

Am 27.3.1972 unterschrieb der Pelzhändler und Porscherrennfahrer Claus Utz aus Reutlingen, die Bestellung für den bereits am 3.2.1972 per „911 S Altwagen“ für 25.002,75 DM angezahlten Porsche 911 230 0181 beim „Sportwagenzentrum für VW und Porschefahrzeuge Autohaus Max Moritz GmbH“, dem heutigen Porschezentrum Neckar-Alb als 911 S, Typ „T“ (s. Bestellung) in 6161 gulforange mit 12 Cordsamtsitzen.

AUTOMOBIL - BESTELLUNG			
Fahrzeugpreis ab Fabrik in DM einschließlich MWSt. (Berechnet wird der am Tage der Lieferung gültige Listenpreis)			Komm.-Nr.
Zubehör M-Nr.:	Bezeichnung		Versandart:
	Länderausstattung (nicht angeben bei Inland-Ausstattung)		Verkäufer:
473	Spoiler	350,-	Unverbindlich
404	Stabilisatoren	250,-	
411	911S - Zusatzinstrumente grosser Tank ?	145,-	Besondere Be
220	Sperrdifferential	595,-	
folgenden Bedingungen, deren Kenntnisnahme wird, bestellt: Pelz - Pelze Alu heckdeckel			
VW-PORSCHE führung: 1 1 ga./Roadster*			Ort: Datum:
Kfz - Brief - Gebühr			Wir bestätigen mäss Ihrem At rungen.
Oberführungskosten			
Gesamtsumme DM			Datum:
darin sind Mehrwertsteuer enthalten		% = DM	
Gesamtsumme: (in Worten)			
Zahlungsbedingungen:			
- fang 1 guell orange 2 Cordsamt 1A 534			Stempel

verbindliche Bestellung am 27.3.197; bereits am 1.3.1972 durch einen Porsche 911 angezahlt

„T“ bedeutete, dass der Wagen zu den bestellten Extras, 473 Spoiler vorne, 404 Stabis, 414 Sonderinstrumente (Tacho bis 300 km, Drehzahlmesser bis 10.000 upm), 220 Sperrdifferential, 420 Sturzbügel und grossen 80 L Tank Sicherheitstank aus Kunststoff, eine Werksrennausstattung hatte. Diese bestand aus einer erleichterten Karosserie, Dünnglas, Aluheckdeckel, Sportsitzen (laut Bestellung in Cordsamt 12), 5-Gang Getriebe, Spoiler vorne, Stbilisatoren und eine für den Rennsport optimierte Maschine.

Wie später gezeigt wird, kam es hier durch Inzahlungnahmen zu leichten Divergenzen.

Während die normale 2,4 S Maschine, ein 190 PS starke Monozünder, Typ 911/53, mit einem Hubraum von 2.341 ccm, (70,4er Hub zu 84,0er Bohrung) war, durfte in der Gruppe 4 auf Doppelzündung umgerüstet und zur Klassenhubraumgrenze, hier bis 2.500 ccm, aufgebohrt werden. (86,7er Bohrung).

Diese ergab einen Gesamthubraum von 2.493,8 ccm.

Der Wagen hatte damals 272 PS, bei einem Homologationsgewicht von 960 Kg.

Das entsprach einem Leistungsgewicht von 3,52 Kg/PS, gegenüber der Serie von 5,53 Kg/PS.

Die internen Fahrzeugdaten waren:

Motornummer 632 1607,

Getriebe 326 765,

Produktionsnummer 102 4080,

Produktionsjahr 1971,

Auslieferung Porsche an Hahn Porsche Zentrallager 1.3.1972,

Auslieferung Hahn an Max Moritz 27.3.73.

Der Wagen war also zum Zeitpunkt der Bestellung bereits produziert, stand im Zentrallager bei Hahn, Stuttgart auf Lager und wurde an Max Moritz laut Rechnungsstellung für 28.424,04 DM inkl. 11% Mwst ausgeliefert..

Hahn Automobilwerk P.O. Nr. 1129

MAX MORITZ UND SPORTWAGENZENTRUM
VW-PORSCHE SPORTWAGENZENTRUM

7414 HEUTLINGEN
POSTFACH 1345

INGEGANGEN 28. März 1972

Hausanschrift 7012 Fellbach, Ringstraße 12-18
Telefon (07 14) 88 61 71
Telegraphen Handfahrzeuge Stuttgart
Tele 07-254 431

NEUWAGEN - RECHNUNG

Betriebs-Nr.	Kontow.	Rechnungslag.	Rechnungs-Nr.	Blatt
115 002	P	27.03.72	82/00707	1

HCK-Nr.	Modell	Farbe	Mehr- und Minderausstattungen	Fahrzeuggest-Nr.	Sonstige Kosten	Transp.-Kosten	KFZ-Ü/DAT-G.	Fahrzeug-Preis
0692	911 S 340	616112	220 402 420 424	911 2301 081	Zus. Pelze	45.00	7.00	25555.24

Netto-Kassa, sofort zahlbar nach Erhalt der Rechnung. Reklamationen können nur innerhalb 8 Tagen berücksichtigt werden.
Erfüllungs- und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Bank: Württ. Landesbank, 4434 511 (BLZ 000524 00), 7 520

Anz. Wagen: 1

Gutschen Habenposten: 45.00 7.00 Summe Fahrz.-Preis: 25555.24

11.0

VPO-Betrag

52.00
25607.24
2816.80

Rechnung von Hahn Porsche Zentralhändler an Max Moritz Porsche Sportwagenzentrum

Daß Utz kein Unbekannter bei Max Moritz war, erklärt die merkwürdige Rechnungsstellung vom 31.12.1972.

Obwohl Utz den Wagen laut Übernahmeprotokoll vom 29.3.1972 bereits mit „Pflegepass, Betriebsanleitung und Dosenlack bei Sonderlack“ im einwandfreien Zustand empfangen hatte, erfolgte die Bezahlung schrittweise bis zu einer Überbezahlung, die Utz grosszügigerweise dem damaligen Sportwagenzentrum erliess.

19-MAR-2001 17:35

PORSCHE ZENTR. NECKAR-ALB

+49 7121 583224 5.01

ÜBERNAHME-BESCHEINIGUNG

(bleibt beim Händler)

Fahrzeug Typ: 911 S

Fahrgestell-Nr.:

Motor-Nr.:

911230 1081

652 1607

Stampel des Händlers

AUTOHAUS MAX MORITZ GMBH
VW-Porsche-Sportwagenzentrum

7141 Hardingen
Karlstr. 97

29. 3. 72

[Signature]
Unterschrift des Kunden

Hiermit wird bescheinigt, daß ich obengenanntes Fahrzeug, den Pflegepaß, die Betriebsanleitung, die Werkzeugtasche und einen Lackstift (bzw. Dosenlack bei Sonderlackierung) von dem nebenstehenden Händler in einwandfreiem Zustand erhalten habe.

Für Herrn Manfred Reigen

mf. G. Heintz Hammer

Übernahmebescheinigung von Max Moritz, bestätigt von Herrn Utz, 29.3.1972

So gab er nach der Anzahlung vom 3.2.72 durch seinen Altwagen Porsche 911 S für 25.000,75 DM, am 16.5.72 einen betagten VW-Variant für 1000,- DM und am 22.6.1972 seinen 914/4 Rennwagen für 7.000,- DM in Zahlung. Dieses ergab die Summe von 34.002,75 DM, der eine Schuld laut Rechnung von 33.856,03 DM gegenüberstand.

Firma
Z E C H - PELZE
Inh. Claus Utz

7110 Reutlingen
Schulstr. 4

AUTOHAUS
MAX MORITZ GMBH
SPORTWAGENZEN-----

UNSER ZEICHEN
hb/wr

741 REUTLINGEN,
POSTFACH 345
31. Dez. 72

RECHNUNG № 554

1 PORSCHÉ-AUTOMOBIL, Typ 911 S Coupé, 3-Gang

Fahrgestell-Nr.: 911 2701 081

Motor-Nr.:

Lackierung: 6161 gulf-orange

Innenausstattung: 12 schwarz/Cord

zum Preise von:

DM 28.813,51

SONDERAUSSTATTUNG:

Sonderlackierung gulf-orange

621,62

M 220 Sperrdifferential

585,59

M 402 KONI-Stoßdämpfer

130,63

M 420 Sturzbügel

346,85

M 424 85 ltr-Tank m. Notrad

225,23

DM 30.423,43

Altanz. 9/4/4 v. 22.6.71 7.000,-
Altanz. Variant 16.5.71 1.000,-
Altanz. Porsche 3.2.76 25.002,75

34.002,75

Kraftfahrzeug-Brief Nr.: 45 150 076

DM 30.423,43

Überführungskosten:

DM 7,50

Überzahlung: 146,72

DM 70,---

+ Mehrwertsteuer:

Zwischensumme

DM 30.500,---

11 %

DM 3.355,---

Gesamt

DM 33.855,---

Rein netto sofortige Kasse

Sitz der Gesellschaft: 741 Reutlingen · Handelsregister AG Reutlingen, Abt. B, Registernummer 75 · Geschäftsführung: Max Moritz, Stv. Margarete Moil
Tel. 1331 FS 072009 Banken in Reutlingen: Deutsche Bank 175355 Württ. Bank 1375 Kreissparkasse 9540-0 Volksbank Urach 30649 000 Postcheck Stgt. 1658

Rechnung 911 230 1081 Max Moritz an Herrn Claus Utz, Zech Pelze 31.12.1972

Die Überzahlung betrug 146,72 DM. Die Rechnung datierte erst auf den 31.12.1972, weil Max Moritz bei der Stichtagsinventur 1972 zum 31.12.1972 bemerkte, dass eine Überzahlung stattgefunden hatte. Die krumme Summe von 25.002,75 Anzahlung durch den Porsche 911 S kam folgendermassen zustande: Utz bestellte den Wagen vorab mit Spoilern und ohne

Sturzbügel und liess den grossen Tank offen (s. ? in der Bestellung); der 911 S 2,4 hatte serienmässig einen 62 Liter Stahltank..

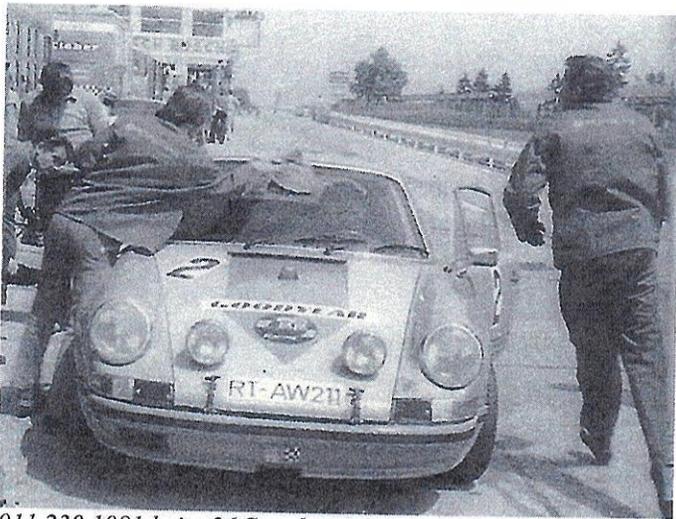
Da der Wagen als Werks- „T“ serienmässig den Spoiler und die Stabilisatoren, aber keinen grossen Tank und keinen Sturzbügel hatte, kam es hier zu einer Differenz zwischen Bestellung und endgültiger Rechnung.

Der bei der Inzahlungnahme am 1.3.1972 kalkulierte Preis musste scheinbar auf ..2,75 DM geendet haben.

Utz setzte 911 230 1081 sehr erfolgreich im Jahre 1972 in der damaligen Gruppe 4 ein. Höhepunkt war sicher der Gesamtsieg am 14.-16.07.1972 beim „36 Stunden- Rennen“ auf dem Nürburgring über 4.612 km !! und der Gesamtsieg am 20.8.1972 beim „grossen Preis von Hockenheim“.

Witzigerweise fuhr 911 230 1081 gegen 911 230 0444, den zweiten Wagen des Verfassers, eingesetzt von Porsche Kremer unter Rieder, Degen, Klauke, der aber leider ausfiel. 911 230 1081 gewann das Rennen, obwohl sich Utz 1979 in einem Bericht der AMS 21/79 erinnerte, dass bereits nach 18 Stunden die Kupplung verreckte und er die weiteren 18 Stunden nur im dritten Gang absolvierte.

Int. IV. ADAC-36-Std. Nürburgring (Int. ADAC-Rallye Nürburgring) 14.—16. Juli 1972 (Reg.-Nr. 263)



911 230 1081 beim 36 Stunden Rennen auf dem Nürburgring 1972
Gesamtsieg unter den Fahrern Utz, Krumm und Fetzer

Gruppe: Serien- und Spezial-GT-Wagen

Klasse bis 1300 ccm

1. B.: Autohaus Max Moritz, Reutlingen

F.: Utz, Claus, Reutlingen / Krumm, D., Reutlingen

2. Jacques, Rheinhausen / Hergarten, H., Pronsfeld

B.: AC Mayen

F.: Hennerici, H., Mayen / Kuhl, Helm., Berlingen

Forkel, W., Nürnberg / Raufer, Heinz, Feucht

Cach, Hubert, Böblingen / Schiele, Erich, Böblingen

B.: V-10-Kleber-Team, Meitmann

F.: Duboss, Frankreich / «Christine», Belgien

B.: Porsche-Kremer-RT, Köln

F.: Rieder, F.-J., Mayen / Degen, Heinz, Mayen

B.: Autohaus Kaufmann, Hofheim

F.: Götting, D., Hofheim / Kilb, Dieter, Hofheim

Fetzer, G., Reutlingen
Hoier, Horst, Neuß

Brohl, H.-W., Winnigen

Diepholz, B., Nürnberg

Bez, H., Sindelfingen

Stalpaert, E., Belgien

Klauke, Horst, Neuwied

Schneider, F., Frankfurt

Gestartet 8 Fahrzeuge

Porsche 911 S
Porsche 911

Porsche 911 S

Porsche 911 S

Porsche 911

Renault Alpine

Porsche 911 T

Porsche 914/6

ausgefallen

Gold, KS
Gold

ausgefallen

ausgefallen

ausgefallen

ausgefallen:

ausgefallen:

ausgefallen

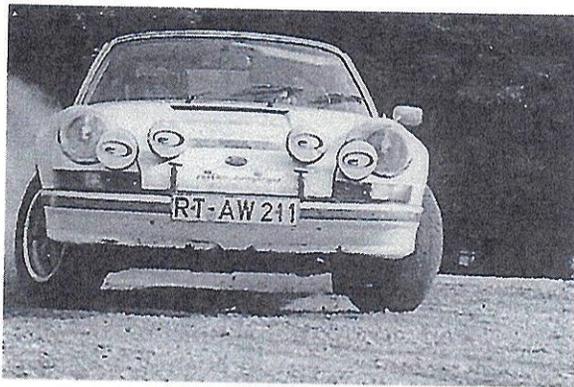
Bereits am 2. Januar 1974 verkaufte Utz seinen so erfolgreiche Rennwagen an seinen Steuerberater und damaligen Rallye-As, Hermann Peter Duge, der sich den Wagen als frischer Vater eines Sohnes als „Geburtstagsgeschenk“ leistete. Da 911 230 1081 in Reutlingen blieb, behielt er das erfolgreiche Kennzeichen RT-AW 211. Duge meldete den Wagen am 8.1.1974 um.

Fahrzeugbrief

Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen RT-AW 211	zum Verkehr zugelassen worden für:
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma	
Hermann-Peter Duge	geb. am 3.4.42
Wohnort/Firmensitz am Tag der Zulassung 741 Reutlingen, Kantstr. 44	
Stempel	Postleitzahl und Ort, Datum 741 Reutlingen, den 8. Jan. 1974
Zulassungsstelle	Unterschrift
Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen ////// GER-LK 81	umgeschrieben worden auf:
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma Ludwig Kuhn	
6729 Rheinzabern	geb. am 7.10.1941
Wohnort/Firmensitz am Tag der Umschreibung Erlenbachstr. 70	
Stempel	Postleitzahl und Ort, Datum Bommersheim, den 15. Okt. 1975
Zulassungsstelle	Unterschrift
Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen WA-43113	umgeschrieben worden auf:
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma Fa. Karl Vetter	
7522 Philippsburg	geb. am 11.8.1893
Wohnort/Firmensitz am Tag der Umschreibung	
Stempel	Postleitzahl und Ort, Datum 15. FEB. 1978
Zulassungsstelle	Unterschrift
Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen	umgeschrieben worden auf:
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma	
geb. am	
Wohnort/Firmensitz am Tag der Umschreibung	
Stempel	Postleitzahl und Ort, Datum
Zulassungsstelle	Unterschrift

der abgebildete Brief ist ein Ersatzbrief, weil Utz damals den Brief 1973 als verloren meldete

Duge lackierte den Wagen in grandprixweiss um und spendierte dem Wagen durch einen Bürzel und den blauen Carrera Schriftzug an der Seite, eine 2,8 RSR Optik..



Duge behielt den Wagen zwei Jahre, nannte unter *911 RS* in der Gruppe B, fuhr 13 Veranstaltungen und gewann zahlreiche Rallyes, unter anderem am 14.-16.02.75 die Sachswinterrallye, 12.-13.7.75 die Vorderpfalz und am 18.10.1975 die Badener Rallye.

Int. 14. ADAC-Rallye Vorderpfalz 12./13. Juli 1975 (Reg.-Nr. 250)

Der Auto- und Motorrad-Club Ludwigshafen veranstaltete bei guten Witterungsverhältnissen zum 14. Mal seine Rallye mit Wertung zur Deutschen Automobil-Rallye-Meisterschaft. Die Streckenlänge betrug 610 km, einschließlich 16 Wertungsprüfungen mit insgesamt 129,5 km. Fahrleiter war Gert Raschig, als Sportkommissare fungierten H. Schwägerl, Christoph Mehmel und Robert L. Tannier. Als Obmann der Technischen Abnahme war H.-W. Burger eingesetzt und für die Auswertung zeichnete Gert Bernatz verantwortlich. 178 Fahrzeuge erschienen zum Start, von denen 41 ausfielen. Es gab einige Unfälle mit Personenschaden.

Gruppe B: 2 und 4 über 2000 ccm		Gestartet 8 Fahrzeuge	
1. Hermann-Peter Duge, Reutlingen	/ Edgar Berg, Nürtingen	Porsche Carrera RS	Gold, KS
2. B.: Vergölst-Reifenservice B. Nauheim F.: Georg Eisenbach, Kassel	/ Harry Zwierns, Kassel	Porsche 911 SC	Gold
3. B.: Pepsi-Cola MSC, Offenbach F.: Siegfried Dörr, Wiesb.-Bierstadt	/ Jürgen Böhmer, Aachen	Porsche Carrera	Silber
4. Karlheinz Michel, Speyer	/ Roland Böbel, Speyer	Opel Commodore C	Silber

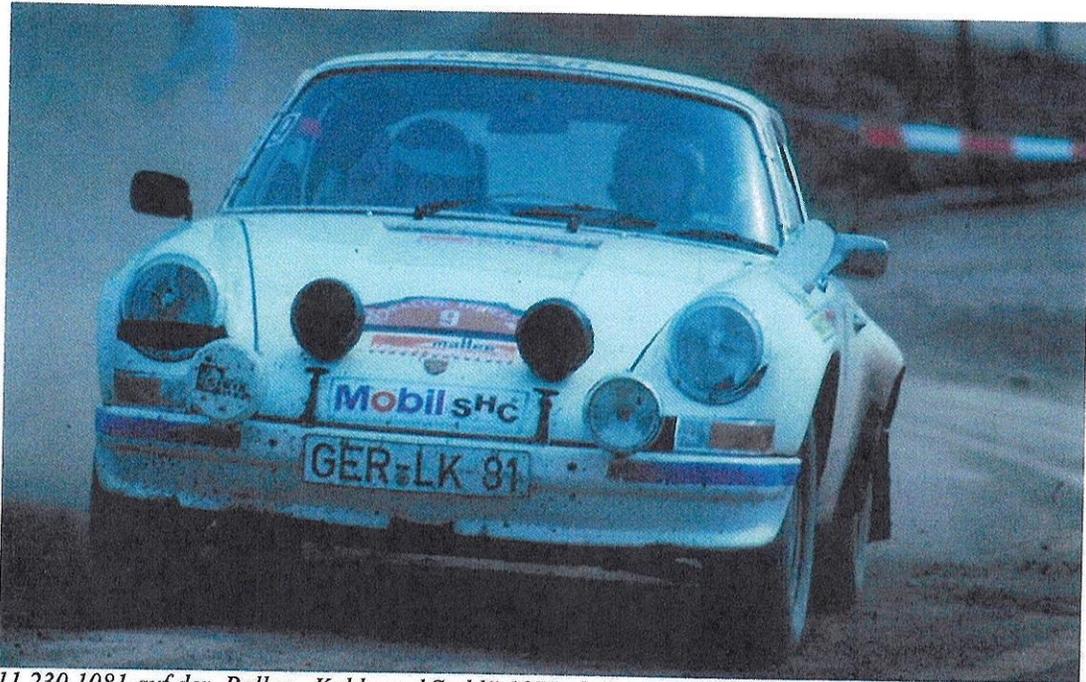
Duge belegte 1975 in der deutschen Rallyemeisterschaft den 4. Platz im Gesamtklassement, obwohl er *911 230 1081* bereits im Oktober 1975, vor Beendigung der Meisterschaft verkaufte. Sein Verkaufsgrund war, dass unzählige Reparaturen am Fahrwerk die Saison 1975 begleiteten und der Rennporsche schon über 60.000 km auf dem Buckel hatte.

Den originalen Motor hatte er wohlweislich durch einen 2.700 ccm starken RS Motor ersetzt
Das Original wurde aber stets mitverkauft und befindet sich heute wieder im Wagen.
Es war zu teuer einen originalen Werksmotor zu unterhalten, der ständig revidiert werden
musste. Ein RS Motor war viel robuster.
911 230 1081 fuhr keine Rundstreckenrennen mehr, sondern wurde nur noch auf Rallyes
eingesetzt.

Den Höhepunkt seiner Karriere erlebte 911 230 1081 unter seinem neuen Besitzer, dem
Kiesgrubenbesitzer Ludwig Kuhn aus Bergzabern.

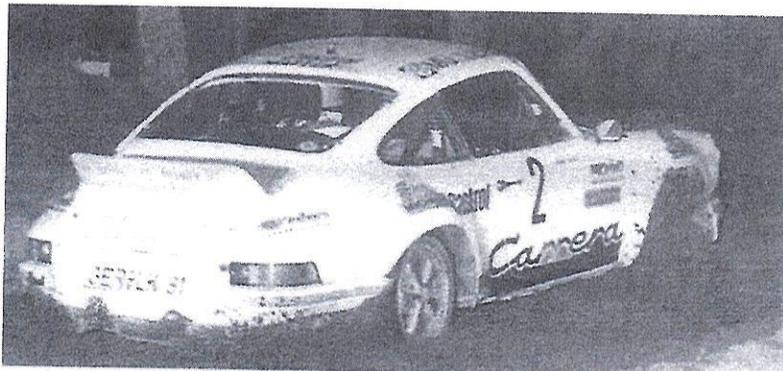
Bereits im Oktober wurde er mit Duge handelseinig, der den Wagen von verschiedenen
Veranstaltungen kannte - Kuhn fuhr 1975 einen BMW 2002 Gruppe 2.
Er kaufte kurzerhand an seinem 34.ten Geburtstag den Wagen für 18.000,-DM, der ihn so oft
besiegt hatte und meldete ihn am 15.10.75 unter dem legendären Kennzeichen GER-LK 81
an. (dabei stand LK für Ludwig Kuhn und 81 für die letzten Ziffer der Chassisnummer).

Bereits am 18.10.75 fuhr und gewann er die Badener Rallye - welch ein Einstand.
Am 25./26.10.75, eine Woche später, wurde er 2.ter auf der Rallye „Kohle und Stahl“.
Die Saison 1975 schloss er im November mit einem 4.ten Gesamtplatz auf der
Hunsrückrallye.



911 230 1081 auf der Rallye „Kohle und Stahl“ 1975 als 2.ter unter Kuhn/Hopfe

1976 fuhr er 9 nationale Läufe zur deutschen Rallye-Meisterschaft und wurde 6.ter im
Gesamtklassement. Höhepunkte waren die 5 Gesamtsiege der Sachs-Winterrallye, der Metz-
Rallye, der Hunsrückrallye, der Nordbaden, und der Hunsrück-Eifelahrt.





1976: Sechster in der Deutschen Meisterschaft
911 230 1081 bei der Hunsrückrallye 1976



911 230 1081 bei der Sachs-Winterrallye 1976



TEAM MATTER - ÜBERROLLBÜGEL
Deutsche Rallyemeister 1977: Ludwig Kuhn/Klaus Hopfe

zeitgenössische Autogrammkarte von 1977, abgebildet das 1976er Fahrzeug in weiss

911 230 1081 wurde in zur Saison 1977 condagrün umlackiert und trug als Sponsor „Matter“ und „Matter“ auf der Haube.



911 230 1081 auf der Hunsrückrallye 1977 unter Kuhn/Hopfe. 4.ter Platz

Die Saison 1977 bestand aus 9 Rallyes zur deutschen Rallye-Meisterschaft, die Kuhn/Hopfe bestritten.

Das Privatteam schaffte es 3 Werksteams den Meistertitel abzufragen.
Deutscher Meister 1977 911 230 1081 unter Kuhn/Hopfe.



Baltic Rallye 1977 1. Platz



Hunsrückrallye 1977 4.ter Platz

Kuhn, der nach dem Meistertitel keine weiteren Ambitionen hatte weiterzufahren, verkaufte den noch immer nicht verunfallten Porsche im Originalzustand mit allen Teilen für 17.500,- DM an die Geschwister Jene, Inhaber der Firma Karl Vetter, Phillipsburg.

Er selbst hatte zwei Jahr zuvor nur 18.000,- DM für das Fahrzeug gezahlt.

Diese liessen den Wagen erst im Folgejahr, am 15.2.1978 unter dem Kennzeiche KA-Y 3113 zu und fuhren ihre erste gemeinsame Rallye, die Trifels, am 1.04.1978, die gleich mit einem 1. Platz belohnt wurde..

Nach 4 weiteren Rallyes 1978, 6 Rallyes 1979 (mehrmalige Gesamtsiege) wurde das Fahrzeug am 14.1.1980 vorübergehend stillgelegt und nur noch sporadisch als 911 SC in der Gruppe B bis 1983 eingesetzt.

Original-Ersturkunde · Nachdruck verboten

W. Bortelsmann Verlag KG Bielefeld 5554/1-1

LO-A-6 ST-A-4 ST-B-4 ST-C-3 ST-D-7 MP-B-4 MP-C-6

Stilllegung / Abmeldung

Kennz.: KA- Y 3113 PKW-Krad-Kombi-LKW-Kom.-Zgm.-Sdfzg.-Anh.

Fahrzeughalter: Fo Karl Vetter

in: Phillipsburg

Fabrikat: Porsche

Fahrgestell-Nr.: 081 ← Es sind nur die 3 letzten Zahlen eingetragen.

Fahrzeug am 14 JAN. 1980 vorübergehend stillgelegt – endgültig abgemeldet

Fahrzeugschein wurde eingezogen, Kennzeichen wurden entstempelt.

Stilllegung: ja nein im Fahrzeugbrief vermerkt.

Anmeldung im 02/80 zur nächsten HU

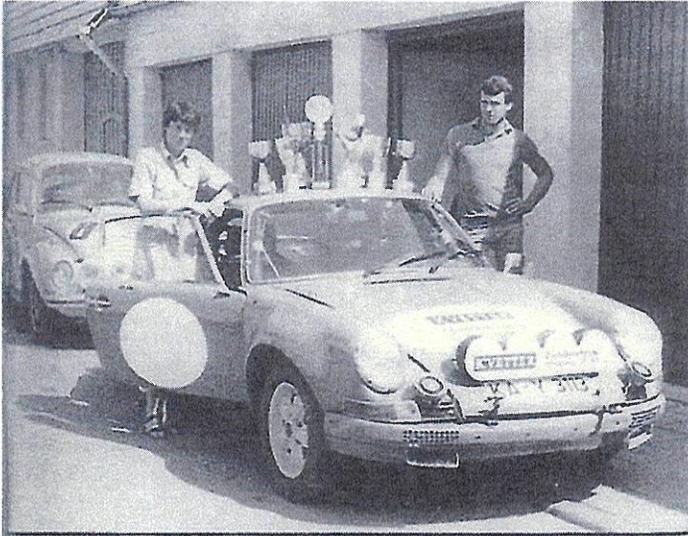
Dieser Verwahrungsschein für den Fahrzeughalter muß sorgfältig aufbewahrt, bei Wiederinbetriebnahme bei der Zulassungsstelle vorgelegt bzw. bei Verkauf an den Käufer übergeben werden.
Das Fahrzeug gilt nach Ablauf eines Jahres seit der Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen, wenn Stilllegung im Fahrzeugbrief vermerkt ist.
Der Verkauf des Fahrzeuges ist der Zulassungsstelle unter Befügung der Empfangsbestätigung des Erwerbers über den Erhalt des Fahrzeugbriefes und Fahrzeugscheines schriftlich anzuzeigen.
Die Wiederzulassung erfolgt nur gegen Vorlage einer neuen Versicherungsbestätigungs-Karte gem. § 29 b StVZO.

Datum: 14. JAN. 1980

Landratsamt Karlsruhe
Verkehrs- und Ordnungsamt II
Im Auftrage


(Unterschrift)

Ein 6.ter Platz 1981 und ein 7.ter Platz in der Gesamtwertung der Rallye Vorderpfalz für das betagte Fahrzeug war sicher eine kleine Sensation - vor ihnen lagen 1981 auf 1. Röhrl/Geistdörffer, 2.Jochi Kleint, 4.Fritzinger, 5.Hero, alles Renngrößen; hinter ihnen auf 10. Erwin Weber, der allerdings 1983 gewann.



1979: vom vierten Besitzer für neue Taten präpariert
911 230 1081 in condagrün 1979 noch angemeldet KA- Y 3113.

1985 trennten die Geschwister Jene von dem Fahrzeug, da sie auf einem aktuellen Fahrzeug der Gruppe N 2.000 ccm 1985 starten wollten.



911 230 1081 unter den Geschwister Jene 1979. Man beachte die Minilite Felgen.
und die unverwechselbare Ölklappe.

Das Fahrzeug gelangte immer noch im Originalzustand mit allen Teilen, unter anderem dem alten Gruppe 4 Motor und den originalen Minilite Felgen, über den Kölner Händler Thonemann an den Motorenspezialisten Manfred Rugen, Hepstedt, der den alten Motor revidierte und das Fahrzeug wieder in den ursprünglichen Zustand „Gruppe 4 Werks S (T)“ versetzte.



632 1607 wieder im alten Glanz – so arbeitet nur der beste Porsche-Motorenbauer der Welt !!

Den ersten Einsatz hatte der Wagen wieder am 8.11.2003 unter Walter Röhrl und Christian Geistdörffer während der internationalen Rallye Köln Ahrweiler.

Unter Starbesetzung gewann Walter Röhrl die ersten 7 Sonderprüfungen mit einer 57 Sekunden Vorsprung vor dem vierfachen Gewinner Berlandy. Leider musste Röhrl nach einem Unfall in Führung liegend aufgeben.

Der einstimmige Kommentar zu dem, von Röhrl im Vorfeld eigen abgestimmten Fahrzeug: „Beeindruckend !!“

