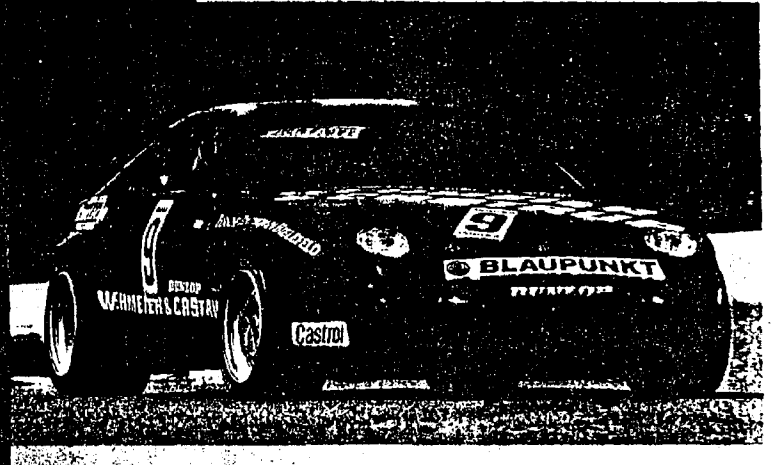
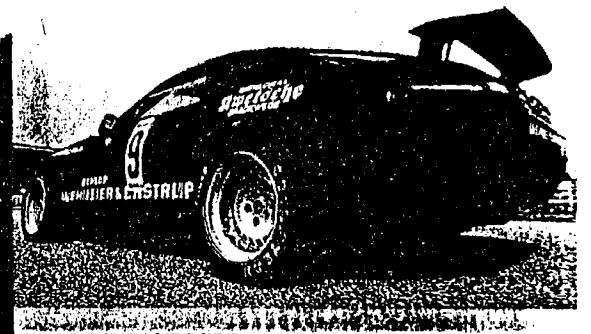
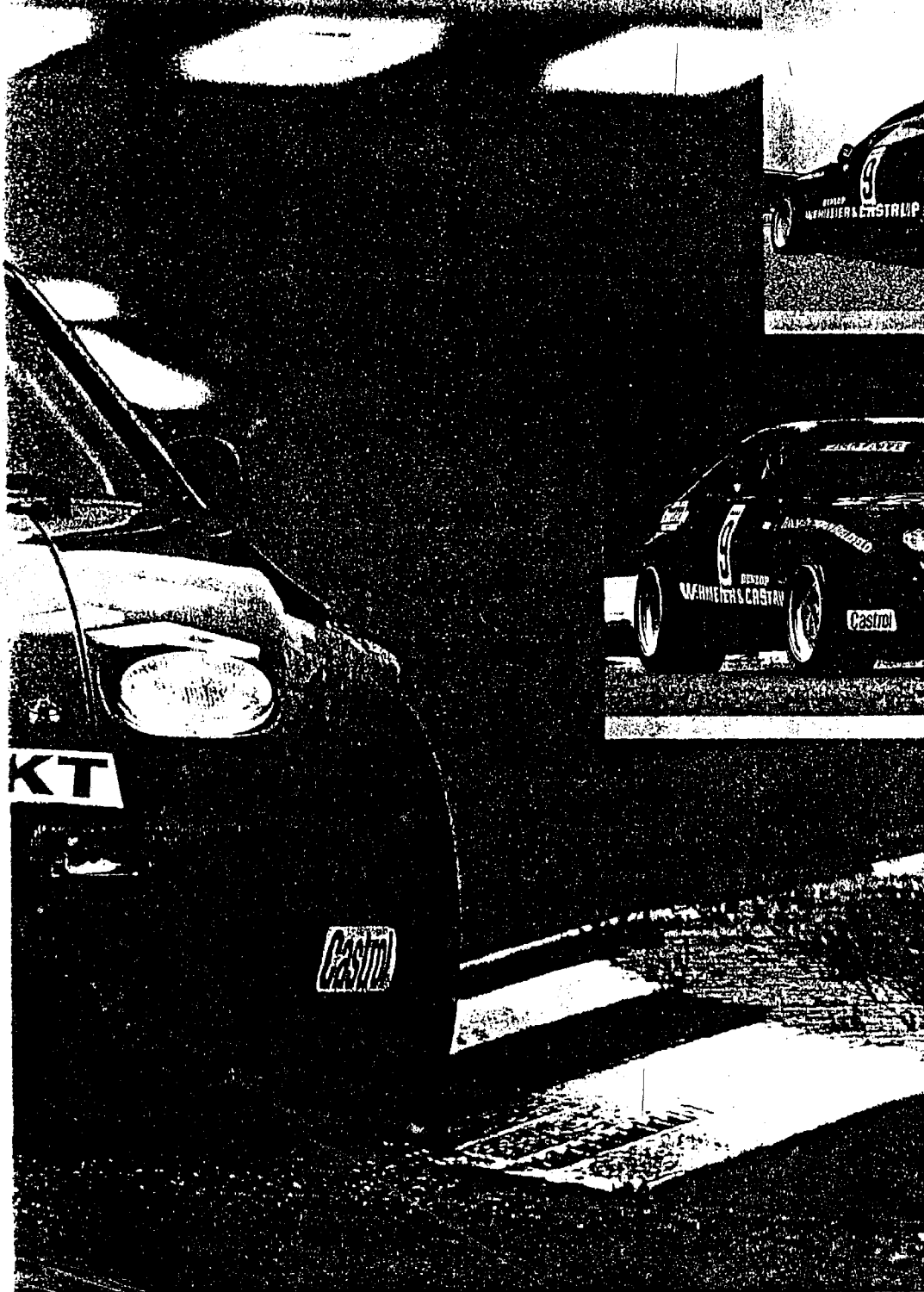
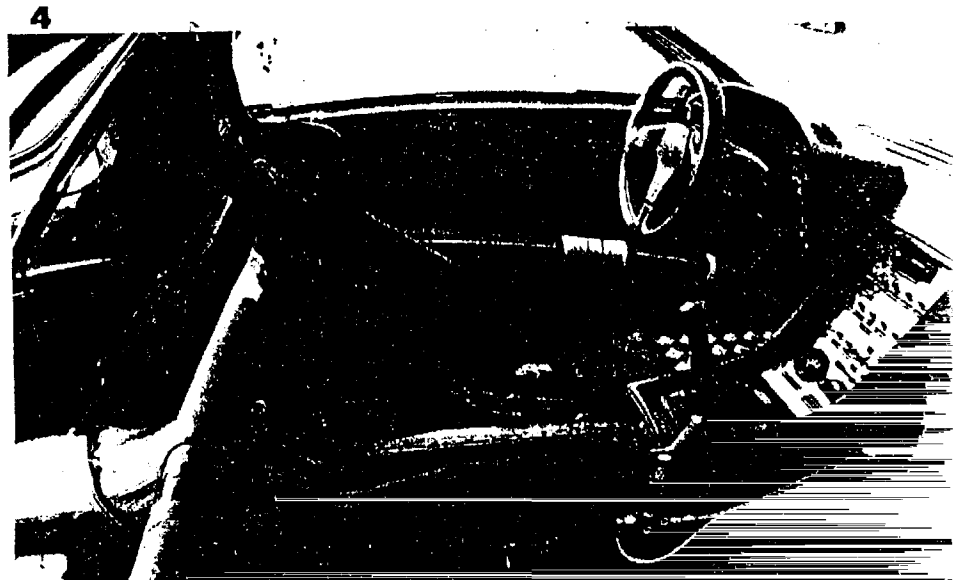
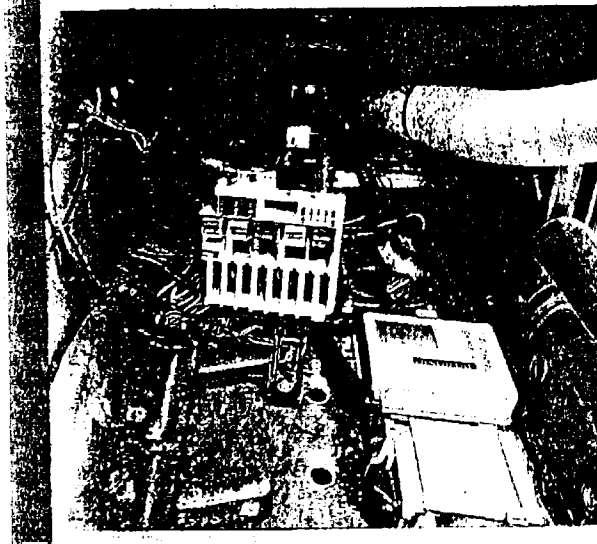
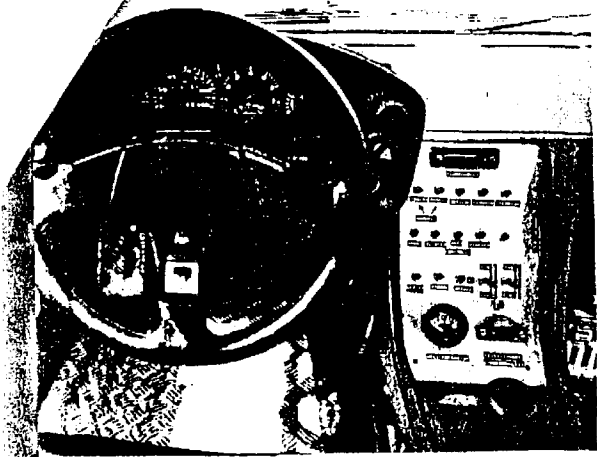


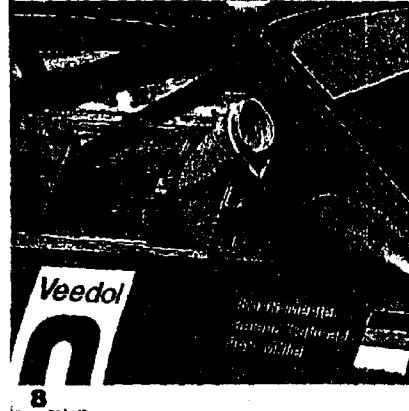
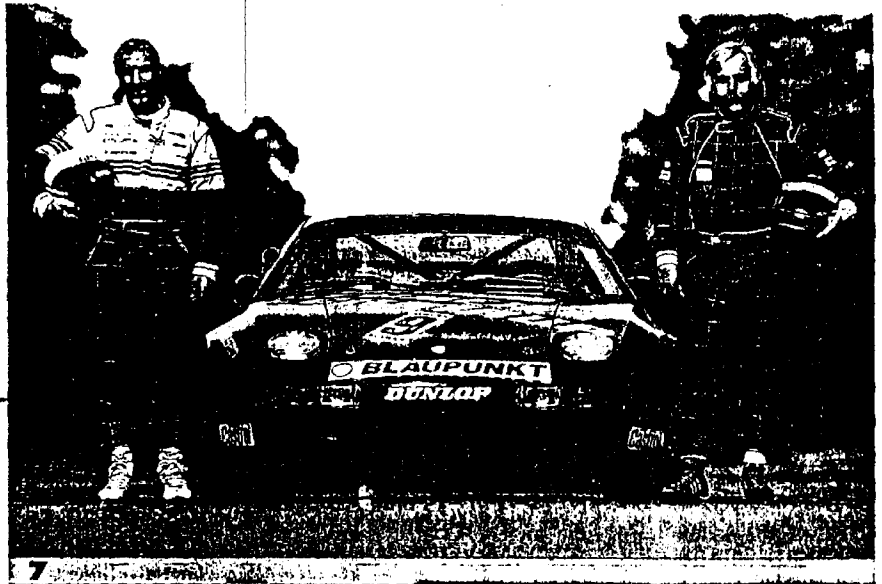
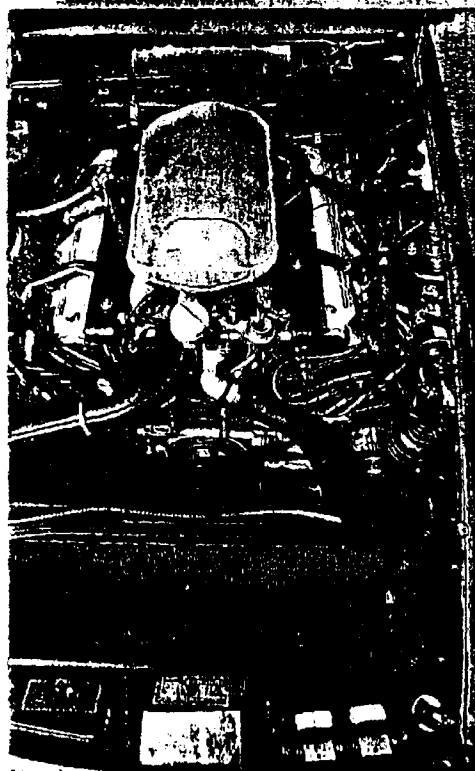
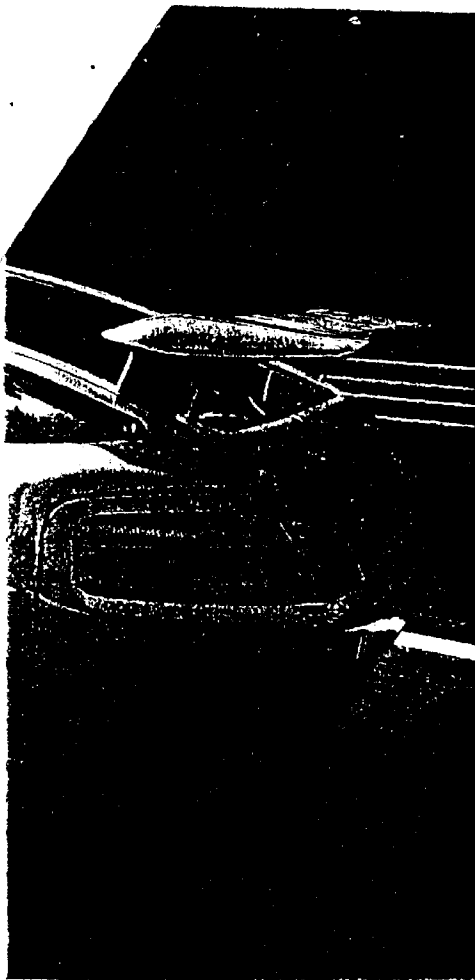
# DIE BULLE



Ein Rennauto der Extraklasse: der Porsche 928 Gruppe H von Wehmeier & Castrup. Auf der Langstrecke ist er in seinem Element. Der auf den Rennpisten der Welt einmalige 928er verfügt über 398 PS. Er verlangt von seinem Piloten volles und konzentriertes Zupacken.



- Blick auf das Wesentliche: die Instrumente.
- Elektronik und Digital-Display auf der Mittelkonsole (oben).
- Der Sicherheitstank faßt 120 Liter Kraftstoff.
- Überzeugend: die Leistungswerte des 928ers.  
0 auf 100 in 4,4 Sekunden.



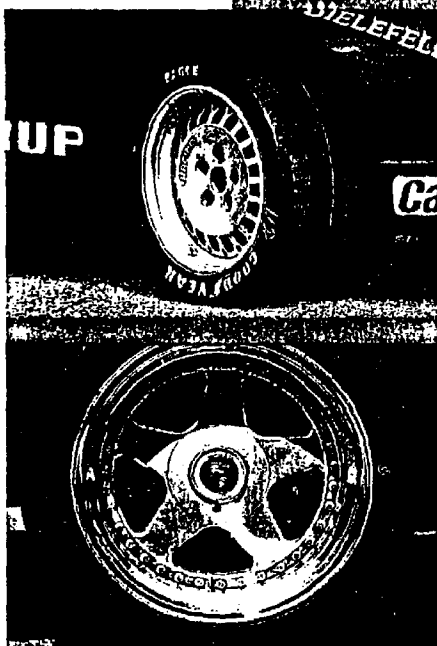
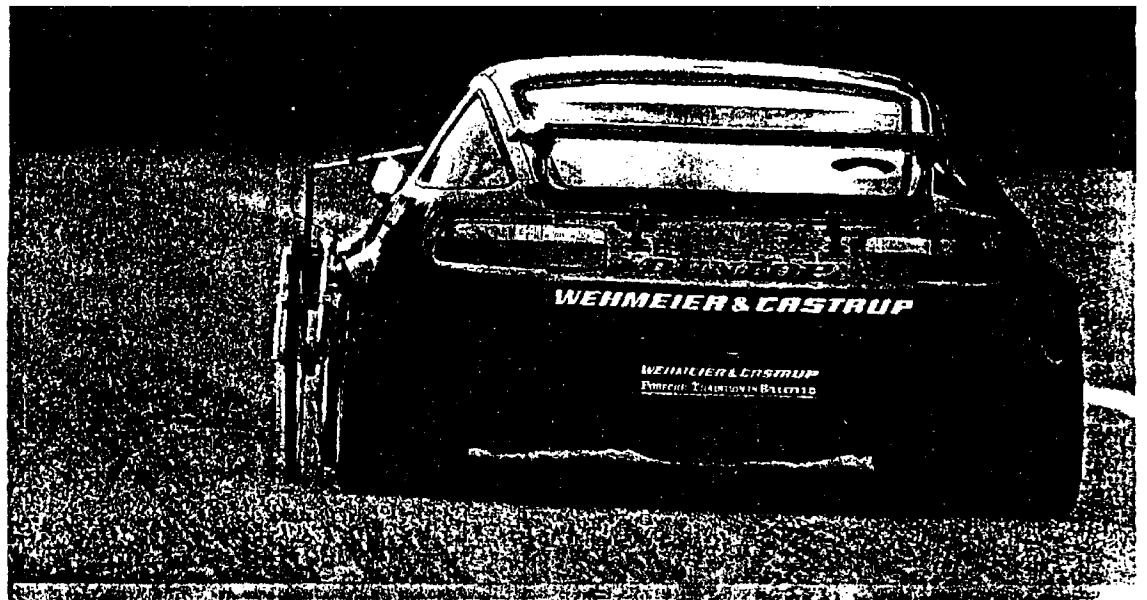
- 5** Komfortverzicht spart Gewicht: der abgespeckte 928er wiegt nur noch 1275 Kilogramm.
- 6** Herzstück: das bullige V-B-Triebwerk wartet schon ab 3000 U/min mit mächtiger Leistung auf.
- 7** Technisches Neuland: haben die Piloten Roland Kussmaul (links) und Knuth Mentel betreten.
- 8** Kunststoffscheibe mit Schiebefenster.

**Ein Bericht von  
Jürgen Jentsch mit Fotos  
von Jürgen Zerha**

**E**in ganz außergewöhnliches Rennauto fahren Knuth Mentel und Roland Kussmaul im Veedol-Langstreckenpokal. Es ist der teuerste Porsche 928 S4 Gruppe H, der Bielefelder Firma Wehmeier & Castrup. Bei diesem Auto handelt es sich um ein absolutes Unikat. Es gibt auf den Rennstrecken der Welt wohl kein vergleichbares 928er-Modell mit solch respektablen Fahrleistungen, wie sie der von Wehmeier & Castrup vorbereitete ursprüngliche Porsche der Luxusklasse aufweisen kann. Immerhin ist es eines der wenigen Autos, die unter 10 Minuten auf der kombinierten Nordschleife des Nürburgrings fahren.

Leicht ist es nicht mit so einem relativ schwergewichtigen 928er-Boliden gute Rundenzeiten zu erzielen. Da mußte das Basisfahrzeug, ein 928 S4, schon recht stark abgespeckt werden. Normalerweise bringt das Fahrzeug gut 1560 Kilogramm auf die Waage. Knuth Mentel und sein Mechanikerteam trimmten ihn auf 1275 Kilogramm. Interessant ist, daß nur die Heckscheibe und die Türfenster aus Gründen der Gewichtsersparnis aus Plexiglas sind. Die Karosserie wurde jedoch teilweise mit Aluminiumteilen ergänzt.

Was sind nun die Beweggründe an der technischen Herausforderung Porsche 928? Knuth Mentel hatte sich als einer der ersten in Deutschland be-



Oben: Good-Year Walzen der Dimension 24,5/12,5 x 16 auf Ronal-Felgen 13,5J x 16 Zoll sorgen hinten für den nötigen Grip.  
Mitte: Ronal-Felgen vorne mit 10J x 16 Zoll.  
Unten: Zum Vergleich: Das von Wehmeier & Castrup verwendete Alu-Rad.

reits 1982 an das Porsche-Flaggschiff herangewagt. Er holte damals aus dem Seriengotor mit einem Hubraum von 4,7 Litern immerhin 320 PS. Von diesem Auto gingen sicherlich entscheidende Impulse auf das heutige Rennfahrzeug über. Roland Kussmaul, der als Versuchsingenieur im Porsche-Entwicklungszentrum Weiblich tätig ist, meinte: „Bei diesem Auto kann man nicht wie bei einem 911er auf jahrzehntelanges Know-how zurückgreifen. Jede Erfahrung muß man an so einem Rennwagen wirklich selber machen.“

Um den 928er S4 Gruppe H einmal genau unter die Lupe zu nehmen, trafen wir uns mit Knuth Mentel und Roland Kussmaul am Hockenheimring. Sie wollten am Testtag auch Daten über die richtige Reifenmischung bekommen. Sie hatten den 928er für die Testrunden auf neue Goodyear Slicks gestellt. Vorne 23,5/10,5 x 16 Zoll und hinten 24,5/12,5 x 16 Zoll. Die Felgen stammen von Ronal. Vorne ist der Wagen mit 10J x 16 Zoll und hinten mit 13,5J x 16 Zoll Rädern bestückt gewesen.

#### Neuland

Der 928 S4 Gruppe H läuft jetzt schon im zweiten Jahr. In liebevoller Kleinarbeit ist das Renntauto von den Wehmeier & Castrup-Mechanikern vor allem in deren Freizeit entstanden. Viele Details mußten geändert werden, unter anderem die Ölwanne die bei den wesentlich höheren Quer-

beschleunigungen die Ölversorgung zu garantieren hat. Der Ansaugtrakt wurde für die höhere Motorleistung umgestaltet und abgestimmt. Für mehr Biß sorgt eine schärfere Nockenwelle und ein speziell entwickeltes Steuergerät.

Das Betanken unterscheidet sich ganz erheblich vom Serienfahrzeug. Damit keine wertvollen Sekunden beim Boxenstop vertan werden, fließt man den Treibstoff durch die Tankanlage an der Heckscheibe ein. Eine unwahrscheinlich aufwendige Änderung muß nach den Worten Knuth Mentels das Versetzen der Achsteile mit harten Lagern gewesen sein.

#### Enorme Kraft

Am Motor wurden geschmiedete Mahle-Kolben eingebaut sowie die Ansaugwege bearbeitet. Er verfügt schon ab 3000 U/min über ein mächtiges Drehmoment, das er über eine

#### Meßwerte Porsche 928 Gruppe H Wehmeier & Castrup

30 km/h	0,7 Sekunden
40 km/h	1,2 Sekunden
50 km/h	1,7 Sekunden
60 km/h	2,2 Sekunden
70 km/h	2,5 Sekunden
80 km/h	3,2 Sekunden
100 km/h	4,4 Sekunden
120 km/h	6,2 Sekunden
130 km/h	7,0 Sekunden
140 km/h	8,0 Sekunden
160 km/h	10,5 Sekunden
180 km/h	13,5 Sekunden
200 km/h	17,0 Sekunden

## Technische Daten 928 S4 Gruppe H

### Fahrwerk:

Bilsteinstoßdämpfer mit Schraubenfedern (Titan). Alle Aufhängungspunkte sind mit Unibalgelenken versehen, Stabis vorne und hinten verstellbar.

### Räder:

VA 10J x 16 Zoll Ronal  
HA 13.5J x 16 Zoll Ronal

### Reifen:

VA 23.5/10.5 x 16 Goodyear  
HA 24.5/12.5 x 16 Goodyear

### Motor:

398 PS bei 6600 U/min  
max. Drehmoment 449 Nm  
bei 4500 U/min.  
Drehzahlbegr. 7200 U/min.

### Getriebe:

5-Gang Standard 80% gesperrt.

### Kupplung:

1 Scheiben Sintermetall

Gewicht: 1275 kg

Tank: 120 l, Sicherheitstank

### Bremsanlage:

Serienstand, Abweichung:  
Bremskraftregler für VA + HA  
Bremsbelläge Pagid

Einscheiben-Sinterkupplung auf das Getriebe bringt. Die lineare Kraftentfaltung reicht bis 7200 U/min. Das maximale Drehmoment ist 449 Newtonmeter bei 4500 U/min. Kraft ist beim Wehmeier & Castrup 928er eigentlich immer vorhanden. Das Triebwerk leistet 398 PS bei 6600 U/min.

Nacktes Blech empfängt den Piloten im Cockpit. Aus Gründen der Gewichtersparnis wurden im Innenraum sämtliche Dämmplatten entfernt. Roland Kussmaul und Knuth Mentel kamen bei ihren Testrunden auf dem kleinen Kurs des Hockenheimringes nicht nur wegen der hochsommerlichen Außentemperaturen mächtig ins Schwitzen. Grund dafür war sicherlich mit die starke Wärmeabstrahlung des Motors.

Aber trotz der Hitze bereitete es den beiden sichtlich großen Spaß, auch wenn das Handling des bulligen Rennwagens volles, konzentriertes Zupacken verlangte. Mit vollem 120-Liter-Sicherheitstank läßt sich der 928er ganz neutral steuern. Sind jedoch einige Liter verbraucht, neigt der Kraftprotz zum Übersteuern. Durch das hohe Drehmoment des V8-Motors, ist etwas Vorsicht für den Piloten beim Umgang mit dem Gaspedal angebracht.

Unterschiedlich ist das Bremsverhalten mit vollem oder leerem Tank.

Bei leerem Tank neigt der 928er zum starken Überbremsen der Hinterachse. Diese ist durch den Bremskraftregler wieder zu regulieren und kann präzise auf die Vorder- und Hinterachse dosiert werden.

### Optimales Fahrwerk

Die Testrunden auf dem Hockenheimring zeigten, daß mit dem vorzüglichen Bilstein-Federfahrwerk ein exaktes Zielen auf der Rennstrecke möglich ist. Wie alle reinrassigen Rennautos wird der 928er auch auf rauhen Bodenwellen unruhig. Es empfiehlt sich auf alle Fälle, die Abweiser in den Kurven zu meiden. Sonst drohen einem heiße Situationen. Das Getriebe ist absolut serienmäßig. Mit einer speziell für Rennzwecke entwickelten Getriebeabstufung, davon sind Knuth Mentel und Roland Kussmaul überzeugt, wären noch einige Sekunden drin.

Die Goodyear-Pneus erwiesen sich als die richtige Wahl und überstanden Testrunden, sowie Beschleunigungsmessungen auf der als „Reifenschinder“ bekannten Strecke mit vielversprechenden Resultaten. Beachtliche Ergebnisse brachten unsere Beschleunigungsmessungen. Hier ließ das Kraftpaket so richtig seine Muskeln spielen: in nur 4,4 Sekunden erreichte Roland Kussmaul die 100 Stundenkilometer-Marke. Insgesamt betrachtet, hat Wehmeier & Castrup einen Serien-928er zu einem echten Rennwagen geformt, der sich bestens für den Langstreckeneinsatz eignet.

Er ist gut beherrschbar, allerdings mit hohen Anforderungen an den Pi-

loten. Verblüffend gut ist das Bremsverhalten. Die Räder passen ganz ausgezeichnet in die für ein Rennauto harmonisch verbreiterte Karosserie. Die Rad- und Reifendimensionen können aber sicher noch optimiert werden.

Für Knuth Mentel, dem ehemaligen Camel-Trophy-Sieger und erfahrenen Langstreckenspezialisten und für den Porsche-Ingenieur Roland Kussmaul, dem mehrmaligen Rallye „Paris-Dakar“ und Gruppe C-Piloten sowie Spitzenfahrer der Porsche-Club-Euro-Trophy und Langstrecke, bleiben noch einige Möglichkeiten offen, technisches Neuland zu betreten. Man darf also gespannt sein, wie das Gruppe H-Rennauto weiterentwickelt wird.

Das Porsche-Zentrum Bielefeld, die Firma Wehmeier & Castrup ließ 1989 bereits beim 24-Stundenrennen am Nürburgring mit ihrem 7. Platz im Gesamtklassament auf einem Porsche 944 Turbo durch das Team Roland Kussmaul, Rallye-Weltmeister Walter Röhl und Knuth Mentel aufhören. Sicher ist in der neuen Saison mit dem 928er ein ähnlich gutes Resultat drin. Eines hat Wehmeier & Castrup jedenfalls schon durch das Rennsportengagement erreicht: ein neues Image als moderner Porsche Direkthändler.

Wer sich für einen 928er im Look des Wehmeier & Castrup-Rennwagens als Straßenversion interessiert, kann voraussichtlich ab dem Frühjahr einen entsprechenden Sportkit erhalten. Die sportive Creation ist dann mit einem Hubraum vergrößerten Motor, der etwa 360 PS leisten wird, ausgestattet.



Vom Sport auf die Straße: Seine Verwandtschaft zum Wehmeier & Castrup Renn-928er kann die neue, gut gestylte Alltagsversion nicht leugnen.