

Von der Windschutzscheibe abgesehen: komplette Verglasung besteht aus Makrolon®

# Under Construction

Eigentlich hatte es Klaus Scherer auf einen ganz normalen, unauffälligen 911 SC abgesehen. Das 1983er Exemplar, das sich der Projektleiter im Anlagenbau schließlich kaufte, wies neben 200.000 Kilometern Laufleistung auch Revisionsbedarf an Motor und 915er Getriebe auf. Wie es um die Karosserie bestellt war, blieb zunächst unklar. Ein Lackierbetrieb erhielt die Order, kleinere Schönheitsreparaturen vorzunehmen. Dabei blieb es aber

nicht. Denn bei genauerer Prüfung stellte sich heraus, dass Klaus Scherer in die berühmt-berüchtigte Rostfalle getappt war. Der 46-jährige Vater zweier Töchter sondierte Optionen, den Gammel-Porsche umso konsequenter wieder aufzubauen. Patrick Zimmermann kam ihm dabei zu Hilfe - nachdem ein Annäherungsprozess abgeschlossen war. Der Frontmann bei dp Motorsport erinnert sich: "Anfangs stand die Frage im Raum, wie möglichst viel und unauffällig

Gewicht eingespart werden kann. Wir lieferten einige Komponenten aus, zum Beispiel eine Bugschürze, und ließen den Ölkühlerschacht entfallen, um so das Frontblech des Serien-SC zu simulieren. Die Bremsbelüftungs-Einsätze führten wir wie im RS 3,0 aus. Dadurch erhielten wir eine an den SC-RS angelehnte Optik."

Die Montage der dp-Motorsport-Komponenten sollte derselbe Lackierbetrieb

ausführen, der die Rostproblematik aufdeckte. Dann jedoch teilte man Klaus Scherer nach längerer Wartezeit mit, die Anpassung der angelieferten Glasfaserteile gehöre nicht zu den Kernkompetenzen des Betriebes. "Und so stand der Mann wieder bei uns", reflektiert Patrick Zimmermann. "sein SC-Projekt brachte er als gestrahlte, vorgrundierte Karosserie auf dem Rollwagen mit. 'Na prima!', habe ich gedacht, mich über die vorbereitenden Arbeiten gefreut und



Reminiszenz an Rennlegenden: Motorverblechung aus bernsteinfarbener Glasfaser

Wenn ein 1983er 911 SC 3,0 seine Faltenbalg-Stoßfänger ablegt und sich Schritt für Schritt in eine Leichtbau-Version verwandelt, sind Vergleiche mit der Rallye-Legende SC-RS (Typ 954, Bericht in PORSCHE SCENE 03/2009) naheliegend. Ende 1983 legte Porsche 20 solcher heckgetriebener 911 auf - primär, um einer Anfrage des Werks-Geldgebers Rothmans zu entsprechen. Fünf Exemplare gingen an David Richards über, der die Einsätze in der Rallye-Europameisterschaft auf Rothmans-Rechnung durchführte. Weitere 15 Fahrzeuge waren für Kunden vorgesehen, die pro vergebener Chassisnummer jeweils 188.100 D-Mark zu überweisen hatten. Heute spielen die mit 1.057 Kilogramm angegebenen 911 SC-RS in der Sammlerszene oben mit. Ihren einstigen Neupreis in D-Mark übertreffen sie - in Euro notabene - um ein Vielfaches. Kein Wunder, dass entsprechend modifizierte Serien-SC immer beliebter werden. Zumal, wie das vorliegende Exempel belegt, im Vergleich mit dem Werkswagen nochmals bis zu 200 Kilogramm (!) eingespart werden können.



Variantenreichtum: Am SC-RS befindet sich eine flach auslaufende Flosse anstelle dieses "Entenbürzels"



**Auch ein Zugeständnis an den Überrollschutz:** glatte Türtafel mit Zugschlaufe á la RS



**Zwei Paar Schuhe:** separater Fuchs-Rädersatz für Trackdays mit Michelin "Pilot Sport Cup"



**Demontierbarer Flankenschutz:** Heigo-Überrollkäfig mit geschraubten Gabelköpfen



**Importware:** Zündbox des auch bei uns distribuierten US-Herstellers Perma-Tune



**Auf das Wesentliche beschränkt:** Sicherungskasten, wie er spartanischer kaum sein könnte



**Minimalistische Belüftung der Frontscheibe:** Nur ein kleiner Elektromotor macht Wind



**Liebe zum Detail:** Hinter der Domstrebe sind die Bremsflüssigkeits-Behälter angeordnet



**Anpassungsfähig:** Die RSR-Heckstange musste auf Serienbreite eingekürzt werden

einfach weitergemacht." Klaus Scherer war inzwischen von der Originalitäts-Schiene abgekommen und auf den Leichtbau-Pfad umgestiegen. Patrick Zimmermann versetzte die Kreativität, mit der sein Kunde immer neue Ideen bis ins kleinste Detail durchspielte, in Erstaunen: "Da war zum Beispiel der 'Entenbürzel', den wir bereits ausgeliefert hatten, aber eben mit dem Original-Luftgitter in Schwarz. Es stellte sich heraus, dass durch eine Aluminium-Konstruktion mit Glasfaser-Kern einige hundert Gramm Gewicht eingespart werden konnten. Also nahmen wir das bereits eingepasste Serien-Gitter wieder heraus."

GFK-Türen mit Makrolon®-Schiebefenstern sowie vordere Kotflügel - ebenfalls aus Glasfaser - sparten gleich mehrere Zentner ein. Bezogen auf den Flankenschutz ging mit den Kunststoff-türen ein Nachrüstungsproblem einher. Ohne den Überrollkäfig mit Längsstreben in den Türausschnitten wäre eine

TÜV-Abnahme kaum möglich gewesen. Die Lösung: ein Heigo-Vollkäfig aus Stahlrohren mit klassischen Schraubmuffen und Porsche-spezifischen Abstützungen. Die parallel zu den A- und B-Säulen verlaufenden Käfigrohre sind mit der Karosserie verschweißt worden, um noch mehr Steifigkeit zu erzielen. Merkwürdig: Im historischen Motorsport werden derartige Schweißstellen nicht gern gesehen, offiziell gelten sie als Wettbewerbsvorteile gegenüber älteren Konstruktionen, die oft fern der Karosserie irgendwo im Fahrgastraum stehen. Klaus Scherer aber musste keinerlei Rücksicht auf Motorsport-Reglements nehmen, er plante keine Teilnahme an Rennen. Ihm ging es ausschließlich um eine Karosserie, die sich unter Kräfteinfluss, zum Beispiel in eingefedertem Zustand, nicht verwindet.

Scherers Forderung: Das H&R-/Bilstein-Fahrwerk sollte durch die verstärkte Karosserie so gut es geht abgestützt werden. "Ich will nicht, dass sich irgend

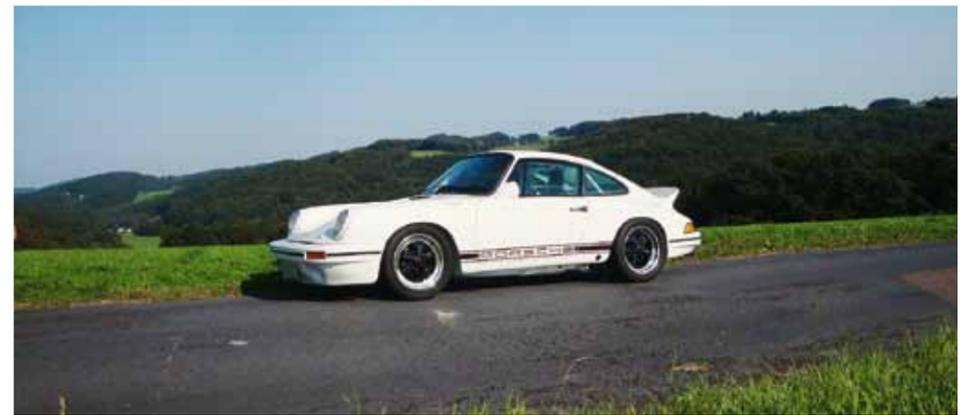
etwas verdreht!", fasste der Schweißfachmann zusammen. Er erhielt zwar keine stramme Wettbewerbs-Abstimmung, dafür aber eine technische Lösung aus der Rennversion 935 turbo. Während die Stoßdämpfer an der Vorderachse aus Stahl gefertigt sind, bestehen die Dämpfer an der Hinterachse aus Aluminium. Mit dieser List konnte die Dynamik im Heck verbessert werden. Statt der ursprünglichen Drehstäbe sind Schraubenfedern im Einsatz, die Aufnahmen der Kolbenstangen in den vorderen Domlagern sind außermittig gesetzt. Auf diese Weise werden 0,75 Grad negativer Radsturz zusätzlich vorgegeben. Darüber hinaus ist der vordere Stabilisator höher gelegt und fünf-fach verstellbar ausgeführt. Zwei Fuchs-Rädersätze stehen zur Wahl: einer in 6J und 7J x 16, ein weiterer in 7J sowie 8J x 16 mit Michelin "Pilot Sport Cup" für Sportfahrer-Lehrgänge. Die Vierkolben-Bremssättel verrichteten im ersten Leben als Erstbestückung eines 964 Carrera ihren Dienst. Wichtige Umfeld-

maßnahmen: Stahlflex-Leitungen und eine Waagebalken-Verstellung anstelle des Serien-Bremskraftverstärkers.

Im Zuge der Aufarbeitung des 915er Getriebes kam bei Drexler Motorsport ein Sperrdifferential dazu. Material entfiel bei der Gelegenheit ebenfalls: Hohlgebohrte Antriebswellen sind bei Herbert Drexler geordert worden, um tatsächlich jede Option auszuschöpfen. Ein Zwischenergebnis auf der Radlastwaage: 866 Kilogramm ohne Benzin im RSR-Kunststofftank. Für Klaus Scherer ist ein Ende noch nicht in Sicht: 857 Kilogramm sind als neue Zielsetzung ausgegeben worden - exakt 200 Kilo weniger als die Werks-Rallyeversion SC-RS, die Porsche Ende 1983 auflegte. Ein Blick in das Wageninnere zeigt, mit welcher Kompromisslosigkeit Kilogramm für Kilogramm eliminiert worden ist. Im Kabelbaum entfiel jede überflüssige Leitung, Teppiche fehlen sowieso, verleimte Mehrschicht-Holzplatten in den Fußräumen schützen das auslackierte



**Macht und Kraft:**  
Die abgewandelte RS-Bugschürze simuliert ein Original-Frontblech



**In freier Wildbahn:**  
Dynamik ist das Zauberwort des zurzeit 866 Kilogramm leichten SC

Blech. Minimalistisch ist der Elektromotor, mit dem die Windschutzscheibe beheizt wird. Für die Reproduktionen der legendären "Lollipop"- Sitze aus dem 935 turbo gilt: Gelobt sei, was Akzente setzt und der Bilanz auf der Waage nicht schadet! Bald sind die Sitzschienen an der Reihe - für Klaus Scherer sind sie allenfalls versteckter Ballast. Motorsport-Derivate sollen das Maximum herausholen.

- stünde er aufgeschlossen gegenüber. "Er steigert sich immer weiter hinein", stellt Patrick Zimmermann fast staunend fest. Eher zufällig gelang ihm ein Styling-Clou: "Nur in Grand-Prix-Weiß lackiert, ganz ohne Zierstreifen, kam der SC etwas fad herüber. Ich kramte in der Kiste und fand schmale, schwarze Linien. Ich kombinierte sie mit den klassischen Porsche-Schriftzügen aus den späten sechziger Jahren." Der Zufall wollte, dass Porsche den Boxster Spyder kürzlich in genau dieser Optik vorstellte.

Was den Endschalldämpfer aus Edelstahl-Dünnschicht betrifft, ist sämtliches Potenzial ausgereizt worden. Produzent Wilfried Stüber erhielt die Vorgabe, zehn Kilogramm nicht zu überschreiten. Er kam mit weniger als neun Kilogramm aus, anscheinend hatte er sich mitreißen lassen vom Lightweight-Konzept. In gewisser Weise muss das stetig sinkende Gewicht ein Nadelöhr im Motor überwinden helfen. Das Dreiliter-Aggregat ist zwar auf 3.200 ccm Hubraum vergrößert worden, die mechanisch-hydraulisch gesteuerte K-Jetronic blieb aber bestehen. Unter Fachleuten ist sie eher als ein Leistungshemmnis bekannt, das weiß auch Klaus Scherer. Einer neuen Stoßrichtung - Lösungsansätze wären eine Motronic-Umrüstung oder eine frei programmierbare Motec-Steuereinheit

"Wir waren lange vor der Veröffentlichung erster Bilder des Boxster Spyder damit durch", beteuern Klaus Scherer und Patrick Zimmermann unisono. Ein ehrgeiziger Plan bleibt: Der Unterboden soll vollständig verkleidet werden, um Aerodynamik und Höchstgeschwindigkeit weiter zu verbessern. Um den Schlusspunkt im Lastenheft dürfte es sich auch dabei nicht handeln. Mögliche Devise: Under Construction - wirklich fertig wird ein Projekt dieser Größenordnung nie. Das wäre ja auch langweilig...

Text: Carsten Krome  
Fotos: Patrick Zimmermann



**Auf den Kopf gestellt:** Durchgehende Unterbodenverkleidung wie beim 964 kommt demnächst



**Kunststoffbau:** vordere, leicht ausgestellte Kotflügel und beide Türen aus Glasfaser-Material



**Anlieferung auf dem Rollwagen:** Patrick Zimmermann erhielt eine vorgrundierte Karosserie



**An der Vorderachse aus Stahl:** Bilstein-McPherson-Federbein mit H&R-Schraubenfedern



**Oh Kabelbaum, oh Kabelbaum!** Jedes überflüssige Gramm Gewicht herausgeschnitten

**(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)****Typ:** 1983er 911 SC**Modelljahr:** 1983 (D-Programm)**Fahrgestellnummer:** WP0 ZZZ 91 ZDS 10 2337**Karosserie (Basisfahrzeug):** 2-türige, 2+2-sitzige, selbsttragende Coupé-Karosserie aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech; Kotflügelverbreiterungen hinten**Aufbau der Karosserie:** Anlieferung bei dp Motorsport auf Rollwagen in zerlegtem, gesandstrahltem, vorgrundiertem Zustand; aus Gewichtsgründen kein Unterbodenschutz; neue Coupé-Dachhaut ohne Schiebedach; Neulackierung in der Original-Werksfarbe "Grand-Prix-Weiß"; aus GFK gefertigte Bugschürze Typ Carrera RS, Entfall des Mittenölkühlers, statt dessen Ausführung ähnlich Original-Frontblech 911 SC mit Kanälen zur Belüftung der vorderen Bremsen; durch zuschaltbaren Elektromotor beheizbare Dünnglas-Frontscheibe; aus GFK gefertigte vordere Kotflügel sowie Türen mit Makrolon® Schiebefenstern; Beibehaltung der hinteren Original-Seitenwände; angepasster hinterer Stoßfänger Typ Carrera RSR 3,0; Motorhaube Typ Carrera RS 2,7 mit "Entenbürzel"**Motor:** luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor Typ 930/10, zwei Ventile pro Zylinder**Hubraum:** 3.200 ccm**Bohrung:** 97 mm (gegenüber 95 mm in der Serie durch Mahle-Werkskit)**Hub:** 70,4 mm**Gemischaufbereitung (zurzeit):** K-Jetronic**Abgasanlage:** Fächerkrümmer, Entfall der Wärmetauscher; Edelstahl-Endschalldämpfer Typ "dp 11" in Dünoblech-Bauweise (8,8 kg)**angegebene Motorleistung:** ca. 225 PS**Motorleistung (Serie, Vergleichswert):** 204 PS**maximales Drehmoment:** höher als 267 Nm

bei 4.300/min (Serie) durch Nockenwellen-Satz

**Höchstdrehzahl:** 6.800/min**Kraftübertragung:** Fünfgang-Schaltgetriebe Typ 915 mit nachgerüstetem Drexler-Sperrdifferenzial; hohlgebohrte Drexler-Antriebswellen**Bremssystem:** 4-Kolben-Aluminium-Festsattel vorn, 2-Kolben-Aluminium-Festsattel hinten (vom 964 übernommen); innenbelüftete, gelochte Stahl-Bremsscheiben; Entfall des Bremskraftverstärkers, statt dessen Waagebalken-System; Stahlflex-Leitungen**Radaufhängungen:** Entfall der Drehstäbe, statt dessen durch dp Motorsport konfigurierte Bilstein-Stoßdämpfer mit H&R-Schraubenfedern; vorn hochgesetzter, fünffach verstellbarer Stabilisator; Original-Stabilisator hinten**Räder:** Fuchs-Schmiedefelgen (7J x 16 vorn und 8J x 16 hinten)**Reifen:** 205/55 ZR16 vorn und 225/50 ZR16 hinten**Interieur:** Entfall der Original-Ausstattung, tief geschüsseltes Dreispeichen-Lenkrad mit Orientierungsring in 12-Uhr-Position; langer Schalthebel Typ "Windrush Evolution"; geschraubter und verschweißter Heigo-Überrollkäfig; durch dp Motorsport aus GFK gefertigte "Lollipop"-Nachbau-Sitze Typ 935 turbo/911 SC-RS; Sitze und Karbon-Armaturentafel mit Alcantara bezogen; Knieleiste aus GFK gefertigt; Bodenplatten aus verleimtem Mehrschicht-Holz in den vorderen Fußräumen; RS-Türverkleidungen**Radlasten (Vorderachse):** 329 kg**Radlasten (Hinterachse):** 537 kg**Leergewicht:** 866 kg (ohne Treibstoff und Fahrer)**Tankinhalt:** 62 Liter (Kunststoff-Renntank Typ Carrera RSR)**Höchstgeschwindigkeit:** ca. 250 km/h**Beschleunigung (0 - 100 km/h):** ca. 5,0 sec.**Durchschnittsverbrauch:** 15 Liter/100 km**Historie/Kaufumstände:** durch einen Zufall im November 2006 bei einer Pfandleihe entdeckt und kurzentschlossen gekauft. Laut Rechnung für 23.000 Euro restauriert, allerdings stellte sich das Fahrzeug nach und nach als Blender heraus. Entweder wurde nicht konsequent oder nicht richtig gearbeitet. Es kam im Herbst 2007 bei der Firma Classic Power zum umfassenden Neuansatz. Bis Frühjahr 2008 bauten Wolfgang Reile und Sohn Dennis den Motor vollkommen neu auf. Dazu verwendeten sie ein Mahle-Werkskit für 200 ccm mehr Hubraum (durch 2 mm größere Bohrung) und Schmiedekolben. Zur Verminderung von Gewicht und Schleppverlusten des Motors kamen Ventildfedern mit geringerer Rate, ein erleichtertes Schwungrad, inzwischen eine Original-Bosch-Rennsport-Lichtmaschine und hohlgebohrte Antriebswellen (Drexler Motorsport) zum Einsatz.

Stets das große Vorbild, den 911 SC-RS, vor Augen, fielen beim Entfernen des Unterbodenschutzes diverse Rostnester auf, die aufwändige Karosseriearbeiten erforderlich werden ließen. Da der Elfer inzwischen bis auf die Rohkarosserie entkernt war, sollte er professionell als puristische, leichtgewichtige Fahrmaschine unter Wahrung des typischen Erscheinungsbildes neu aufgebaut werden. Noch in der Karosseriewerkstatt ist das Original-Schiebedach gekappt und gegen eine Coupé-Dachhaut ausgetauscht worden. 14 Kilogramm Gewichtersparnis waren der Lohn. Für anschließende Kunststoffarbeiten und individuelle Lösungen erschien die bis dahin gut arbeitende Werkstatt allerdings nicht mehr geeignet. Daraufhin wechselte der Porsche zu dp Motorsport. Stoßfänger, vordere Kotflügel, Türen, Front- und Heckhaube mit "Entenbürzel", hintere Lampenkörbe, Motorverblechung, Tank und Verglasung führte Patrick Zimmermann in Glasfaser, Kevlar oder Makrolon® aus. Begleitet von Motorsport-Batterie und -anlasser ist nach dem Verzicht auf Radio, Uhr, elektrischen Fensterhebern und Außenspiegeln sowie der Heizung auch die Verkabelung mit angepassten Kabelquerschnitten komplett neu erstellt worden.

Selbstverständlich entfielen auch die Teppiche und Antiröhrn-Auskleidung des Fahrgastraums. Notrad, Kompressor und Werkzeug braucht ein Porsche ohnehin nicht. Die Frontscheibe besteht aus Dünnglas - aber mit Beheizung, damit der TÜV nicht vollständig die Fassung verliert. Auch die Mechanik der Türfenster wich einer simplen Schiebelslösung. Es wäre müßig, viele schöne, einzigartige Lösungen zum Verschließen von Karosseriedurchbrüchen, Halterungen und Verkleidungen einzeln zu erwähnen. Zurzeit denkt Patrick Zimmermann über eine Unterbodenverkleidung ähnlich der des 964 Carrera 2 nach. Unserem G-Modell soll sie zu etwas mehr Abtrieb bei einem höheren Beschleunigungsvermögen und entsprechender Höchstgeschwindigkeit verhelfen. Damit nicht genug: Wolfgang Reile von Classic Power überlegt, wie die K-Jetronic durch eine Einzel-Drosselklappenanlage sowie eine frei programmierbare Motec-Steuereinheit ersetzt werden kann.

**Ohne Zierstreifen sah's etwas fad aus: erster Eindruck nach Lackierung und Zusammenbau**