

Das unabhängige Porsche Magazin



911 IROC
Der Elfer der Champions



928 GT Cup
Sport-Bewegung

Graue Mauritius 911 Sport Classic



914-6 In erster Hand

KAUFBERATUNG
924 Turbo

SPORT-SCHAU
911 SC RS

RESTAURIERT
911 ST-Replika

HAPPY END
356 Gmünd-Rennwagen



74 ■ SPORT-SCHAU QUER IM KOMMEN

Porsche 911 SC RS

Nur 20 leichtgewichtige und leistungsstarke 911 SC RS baute Porsche 1984 für seine treuen Kunden aus dem Rallye-Sport, mit dem schnellen aber unscheinbaren SC RS sollte die Rückkehr auf Asphalt und Schotter vorbereitet werden. Am Ende scheiterte der klassische Sauger am Hochrüsten der Rallye-Welt: Gegen Allradantrieb, Turbomotoren und exzessiven Leichtbau war der SC RS machtlos.

62 ■ TECHNIK – DEIN PORSCHE UND DU REPARATUREN NACH HAUSMACHERART TEIL IV

Karosserie-Bau

Peter Trautmann, Selbstschrauber mit Kfz-Vorleben und viel benutztem Alltags-Porsche, repariert sich durch seinen Elfer. Der vierte Teil der Hilfe zur Selbsthilfe wird anspruchsvoll: Es geht ans Blech. Schneiden, dengen, schweißen – auch ein 911 birgt einige fiese Rostfallen.

82 ■ HAPPY END DAS ROT DER FRÜHEN JAHRE

Porsche 356 Gmünd Special

Als Aluminium-Coupé aus frühester Porsche-Zeit startete dieser 356 einst ins Leben. Schon kurz darauf war es vorbei mit der zivilen Karriere: Seit 60 Jahren geht das Gmünd-Coupé als offener Special bei Rennen an den Start.

68 ■ KAUFBERATUNG DRUCK-MITTEL

Porsche 924 Turbo

1978 stellte Porsche den 924 Turbo vor, der aufgeladene Transaxle-Typ sollte das Bindeglied zwischen günstigem Einstiegs-Modell und klassischem Elfer sein. Echte und gute 924 Turbo sind gesucht, die Zeiten des billigen Jakob unter den aufgeladenen Porsche sind längst vorbei. Doch Vorsicht: Der 924 Turbo hält tiefe Kostenfallen parat.

- 4 ■ Leserbrief
- 6 ■ Nachrichten
- 88 ■ Neues aus dem Netz
- 90 ■ Literatur
- 92 ■ Kleinanzeigen
- 96 ■ Vorschau / Impressum

QUER IM KOMMEN

Anfang der 80er-Jahre wurde bei Porsche laut über eine Rückkehr in die Rallye-WM nachgedacht. Als Wegbereiter eines Rallye-959 für die gewaltige Gruppe B diente der 911 SC RS. Gut war er, aber die Konkurrenz mit Allradantrieb, Turbomotoren und Formel 1-Technologie unter ultraleichten GFK-Häuten war übermächtig.

Die letzte offizielle Teilnahme eines Porsche-Werks-teams an einer Weltmeisterschafts-Rallye datierte bereits aus dem Jahr 1978: Björn Waldegard und Vic Preston Jr. versuchten damals, den heiß umkämpften Sieg bei der East African Safari zu erringen. Doch erreichten die zwei prächtig aufgemachten Martini Porsches 911 SC dieses Ziel nicht und Porsche zog sich trotz eines guten 2. Platzes für Preston aus dem Rallyesport zurück.

Es war künftig an Privatfahrern, bei Rallyes die Porsche-Flagge hochzuhalten. Sowohl die Rallye Monte Carlo im Jahr 1978 als auch die Rallye Korsika zwei Jahre später wurden von französischen Alméras-Porsches gewonnen. 1983 be-

legten Jürgen Barth und Co-Pilot Roland Kußmaul bei der Rallye Monte Carlo mit einem Porsche 911 der Gruppe 4 einen hervorragenden 9. Platz im Gesamtklassement. Mit der Einführung der Gruppe B wurde bei Porsche erneut ernsthaft über eine Rückkehr in den Rallye-Sport nachgedacht. Der Porsche 959 erfüllte alle Anforderungen und die Namen von Fahrern wie Björn Waldegard, Walter Röhrl und Henri Toivonen wurden bereits laut kolportiert. Der Hauptsponsor der Gruppe C, der Tabakproduzent

25 Jahre-Feier: Anlässlich des Jubiläums im Jahr 2009 trafen sich auf der französischen Rennstrecke in Abbeville immerhin 8 von 20 gebauten SC RS.





Commemoration day

25
 JAHRE

**FAHREN IN SEINER
 SCHÖNSTEN FORM
 1984 - 2009**
**911 SC RS
 PORSCHE**

 Historical gathering
 The SC RS cars & pilots
 Today's owners
 Meet and greet
 Reserved circuit

ABBEVILLE **FRANCE**
23 **SEPTEMBER**


Der 911 SC RS war der letzte ernst gemeinte Versuch von Porsche in der Rallye-Weltmeisterschaft vorne mitzuspielen.



Gegenüber dem neuen Carrera 3.2 war der 3.0 SC mit seinem Zulassungsgewicht von 960 Kilo im Vorteil.



Sieger Henri Toivonen und Juha Pironen bei der Rallye Costa Smeralda 1984 (o.l.). Belga-Pilot Robert Droogmans wurde 1984 belgischer Vizemeister (r.).



Patrick Snijers auf dem SC RS in Bastos-Farben, belgischer Meister 1984 (u.l.). Henri Toivonen auf Rothmans (u.r.) scheiterte in der Rallye-EM.

Ford RS 200 hatte man sich bereits mit der Typenbezeichnung deutlich auf diese Bedingung bezogen. Bei Porsche wollte man nichts überstürzen und beabsichtigte, zunächst mit dem Porsche 911 SC RS die nötige Erfahrung für die Rückkehr zu sammeln. Denn das Reglement der Gruppe B sah ebenfalls vor, dass sogenannte Evolutions-Weiterentwicklungen für die Sport-Homologation mit lediglich 20 Exemplaren gebaut werden durften. Man konnte also in Erwartung des Porsche 959 auf den Porsche 911 zurückgreifen.

Bei der geplanten Rückkehr in den Rallyesport wurde dem alten 911 SC mit Dreiliter-Saugmotor der Vorzug vor dem 3,2-Liter-Carrera gegeben, weil in der Klasse zwischen 3000 und 3500 Kubikzentimeter Hubraum das Gewicht sonst mindestens 100 und mit einem 911 Turbo sogar bei 1235 Kilogramm gelegen hätte. Der 911 SC RS war mit seinem Zulassungsgewicht von 960 Kilo deutlich im Vorteil.

Rothmans, bot seine Hilfe bei der Finanzierung auch dieses Vorhabens an.

Für eine Homologation mussten von einem Typ eigentlich 200 Fahrzeuge gebaut werden. Beim ebenfalls gerade entwickelten

Der Porsche 911 SC RS, bei Porsche als Typ 954 geführt, glich äußerlich stark dem geflügelten Porsche 3.0 RS. Die Rohkarosserie kam aus der SC-Serie, allerdings waren Kotflügel, Kofferraumdeckel und Türen aus Aluminium gefertigt. Die Stoßstangen bestanden aus Kunststoff, die Scheiben aus Dünnglas, die Seriensitze waren leichten Rennschalen gewichen, dünner Filz ersetzte dicken Teppich, Geräuschdämmung fehlte völlig und sogar die Heizanlage mit ihren schweren Wärmetauschern war durch ein leichteres Standheizungsmodell ersetzt worden. In den Schwellern, wo in der Serie die Warmluft ihren Weg ins Fahrzeuginnere nahm, befanden sich bei der Wettbewerbs-Variante des SC RS die Leitungen zum und vom an der Front montierten Ölkühler.

Das Fehlen der Zeituhr, der hinteren Verkleidungen sowie der Rücksitze verriet, wie bei anderen Rennsport-Porsches auch, dass jedes überflüssige Gramm eingespart wurde. Vollgetankt wog die Straßenversion 1075 Kilogramm, aber trotz aller Bemühungen ließ sich mit dem optionalen Mitter-Überrollkäfig das Wettbewerbs-Gewicht nicht unter 1050 Kilogramm drücken.

Fahrwerk und Bremsen übernahm der 911 SC RS vom 911 Turbo, allerdings wurden an Vorder- und Hinterachse verstellbare Zusatzfedern über den Bilstein-Stoßdämpfern sowie 18





Der Gruppe C-Hauptsponsor Rothmans war größter Abnehmer von 911 SC RS-Modellen. Sechs Autos vom Typ 954 gingen an den Tabak-Produzenten.

Millimeter starke Stabilisatoren installiert. Im Rallyeeinsatz erlaubte ein Waagebalken-Verstellmechanismus eine individuelle Verteilung der Bremskraft zwischen Vorder- und Hinterachse. Das 915-Getriebe der aktuellen Baureihe Carrera 3.2 (drei Übersetzungen standen für spätere Rallye-Einsätze zur Wahl) erhielt einen verstärkten Differenzial-Deckel und einen Ölkühler, schon ab Werk war ein 40 Prozent Sperrdifferenzial verbaut.

Viele Bauteile der Motorsport-Vergangenheit erlebten im 911 SC RS eine Renaissance. Den Serienauspuff stellte der 2,7 Carrera, für den Wettbewerb wurde die Anlage des 911 R installiert, die für einen besseren Gasdurchsatz sorgte. Die Kuppelung stammte aus dem 911 2.8 RSR. Der Dreiliter-Saugmotor, bereits 1974 im Carrera RS eingesetzt und offiziell Ende 1983 aus dem Programm genommen, erfuhr nur maßvolle Modifikationen. Die Verdichtung war von serienmäßigen 9,8:1 auf 10,3:1 erhöht worden, dabei kamen geschmiedete Kolben sowie die Zylinderköpfe des Porsche 935 mit einem größeren Ventilhub und die altbewährte mechanische Kugelfischer-Einspritzung anstelle der moderneren K-Jetronic zum Einsatz. 250 PS bei 7000/min (Serie 911 SC: 204 PS bei 5900/min) waren das Ergebnis der straßenzugelassenen Version, das maximale Drehmoment lag bei 249 Nm bei 6500/min.

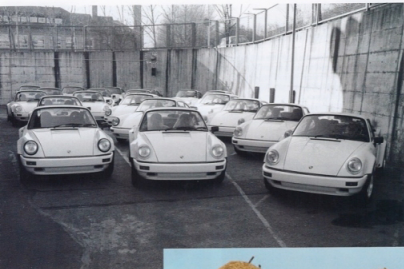
Leichtbau und Leistungskur schlugen sich in den Messwerten nieder: 5,3 Sekunden vergingen beim Sprint von 0 auf 100 km/h, das Fachblatt *auto, motor und sport* ermittelte sogar 5,0 Sekunden, der beste bis dahin erreichte Wert mit einem ab Werk für den Straßenverkehr zugelassenen Sportwagen! Nach etwas über 11 Sekunden war Tempo 160 erreicht, das war schneller als der 911 Turbo und ebenfalls Rekord. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 255 km/h.

Anfang 1984 standen die fertigen Wagen auf dem Parkplatz von Werk I und warteten auf ihre Abnahme. Der Preis: happige 188.100 Mark, was den SC RS zum teuersten Porsche mit Straßenzulassung machte. Der 109 Mal gebaute RS 3.0 hatte zehn Jahre vorher noch 65.000 DM gekostet.

Weitere 30.000 Mark kostete die Rallye-Vorbereitung des SC RS, die immerhin eine Steigerung der PS-Zahl auf 280 PS inkludierte! Jeder der 20 Wagen war in schlichtem Weiß lackiert worden, was den neuen Besitzern das Aufbringen von Teamfarben und Sponsoren-Aufklebern erleichterte. Sechs Autos waren für das Team Rothmans bestimmt, zwei wurden nach Belgien exportiert (einer für das Team Belga und einer für den Zigaretten-Produzenten Bastos), zwei gingen in die Schweiz, und einige zu privaten Sammlern vornehmlich in den USA. Zwei Autos blieben im Besitz von Porsche.

Einer der beiden RAS Belga-Porsche aus der Saison 1984, Nummer 12 von 20, wurde vor einigen Jahren einer kompletten Restaurierung unterzogen.





Mit einem Preis von 188.100 Mark war der 911 SC RS der teuerste Porsche mit Straßenzulassung.



Um den Auftrag der Sponsoren-Farben zu erleichtern, waren alle 911 SC RS weiß lackiert. Für 30.000 DM Aufpreis war der Wagen Rallyefertig.





Der Porsche 911 SC RS wurde von Rothmans in der europäischen Rallyemeisterschaft eingesetzt und Henri Toivonen verpasste in ihm nur sehr knapp den Gesamttitel, nachdem er sich bei einem Einsatz in der WM auf einem Lancia 037 am Rücken verletzt hatte.

Zwischen 1984 und 1987 wurden zahlreiche nationale und internationale Meisterschaften durch den 911 SC RS dominiert. Neben Henri Toivonen waren Bernard Beguin, Jean-Luc Th  rier, Saeed Al Hajri, Billy Coleman und Roger Clark auf Rothmans-Porsches erfolgreich. Der 911 SC RS wurde sogar bei der walisischen RAC Rallye, einem zur WM zählenden Lauf, eingesetzt, wo Roger Clark seine Fahrk  nste in den walisischen Wäldern unter Beweis stellte.

Neben der RAC standen die Porsches auch bei der Rallye Korsika und der Akropolis-Rallye am Start und kämpften um WM-



Gegen Autos mit Aufladung und Allradantrieb konnte der konventionelle SC RS nichts ausrichten.

Nach Jahren der harten Rallye-Gangart genossen echte SC RS heute eher ein ruhigeres Dasein als Sammlerstück. Quer geht aber immer noch.





PORSCHE 911 SC RS (1984)

Motor: luftgekühlter ohne Boxermotor Typ 930/18
Zylinder: 6
Bohrung x Hub: 95 x 70,4 mm
Hubraum: 2994 cm³
Leistung: 250 PS bei 7000/min
Drehmoment: 250 Nm bei 6500/min
Verdichtung: 10,3:1
Gemischaußbereitung: Mech. Kugelförmiger-Einspritzung
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 915/71
Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelaufhängung an Federbeinen, Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern u. Schraubenfedern mit Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern u. Schraubenfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2272 mm

Spur: 1432 mm (vorn), 1501 mm (hinten)

L x B x H: 4295 x 1775 x 1290 mm

Räder/Reifen: 7 J x 16 mit 205/55 VR 16 (vorn), 8 J x 16 mit 225/50 VR 16 (hinten)

Leergewicht: 1075 kg

Höchstgeschwindigkeit: 255 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,3 sec

Verbrauch: 20 l Super / 100 km

Tankinhalt: 80 l

Stückzahl: 20

Bauzeit: 1983-84

Die Leistungskur des 204 PS-Basismotors verlief moderat: Geschmiedete Kolben, Zylinderköpfe vom 935 und Kugelförmiger-Einspritzung sorgten für werksseitige 250 PS. 280 Rallye-PS kosteten Aufpreis.

Punkte. In Belgien waren es vor allem Robert Droogmans und Patrick Snijers, die die Siege unter sich ausmachten. Der Zigarettenhersteller Belga griff auf RAS zurück, Konkurrent Bastos verließ sich auf die jahrelange Erfahrung von Jean-

Pierre Gaban, der bereits Marc Duez (1982) und Patrick Snijers (1983) in einem von ihm präparierten Porsche zum Meistertitel verholfen hatte. 1984 wurde der Wettkampf um den Titel mit aller Härte gefochten: Schließlich konnte sich Bastos mit Patrick Snijers (163,6 Punkte) vor Belga und Robert Droogmans (140,4 Punkte) zum belgischen Meister krönen lassen. Bastos wechselte für die Saison 1985 auf den Lancia 037 und Belgia-RAS bestellte 1985 noch einen zweiten SC RS.

Trotz erfolgversprechender Ansätze und einiger Siege bei zweitrangigen Veranstaltungen wie der Qatar-Rallye (Al Hajri/Spiller), der Costa Smeralda und Madeira Rallye (Toivonen/Piironen) wurde schnell klar, dass der konventionell konstruierte SC RS aufgrund fehlender Aufladung und mangelnden Allradantriebs gegen die Konkurrenz aus der ersten Reihe keine Chance haben würde. Die Widersacher hießen Opel Manta 400 und Nissan 240 RS, doch die Siege machten in den Jahren 1984 und 1985 speziell für den Einsatzzweck Rallye-WM entworfene Autos wie Audi Sport quattro, Lancia 037 und Peugeot 205 T16 unter sich aus.

Der Porsche 911 SC RS sollte den Weg frei machen für die Rückkehr Porsches zur Rallyeweltmeisterschaft, aber die tödlichen Unfälle von Henri Toivonen und Attilio Bettega (beide bei der Rallye Korsika) in einem Lancia und der schwere Unfall von Marc Surer (Hessen-Rallye) im Ford RS 200 brachten die FIA-Verantwortlichen zum Entschluss, die Gruppe-B-Wagen ganz zu verbieten. Der Porsche 959 konnte noch in der Wüstenrallye Paris-Dakar glänzen, auch in Ägypten und bei der Rallye Millie Pistes in Frankreich, aber zu einer Rückkehr Porsches zur Weltmeisterschaft sollte es nicht mehr kommen. ■

TEXT: WILFRIED GEERTS/JAN-HENRIK MUCHE

FOTOS: WILFRIED GEERTS/PORSCHE