basis das Nachbarland Belgien anspülte. Dass einiges im Argen gelegen habe und ordnungsgemäße Fahrzeugpapiere des französischen Vorbesitzers fehlten, verhehlt der Domstädter nicht. Vielmehr plaudert Ingo Zeitz aus dem Nähkästchen: "Der Wagen diente einem französischen Rennstall als Test- und Trainingswagen, der nach einem Versicherungsfall wider Erwarten noch einmal neu aufgebaut worden war. Ich habe versucht, mit der Versicherung Kontakt aufzunehmen. Mein Ersuchen fand aber erst in dem Moment Gehör, als ich eine deutsche TÜV-Zulassung vorlegen konnte und

damit der Beweis erbracht war, dass seriös und ordentlich gearbeitet worden war." In den Vorgang involviert waren Dirk Krapohl für die Mechanik und Patrick Zimmermann für die TÜV-Vorführung. Während der mitgelieferte Original-Cup-Motor nach Bearbeitung der Zylinderköpfe wieder betriebssicher war, schrie der Überrollschutz nach einem Austausch. Bei Thomas Peipelmann erhielt das Gehäuse eine verstärkende, fest verschweißte Struktur. Aerodynamik-Retuschen waren nicht vonnöten, die weit nach außen ausladende Karbon-Frontspoiler-Lippe ist belgischer Herkunft. Dem Fahrwerk verlieh Dirk Krapohl eine gutmütigere Grundeinstellung. Trotzdem kündigten sich Ausbrüche der angetriebenen Hinterachse – der einstige Carrera 4 erfuhr in Frankreich einen Rückbau auf Heckantrieb – immer erst dann an, wenn es bereits quer zur Fahrtrichtung dahinging. Ingo Zeitz erzählt von Grenzerfahrungen auf dem "heißen Sitz" des Beifahrers: "In Zolder drehte sich mein Chauffeur in der ersten, langen Linkskurve nach Start und Ziel, später hat es uns dann in der Jacky-Ickx-Schikane eingangs Start und Ziel noch einmal erwischt!"

Beide Pistenclub-Bestandskunden verfolgen ihren weiteren Weg ins Renngeschehen. Der eine bereitet sich auf die Teilnahme bei "Le Mans Classic" vor, der andere ließ sich einen 911 SC Gruppe 4 für die Youngtimer Trophy aufbauen. Derlei Beispiele belegen, dass der Funke der Begeisterung immer wieder überspringt. Dass manchmal auch über die Stränge geschlagen wird, wissen Pädagogen seit ihrem ersten Mal – auf Klassenfahrt. Da schwächeln Kupplungen nach dem dritten Grand-Prix-Start, und Bremscheiben überhitzen, wenn ohne Not auf ihnen herumgetrampelt wird. "Aktives Coaching beinhaltet immer auch Psychologie", bekräftigt Ingo Zeitz. "Grundsätzlich muss ich mir die Entscheidung vorbehalten, ob ich den ganzen Tag neben dem Fahrer im Auto sitzen bleibe, um eingreifen zu können oder mich im Anschluss an das Coaching aus dem Auto zurückziehe, dem Schüler das Feld überlasse und nur Zuschauer bin." Der Pistenclub ist aus seiner Perspektive gerade deshalb ein geeignetes Umfeld, weil stets fair gefahren und Rücksicht genommen wird. Sozialrambos auf Rundenjagd: Zum Glück sind diese Zeitgenossen nicht gern gesehen im Verbund der Sportfahrer. Wer sich 2011 als Rundstreckenpilot

im Porsche versuchen will, kann übrigens nicht länger auf den 964er zurückgreifen. Die Cup-Nachfertigung weilt nach überstandem Lehrbetrieb in der Nähe von Stockholm. Der Ruf des Pistenclubs hallt indes bis nach Schweden. Denn in Spa-Francorchamps war der neue Eigentümer überraschend mit von der Partie. "Er hat bloß vergessen, dem 'Rivierablau' ein gelbes Kreuz hinzuzufügen, dann wären die Farben seines Heimatlandes vollständig gewesen", erzählt Zeitz amüsiert.

Eine Online-Verkaufsbörse brachte Käufer und Verkäufer in Verbindung, das Internet spendierte obendrein eine Lenkhilfe. Bei Auslieferung in Belgien fehlte eine Servopumpe, die

aber zum günstigen Preis bei "eBay" zu erstehen und sofort im Auto montiert gewesen sei. Beim 1967er 911 mit kurzem Radstand wird diese Maßnahme nicht zum Tragen kommen. Denn ob die Fuhre auf nassem Geläuf überhaupt zur Mietsache wird, steht durchaus in den Sternen: "Er ist nicht unkritisch bei Regen!", urteilt Ingo Zeitz und verspricht: "Einsteiger werde ich unter schwierigen Bedingungen wohl eher in den Morgan bitten." Wobei dieser – der Blick über den Tellerrand hinaus sei dem Chronisten verziehen – keine Zuffenhausener Schraube in sich birgt. Das Fazit liegt auf der Hand: eine wohltuend weltoffene Gemeinschaft, dieser Pistenclub und alle, die sich für ihn engagieren. Stellvertre-



weitere Informationen:

www.pistenclub.de
www.driving-experts.com

Ihre Pistenclub-Erlebnisberichte mit Bildanhängen senden Sie bitte an:
red.porsche@vest-netz.de

Pistenclub e.v.
Sportfahrers Trainings

Ein Schwede lernt die Ardennen kennen: Der aktuelle Besitzer ließ den Fahrschulwagen in seiner Heimat für den Straßenverkehr zu, er kam auf Stippvisite nach Belgien



Faszination Nürburgring-Nordschleife: Der Pistenclub bietet Fahrtermine auf dem legendären Eifelkurs an, diese Elfer-Besatzung genießt die Einsamkeit der "Grünen Hölle"

tend für den Vorstand fasst Günter Reutzel zusammen: "Der Spaß ist nach wie vor unser Antrieb. Wir pflegen Kameradschaft unter Gleichgesinnten. Selbstverständlich erforderte der enorme Zuspruch entsprechende Strukturen. Aber wir sind und bleiben eine Gemeinschaft, die das Leben an den Rennstrecken liebt. Diesen Spaß lassen wir uns nicht verderben!" Wer der Spaß-Gesellschaft beizutreten gedenkt, kann sich online weiterge-

hende Informationen verschaffen. Zum Abschluss dieses Beitrags haben wir die Web-Adressen für Sie aufgeführt. Zum Telefonhörer und ins Volant greifen müssen Sie freilich selbst. Ihre schönsten Pistenclub-Erlebnisberichte honorieren wir mit Büchern aus dem PORSCHE-SCENE-Fundus.

Text: Carsten Krome

Fotos: Carsten Krome, Archiv Ingo Zeitz, Peter Löschinger

TECH-SPECS 1989er 964 Carrera 4, Rückbau zum Carrera 2 in Cup-Spezifikation (analog M001)

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 1989er 964 Carrera 4, Rückbau zum Carrera 2 in Cup-Spezifikation (analog M001)

Modelljahr: 1989 (K-Programm)

Fahrgestellnummer: WPO ZZZ 96 ZKS 40 1534

Erstzulassung: 09.08.1989

Karosserie: zweitüriges, gewichtsoptimiertes Coupé aus beidseitig verzinktem Stahlblech, selbsttragend; ohne Rücksitzanlage; weiße Blinker sowie schwarze Lampenringe vorn; Stromkreisunterbrecher vor der Windschutzscheibe; Bug- und Heckverkleidungen aus Kunststoff; Bugschürzen-Unterteil aus Karbon; zentrale, rot markierte Abschleppösen vorn und hinten; schwarze Seitenblinker; Bremsbelüftung-Einsätze anstelle der Original-Nebelscheinwerfer; ovale Außenspiegel im Cup-Design; Kunststoff-Schiebefenster in den Türen; Kunststoff-Scheiben an den Seiten und im Heckfenster; Heckdeckel mit integriertem Heckspoiler; Rückleuchtenband in Schwarz eingefärbt; neu eingeschweißter CarDiff-Überrollkäfig aus Stahlrohren; Bicolor-Konzept in "Grand-Prix-Weiß" sowie "Rivierablau"

Motor: luftgekühlter Sechszylinder-Boxer Typ M64/01 (analog 964 Cup (M001)/Serie), Einbauposition im Heck, starr gelagert

Ventilsteuerung: über Doppelkette, zwei Ventile pro Zylinder

Gemischaubereitung, Zündung: DME (Bosch-Motronic), kennfeldgesteuerte Doppelzündung

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

Ölmenge: 11,5 Liter

Hubraum: 3.600 ccm

Bohrung: 100 mm

Hub: 76,4 mm

Motorleistung (964 Carrera Cup (M001): 265 PS bei 6.100/min

maximales Drehmoment: 310 Nm bei 4.800/min

Höchstdrehzahl: 6.800/min

Kraftübertragung: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G50/03 mit Stahl-Synchronringen; Sperrdifferenzial (40 % Zug, 40 % Schub); Heckantrieb

Bremsen (vorn): innenbelüftete, gelochte Scheiben (322 x 32 mm), schwarze Vierkolben-Aluminium-Festsättel Typ 964/965 turbo; Bosch-ABS

Bremsen (hinten): innenbelüftete, gelochte Scheiben (299 x 28 mm); schwarze Vierkolben-Aluminium-Festsättel Typ 964/965 turbo; Bosch-ABS

Vorderachse: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Querlenkern aus Leichtmetall; härtere Eibach-Schraubenfedern; Bilstein-Stoßdämpfer; Stabilisator

Hinterachse: Einzelradaufhängung an Federbeinen und Schräglenkern aus Leichtmetall; härtere Eibach-Schraubenfedern; Bilstein-Stoßdämpfer; Stabilisator

Räder (aus Sonderausstattung 993 Carrera): 7J x 17 vorn und 9J x 17 hinten mit Distanzringen; Sportreifen in verschiedenen 17-Zoll-Größen nach Verfügbarkeit; auch mit Rädersatz in 18 Zoll möglich

Interieur: Profilschalensitze; Momo-Dreispochen-Lenkrad ohne Airbag; Feuerlöscher; Sechspunkt-Sicherheitsgurte

Gewicht (964 Carrera Cup (M001), vollgetankt): 1.180 kg

Gewicht (964 Carrera Cup (M001), ohne Kraftstoff): 1.120 kg – diesen Angaben liegen ein spezifisches Gewicht von 0,72 bis 0,78 kg/Liter Treibstoff und ein Tankvolumen von 77 Litern zugrunde –

Beschleunigung (964 Carrera Cup (M001), 0 - 100 km/h): 4,3 sec. in Verbindung mit Getriebetyp G50/03/Cup

Höchstgeschwindigkeit (964 Carrera Cup (M001): 270 km/h in Verbindung mit Getriebetyp G50/03/Cup



Anspruchsvolle Mietsache mit kurzem Radstand: Wer sich auf die höheren Weihen des historischen Motorsports einstellen will, kann das mit diesem Zweiliter-Aufbau tun



"Wir werden älter!" Die Kölner Ingo Zeitz (li.) und Marcus Kroll vermitteln ihre Fahrkenntnisse und vermieten immer reifere Jahrgänge wie diesen 1967er 911 S/T