

**Tracktest:  
sport auto fuhr den  
Siegerwagen  
des 24-Stunden-  
Rennens  
am Nürburgring**

# Auf dem alten Teil

***Der siegreiche Porsche Carrera RSR des 24-Stunden-Rennens ist für ein Rennauto mit 340 PS nicht besonders stark, mit 965 Kilogramm Leergewicht nicht besonders leicht, mit 14 Jahren aber ziemlich alt. Worin liegt das Erfolgsgeheimnis des Oldies?***

**A**uf ihren letzten Runden beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring hatten die Fahrer des siegreichen Porsche Carrera RSR ein recht merkwürdiges Erlebnis. Die Zuschauer, die im Zelt eingangs der Hatzenbach saßen, zeigten sich äußerst reserviert. Im Gegensatz zu den Besuchern draußen an der Strecke dachten sie nicht daran, den Fahrern des schwarzen Porsche zuzujubeln. Dies, obwohl Edgar Doeren, Peter Faubel und Gerhard Holup wußten, was sie dem Publikum schuldig waren, freundlich mit der Lichtlupe grüßten und sich redlich Mühe gaben, ihren RSR spektakulär durch die Linkskurve in Richtung Nordschleife zu zirkeln. Edgar Doeren: „Nach dem Rennen haben wir dann mitbekommen, warum die Zuschauer im Zelt so zurückhaltend waren. Das waren alles Ehrengäste von Ford.“

Den Ford-Leuten war die Sonn- und Feiertagslaune gründlich vermässelt worden. Am Sonntagmorgen wurde der zweite und letzte vom Werk eingesetzte Eggenberger-Sierra Cosworth von einem Motorschaden heimgesucht. Weil auch die Konkurrenz in den Werks-BMW M3 und in den werksunterstützten Mercedes 190 E 2.3-16 an diversen technischen Gebrechen litt, hatte der Carrera RSR von Doeren, Faubel und Holup im Ziel vier Runden Vorsprung, was im Falle der Nürburgring-Nordschleife immerhin rund 100 Kilometer oder etwas mehr als 40 Minuten bedeutet.

Die Porsche-Crew gewann allerdings keineswegs nur wegen der Schwächen der Gegner. Insbesondere Edgar Doeren, der eine Menge Erfahrung im Umgang mit über 600 PS starken Gruppe C-Sportwagen mitbringt, hatte bewiesen, daß man mit einem 14 Jahre alten, nur 340 PS starken Sportwagen durchaus auch modernen, 300 000 Mark teuren Gruppe A-Tourenwagen noch tüchtig einheizen kann. Sogar, wenn sie, wie im Falle des Eggenberger-Cosworth, 460 PS leisten. Doeren hatte in der Nacht den führenden Cosworth überholt. „Das war ein tolles Gefühl“, erinnert sich Doeren mit Hochgenuß.

Auch beim Porsche-Werk löste der Sieg des Uralt-Carre-

ra Glücksgefühle aus. Schließlich war der Erfolg auf dem Nürburgring der erste bedeutende Porsche-Sieg des Jahres. Voller Stolz machte man sich daran, Poster drucken zu lassen.

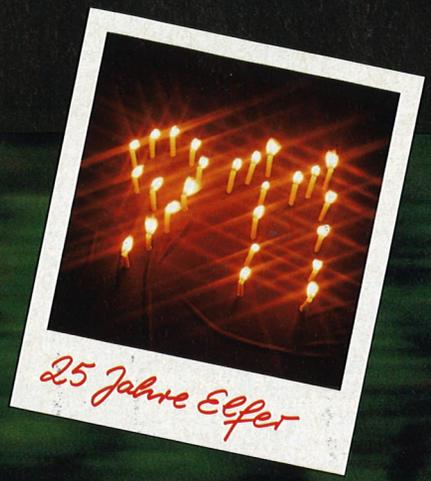
In puncto Produkt-Identifikation können die Porsche-Werber sicher zufrieden sein. Auf den ersten Blick ist der Carrera RSR dem Serien-911 Turbo schließlich wie aus dem Gesicht geschnitten. Aufmerksame Porsche-Kenner werden natürlich protestieren. Der RSR hat doch vorn und vor allem hinten viel breitere Kunststoff-Kotflügel, die von Reifen im Gruppe C-Format bis zum letzten Zentimeter ausgefüllt werden. Der Frontspoiler, hinter dem sich ein riesiger Ölkühler verschanzte, ist tiefer heruntergezogen, und der Heckflügel ist noch ein bißchen ausladender als beim Turbo.

Als Edgar Doeren den RSR vor zwei Jahren kaufte, sah er nicht mehr aus wie ein Carrera. Ein Vorbesitzer hatte die 935-Flachschnauze montiert. Doeren: „Das hat mir überhaupt nicht gefallen.“ Er orderte bei dem renommierten Kunststoff-Bäcker dp-Zimmermann Kotflügel in der klassischen Fassung.

Der Motor wanderte nach München-Perlach zur Firma Roitmayer, wo sich drei erfahrene Meister des Kfz-Handwerks um seine Kräftigung verdient machten. Sie brachten den einstmaligen drei Liter großen Sechszylinder auf knapp 3,4 Liter Hubraum (Bohrung x Hub 98,0 x 74,4 Millimeter).

Statt der Schrick-Nockenwellen installierten sie normale Serien-Nockenwellen aus dem 911 SC. Das kostet zwar rund zehn PS Spitzenleistung, bringt dafür aber eine viel angenehmere Leistungscharakteristik im unteren Drehzahlbereich. Als die Roitmayer-Männer ihr Werk dann auf den Prüfstand hievten, leistete es 340 PS bei 7800/min. Intimen Kennern des RSR wird dies als nicht allzu üppig erscheinen; schließlich hatte der Dreiliter bereits 1973 330 PS.

Die für einen Saugmotor enorm hohe Literleistung von 110 PS pro Liter Hubraum wurde hauptsächlich durch zwei selten angewandte Spezialitäten erzielt. Statt Drosselklappen sind im RSR-Motor Gaschieber für die Umsetzung



*25 Jahre Effer*



## Porsche Carrera RSR

von Gaspedalbewegungen zu ständig. Der Motor kann so frei durchatmen. Keine störenden Drosselklappenwellen stehen der angeschnorchelten Frischluft auf dem Weg in die Brennräume hinderlich im Weg.

Außerdem bekam der Sechszylinder eine Doppelzündung für seine eilige Mission mit auf den Weg. Dies bedeutete für die Privatfahrer einen nicht unbeträchtlichen Kostenfaktor, denn Porsche verlangt für Motoren mit Doppelzündung den Einbau von Zündkerzen mit Platin-Elektroden zum Stückpreis von 110 Mark. Einmal Kerzenwechseln summierte sich so zu einem vierstelligen Betrag. Edgar Doeren verwendet in seinem Motor im Interesse der Kostendämpfung normale Kerzen: „Das hat sich prächtig bewährt.“

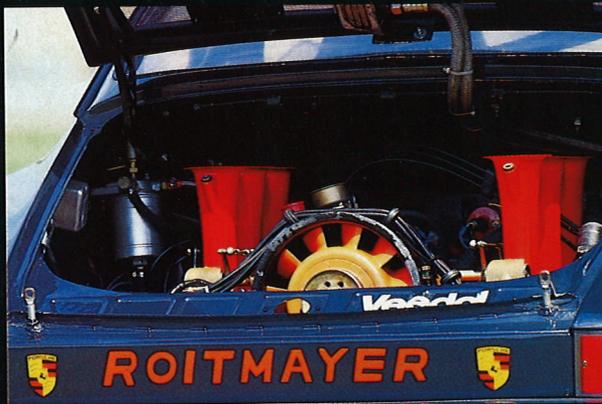
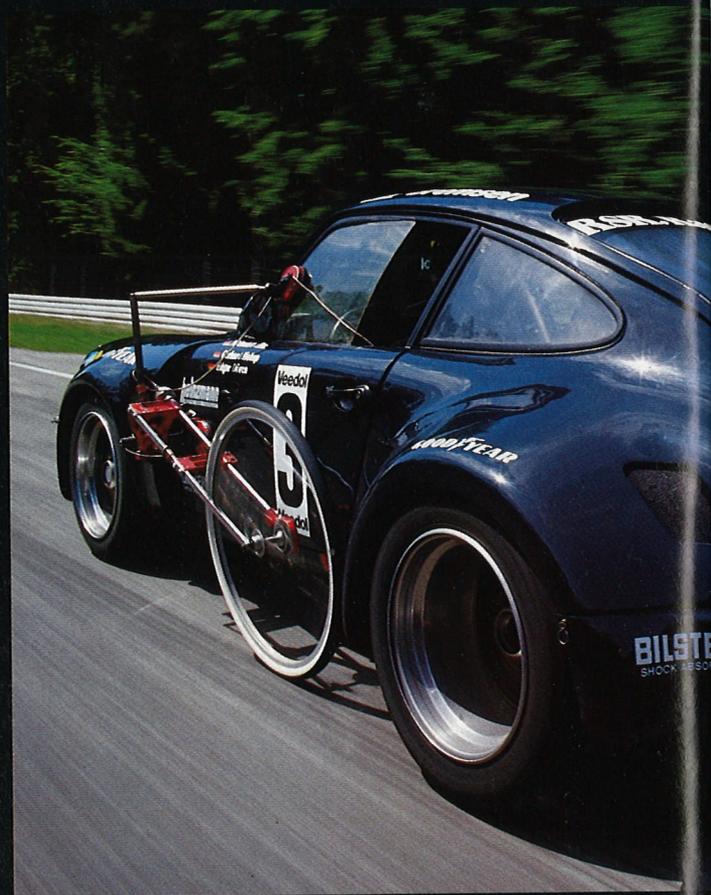
Auf Bewährtes setzte man auch bei den Bremsen. Vorne und hinten kümmern sich reichlich dimensionierte Rennbremsen um würdige Verzögerung. Die innenbelüfteten und gelochten Scheiben sowie die Vier-Kolben-Bremssättel stammen aus dem schnellsten Porsche-Rennwagen der frü-

Hauptberuf eine Werkzeugfabrik vertritt, „aber draufzahlen will ich auch nicht. Schließlich kümmere ich mich auch um die Vorbereitung des Wagens. Meine Copiloten müssen nur einsteigen.“

Dies geht beim RSR ohne Verrenkungen. Die Sitzposition ist auch für große Fahrer recht bequem. Nur eine Kleinigkeit stört: Die gepolsterte Stütze für das rechte Knie des Fahrers ragt soweitempor, daß sich lange Piloten ein nach Art von Ring-Schraubenschlüsseln doppelt gekröpftes rechtes Bein wünschen, um bequem auf Gas- und Bremspedal treten zu können.

Beim Kaltstart benötigt der RSR Hilfestellung. Während

**Motor-Klassik: sechs Zylinder, ebenso viele Ansaugtrichter, 3,4 Liter Hubraum, zwei Gasschieber, eine mechanische Einspritzung, zwölf Zündkerzen und als Ergebnis des Ganzen 340 PS**



hen Siebziger, dem in der Turbo-Version über 1000 PS starken 917. Neben der enormen Strapazierfähigkeit bieten sie zudem noch den Vorteil, daß sie leichter sind als ihre Serienpendants.

Als der Gruppe H-RSR dann fertig war, mußte sich Doeren nur noch auf die Suche nach geeigneten Copiloten machen, die neben der nötigen Kunstfertigkeit am Volant auch über eine gut gefüllte Brieftasche verfügten. „Ich will beim Motorsport zwar nichts verdienen“, erklärt der Wuppertaler, der im

der Fahrer den Anlasser orgeln läßt, muß ein Helfer an der mechanischen Bosch-Einspritzanlage so lange den Hebel für die Gemischanreicherung gedrückt halten, bis der Motor nach ein paar Sekunden brav wie ein VW Käfer mit rund 1000/min vor sich hin tuckert.

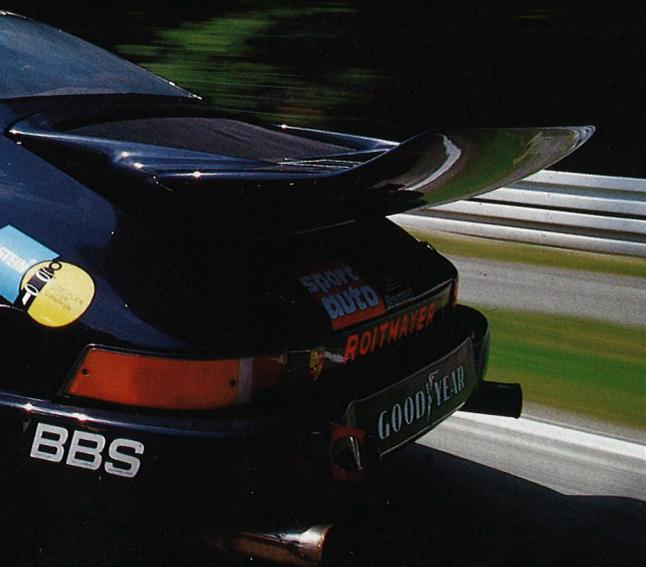
Das Anfahren im RSR dürfte auch Rennwagen-Neulinge nicht vor unlösbare Probleme stellen. Obwohl der erste Gang ausgesprochen lang übersetzt ist – er reicht bis 85 km/h –, verlangt die Kupplung, im Gegensatz zu der in vielen anderen

Rennwagen, keineswegs nach einer überdurchschnittlich sensiblen Sohle des Fahrers. Der Motor gibt sich völlig unkapriziös und nimmt ohne Verschlucken, ohne Fehlzündungen oder ähnliche Kapriolen Gas an.

Das Warmfahren des Triebwerks setzt einen geduldigen Piloten voraus, denn schließlich beherbergen Ölwanne, Trockensumpftank und Ölkühler 15 Liter Öl. Wenn das Ölthermometer 80 Grad zeigt, folgen Fahrerlebnisse, die der ehemalige sport auto-Redakteur Jür-

gen Rapp 1973 in seinem Carrera-Tracktest so beschrieb: „Beim tieferen Eindrücken des Gaspedals geht der Bolide in einen gut kontrollierbaren Drift über, den man mit Gasstößen beliebig verlängern kann.“

Auch wenn sich im Laufe der Jahre die Terminologie vielleicht ein wenig verändert hat, die beschriebenen Fahreindrücke sind auch heute noch gültig. Mit der Ausnahme, daß wir uns im Jahre 1988 nicht mehr dazu in der Lage sehen, „beliebig lange“, also auch auf der Geraden, zu driften.



Sogar für altgediente 911-Fahrer hat der RSR noch eine Überraschung in petto: Im Gegensatz zu seinen Vettern aus der Serie verzichtet er weitgehend darauf, seinen Fahrer mit einem nervös zuckenden Lenkrad zu erschrecken. Zudem läuft er sehr gut geradeaus und beansprucht auch die

zeiten von Vorteil, wenn der Motor spontan auf Gaspedalbewegungen anspricht. In dieser Hinsicht präsentiert sich der RSR-Motor geradezu als Musterknabe. Er hängt am Gas wie ein hungriger Säugling an der Flasche und reagiert spontan auch auf das leichteste Streicheln des Gaspedals.

## Technische Daten und Meßwerte

### Porsche Carrera RSR

**Motor:** luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor, hinten längs eingebaut, 2 ohc, Kette, Ventiltrieb über Kipphebel, 2 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 98,0 x 74,4 mm, Hubraum 3365 cm<sup>3</sup>, Verdichtung: 10,3:1, Leistung 340 PS (251 kW) bei 7800/min, Literleistung 101 PS/L (74,5 kW/L), max. Drehmoment 334 Nm bei 6200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 19,3 m/s, mechanische Einspritzung Bosch, elektronische Zündanlage Bosch, Kraftübertragung: Fünfgang-Schaltgetriebe, Sperrdifferential, Hinterradantrieb  
**Fahrwerk:** vorn Querlenker, Federbein, verstellbarer Stabilisator 25 mmØ, hinten Schräglenker, Feder-Dämpfer-Einheit, verstellbarer Stabilisator 25 mmØ, Stoßdämpfer-Fabrikat Bilstein  
**Bremsen:** vorn und hinten innenbelüftete und gelochte Scheibenbremsen

**Bereifung:** vorn 23,5 x 10,5-16, hinten 25,5 x 14,0-16, Felgen 11 x 16" (vorn), 14 x 16" (hinten)  
**Leergewicht:** 965 kg  
**Leistungsgewicht:** 2,84 kg/PS  
**Fahrleistungen:**  
 Beschleunigung  
 0-40 km/h 1,4 sec  
 0-60 km/h 2,1 sec  
 0-80 km/h 3,4 sec  
 0-100 km/h 4,6 sec  
 0-120 km/h 5,9 sec  
 0-140 km/h 8,4 sec  
 0-160 km/h 10,4 sec  
 0-180 km/h 12,9 sec  
 0-200 km/h 16,9 sec  
 400 m mit stehendem Start 12,6 sec  
 1000 m mit stehendem Start 23,3 sec  
**Schaltdrehzahl:** 8000/min  
**Reichweite der Gänge:** 85/135/185/215  
 Höchstgeschwindigkeit 280 km/h



**Voran mit Elan: Der Porsche-Oldtimer spurtet in 4,6 Sekunden auf 100 km/h, was Fahrer Edgar Doeren fast genauso erfreute wie der Sieg bei den 24 Stunden**

ern. Der gegenteilige Fahrzustand, das bei engagierten Fahrern, sensationslüsternen Zuschauern und sogar bei seriösen Chefredakteuren hochgeschätzte Übersteuern, läßt sich dagegen leicht provozieren: Gaswegnehmen oder gefühlvolles Gasgeben in Kurven genügt, um das Heck des RSR in beinahe beliebigen Winkeln nach außen zu schwenken. Diese Übung wird von keinerlei Heimtücke begleitet. Das Wegwischen des Hecks erfolgt weich und kündigt sich so frühzeitig an, daß auch etwas schwerfälligen Chauffeuren genügend Zeit zum Gegenlenken bleibt. Normalerweise verfiert der RSR jedoch das Prinzip der Neutralität ebenso eisern wie ein rechtschaffener Schweizer.

Armmuskulatur nicht übermäßig. Dies, obwohl der RSR vorne auf 27 Zentimeter breiten Goodyear-Slicks, hinten sogar auf 35 Zentimeter breiten Exemplaren rollt.

Auch in bezug auf den Fahrkomfort läßt sich der RSR nicht lumpen. Für einen Rennwagen gibt er sich ungewöhnlich sanft. Die relativ weiche Abstimmung der Feder/Dämpfer-Einheiten rührt daher, daß der Doeren-RSR fast ausschließlich auf der Nordschleife mit ihren in reicher Anzahl vorhandenen Wellen und Sprüngen ausgeführt wird. Die Voraussetzungen für eine sensible Fahrwerksabstimmung bekam der RSR schon in die Wiege gelegt. Er war der erste seines Geschlechts, der auf die klassische und auch heute noch in den Serien-911 heimische Drehstabfederung verzichtete. Statt dessen bekam der RSR vorne Federbeine und hinten Feder/Dämpfer-Einheiten spendiert, die den Einsatz von progressiv wirkenden Schraubenfedern ermöglichten.

Beim engagierten Querfahren ist es ebenso wie bei der Jagd nach schnellen Runden-

Trotz einer langen Getriebeübersetzung spurtete der RSR in 4,6 Sekunden auf 100 km/h. Nach 16,9 Sekunden war die 200-km/h-Marke überschritten.

Die verblüffendste Eigenschaft des RSR-Motors ist aber seine unglaubliche Elastizität. Bereits bei 5000/min stemmt der RSR-Motor 310 Nm auf die Kupplung. Das sind mehr als 90 Prozent seines Drehmomentbestwertes (334 Nm bei 6200/min). Und die Drehzahlgrenze liegt bei 8200/min, was ein nutzbares Drehzahlband von mehr als 3000/min ergibt. Sollte man vor einer Kurve mal das Runterschalten vergessen haben, ist das im RSR nicht besonders tragisch. Er nimmt auch dann erfreulich zügig wieder Fahrt auf.

Der RSR hat nur einen großen Fehler: Er wird schon lange nicht mehr gebaut. Eine Entscheidung, die Edgar Doeren nicht recht versteht: „Wenn Porsche eine Sonderserie produzierte und mir 50 Autos auf den Hof stellte, ich hätte sie morgen verkauft.“ Davon sind auch wir überzeugt.

Claus Mühlberger