King of the Hill

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

13/07/2020 Regie-Legende Jeff Zwart bereitet sich vor, den Pikes Peak im neuen Porsche 935 zu bezwingen. Wie die Strecke – und die Fahrzeuge, mit denen er sie gefahren ist – sein Herz erobert haben.

Nur wenige Namen verbindet man so sehr mit dem Pikes Peak International Hill Climb wie Jeff Zwart. Der Regisseur und Porsche-Sammler ist das berühmte Bergrennen in Colorado sage und schreibe 17-mal gefahren. In nicht weniger als zwölf verschiedenen Porsche 911. Bis heute konnte er beachtliche acht Siege erlangen. Inzwischen ist er sogar als Trainer für Porsche Motorsport in der GT4-Clubsport-Klasse tätig.

2020 kehrt Zwart zum Berg zurück. Hinter dem Lenkrad des 700 PS starken 935 startet er in der neuen Time-Attack-Klasse. Die auf Serienfahrzeugen basierenden Sport-Rennwagen fahren gegeneinander und gegen die Zeit, im Sprint zum kilometerhohen schneebedeckten Gipfel in den Rocky Mountains.

Was nach einer gewaltigen Herausforderung klingt, ist mittlerweile wie eine zweite Heimat für den entspannten Kalifornier. Als junger Fotograf kam er erstmals mit dem Rennen und seiner außergewöhnlichen Atmosphäre in Kontakt und kann sich seitdem nicht mehr davon lösen.

„1982 oder 1984 schickte mich das Automobil-Magazin Road & Track erstmals zum Pikes Peak, um das Rennen zu fotografieren“, erinnert sich Zwart. „Ich war schon vorher vom Rallye-Sport begeistert, aber als ich dort ankam war mir klar, das ist die ultimative Rallye. Man muss dazu sagen, dass es damals am Berg nichts als Schotterpisten gab. Sowohl das Rennen an sich als auch der Ausblick und die Höhe hatten eine enorme Wirkung auf mich. Die Steilwände und Klippen ließen auch mein Fotografenherz höher schlagen.“

Zwart startete seinen ersten Rennversuch auf dem Pikes Peak Ende der 80er in seinem Mazda-Rallyewagen. Mit Erfolg - er wurde zum „besten Nachwuchsfahrer“ gekürt. Spätestens jetzt war es um ihn geschehen. Nach weiteren nationalen Rallye-Erfolgen, im damals neuen 964 Carrera 4 mit Allradantrieb, boten Andial und Porsche Motorsport an, Zwart bei einem weiteren Versuch auf dem Pikes Peak zu unterstützen. Und so musste sein Saugmotor einem Single-Turbo mit 550 PS aus der damaligen IMSA-Serie weichen. „Ich fuhr diesen Wagen den Berg hoch und hatte das Gefühl, ich sitze in einem Monster“, erzählt er. „Wir wollten natürlich gut abschneiden, es war schließlich ein Porsche-Programm. Letztendlich habe ich in dem Jahr in der Open Class den Sieg eingefahren. So hat alles begonnen.“

Zwart fuhr weitere Rennen in unterschiedlichen Klassen und in zahlreichen Varianten des Elfers. Er

lotete die Möglichkeiten serienmäßiger 911 Straßenfahrzeuge aus und startete ebenso in stark frisierten, individuellen Rallye-Sonderwagen. Als dann vor zehn Jahren mit der Asphaltierung der Rennstrecke begonnen wurde, tauschte der Regiesseur die Fahrzeuge mit Rallye-Charakter durch eine kompromisslose Rennmaschine aus. So kehrte er 2010 in einem GT3 Cup zum Bergrennen zurück. Obwohl erhebliche Teile der Strecke noch immer aus Schotter bestanden, unterbot Zwart in diesem Jahr den Klassenrekord um 38 Sekunden.

Im Folgejahr ging er mit einem GT2 RS Testfahrzeug mit Straßenzulassung an den Start. In diesem war er auch aus seiner 1.600 Kilometer entfernten Heimat Kalifornien angereist. Zwar verpasste Zwart den Klassensieg dieses Mal um knappe zwei Sekunden, konnte aber dennoch einen neuen Rekord für Serienfahrzeuge aufstellen. „In einem Wagen mit 620 PS den Berg hinaufzufahren, hat mir die Augen geöffnet", so Zwart. „Mit so viel Pferdestärken war ich noch nie zuvor gefahren, es hat mich einfach so den kompletten Berg hochgezogen."

Zwart kannte nun beides: die Vorteile eines absoluten Rennfahrwerks und die der fortschrittlichen Turboladertechnologie von Porsche. Also beschloss er, diese zu kombinieren. Im nächsten Jahr stand er daher mit einem GT3 Cup am Start des Pikes Peak. Mit an Bord: ein einzigartiger Turbomotor. Bei diesem dritten Versuch wurde er erneut Sieger seiner Klasse.

„Der 911 ist in vielerlei Hinsicht das perfekte Auto für den Pikes Peak", betont Zwart. „Sicher, ich bin in Elfern groß geworden und sie bilden die Grundlage all meiner Rennfahrzeuge. Doch wenn man versteht, wie sie sich unter einem drehen und bewegen, mit dem Gewicht auf der Hinterachse – das ist ein riesiger Vorteil bei einem Bergrennen wie Pikes Peak."

Dieses Jahr geht mit ihm zum ersten Mal der neue Porsche 935 an den Start. Der Wagen gehört dem Porsche-Sammler Bob Ingram und fährt mit Unterstützung von Road Scholars, den professionellen Porsche-Restaurateuren unter der Leitung von Ingrams Sohn Cam. Für Zwart geht damit ein Traum in Erfüllung.

„Als der 935 bei der Rennsport Reunion 2018 Premiere feierte, dachte ich sofort, dass er perfekt für den Pikes Peak wäre. Denn er verfügt über einen Biturbo-Motor und ist in Prinzip ein umgebauter GT2 RS Straßenwagen, mit dem gleichen guten Fahrverhalten, das für das Bergrennen so wichtig ist. Und trotzdem bringt er das komplette Sportfahrwerk-Paket mit."

Zwart suchte sich die Unterstützung von Michelin und Mobil 1 und ließ das Fahrzeug in die neue Time-Attack-Klasse einschreiben, in der alle Rennwagen serienmäßig sein müssen. Die erste Testfahrt in Willow Springs zeigte: kein Problem für den Porsche 935.

„Drei Dinge an diesem Auto habe ich so noch bei keinem Rennfahrzeug auf dem Pikes Peak gesehen", erläutert Zwart. „Nur zwei Pedale, wegen des Porsche Doppelkupplungsgetriebes, Traktionskontrolle und ABS. Aber es fühlt sich leicht und wendig an, Traktionskontrolle und ABS sind beide wunderbar. Nach zwei, drei Runden fühlte ich mich in dem Fahrzeug pudelwohl. Das Gefühl war einfach fantastisch. Das ist das wohl zugänglichste Rennfahrzeug, das ich seit Jahren gefahren bin."

Trotzdem bleiben ein paar unbekannte Variablen. Die Startlinie des Pikes Peak International Hill Climb liegt auf 2.700 Metern Höhe. Die Schwierigkeiten, die solche Höhen sowohl für den Wagen als auch für den Fahrer mit sich bringen, lassen sich auf einer gewöhnlichen Rennstrecke nur schwer nachempfinden. Seit die Strecke vollständig asphaltiert ist, ist sie außerdem anfälliger für drastische Wetterumschwünge.

„Dieser Ort darf wirklich nicht auf die leichte Schulter genommen werden, das könnte fatale Folgen haben. Rennteilnehmer drehen sich hier selten – überall könnte man gegen etwas fahren oder irgendwo herunterfallen. Mit jedem Jahr habe ich mehr über diesen Ort gelernt. Dieser Berg bietet ein so vielschichtiges Rennen. Es gibt 156 Kurven und die Zielgerade liegt auf über 4.000 Metern Höhe. Man muss auf so vieles achten. Deshalb sage ich immer, man fährt nicht gegen seine Mitstreiter, sondern gegen die Strecke. Zumindest gehe ich es so an. Ich schaue immer geradeaus und denke nicht zu viel daran, was die Leute um mich herum tun."

Info

Der Pikes Peak International Hill Climb 2020 findet am 30. August statt. Weitere Einblicke in Zwarts Vorbereitungen auf das Rennen in diesem Sommer folgen.

Fotos: Larry Chen (Instagram: @Larry_Chen_Foto)

Dieser Beitrag wurde vor dem Start des Porsche Newsroom Schweiz in Deutschland erstellt. Die genannten Verbrauchs- und Emissionsangaben richten sich daher nach dem Prüfverfahren NEFZ und wurden unverändert übernommen. Alle in der Schweiz gültigen Angaben nach WLTP-Messzyklus sind unter www.porsche.ch verfügbar.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Image Sublines

Path: King of the Hill/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Jeff Zwart, 935, Willow Springs, USA, 2020, Porsche AG
Subline: Jeff Zwart im Porsche 935

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2020/motorsport/porsche-jeff-zwart-pikes-peak-international-hill-climb-porsche-935-21476.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0eb7c3fb-9768-40b0-b377-d55420487d47.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart