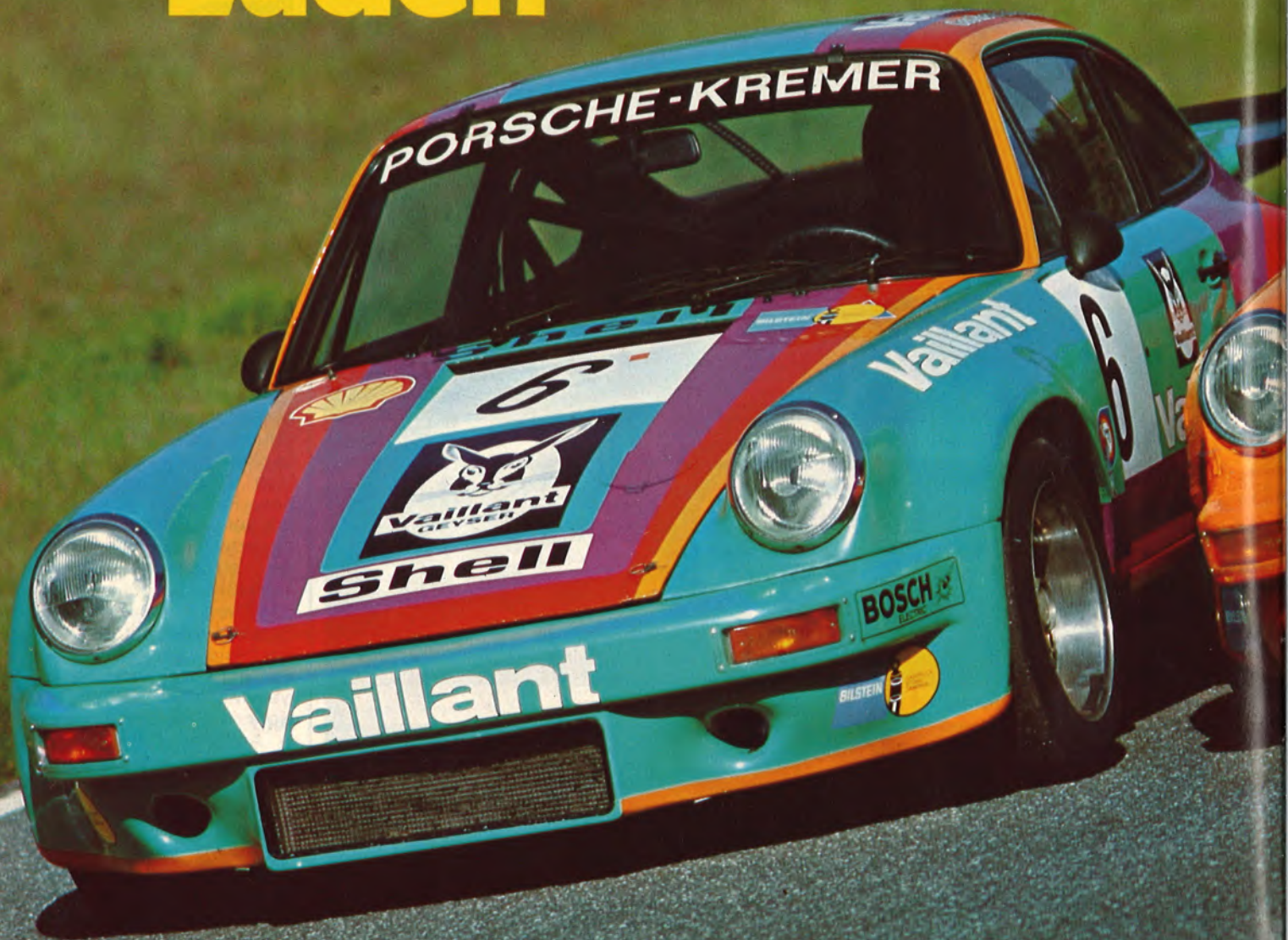


## Track-Test: Kremer-Porsche Carrera 3.0 RSK

Selten zuvor sind die konkurrierenden Carrera-Teams so hart aufeinandergetroffen wie in der Saison '75. Eines der schlagkräftigsten Teams schickten die Kölner Kremer-Brothers ins Rennen. sport · auto sah den Jägermeister- und Vaillant-Porsche unters Blech und zog eine kritische Test-Bilanz.

# Kremer-Laden





**B**eim letzten Meisterschaftslauf in Hockenheim eskalierte der schwebende Porsche-Zwist: Das Tebernum-Team, im Jahr 1975 teilweise ebenfalls mit drei Carrera am Start, meinte, mit einem Protest gegen die Kremer-Wagen eine alte Rechnung begleichen zu müssen. Die Männer um Franz Weißkopf hofften, bei einer Fahrzeugüberprüfung Unregelmäßigkeiten bei der Konkurrenz aufdecken zu können. Mit diesem Protest traf die mit dem Spitzenfahrer Schickentanz operierende Tebernum-Crew

nicht die etwas verdutzt dreinschauenden Kremer-Brüder, sondern das sport-auto-Testteam. Denn für den Montag nach dem Rennen waren die Test- und Fotografierfahrten mit dem Jägermeister- und Vaillant-Porsche angesetzt worden. Mit viel Einsatz konnte der Termin einigermaßen gehalten werden: Zuerst gelang es, den Protest vom dritten Wagen, dem Jeans-Carrera, abzuwenden, so daß dessen Motor für die Testfahrten zur Verfügung stand. Leider bestätigten die Beschleunigungstests, daß er nicht der

Fotos: Heere



## Track-Test: Kremer-Porsche Carrera 3.0 RSK

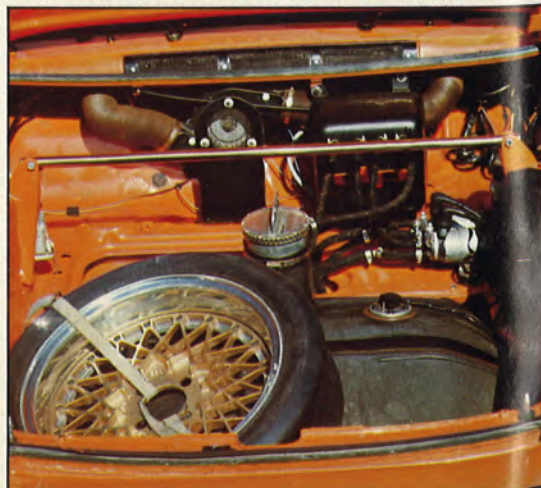


**Voluminöse Backen mit Kühlschlitzen (l.), farblich angepaßtes Interieur (o.).**

Schnellste war. Die anderen beiden, vermutlich stärkeren Triebwerke mußten den Sportkommissaren zur Überprüfung überlassen werden, doch der spätere Bescheid brachte saubere, reglementsgerechte Tuning-Arbeit an den Tag.

So bedauerlich der eigentliche Grund für diesen Protest auch sein mag, die Konkurrenzsituation unter den Porsche-Teams und diese Überprüfung hatte auch positive Seiten: Jeder mußte mit einem Protest rechnen und konnte kaum unerlaubte Mittel anwenden, was das Protestergebnis auch offenlegte. Die zahlreichen Gerüchte über unzulässige Hubraumgrößen dürften somit jeglicher Grundlage entbehren, denn das Loos-Team hatte wie Tebernum werkspräparierte Wagen eingesetzt, und die Max-Moritz-Leute hatten Kremer schon während der Saison in ihren Motor gucken lassen. Daß der Maximal-Hubraum beim Porsche-Sechszylinder durchaus bei 3,2 bis 3,3 Liter liegt, ist hinreichend bekannt, zumal Mahle auch größere Kolben anzubieten hat. Ob diese Groß-

**Ausgeklügeltes Benzinfördersystem mit Catch-Tank, Quertraverse für Federb.**



kolben-Maschinen nur in der IMSA-Serie zum Einsatz kamen, wollte keiner nachprüfen.

## Der Testtag verlief nicht programmgemäß

Aufgrund dieser gegenseitigen Verdächtigungen waren also lediglich die rollenden Karosserien des Jägermeister- und Vaillant-Autos für unseren Test freigegeben, so daß Chef-Mechaniker Willi Großmann in aller Eile den Jeans-Motor in den orange-farbenen Kräuterlikör-Wagen einbauen mußte. Als beim Warmfahren auch noch Manfred Kremer mit einem die Ideallinie suchenden Formel Vau kollidierte, mußte obendrein das rechte vordere Federbein gewechselt werden, das man aus dem Vaillant-Porsche transplantierte. Für Einstellarbeiten an Sturz und Spur blieb keine Zeit, und die Karosserie samt Frontspoiler wurde dürftig mit Klebeband zusammengehalten. Solchen Kummer ist das Kremer-Team gewöhnt, denn kleinere Karosserieschäden gab es zur Genüge in der Saison 75. Sie sollten auch der Grund dafür sein, weshalb die beiden Renner beim Nachwiegen gut 20 bzw. 40 kg schwerer als erlaubt waren, denn bei den Reparaturen kann auf Spachtelmasse nicht ganz verzichtet werden. Überdies wurde nur der Jägermeister-Carrera bei Kremer aufgebaut, während der Vaillant-Porsche wegen des kurzfristigen Sponsor-Engagements in aller Eile aus den USA herübergeflogen worden war. Der Ex-Werkswagen lag deshalb von Anfang an nicht am Gewichtslimit und hatte am Schluß mit 958 kg ein Minus, das immerhin 14 PS ausmachte. Damit ist Wollek's Leistung um so höher einzuschätzen, denn er war ohne Zweifel neben Fitzpatrick der herausragende Carrera-Pilot im Jahr 1975.

Zu bedenken gilt es freilich, daß der von Wollek pilotierte Vaillant-Porsche mit Goodyear-Reifen fahren konnte, während Kelleners aufgrund eines Vertrags an Dunlop gebunden

## Kremer-Porsche Carrera 3.0 RSK

6-Zylinder-DOHC-Boxermotor; 2995 ccm (95×70,4 mm); Verdichtung 10,4:1; 345 PS bei 8200 U/min; Bosch-K-Jetronic-Einspritzung; Bosch-Zündung; Porsche-5-Gang-Getriebe Typ 915; Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer; Räder vorn 11×16", hinten 14,75×16"; Reifen: Dunlop, vorn 275/600-16, hinten 350/625-16; Girling-4-Kolben-Scheibenbremsen (Ferodo-Beläge); 120-l-Gummitank; Gewicht 945 kg; V<sub>max</sub> 280 km/h; Benzinverbrauch ca. 38 l/100 km; Preis: 100 000,- DM.

**Erfolge:** 1. und 2. Platz im ADAC-Super-Sprint, 1. Platz in Diepholz.

**Ausfallgründe:** Verteilerritzel gebrochen, Motorschaden.

war. Die Goodyear-Pneus, eine Spezialentwicklung für das Loos-Team, hatten meßbare Vorteile, bis Dunlop für das letzte Rennen griffigere Slicks präsentierte, auf denen sowohl Stenzel wie auch Kelleners um gut eine Sekunde schneller den großen Hokenheimkurs umrundeten. Erstaunlich ist zudem, daß man Anfang der Saison mit Zeiten zwischen 2.17 bis 2.18 min begann und am Schluß Tainingszeiten von 2.14 min erzielte. Gerade bei ziemlich gleichstarken Porsche ist die Reifenwahl wichtig. Bei Regen sahen die Goodyears am schlechtesten aus, während Firestone-Reifen alle übertrafen. Doch Dunlop-Fahrer dürfen sich keinen Seitensprung erlauben, sonst sind die günstigen Konditionen bei Dunlop-Rennleiter Weber schnell vergessen.

Im Vergleich zum letzten Jahr sind die Reifenbreiten nur geringfügig angewachsen, so daß jetzt vorn 11-Zoll- und hinten fast 15-Zoll-Felgen gefahren werden, jeweils mit 16 Zoll Durchmesser und entsprechend niedrigeren und steiferen Reifenflanken. Dadurch sind die Carrera spürbar härter geworden, insbesondere mit Dunlop-Reifen, während die Goodyear in den Schultern etwas runder wirken und dadurch komfortabler sind. Für die Regenpneus reduziert man Felgen-

breite und Durchmesser (15 Zoll), da hier die knallharte Abstimmung Nachteile bringt. Die exakte Anpassung an Reifen und Streckenverhältnisse nimmt Kremer mit einer Unzahl diverser Federtypen vor, wobei man von der progressiven auf die lineare Kennung übergegangen ist, was nach Kremers Aussage auch in die Normalserie eingehen soll. Die Teflon-Boxen für Fahrwerksgelenke wurden ebenfalls von Kremer eingeführt, nachdem die Porsche-Werksingenieure zuerst skeptisch waren. Ohne Zweifel ist die Kremer-Erfahrung auch für das Zuffenhausener Werk von Interesse, zumal in früheren Jahren die Kölner stets den GT-Europameister stellten und auch im Porsche-Cup den Rahm abschöpften. So weist man mit einem gewissen Stolz darauf hin, daß Stenzel in seinem MM-Quelle-Carrera am Schluß das Fahrwerk gefahren sein soll, das man bei Kremer bereits im Juli zu den Akten legte. Man ist nämlich inzwischen beträchtlich härter in Federn, Stabi und Reifen geworden und hoffte, damit schneller zu sein. Daß diese Hoffnung nur begrenzt in Erfüllung ging, zeigte nicht nur, daß Stenzel stets mithalten konnte, sondern auch der kurze Fahrtest, der einen ziemlich problematisch zu fahrenden Jägermeister-Carrera offenlegte.

## Das Fahrverhalten war ziemlich unausgeglichen

Sieht man einmal davon ab, daß das Auto aufgrund des erwähnten Unfalls nach links zog und heftige Unwuchten im Vorderwagen aufwies, war nichts von der Gutwilligkeit des letztjährigen Max-Moritz-Porsche wiederzufinden. Der Kremer-Porsche gierte zwar freudig in die Kurven ein, doch dann ließ sich weder durch einen Tritt aufs Gas noch durch saubere Lenkarbeit ein neutraler Drift erzielen. Entweder untersteuerte der Hecktriebler oder er kam blitzartig mit dem Heck, ohne daß in der sonst leichtgängigen Lenkung irgendwelche Reaktionskräfte zu spüren gewesen wären. Die Balance auf der Hinterhand war äußerst schwierig zu erzielen. Präzises Fahren wie in dem MM-Porsche blieb unmöglich, was Hans Heyer, den wir zum Probefahren engagierten, nur bestätigen konnte. sport·auto wollte deshalb dem Kremer-Team die Chance geben, diesen schlechten Eindruck zu einem späteren Zeitpunkt zu korrigieren, doch der vereinbarte Anruf blieb aus. So ist es ungewiß, wie weit der notdürftig reparierte Unfallschaden das Fahrverhalten beeinflusste, oder ob der Ex-Jeans-Motor sich auch auf dem letzten Leistungsstand befand, denn die von Heyer gefahrenen Messungen lagen eine Idee schlechter als die des

Zum Vergleich	Porsche Carrera '75	Porsche Carrera '74	Porsche Carrera '73	BMW 3.5 CSL '75
<b>Tuner</b>	Kremer	Max Moritz	Kremer	Schnitzer
<b>Hubraum/PS</b>	2995 ccm/345	2993 ccm/345	2995 ccm/310	3498 ccm/440
<b>Leistungsgewicht kg/PS</b>	2,7	2,66	2,9	2,45
<b>Literleistung PS/l</b>	115,2	115,2	104	126
<b>Beschleunigung (sec)</b>				
0- 40 km/h	1,7	1,5	1,6	1,6
0- 60 km/h	2,6	2,2	2,6	2,5
0- 80 km/h	3,5	3,0	3,4	3,5
0-100 km/h	4,6	4,2	4,7	5,0
0-120 km/h	5,9	5,3	5,8	5,9
0-140 km/h	7,3	6,9	7,6	7,8
0-160 km/h	9,3	8,7	9,7	9,1
0-180 km/h	11,7	10,6	12,0	11,6
0-200 km/h	14,7	—	—	13,9

# Track-Test: Kremer-Porsche Carrera 3.0 RSK

MM-Porsche des Vorjahres. Zwar beklagte der Deutsche Meister beim Anfahren den zu starken Grip des neuen Dunlop-Reifens, so daß der Motor mangels Reifenschlupf in den Keller fiel, doch zeigen die Werte über 100 km/h, daß dem gehandikaptten, mit dem Wallys-Jeans-Motor versehenen Jägermeister-Porsche einige PS gefehlt haben müssen.

Eine deutliche Verbesserung gegenüber früheren Porsche-Testwagen zeigte sich in der Schaltung, die nun über eine Kulisse zwar straff, aber exakt arbeitet. Man kann jetzt freilich keine Gänge mehr überspringen, doch macht es Spaß, den Porsche-Motor durch alle Gänge jubeln zu lassen. Würde sich bei 8400 U/min nicht ein Drehzahlbegrenzer einschalten, wäre man stets im roten Bereich, denn der Sechszylinder-Boxer fällt auch oberhalb seiner Nennleistung (345 PS bei 8200 U/min) nicht abrupt ab. Er würde spielend bis 9000 U/min drehen, doch für zweiventilige Motoren, wie die des Porsche, liegt hier schon die absolute Grenze der Standfestigkeit. Mit einer Spezial-Nockenwelle, die man in Zusammenarbeit mit Schrick entwickelte, holte Kremer zwar im oberen Bereich die entscheidenden PS, doch schien uns der Carrera-Motor vom Max-Moritz-Team untenherum bulliger zu wirken. Der Trick für dieses gute Dreh-

momentverhalten wollte der MM-Chefmechaniker Scherf schon im letzten Jahr nicht verraten.

Der unseres Erachtens entscheidende Vorteil des Kremer-Motor-Tuning liegt in einer Art Serienproduktion, denn 1975 hat man allein 55 Motoren präpariert, die jeweils in 45 Stunden Arbeitszeit zusammengebaut werden. Man hat also genug Routine, um bullige Triebwerke für Rallye-Gross (280 PS bei 4000 U/min) oder ganz spitze Rennmotoren zu fertigen, die durch Obeneinspritzung in die Trichter sieben Mehr-PS bringen als die normalen Renn-Aggregate mit 345 PS. Kremer kann aufgrund dieser Serienproduktion stets neue Motoren in seinen Rennautos verwenden und hat stets die Auswahl unter seinen Spitzenaggregaten.

---

## Beide Kremer-Porsche sollen verkauft werden

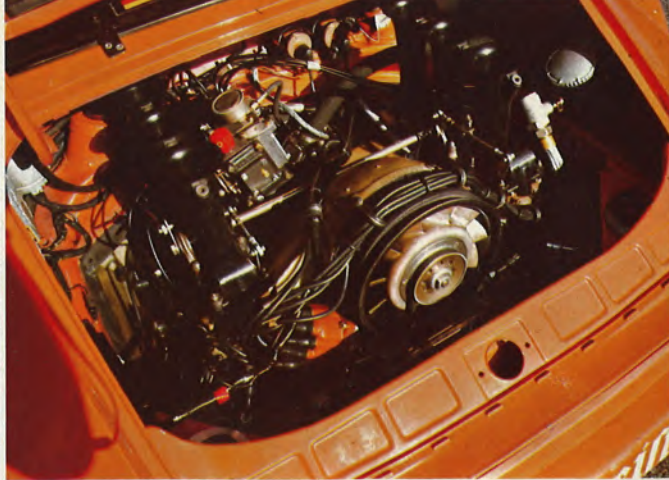
---

Auch wenn die Stärke von Porsche-Kremer im Tunen von Motoren liegen dürfte, so bieten seine Rennautos stets eine saubere Optik. Im vorderen Kofferraum findet man zur Belastung der Vorderachse alle Teile, die auch in der Serie vorzufinden sind, also Tank, Batterie und kleines Reserverad, das lediglich bei Langstreckentests in den

Fahrgastraum wandert. Bis auf den Catch-Tank mit den beiden Benzinpumpen sieht alles seriennah aus, was man auch vom Innenraum sagen kann. Um auf dem farblich-abgestimmten Nomex-Sitz eigener Fertigung Platz zu nehmen, hat man freilich eine Seitenversteifung des Überrollkäfigs zu übersteigen, doch dann sieht man sich gewohnten Porsche-Armaturen gegenüber. Kleine Zusatzinstrumente für Öl sind abseits installiert, und auf den Tacho hat man ganz verzichtet. Vor dem kleinen Beifahrersitz ist der rote Feuerlöscher montiert, der zu dem orangefarben gehaltenen Interieur wie ein Fremdkörper wirkt.

Der Vaillant-Carrera machte schon einen etwas abgegriffenen Eindruck, doch beide Autos sollen zum Verkauf kommen. Man hofft auf ausländische Käufer, in deren Ländern das '76-Reglement noch keine Turbo-Überlegenheit erwarten läßt. In Deutschland sind im nächsten Jahr die alten Carrera auf verlorenem Posten, denn die Turbo-Porsche werden mit mindestens 600 PS antreten. Kremer hofft aufgrund einer für den Martini-Porsche erzielten Leistung von 630 PS bei 2,7 Liter Hubraum, auf fast 700 PS zu kommen, womit er seine Prognose stützt: „1976 werden wir allen anderen um die Ohren fahren.“

Bis auf die Sponsor-Lackierung sehen die beiden Kremer-Carrera identisch aus. Auch in der Technik gibt es bis auf die Reifenmarke – Jägermeister mit Dunlop und Vaillant



mit Goodyear – keine Unterschiede. Der Sechszylinder-Boxermotor leistet 345 PS, die von einer mechanischen Bosch-Saugrohreinspritzung realisiert werden.

