



Der Porsche 944 Turbo Cup ist mehr als ein bloßer Markenpokal: Nachwuchs-Sportler, alte Haudegen, kampfstarke Markenpokal-Füchse, standfeste Allrounder, Meister von gestern, Champions von morgen, Techniker, Marketing-Experten und Sponsoren waren sofort dabei, als Porsche rief – für sie ist es ein Cup der guten Hoffnung.

Von Jürgen Pippig

„Wir wollen diese Rennserie mit umweltfreundlichen Serienautos unter anderem dazu benutzen, die Erfahrungen mit dem Katalysator beim Betrieb unter Vollast und mit hohen Geschwindigkeiten zu vertiefen.“ Mit diesen Worten umriß Porsche-Entwicklungschef Professor Helmuth Bott die technische Zielsetzung und das Engagement des Hauses Porsche. In eine andere Richtung zielen (natürlich) die Erwartungen der Fahrer, z. B. von Dirk Wagner, dem nationalen Renault 5-Sieger und mit 22 Jahren jüngsten Fahrer im Feld: „Ich habe den 944 Turbo Cup einem anderen Markenpokal vorgezogen, weil ich ihn von allen Pokal-Serien fahrenerisch für den anspruchsvollsten halte. Bei gutem Abschneiden erhoffe ich mir ein Fortkommen in meiner motorsportlichen Laufbahn.“ Ganz anders die Zielsetzung des Essener Renn-Profis Harald Grohs, der in zahlreichen Rennserien seine Schnelligkeit über Jahre hinweg

hinreichend unter Beweis gestellt hat: „Ich bin ein Kämpfer, der sich nicht vor Zweikämpfen scheut. Weil ich der Meinung bin, mit meinen 42 Jahren noch heute gegen die Jugend bestehen zu können, habe ich mich um ein Cup-Auto bemüht. Mein sportliches Ziel ist der Gesamtsieg. Ich habe einen Sponsor, der mich unterstützt, meine Einsätze finanziert und der die Idee eines solchen umweltfreundlichen Markenpokals befürwortet. Zudem wird einer neuen Serie immer besondere Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit zuteil.“ Zustimmung für den Porsche-Beitrag zum Breitensport auch bei den Händlern und Rennställen. Das Reutlinger Max Moritz-Team, das in den siebziger Jahren für seine perfekt vorbereiteten Porsche 935 in der damaligen Gruppe 5 bekannt war, sich dann aber wegen der Kostenexplosion im Motorsport zurückzog, nahm den Gedanken begeistert auf – und kehrte mit vier Einsatzfahrzeugen auf die Rennpisten zurück.

Die Karten waren also gut gemischt, als auf dem neuen Nürburgring, im Rahmen des Eifelrennens, 39 identische 944 Turbo im weitgehenden Serientrimm das Training aufnahmen, zu unterscheiden lediglich durch bunte Sponsoraufschriften bzw. einfallsreiche, raffinierte Fahrzeugdesigns. Gleiche Leistung, gleiche Technik sind natürlich ein idealer Nährboden für verbissene hautnahe Duelle



Cup der guten Hoffnung



Start zu einer neuen Rennserie auf dem Nürburgring (links): Der Porsche 944 Turbo Cup findet bei den Zuschauern großes Echo. Auf der Berliner Avus (oben) wurde der Windschatten bis aufs letzte genutzt.

sekunden dahinter rangierten, weiter angestachelt. Die mehrmaligen Aufforderungen Dieter Glemser und der Teamchefs nach Besonnenheit in der ersten Kurve verhallten offenbar ungehört. Der Yamaha-Werksfahrer, der vor der Startprozedur ernste Sorgen äußerte, fand sich plötzlich in einer gefährlichen Doppelzange, die keinen Ausweg ließ und ihn auf Platz vier zurückdrängte. In Dreier- und Vierer-Reihen stach das restliche Feld auf die erste Schikane zu, blauer Rauch stieg empor, Spiegel wirbelten durch die Luft, Blinker gläser zersprangen in tausend Stücke und Türklinken schrammten knirschend aneinander. In dieser Situation befand sich Wimmer auf der Ideallinie des vom neunten Platz



Annette Meeuvissen: „Wir müssen sehr genau aufpassen, wenn wir in Viererreihen im Zentimeterabstand die Geraden entlangpfeilen, den Windschatten nutzen, um dann eventuell auszuscheren.“



Roland Asch: „Du mußt von der ersten bis zur letzten Runde absolut konzentriert sein, immer Vollgas fahren und darfst nie Lücken lassen. Eine Taktik für diese Rennen gibt es eigentlich nicht.“



Jörg van Ommen: „Der Porsche 944 Turbo Cup ist wohl der Markenpokal, der am meisten fahrerisches Geschick verlangt. Meine Erfahrungen mit PS-stärkeren Fahrzeugen kommt mir bei den Cup-Rennen zugute.“

– Zweikämpfe, wie sie Zuschauer sehen wollen. Um die Angelegenheit noch delikater werden zu lassen, entschieden sich die Verantwortlichen um Projektleiter Dieter Glemser für zusätzliche Gastfahrer. Bei jedem Cup-Lauf soll ein anderer Prominenter seine Visitenkarte abgeben. Am Ring war es Motorrad-Star Martin Wimmer, der das Angebot eines (probenweisen) Umstiegs von zwei auf vier Räder sofort annahm: „Wenn schon ein Autorennen, dann gleich, solange sich der Rest der Meute noch nicht warmgefahren hat.“ Nach dem ersten Training, das im Regen stattfand, fand sich das Zweirad-As noch auf dem 15. Rang. Sein Freund Hans-Joachim Stuck erteilte hilfreiche Ratschläge und Dieter Glemser gab beim zweiten Training im rechten Augenblick das Signal zum Wechsel auf profillose Slickreifen. Die Strecke war gerade abgetrocknet, jedoch von

Öl und Schmutz anderer Konkurrenten noch nicht verdeckt. Das war Wimmers Chance, die er nutzte. Mit beinahe einer Sekunde Vorsprung markierte er Trainingsbestzeit. Der Porsche 944 Turbo Cup hatte seine erste Sensation: Ein Motorradfahrer vor allen Autofahrern. „Ich war verblüfft, daß es so gut geklappt hat, aber die Tips von Hans haben mir genützt“, kommentierte der Münchner bescheiden. „Beispielsweise kannst Du mit dem Motorrad voll in die Kurve hineinbremsen, fast bis zum Scheitelpunkt – beim Auto funktioniert das nicht, es wird viel zu bockig und will dauernd ausbrechen. Man muß schon auf der Geraden in die Bremsen und beim Einlenken bereits sehr früh und gefühlvoll auf dem Gas sein.“ Wimmer hatte den Ehrgeiz der Profis, Halbprofis, Nachwuchspiloten und Hobby-Fahrer, die im Abstand von Zehntel-, ja Hundertstel-



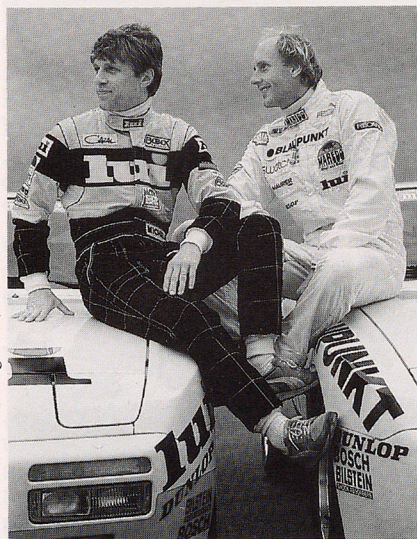
Bengt Traegardh: „Von den Formel 3-Rennen bin ich die harten Positionskämpfe gewohnt. Die Autos gehen tierisch schnell. Das Fahrverhalten ist noch weitgehend serienmäßig und erfordert eine kundige Hand.“



Dirk Wagner: „Ich bin mit 22 Jahren der jüngste Fahrer im Feld. Ich fahre in einem guten Team, muß aber noch viel lernen. Ich habe keinen Sponsor, erhoffe mir dennoch ein Weiterkommen im Motorsport.“



Joachim Winkelhock: „Der Name Winkelhock ist für mich Verpflichtung, gute Leistungen zu erbringen. Sehr gefällt mir, daß die Kontrollen sehr streng sind und damit große Chancengleichheit herrscht.“



Hilfreiche Tips vom Weltmeister: Martin Wimmer und Hans-Joachim Stuck (rechts).

gestarteten Harald Grohs, der schnell nach vorn wollte. Er rempelte Wimmer rüde ins Aus, mußte dabei aber selbst die Auslaufzone mit einbeziehen. „Meine Bremsen waren nicht richtig angewärmt. Die Aktion tut mir leid. Zudem muß ich mich auch bei anderen Fahrern entschuldigen, bei denen ich mich im Lauf des Rennens mehrmals etwas angelehnt habe“, entschuldigte sich Grohs lammfromm.

Nicht nur Grohs und Wimmer, der nach einem Boxenstopp als letzter wieder ins Rennen ging, rodelten ins matschige Grün des Nürburgrings. Einige rutschten auf einer Ölspur aus, andere hatten den Grenzbereich ihres 944 überschritten, landeten Dreher oder touchierten die Leitplanken. Besonders schlimm war es für jene, die keine Beschädigungen am Wagen hatten, sondern im morastigen Areal mit glatten Slicks steckenblieben. Zwei Piloten hielten sich aus dem Getümmel clever heraus: Joachim Winkelhock, Bruder des unvergessenen Manfred Winkelhock, und Porsche-Werksfahrer Hans-Joachim Stuck, der außerhalb der Wertung einige Runden absolvierte.

Für den 26jährigen Winkelhock war nun der Weg frei zum Sieg im ersten Turbo Cup-Rennen, gefolgt vom schwedischen Formel 3-Experten Bengt Traegardh und Harald Grohs. Martin Wimmer freilich, der mit Rundenrückstand abgeschlagen ins Ziel kam, bewies den Zuschauern mit der zweit-schnellsten Runde im Rennen, daß



Gastfahrer auf der Berliner Avus: Porsche-Werksfahrer Jochen Mass.

die Gangart der Spitze für ihn kein Problem gewesen wäre.

Hans Stuck drehte seine Runden auf einem mit einer Kamera bestückten 944 Turbo: „Ich habe die wichtigsten Szenen für die Nachwelt festgehalten“, freute sich der amtierende Langstrecken-Weltmeister. Sein Urteil über diese Serie und die startenden Fahrer ist voller Hochachtung: „Von der Wertigkeit und den Anforderungen her ist dieser Cup ganz hoch einzuschätzen. Für mich ist er fast mit der Procar-Serie aus dem Jahr 1979 gleichzusetzen. Die Turbos sind schnell und im Grenzbereich nicht einfach zu fahren. Ist die Haftgrenze überschritten, gibt es kaum Korrekturmöglichkeiten, und ein Dreher ist unvermeidlich. Deshalb bin ich überzeugt, daß sich am Ende die Profis durchsetzen werden.“

In der Tat: Als am Ring Bilanz gezogen wurde, waren sieben Fahrzeuge schwer beschädigt, weitere zehn bedurften eines größeren Werkstattaufenthalts, das Auswechseln von Kotflügeln und Türen war ohnehin an der Tagesordnung.

Für das Rennen auf der Berliner Avus lautete die dringende Order deshalb: Vorsichtig ans Werk gehen, um die Reparaturkosten für jedes der 78 900 Mark-Sportgeräte niedrig zu halten. Bei der eigens angesetzten Fahrerbesprechung ermahnte Projektleiter Dieter Glemser die Fahrer eindringlich zur Besonnenheit, denn: Auf der etwa vier Kilometer langen Avus-Gera-

den drehen die Kat-Turbos im Windschatten den fünften Gang voll aus. An deren Ende liegt eine Kehre, die ein Abbremsen bis in den ersten Gang erfordert. Porsche-Kundenbetreuer Theo Kapfenstein: „Wenn man das Getriebeschaubild umrechnet, dann werden auf der langen Geraden knapp 270 km/h erreicht. Weder ich noch einige meiner Weissacher Kollegen möchten da im Pulk fahren.“ Annette Meeuvissen, als Ford-Ladies-Cup-Siegerin gewiß kampferprobt, bestätigte: „Wir müssen sehr genau aufpassen, wenn wir in Viererreihen im Zentimeterabstand die Geraden entlangfeilen, den Windschatten nutzen, um dann eventuell auszuscheren. Sollte sich einer verschalten oder fälschlicherweise vom Gas gehen, kann es schlimm ausgehen.“

Die Cup-Piloten bekamen auf der Avus durchweg gute Zeugnisse ausgestellt. Gastfahrer und Trainingsschnellster Jochen Mass attestierte: „Die Jungs an der Spitze sind alle verdammt gut. Sie fahren hart, aber fair. Ich wollte im Rennen eigentlich nie führen, sondern aus sicherer Entfernung die Sache ansehen, um in den letzten Kurven zuzuschlagen. Aber in einer der letzten Ecken war plötzlich ein Vierer-Zug an mir vorbeigehuscht. Ich war hoffnungslos eingeklemmt und konnte nicht mehr kontern.“ Platz fünf für Mass.

Die Taktik von Jochen Mass müssen auch andere als richtig erkannt haben: Wie selten bei einem Rennen wechselte auf der Avus die Führung zigital. Ganz vorne stets dabei: Jörg van Ommen (23), der für das Max Moritz-Team startet. Lange sah er wie der sichere Sieger aus, unterlag aber einem verhängnisvollen Irrtum: „Ich dachte, das Rennen geht noch eine Runde. Deshalb wollte ich zum Beginn des letzten Umlaufs nicht führen.“ In Mainz-Finthen leistete er sich keinen Fehler und landete als Trainingsschnellster einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg.

Avus-Pech auch für einen anderen schnellen Piloten, der sich als Mann an der Spitze etabliert hat: Roland Asch. Der Tourenwagen-Experte, der bei Porsche stets ironisch über mangelnde Leistung seines Motors klagt, touchierte auf der Geraden Jochen Mass. Schwabe Asch: „Eine Taktik für diese Porsche-Rennen gibt es eigentlich nicht. Du mußt von der ersten bis zur letzten Runde absolut konzentriert sein, im-

mer Vollgas fahren und darfst nie Lücken lassen.“ In Mainz tat er es und überfuhr als Zweiter die Zielinie.

„Einzig die Dosierung des Bremsdrucks sollte man sich einteilen, wenn man bis zur letzten Runde optimal verzögern möchte“, ergänzt Porsche-Routinier und Altmeister Edgar Dören, der im vorderen Mittelfeld fest etabliert ist. Ein Idealrezept für superschnelle Runden mit dem 944 Turbo in Cup-Version kann also nicht gegeben werden. Es kann eigentlich nur heißen: totale Überwindung und hohes Risiko, aber: die Haftgrenze ist schmal. Den besten Kompromiß fand Profi Harald Grohs (Obermaier-Racing). Nach dem Start ließ er sich in Berlin bis auf Platz 8 zurückfallen, hielt sich vornehm zurück, kämpfte sich dann bedächtig und zäh zur Spitze, um in der drittletzten Kurve des Rennens plötzlich ganz vorne zu sein, vor Joachim Winkelhock (Strähle-Team) und Jörg van Ommen.

Die Zuschauer auf dem Ring, in Berlin und Mainz-Finthen registrierten das Geschehen mit Freude. In Berlin gab es für das begeisternd mitgehende Tribünenpublikum noch eine Steigerung des Sonntagsvergnügens: Eine riesige Multivisions-Leinwand übertrug dem Tribünenpublikum scharfe Farbbilder aus der vier Kilometer entfernten liegenden Südkehre. Ein gewaltiger Erfolg war dieses Riesen-TV, das allen Veranstalter zur Nachahmung zu empfehlen ist: So sollte Motorsport heute präsentiert werden.

Gleiches gilt für den 944 Turbo Cup: Er bietet hautnahe Duelle, jeder kann jeden schlagen und bietet finanzielle Anreize für die Fahrer (5000 DM für den Sieger). Unregelmäßigkeiten werden durch die genauen Kontrollen Weissacher Techniker praktisch ausgeschlossen. Für alle, Nachwuchs-Sportler, alte Haudegen, kampfstarke Markenpokal-Füchse, standfeste Allrounder, Meister von gestern, Champions von morgen, Techniker, Marketing-Experten und Sponsoren, ist es deshalb ein Cup der guten Hoffnung, der nach den ersten Rennen alle Hoffnungen erfüllt hat.