

AutoClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE DEUTSCHE AUTOMOBILE

Nov. | Dez.

6 | 2007

EUR 3,90

Österreich: EUR 4,50
Belgien: EUR 4,60
Luxemburg: EUR 4,60
Griechenland: EUR 5,80
Spanien: EUR 5,20
Finnland: EUR 6,00
Italien: EUR 5,00
Dänemark: DKK 43,00
Tschechien: czk 160,00
Schweiz: Sfr 7,60

Ein Magazin von **GeraMond**

NEUE SERIE:
Guter Rat vom
Oldtimeranwalt

UNTER DER LUPE:
Oldtimer-
Versicherungen

SERVICE:
Fit für
den Winter



Käfers großer Bruder VW Typ 3

Geschichte | Technik | Preise | Wettbewerber

**KAUF-
BERATUNG
BMW 3er**



ERBSTÜCK:
Kleiner Charmeur
NSU Prinz III

RENNSPORT:
800 Euro-Renner
Porsche 924



RESTAURIERUNG:
Luxus aus Eisenach
EMW 340-2



PORSCHE 924 IM HISTORISCHEN MOTORSPORT

Vom Schrottplatz auf die RENNSTRECKE



Rennsport ist teuer. Vor allem mit Porsche-Modellen. Wie beispielsweise jene, die Michael Wittke mit seiner Firma Mittelmotor in Essen aufbaut. Der Firmenname lässt erahnen, dass es sich dabei um den 914 und dessen stärkeren Bruder 914/6 handelt. Und natürlich setzt Mittelmotor auch selbst einen 914 im Historischen Motorsport ein. 2006 hat das Mittelmotor-Team die FHR-Langstrecken-Meisterschaft gewonnen. Mit einigem finanziellen Aufwand: Der silberne 914/6 GT birgt alle Teile, die gut (und teuer) sind, sogar einen Telemetrie-

sender. Vor diesem Hintergrund reifte bei Michael Wittke die Idee, mit einem anderen Porsche genau den Gegenweg einzuschlagen: mit minimalem Kostenaufwand ähnlich erfolgreich zu sein. Allerdings in einer anderen Meisterschaft. Nach kurzer Überlegung entschieden Wittke und Co-Driver Ludger Kill, in dieser Mission 2007 bei der ADAC Youngtimer Trophy (YTT) anzutreten.

Engagiert natürlich, schließlich hatte Mittelmotor einen Ruf zu verlieren. Die Kostenminimierung verbot den Einsatz eines 911er, und so fiel die Wahl schnell auf den Typ 924, preiswert an „fast jeder

Ecke“ zu haben. Einzige Bedingung: Der Wagen sollte fahrbereit, in gutem Zustand und in Wittkes Lieblingsfarbe Silber lackiert sein.

Michael Wittke musste nicht lange suchen: Im Internet stieß er auf ein 76er-Modell, das passende Alter für die Trophy. Doch als das Team den Porsche bei der angegebenen Adresse in Düsseldorf abholen wollte, dachte es im ersten Moment an einen schlechten Scherz: Wittke und Kill standen vor einem Schrottplatz, auf dem alle Autos mit Kränen aufeinander-gestapelt waren. Hier sollte der „fahrbereite“ 924 stehen, der für eine ruhm-



Die Kombination aus Porsche und Historischer Motorsport klingt nicht nach preiswert. Ist sie aber: Michael Wittke hat einen 924 für 800 Euro vom Schrottplatz geholt und ihn als Rennwagen aufgebaut.



reiche Rennkarriere gedacht war? Schock lass nach! Und das tat er dann auch, als sie den versprochenen 924 ordentlich geparkt zwischen den Wrackreihen entdeckten. Zwar mit festgebackenen Bremsen und leerer Batterie, aber doch noch recht gut im Lack und ohne Rostlöcher.

Einmal Waffe schärfen ...

Nachdem der Motor mit Starthilfekabeln zum Leben erweckt war, wurde man sich bei 800 Euro Kaufpreis einig, schraubte die Überführungskennzeichen an – und dann ging es stilecht auf eigener Achse zurück nach Essen. Dort wartete bereits

die gesamte Belegschaft auf die neue „Waffe“ – fortan das interne Synonym für den silbernen Porsche 924.

Um die Waffe wirklich konkurrenzfähig „scharf“ zu machen, stand erst einmal Arbeit ins Haus. Natürlich nicht mit übermäßigem Aufwand, die Kosten sollten ja minimal bleiben. Das Wittke-Team entschied sich, nur „das Nötigste“ zu tun.

Das Nötigste, so mögen Sie jetzt denken, habe zumindest darin bestanden, die Karosserie zu entkernen: die Inneneinrichtung entfernen, Motor und Getriebe auseinander bauen und revidieren ... Aber weit gefehlt! Man beschränkte sich

auf einen Ölwechsel beim Triebwerk – inklusive neuem Ölfilter – und großzügigerweise sogar beim Getriebe. Die angegriffene Bremsanlage hatte immerhin neue Scheiben vorne sowie rundum frische Beläge – die billigsten, die man im Handel ergattern konnte – verdient. Die größten Investitionen wurden letztlich für die vorgeschriebenen Sicherheitsfeatures notwendig – schmerzhaft im Sinne der Projektphilosophie, aber natürlich sinnvoll für den Renneinsatz.

Der Überrollkäfig war der billigste, den es gab – leider auch der schwerste im Angebot. Der Zustand der mittlerweile


TECHNISCHE DATEN
Porsche 924, Baujahr 1976

Motor	4-Zylinder-Reihe, wassergekühlt
Hubraum (cm³)	1984
Bohrung X Hub (mm)	86,5 X 84,4
Leistung (kW/PS)	92/125 bei 5800 U/min
Drehmoment (Nm)	165 bei 3500 U/min
Verdichtung	9,3 : 1
Ventilsteuerung	ohc, 2 Ventile pro Zylinder
Gemischaufbereitung	Bosch K-Jetronic
Getriebe	4-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb	Heckantrieb, Transaxlebauweise
Räder v/h	5 J x 14/5 J x 14, ab Mj. 1978: 6 J x 14/6 J x 14
Reifen v/h	165HR14/165HR14
Bremse v/h	Scheiben/Trommeln
Spurweite v/h (mm)	1.418/1.372
Radstand (mm)	2400
Maße L x B x H (mm)	4212 x 1685 x 1270
Leergewicht (kg)	1080, ab Mj. '78: 1130
Beschleunigung 0 – 100 km/h	9,6 s
Höchstgeschw. (km/h)	204

30 Jahren alten Originalsitze entpuppte sich als kaum noch serienmäßig, die Seitenführung in Kurven als „Null“. Kurzerhand wurden zwei Rennsitze implantiert, die den Wert des Fahrzeugs auf einen Schlag verdoppelten. Haubenhalter, Abschleppösen vorne und hinten, ein Feuerlöscher, Sechspunkt-Gurte und ein Sportlenkrad komplettierten den Umbau zum Renncoupé. Und weil Wittke und Kill in der Klasse 3 der YTT, sprich: bei den Serien-GT, starten wollten, blieb die Innenausstattung unangetastet. Ergo sind als luxuriöse i-Tüpfelchen noch immer die elektrischen Fensterheber und ein Radio an Bord! Aus Kostengründen verzichtete das Mittelmotor-Team auf den sonst im Rennsport üblichen Wagenpass – und so fährt dieser Porsche 924 mit einer ganz normalen Straßenzulassung, alle „Umbauten“ sind vorschriftsmäßig eingetragen. Und dann wurde es – nach erfolgter Einschreibung in die Trophy – langsam ernst. Beim ersten Renneinsatz musste „die Waffe“ ihre Bewährungsprobe bestehen. Das ganze Mittelmotor-Team war nervös: Hatte man den Aufwand untertrieben, würde das Auto wirklich konkurrenzfähig sein?

Hitziges Training

Es würde, war sich Michael Wittke sicher. Um das zu unterstreichen, reiste er zum Rennen auf den Hockenheimring gleich mal auf eigener Achse an. Das erste Training wurde hitzig – im wahrsten Wortsinne, denn das Quecksilber pendelte sich auf 35 Grad Celsius ein. Und siehe da,

der Porsche lief „wie eine Eins“, nicht mal das Getriebe machte Geräusche. Gottlob, denn auf eine Mechanikercrew musste Wittke dem Kostencredo gemäß verzichten, Ersatzteile waren auch nicht an Bord. Hoch motiviert startete er durch: „Ich wollte wissen, was mit diesem 924 wohl geht.“ Allein die Bremsbeläge mochten nicht mitspielen und verabschiedeten sich bei der ersten vehementen Verzögerung, lösten sich in Rauch auf. Aus der Traum vom billigen Bremsen! Getreu dem bewährten Rennfahrer-motto „wer bremst, verliert“, fuhr Wittke das Training ohne Hilfe des mittleren Pedals zu Ende – mit durchaus erstaunlich guten Rundenzeiten. Doch der nächste Defekt ließ nicht lange auf sich warten: Durch die hohen Temperaturen verabschiedete sich auch die Zylinderkopfdichtung. Glücklicherweise hatte ein

Problemzone: Bremsanlage und -beläge.
Seriennah: Cockpit mit Überrollkäfig.



Freund noch einen Anhängerplatz frei, um den Porsche wieder nach Essen zu transportieren. Fazit des ersten Einsatzes: „Riesenspaß mit kleinem Budget. Und Bremsen braucht man nicht, wenn man mit Augenmaß und Gefühl fährt.“

Für Rennen Zwei, diesmal in Zolder, rüsteten die Mittelmotoriker ein wenig nach und auf. Zunächst wurde die Kopfdichtung erneuert – ganz nach der Projektphilosophie: schnell die Schrauben gelöst, den Kopf etwas angehoben, die alte Dichtung heraus gezogen, die neue drunter, Kopf wieder drauf, alte Schrauben festziehen, fertig! Nur die Reaktivierung der Bremsanlage gestaltete sich schwieriger: Nochmals neue Bremsscheiben vorne, diesmal gepaart mit Rennbelägen von Pagit.

Hinten verbauten Wittkes Mechaniker gelochte Bremstrommeln zur besseren Kühlung und extra angefertigte Rennbeläge. Das für den 924 typische thermische Problem ließ sich ebenfalls günstig lösen: mit einem gebrauchten 944er-Kühler – der deutlich dicker ist und für gesunde Wassertemperaturen sorgt. Das Fahrwerk optimierten die Mechaniker, indem sie den Sturz an der Vorderachse auf minus drei Grad einstellten – um die volle Auflagenfläche der Reifen beim Einfedern zu garantieren. Zu guter Letzt investierte Wittke in 28-Millimeter-Distanzstücke zur Spurverbreiterung. Die schlugen zwar mit satten 450 Euro im Low-Budget zu Buche – doch es waren die letzten Porsche-Originalteile ihrer Art.



DER PORSCHE 924 von Mittelmotor fährt mit einer regulären Straßenzulassung

Der Aufwand zahlte sich aus: In Zolder standen Wittke/Kill in der Klasse 3 bis zwei Liter Hubraum, auf Anhieb ganz oben auf dem Treppchen. „Das Auto fuhr sich großartig, nur mit den Bremsen gab es wieder Probleme“, rapportierte Michael Wittke. Diesmal hatten die bissigen Rennbeläge die serienmäßigen Scheiben vorne so erhitzt, dass diese einfach ausglühten. Drei Runden vor Schluss trat Wittke auf dem Bremspedal ins Leere ... Schlimmer aber war, dass die Hitze sogar die Bremsmanschetten und -schläuche an den Rädern zum Schmelzen gebracht hatte. Aber mit dem ersten Sieg in der Tasche ließ sich das verschmerzen.

Bremstribut an den Ring

Für das dritte Rennen auf dem Nürburgring entschied man sich für eine Kompromisslösung mit weichen Bremsbelägen. Und natürlich waren wieder neue Scheiben fällig. Doch 500 Kilometer auf der Nordschleife fordern allemal ihren Bremstribut! So auch beim belagfrischen 924. Was die Rennroutiniers Wittke und – für diesmal – Jörg Zeiger aber nicht aus dem Rhythmus brachte: Gegen Ende verzögerten sie vor den Kurven einfach verstärkt via Herunterschalten und Motorbremse. Sehr zum Leidwesen des Seriengetriebes, versteht sich. Dass sie

sich dennoch auf dem zweiten Rang hinter einem Porsche 911 Carrera RS 2,7 etablieren konnten, verdankten die beiden dem geringen Verbrauch des 924: Sie kamen mit einem Tankstopp weniger aus als der durstigere RS.

Nach dem Einbau eines neuen Getriebes – natürlich aus dem Gebrauchtteile-Regal – sowie der obligatorisch frischen Bremscheiben fuhren Michael Wittke und sein Teamkollege für den Rest der Saison von Klassensieg zu Klassensieg. Ihre aktuelle Bilanz: „Das ist eine ganz

andere Art, Rennen zu fahren: Die Atmosphäre ist viel entspannter und lockerer. Man muss weniger bremsen und kann einfach Spaß haben“, freut sich Michael Wittke. „Man lernt auch, viel gleichmäßiger und runder zu fahren, denn man kann ja nicht voll in die Eisen gehen wie bei einem reinrassigen Rennwagen. Die Beschleunigung ab dem Kurvenausgang ist außerdem viel geringer, also muss ich vorausschauender fahren.“ Insgesamt hat das Projekt Porsche 924 in der Saison 2007 rund 6.000 Euro verschlungen – reine Selbstkosten, versteht sich. Und nur mit dem Hintergrund des eigenen Werkstatt-Betriebes machbar. Ein Privatier mit ähnlichen Projektabsichten sollte etwa die doppelte Summe kalkulieren. Fahrfertige Autos sind durchaus für ebenfalls etwa 6.000 Euro zu bekommen – eine sicherlich kostengünstige Variante, wenn der reine Spaß am Rennen fahren im Vordergrund steht. Und nicht der Ehrgeiz, um jeden Preis siegen zu müssen.

Schauen Sie doch gleich mal in der Garage ihrer Schwiegermutter nach. Oder auf dem nächsten Schrottplatz. Oder auch im Internet. Irgendwo wartet sicher noch ein Porsche 924 auf seine Entdeckung als Rennfahrzeug.

→ Ingo Riedl

KOSTEN PORSCHE 924 YTT

Allgemeine Kosten:

Fahrzeug, Porsche 924	800 Euro
Überrollkäfig, FIA-zugelassen	600 Euro
2 Rennsitze „Sparco“	700 Euro
Feuerlöscher	150 Euro
Stromkreisunterbrecher	25 Euro
2 Sechspunktgurte	400 Euro

Kosten pro Saison:

1 Satz Slick-Reifen	
Yokohama Sport (für 3 Rennen)	1.000 Euro
Startgeld pro Rennen	360 Euro
Bremsbeläge v. (für 3 Rennen)	125 Euro
Bremsbeläge h. (für 3 Rennen)	50 Euro
Bremscheibe v. (für 2 Rennen)	50 Euro
Bremstrommeln h. (1 Saison)	120 Euro
Sprit (2 x 30 min Training, 1 x 60 min Rennen)	100 Euro
Wagenpass (für intern. Rennen)	350 Euro