Wiedersehen nach 40 Jahren: Walter Röhrl und der 924 Carrera GTS Rallye

14/05/2021 Psst! Dieses Projekt ist geheim! Oder besser: das war es. Zum 40. Jubiläum der Rallye-Saison 1981, der einzigen, die Walter Röhrl auf Porsche fuhr, überraschte die Abteilung Porsche Heritage und Museum den zweifachen Weltmeister mit dem frisch restaurierten 924 Carrera GTS von damals.

Am 15. Mai feiern der 924 Carrera GTS Rallye und Walter Röhrl Jahrestag. Vor 40 Jahren rollten Röhrl und Co-Pilot Christian Geistdörfer im gold-schwarzen 924 „Monnet" bei der „Internationalen ADAC-Metz-Rallye 1981" von der Startrampe – der Auftakt zur ersten und einzigen Rallye-Saison, die Walter Röhrl auf Porsche bestritt. Vier Gesamtsiege standen am Ende des gemeinsamen Jahres in der Deutschen Rallye-Meisterschaft zu Buche. Beim ersten von sieben Läufen, der Metz-Rallye im Mai 1981, bremsten Defekte das Porsche-Team noch aus, dennoch reichte es für den zweiten Platz in der Gesamtwertung. Bei der Hessen-Rallye fuhren Röhrl und Geistdörfer auf Platzt eins, drei weitere Siege bei der Serengeti-Safari-Rallye, der Vorderpfalz und Baltic Rallye folgten.

Im Jahr darauf wechselten Röhrl und Geistdörfer zu Opel, während der 924 Carrera GTS seinen letzten Einsatz im Februar 1982 bei der Rallye Boucles de Spa erlebte. Am Steuer der Startnummer 4 saß Rundstrecken-Spezialist Jacky Ickx. Am 27. August 1982 erfolgte die Übergabe „des Versuchswagens 924 GTS" an das Museum. Nach der Rückkehr ins Werk wich das für die Rallye in Belgien aufgetragene Blau der Zigaretten-Marke Gitanes der ursprünglichen Lackierung in Gold und Schwarz des Cognac-Herstellers „Monnet" – Technik und den Lack trägt der 924 Carrera GTS Rallye noch heute.

Die Spuren der Zeit und der Wertungsprüfungen auf Asphalt und Schotter galt es zu bewahren. Die Restaurierung des Museumsstücks fand dort statt, wo das Auto vor 40 Jahren aufgebaut wurde: in der historischen Rennsportabteilung in Weissach.

Teuerster Serien-Porsche aller Zeiten

Die Basis des Rallye-Autos, der 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, 154 kW (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 177 kW (240 PS), die Clubsport-Variante 202 kW (275 PS), beim ausschließlich

für den Renneinsatz konzipierten GTR waren es sogar 276 kW (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 Restaurierung 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: Röhrl und Christian Geistdörfer.

Patina muss bleiben

Bis auf Verschleißteile, einige Komponenten des Fahrwerks und das System der Benzinversorgung wurden bei der Restaurierung 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-Trimm gehörten unter anderem zum Schutz vor Steinschlag in GFK einlaminierte 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: Anfang März überraschten das Team des Porsche Museums und Roland Kussmaul Walter Röhrl mit dem einsatzbereiten „Monnet“-Porsche zum Geburtstag.

„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 Bayrischen 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 184 kW (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.

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



Inga Konen

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 (0) 41 / 487 914 3
inga.konen@porsche.ch

Video

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2021/historie/porsche-924-carrera-gts-rallye-restaurierung-walter-roehrl-24477.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/44ea7cd4-1ac9-4644-8767-1d5ccde5babb.zip

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