



PORSCHE

Presse-Information

7. Juli 2021

Wiedersehen nach 40 Jahren

Walter Röhrl und der 924 Carrera GTS Rallye

Stuttgart. Zum 40. Jubiläum der Rallye-Saison 1981 überraschte die Abteilung Porsche Heritage und Museum den zweifachen Weltmeister Walter Röhrl mit dem frisch restaurierten 924 Carrera GTS von damals. Gemeinsam mit seinem Co-Piloten Christian Geistdörfer holte Röhrl vier Gesamtsiege im gold-schwarzen 924 „Monnet“ in der Deutschen Rallye-Meisterschaft 1981. Es war die erste und einzige Rallye-Saison, die Walter Röhrl auf Porsche bestritt.

Beim ersten von sieben Läufen, der Metz-Rallye im Mai 1981, bremsten noch Defekte das Porsche-Team aus, dennoch reichte es für den 2. Platz in der Gesamtwertung. Bei der Hessen-Rallye fuhren Röhrl und Geistdörfer auf Platz 1, drei weitere Siege bei der Serengeti-Safari-Rallye, der Vorderpfalz und Baltic Rallye folgten. 1982 erfolgte die Übergabe „des Versuchswagens 924 GTS“ an das Porsche Museum. Die Wiederinbetriebnahme des Museumsstücks fand nun dort statt, wo das Auto vor 40 Jahren aufgebaut wurde: in der historischen Rennsportabteilung in Weissach. Die Spuren der Zeit und der Wertungsprüfungen auf Asphalt und Schotter galt es zu bewahren.

Teuerster Serien-Porsche aller Zeiten

Die Basis des Rallye-Autos, des 924 Carrera GTS, war 1981 mit einem Preis von 110.000 Mark das teuerste Auto der Modellpalette und der bis dato teuerste Serien-Porsche aller Zeiten. Mit den Carrera-Modellen der Baureihe 924 trat Porsche den Beweis an, dass das Transaxle-Konzept auch im Rennsport bestehen konnte. Die Grundlage für die Weiterentwicklung lieferte der 924 Turbo (Typ 931). Im Juni 1980

erschien der weiter entwickelte, 210 PS starke 924 Carrera GT (Typ 937), der für die Gruppe 4 homologiert wurde. Dessen stärkere Ausbaustufe war der 924 Carrera GTS (Typ 939). Der normale GTS leistete 240 PS, die Clubsport-Variante 275 PS, beim ausschließlich für den Renneinsatz konzipierten GTR waren es sogar 375 PS. Die Stückzahl blieb klein: Zwischen Februar und April wurden 50 linksgelenkte, ausschließlich in Indischrot lackierte 924 Carrera GTS gebaut. Inklusive aller Prototypen entstanden insgesamt 59 Autos.

Versuchswagen Nr. 5

Auch der am 12. Dezember 1980 gebaute 924 Carrera GTS Rallye gehört zu den Vorserienfahrzeugen, ist der fünfte von neun gefertigten Prototypen. Der verbaute Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor ist ebenfalls ein Aggregat aus dem Versuchsstadium; ein Triebwerk ohne Seriennummer, das 1981 eine komplette Rallye-Saison ohne Schäden überstanden hat und den gold-schwarzen 924 auch 2021 zu Höchstleistungen antreibt. 10.371 Kilometer stehen heute auf dem Tacho. Die Originalität des Ganzen, der Erhalt der Patina stand bei der Wiederinbetriebnahme im Mittelpunkt, bis ins kleinste Detail. Selbst die roten, im Heck unter der großen Glaskuppel von der Sonne leicht ausgebleichten Sicherheitsgurte sind noch die alten. Auf der Fahrerseite ist ein großes R, auf den Gurten des Beifahrers die Kombination CG eingestickt: Röhl und Christian Geistdörfer.

Patina muss bleiben

Bis auf Verschleißteile, einige Komponenten des Fahrwerks und das System der Benzinversorgung wurden bei der Wiederinbetriebnahme ausnahmslos vorhandene Bauteile überholt, revidiert und erneut verbaut – von den originalen 911-Turbo-Bremssätteln bis hin zum Ladeluftkühler mit dem noch von Hand geschweißten Gehäuse. Eine Endoskopie des Motors sowie des angeschlossenen KKK 26-Turboladers blieb ohne Befund, das Getriebe wurde sicherheitshalber zerlegt und geprüft, zeigte aber kaum Verschleiß. Und tatsächlich: Eine Rennkupplung zum

Komplettieren des Antriebs hatte die Werkstatt des Porsche Museums auf Lager, einen Satz Reifen im Format 255/55 R15 mit dem zeitgenössischen Profil fand sich beim Zulieferer Pirelli.

Das Auto trägt noch immer die Handschrift seiner Macher. Bei den Arbeiten konnten die Weissacher Spezialisten auf die Erfahrungen, das Know-how und die komplette Fahrzeugdokumentation eines ehemaligen Kollegen zurückgreifen: Roland Kussmaul, Testfahrer, Ingenieur und selbst Rallyefahrer, hatte 1981 das Auto für die Rallye-DM innerhalb von zwei Monaten aufgebaut, Schmidt Motorsport aus Nürnberg den Service während der Einsätze übernommen. Zu den Besonderheiten des 924 im Rallye-Trimmm gehörten unter anderem zum Schutz vor Steinschlag in GFK einlamierte Hinterachslenker, dicke Metallplatten am Unterboden als Schutz für Ölwanne und Getriebe oder der Mengenteiler des V8-Motors des großen Verwandten 928, der die Spritversorgung des Motors bei hohen Drehzahlen sicherstellte. Der Trockensumpf der Ölversorgung findet sich im Heck, gefüllt wird er durch eine Öffnung neben dem Kofferraumschloss.

Höchste Geheimhaltungsstufe

„Das größte Problem der Inbetriebnahme“, sagt Kuno Werner, Leiter der Museumswerkstatt, „war nicht die Technik, sondern die Geheimhaltung.“ Zum 74. Geburtstag sollte der 924 Carrera GTS beim zweifachen Rallye-Weltmeister vor der Tür stehen. „Aber Walter Röhrl kennt hier so viele im Haus, da war es schwer, das Projekt geheim zu halten.“ Aber das Rallye-Revival gelang: Zusammen mit Roland Kussmaul überraschte das Team der Abteilung Porsche Heritage und Museum Walter Röhrl mit dem einsatzbereiten „Monnet“-Porsche. „Es war eine riesige Überraschung für mich. Ich bin vor 40 Jahren aus dem Auto ausgestiegen und nie mehr wieder drinnen gesessen. Daher war ich unheimlich verwundert, als plötzlich Roland mit diesem Auto angefahren kam“, freute sich Walter Röhrl. „Dieses Auto hat mir die Tür zu Porsche geöffnet. Daher bin ich ihm besonders verbunden. Das ist für mich eine Zeitreise in die Vergangenheit. Ich fühle mich sofort wieder 40 Jahre jünger.“

Turbo – vor 40 Jahren war das neu. Und ungewohnt, wie sich Röhrl auf den Straßen seiner Hausstrecke im Bayerischen Wald erinnert. „Als Sauger-Fahrer bist Du damals mit der Turbo-Charakteristik verrückt geworden. Das Turboloch war riesig! Um schnell aus der Kurve zu kommen, musstest Du schon kurz vor der Kurve wieder Gas geben, immer die Drehzahl hochhalten.“ Gegen die etablierte Konkurrenz rechnete sich das neu formierte Porsche-Team 1981 keine großen Chancen aus. Durchkommen war das oberste Ziel. „Aber der Wagen war auf Anhieb schnell. Am Anfang hatten wir rund 250 PS, später auch mehr – nicht die Leistung, sondern Handling und Traktion waren die Stärken des 924. Und alles hat gehalten. So ist Porsche halt.“ Überraschung gelungen.

Weitere Informationen sowie Film- und Foto-Material im Porsche Newsroom: newsroom.porsche.de