

"Flying Piranha": Der Westerwälder – hier auf der Nürburgring-Nordschleife – wird über alle Landesgrenzen hinaus für seinen "bissigen" Stil geschätzt

WOLFGANG KAUFMANN:

"Porsche – eine eigene, sehr spezielle Welt!"

Obwohl Wolfgang Kaufmann, geboren in Dernbach, noch zu den (vergleichsweise) jüngeren Semestern zählt, gehört er gleichzeitig der Kategorie der Zeitzeugen an. 1993 erhielt der Profi-Rennfahrer die Möglichkeit zum Umstieg aus der Formel 3 in den Motorsport mit Porsche. Manfred Freisinger stellte ihm einen Saugmotor-Boliden zur Verfügung, der äußerlich einem 911 turbo S der Baureihe 964 entsprach. Auf Anhieb etablierte sich der Westerwälder damit als Zweitplatzierte des ADAC-24-Stunden-Rennens Nürburgring 1993. 1994 brach – nicht nur für ihn – das bis ins Jahr 2000 anhaltende Turbo-Zeitalter an. Im Expertengespräch mit Carsten Krome erinnert sich Wolfgang Kaufmann an die Derivate der 911er-Baureihen 964 und 993, Pionierleistungen in Le Mans und das im vergangenen Jahr gestartete Comeback eines prominenten Porsche-Rennstalls aus Köln.

PORSCHE SCENE: "1993 begannen Sie damit, sich einen Ruf als Porsche-Langstreckenpilot zu erarbeiten. Was heute, mit annähernd zwei Jahrzehnten Abstand, weniger bekannt ist, ist Ihr Zugang zum Porsche-Sport. Viele bringen Sie mit der Formel 3 in Verbindung!"

Wolfgang Kaufmann: "Das ist auch richtig! Ich startete bis 1992 einschließlich in der Deutschen Formel 3-Meisterschaft. In meinem letzten Jahr erhielt ich erfreulicherweise einen Anruf von Herbert Linge, dem damaligen Manager des Porsche Carrera Cups. Er suchte einen Gastfahrer für sein VIP-Auto. Es ging ausgerechnet um den Wertungslauf auf der Nürburgring-Nordschleife, die mit einem solchen Auto eine sehr spezielle Angelegenheit war und ist. Einige andere Fahrer hatten bereits abgelehnt, ich hingegen sagte: 'Her damit!'"

PORSCHE SCENE: "War dieser Gasteinsatz Ihre Geburtsstunde als Porsche-Pilot?"

Wolfgang Kaufmann: "Das kann man so sagen! Wobei ich im wahren Sinne des Wortes ein Pilot war. Mit dem Cup-964er – es handelte sich um das schwarz-gelbe Shell-Pirelli-VIP-Auto – waren meine Räder ständig in der Luft. Immerhin war meine Vorstellung gut genug für eine Empfehlung, die Herbert Linge in meinem Namen an Manfred Freisinger für das 24-Stunden-Rennen Nürburgring aussprach. Das war in der Tat mein Einstieg."

PORSCHE SCENE: "Klingt ein wenig nach 'kam, sah und siegte' – war das alles tatsächlich so einfach?"

Wolfgang Kaufmann: "Dieser generelle Einstieg in das Porsche-Metier beziehungsweise der Umstieg von der Formel 3 in den 911er vermittelten mir schon den Eindruck, in einer eigenen, sehr speziellen Welt des Motorsports angekommen zu sein. Das war beim ersten Aufeinandertreffen und Testen in Weissach so, und die Nürburgring-Nordschleife mit all ihren Besonderheiten verstärkte dieses Gefühl noch einmal extrem. Ich war ein Formelpilot gewesen, und nun betrat ich Neuland, sei es das wesentlich höhere Gewicht, welches sich überall – beim Beschleunigen, Bremsen und im Kurvenspeed – bemerkbar machte, das Dach über dem Kopf – ich war immer auch ein Frischluft-Fanatiker und für freistehende Räder zu haben – oder das ABS, welches im Cup-964er eine ganz einzigartige Rennsportwelt darstellte. Oh je – auf meiner Lieblingsrennstrecke, der Nürburgring-Nordschleife, stand mir während der Bremsphasen ordentlich der Schweiß auf der Stirn! Und wenn dann im falschen Moment die Räder in der Luft standen – ein typischer Fahrzustand in der Eifel – habe ich noch einmal zusätzlich ganz große Augen bekommen!"



Das Kürzel 'KR' steht für Kremer Racing: Interview-partner Wolfgang Kaufmann posiert mit dem 2011 eingesetzten Porsche 997 GT3 KR

Eine gewachsene Beziehung: Wolfgang Kaufmann (li.) und der neue Kremer-Frontmann Eberhard Bau-nach arbeiteten bereits in Spa-Francorchamps 2007 zusammen

PORSCHE SCENE: "1993 traten Sie erstmals mit einem Freisinger-Porsche in Erscheinung, der auf den ersten Blick wie einer der neuen 911 turbo S aussah. In Wirklichkeit arbeitete unter dem Heckdeckel ein Saugmotor. Mit diesem – heute würde man wohl 'Hybrid' dazu sagen belegten Sie, Michael Irmgartz und Edgar Doeren beim ADAC-24-Stunden-Rennen Nürburgring 1993 den zweiten Platz. Was ist Ihnen von diesem Senkrechtstart am meisten in Erinnerung geblieben?"

Wolfgang Kaufmann: "Nach meinem erfolgreichen Einstand im Carrera Cup freute ich mich riesig, im Team von Manfred Freisinger starten zu dürfen! Es war der blaue 964er mit der turbo-S-Karosserie und gleichzeitig mein erster Einsatz beim 24-Stunden-Rennen Nürburgring auf Porsche - wow, war ich glücklich! Im Rennen lief fast alles perfekt. Wir hatten sogar beste Chancen, die schwarz-weiß karierte Zielflagge als Gesamtsieger zu sehen. Leider dauerte ein Boxenstopp etwas länger als geplant, und wir verloren zu viel Zeit. Dadurch bedingt fehlte uns exakt diese Zeit beim Überqueren der Ziellinie. Das war unglaublich knapp, unser Rückstand auf das Siegerteam von Franz Konrad betrug 53 Sekunden! Wir beendeten das 24-Stunden-Rennen Nürburgring 1993 auf dem hervorragenden zweiten Gesamtrang. Wahnsinn - da hatten wir drei Fahrer Tränen in den Augen! Trotz des verfehlten Sieges war es ein tolles Ergebnis und der Beginn einer schönen Zusammenarbeit mit der Mannschaft von Manfred Freisinger."

PORSCHE SCENE: "Freisinger hatte stets das Luxusproblem, auf verschiedene Fahrzeuge zurückgreifen zu können. Wie ging es mit der blauen turbo-S-Karosserie weiter?"

Wolfgang Kaufmann: "Dieses Fahrzeug war auch beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps 1993 erfolgreich im Einsatz. Wir lagen auf dem sechsten Platz, als vorzeitig abgebrochen werden musste, nachdem Baudouin, der König unseres Gastgeberlandes Belgien, verstorben war."

PORSCHE SCENE: "1994 brach in der GT-BPR-Serie das Turbo-Zeitalter an. Manfred Freisingers Vorjahres-Karosserie durfte mit einem Abgas-Turbolader ausrücken – oder waren es derer zwei?"

Wolfgang Kaufmann: "Ich bin ja immer schon der ganz große Turbolader-Freak gewesen! Manfred Freisinger und seine Mannschaft haben stets ihre eigenen Porsche aufgebaut. Die Motoren entstanden in Kooperation mit Reinhold Schmirler - eine Klasse Verbindung! Oh ja - in den Porsche-Brennern, die ich bei Freisinger gefahren bin, glühten stets zwei Turbolader!"

PORSCHE SCENE: "Bis zum Vier-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps am 22. Juli 1994, dem belgischen Lauf zur GT-BPR-Serie, wuchsen dem Freisinger-Porsche breitere Kotflügel, dazu ein Spoiler- und Flügelwerk in den Ausmaßen des 911 turbo S LM-GT. Der Fahrzeugbestand erweiterte sich um einen weiteren 911 turbo, in dem sich Bob Wollek und Jean-Louis Ricci ablösten. Kam in Ihnen das Gefühl auf, im Weltsport angekommen zu sein?"

Wolfgang Kaufmann: "Drücken wir es so aus - seit unserem ersten Zusammentreffen 1993 waren Porsche und Wolfgang Kaufmann eine verschworene Gemeinschaft."

PORSCHE SCENE: "1995 traten zwei Freisinger-Porsche in Martini-Farben in der GT-BPR-Serie an, obendrein saß mit dem Italiener Bruno Giacomelli ein ehemaliger Formel-1-Fahrer in einem der Autos. Viele haben das Martini-Sponsoring damals für einen Gag ohne wirtschaftlichen Hintergrund gehalten. Wie sah es wirklich hinter den Kulissen aus?"

Wolfgang Kaufmann: "Es war ein supertolles Engagement von Manfred Freisinger und Martini Racing. Ich war so stolz, einen Martini-Racing-Overall zu tragen und ein tolles Fahrzeug für Martini Racing pilotieren

Große Ehre für den Meisterschüler:

Wolfgang Kaufmann saß zu Beginn des 24-Stunden-Rennens Nürburgring 1993 im Auto, Ex-Sieger Edgar Doeren stieg später ein

24 Stunden von Le Mans 1995:

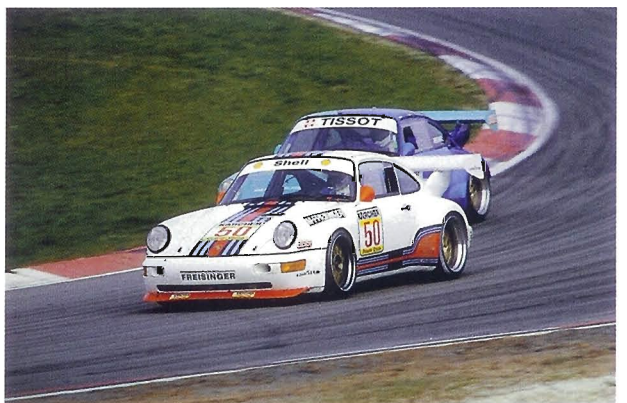
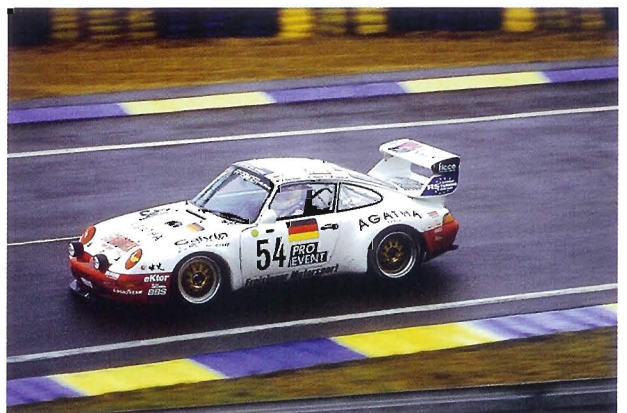
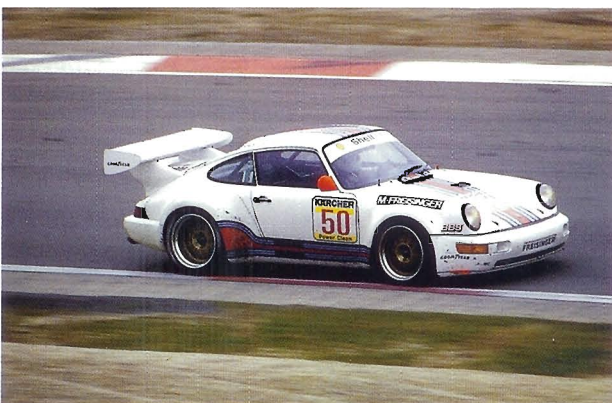
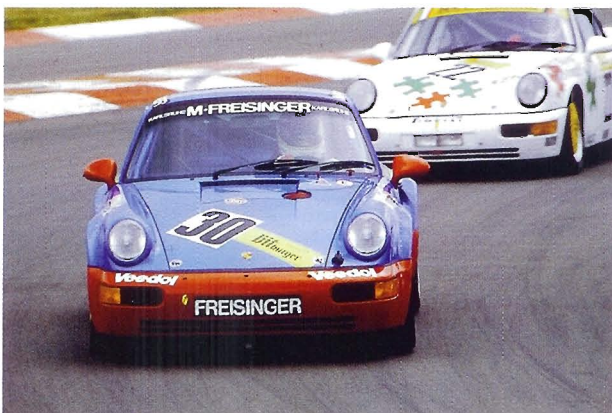
Heute wäre es völlig undenkbar, mit einem privat konzipierten und aufgebauten Porsche-Prototypen an vorderster Front mitzumischen

Erinnern Sie sich?

Für den querschnittsgelähmten Ex-Formel-1-Star Clay Regazzoni war ein Schweslerfahrzeug mit Handgas und -bremse präpariert worden

Paarlauf oder Bruderkampf?

Mit dem Freisinger-Porsche musste sich Wolfgang Kaufmann (vorn) auch seines Markenkollegen Peter Schem im Konrad-Exemplar erwehren





Teamsport mit den Großen der Porsche-Welt: 1996 war Jürgen Barth der Fahrerkollege im schwedischen Anderstorp, auch Bruno Giacomelli und Bob Wollek gehörten dazu

zu dürfen – danke dafür noch einmal an Manfred Freisinger junior und senior! In Monza war ich mit einem feinen Menschen – Pietro Ferrero, 2011 leider viel zu früh verstorben – als Teamkollegen im Einsatz. Es war schon der Hammer, da haben Rupert Keegan, Clay Regazzoni, Bruno Giacomelli – zu ihm habe ich noch des Öfteren Kontakt, auch ein Pfundskerl – Henri Pescarolo und Fulvio Maria Ballabio mit im Boot gesessen!"

PORSCHE SCENE: "Auch auf dem Nürburgring startete 1995 bei der BPR-Serie ein Freisinger-Porsche in Martini-Farben, allerdings ohne die Martini-Sponsorlogos!"

Wolfgang Kaufmann: "Mit Bruno Giacomelli bin ich weitere Rennen zusammen gefahren. Das Interesse der Medien und Zuschauer – zusätzlich der Mythos Monza – war überwältigend! Zur selben Zeit beteiligte sich Martini Racing mit Alfa Romeo an der DTM. Unsere tolle Show, die wir mit den zwei Porsche geboten haben, soll nicht so prickelnd für das DTM-Projekt gewesen sein. Plötzlich bestand Gesprächsbedarf. Martini Italien war jedenfalls begeistert von uns!"

PORSCHE SCENE: "Der Name Regazzoni ist soeben gefallen – da soll es die Episode gegeben haben, dass die FIA 1996 sein Ersuchen, nach der 1980 erlittenen Querschnittslähmung eine Sportwagen-Rennlizenz zu lösen, ablehnte. Dabei hatte Clay bereits mit einem auf Handgas umgebauten Porsche getestet!"

Wolfgang Kaufmann: "Vor allem wurde der 911 turbo extra für Clay Regazzoni umgebaut. Ich bin einige Trainingsrunden mit diesem Fahrzeug gefahren. Das war schon gewaltig, wie der Clay damit umgegangen ist! Während meiner Fahrt konnte auch ich nur mit den Händen das Gas und die Bremse bedienen – puuuuuuh! Und die Turbolader schoben damals an wie die Hölle..."

PORSCHE SCENE: "1995 begaben Sie sich bei den 24 Stunden von Le Mans in eine ähnlich exklusive Rolle. Sie waren neben den einheimischen Mitgliedern des werksunterstützten Teams Larbre Compétition einer der wenigen Piloten der damals neuen Porsche 993 in der großen GT1-Kategorie. Mythen rankten sich um diesen Freisinger-Eigenbau. Was können Sie 17 Jahre später zur Klärung beitragen?"

Wolfgang Kaufmann: "Es war das Zeitalter der Vorqualifikation in Le Mans, was aus meiner Sicht wirklich gut war. Du warst als Team und Fahrer selbst dafür verantwortlich – gerade auch im Zusammenspiel mit dem jeweiligen Reifenpartner – einen guten Job zu machen und schnelle Rundenzeiten vorzulegen, um einen Startplatz zu ergattern. Ich fand das gut! Durch die Aufteilung der Teilnehmer in zwei Gruppen stand ein halber Tag zur vollen Attacke zur Verfügung – yes!!! Für mich war Le Mans Neuland, und der von Freisinger Motorsport in Eigenregie aufgebaute 993 war erstmals im Einsatz. Die Jungs bauten ein cooles Auto auf, und der Motor war eine Waffe! Und dann die Hammer-Rundenzeit – da hat die Luft gebrannt! Larbre Compétition – dank des einheimischen Ex-Formel-1-Fahrers Jean Pierre Jarier mächtig im Fokus und entsprechend unter Strom – kam nach dem Ziehen sämtlicher Register bis auf ein paar Sekunden an unsere Rundenzeit heran. Das war absolut geil, denn wie gesagt: Wir waren zum ersten Mal in Le Mans!"

PORSCHE SCENE: "1997 wollte Manfred Freisinger Sie und Uwe Alzen auf den Veodol-Langstreckenpokal Nürburgring ansetzen. Ein neu aufgebaute Porsche 911 Carrera RSR auf 993-Basis entstand, und es kam zu Testfahrten, bei denen Michael Irmgartz mitwirkte. Trotzdem kam das Projekt nicht zum Tragen, stattdessen übernahm Edgar Doeren 1998 dieses Auto – warum eigentlich?"

Ein bisschen wie Formelfahren: mit dem Privatkunden-911 ST ohne aerodynamischen Abtrieb – noch dazu bei regennasser Fahrbahn – über die Nürburgring-Nordschleife



Wolfgang Kaufmann: "Dieses Projekt kam leider nie zustande! Uwe und ich hätten auf einem Freisinger-Porsche viel Bewegung in die Eifel bringen können!"

PORSCHE SCENE: "2000 besiegelten Sie – einmal mehr unter Manfred Freisingers Flagge – die fünfjährige Laufzeit des 911 (1993) GT2 bei den 24 Stunden von Le Mans. Was haben Sie an dieser Leistungsversion der Baureihe 993 am allermeisten geschätzt?"

Wolfgang Kaufmann: "Für mich sind 993 turbo und GT2 die schärfsten Porsche aller Zeiten gewesen, meine absoluten Lieblingsfahrzeuge! Damit habe ich ja auch meine größten Erfolge feiern dürfen, beispielsweise den Gesamtsieg des FIA-GT-Rennens auf dem neu eröffneten Lausitzring im Jahr 2000 oder den Gewinn des Porsche-Weltcups 2001. Für das Team von Paco Orti war ich in der spanischen GT-Meisterschaft und in der französischen GT-FFSA-Serie für das Team Chateau Sport im Einsatz, das alles mit dem 993 GT2 von Freisinger Motorsport! Leider habe ich bei meinen ganzen Einsätzen bei den 24 Stunden von Le Mans mit Freisinger Motorsport nie die Zielflagge gesehen. Aber es war großartig, dabei gewesen zu sein und die Entwicklung des GT2 bis hin zum Evo erfolgreich begleitet zu haben!"

PORSCHE SCENE: "Den GT- und Langstreckensport des neuen Jahrtausends prägten Porsche 911 mit Wasserkühlung in allen erdenklichen Varianten. 2011 stand Ihnen ein Derivat der Baureihe 997 mit dem Namenszusatz 'KR' zur Verfügung – Details bitte!"

Wolfgang Kaufmann: "Ich bin nahtlos in das wassergekühlte Zeitalter – übrigens auch mit Turbomotoren – übersiedelt. Da war zunächst einmal unser Supererfolg mit dem dritten Platz beim 24-Stunden-Rennen Daytona mit dem 911 GT3 R der Baureihe 996. Es war unser erster

Auftritt mit diesem Renngerät. Das Engagement bei Paco Orti schloss sich an, und mit Rennställen wie Lammertink, Konrad Motorsport, wo ich 2006 auf einem 996 RSR das 24-Stunden-Rennen von Bahrain gewinnen konnte, Stadler oder Renauer Motorsport ging es weiter. Der geilste 996, den ich je gefahren bin – und das natürlich als Doppelturbo – war der von a:level engineering auf höchstem professionellem Niveau aufgebaute GT1. Norbert Kreyer, der zuvor mit Zakspeed und Toyota in der Formel 1 tätig gewesen war, setzte in der Le-Mans-Serie 2004/05 einen neuen Maßstab – mit Kohlefaser-Bremsen, einem eigens entwickelten Motor und dem Ricardo-Getriebe. Es folgte die 997er Zeit mit Konrad Motorsport, Autorlando Sport in Italien und schließlich Porsche Kremer Racing Cologne!"

PORSCHE SCENE: "Was zeichnet die Truppe um Eberhard Baunach und Uwe-Michael Sauer besonders aus?"

Wolfgang Kaufmann: "Der 'KR' ist – wie es sich traditionell für Porsche Kremer gehört – ein hauseigener Aufbau auf Basis eines 997 GT3 Cup. 'KR', das steht für Kremer Racing. Das Fahrzeug ist in die Richtung eines originalen GT3 R entwickelt und aufgebaut worden. Dabei sind verschiedene Radaufhängungsteile von Kremer Racing verwendet worden, die versierte Fahrer auch in ihren Sportausführungen mit Straßenzulassung nutzen können."

PORSCHE SCENE: "Porsche Kremer Racing Cologne begeht 2012 50-jähriges Bestehen, 1962 haben Erwin und Manfred Kremer ihr Lebenswerk begründet. Was bedeutet Ihnen die Einbindung als Vertragspilot?"

Wolfgang Kaufmann: "Mit Porsche Kremer Racing Cologne bin ich schon seit vielen Jahren eng verbunden. So gestaltete ich 1997 die

Eröffnung des Motoparks Oschersleben mit, in dem ich den gelb-roten Kremer-Spyder K8 steuerte. Dabei handelte es sich um den Siegerwagen des 24-Stunden-Rennens Daytona 1995. Für Kunden von Kremer war und bin ich vorwiegend im historischen Motorsport aktiv, und das bis zum 935er. Als ich noch ein junger Rennfan war, machte ich zusammen mit meinen Eltern die Nürburgring-Nordschleife unsicher. Wir haben noch die Gruppe 5 und auch die Anfänge der Gruppe C an ihren Original-Schauplätzen miterlebt. Das wird immer etwas Besonderes bleiben!"

PORSCHE SCENE: "Mit Manfred Freisinger betraten Sie 1993 die internationale Bühne, mit Kremer Racing waren Sie 2011 beim ADAC-24-Stunden-Rennen Nürburgring – Deutschlands größter Motorsportveranstaltung – vertreten. Beschreiben Sie die Unterschiede zwischen den beiden Ebenen – und Epochen!"

Wolfgang Kaufmann: "Beides sind sehr effizient arbeitende, erfolgreiche Rennställe, die sich national und international betätigen. Sie sind auf Porsche eingeschworen – jeder auf seine eigene Art. Unterschiede gibt es natürlich auch, mal ganz abgesehen von den verschiedenen Teamstandorten. Porsche Kremer Racing wandte sich in den vergangenen Jahren mehr dem historischen Motorsport zu, baute Kundenfahrzeuge auf und setzte diese mit Erfolg ein. 2010 sind ernsthaft Überlegungen angestellt worden, in die aktuelle Rennszene zurückzukehren. Mit Eberhard Baunach fand sich eine Speerspitze, die das Racing- und Porsche-Herz am richtigen Fleck hat. 2011 sind zwei 911 GT3 Cup angeschafft und modifiziert worden, um sie in der VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring und dem 24-Stunden-Rennen, jeweils auf der Nordschleife, einzusetzen. Ich denke, dass die richtigen Zeichen gesetzt worden sind und dass es nur eine Frage der Zeit sein wird, bis sich Kremer wieder international aufstellt, um an die Zeiten der Gruppe 5 und der Gruppe C anzuknüpfen. Freisinger hat hingegen den umgekehrten Weg eingeschlagen und sich der historischen Szene zugewandt. Ein markanter Unterschied liegt im ei-

genen, hochprofessionellen Rollenprüfstand, den Kremer in Verbindung mit einem Motorleistungsprüfstand betreibt. Das ist schon einzigartig!"

PORSCHE SCENE: "Beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix 2011 auf dem Nürburgring saßen Sie in einem Kremer-Porsche 935, mit Sicherheit einem der leistungsstärksten Arbeitsgeräte in Ihrer Karriere als Rennfahrer. Kamen Ihnen Ihre Erfahrungen mit den Freisinger-Turbo-Porsche der 90er-Jahre dabei zugute?"

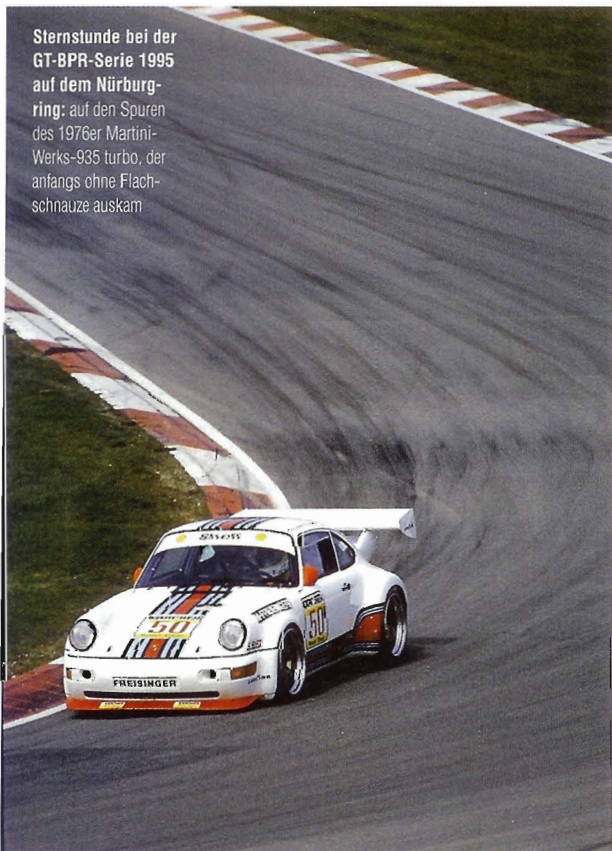
Wolfgang Kaufmann: "Der 935 K3 ist nicht wirklich mit den turbos der Baureihen 964 oder 993 vergleichbar. Im unteren Drehzahlbereich ist das Ansprechverhalten des Doppelladers nicht ganz so bissig. Aber dann – oh ja! – dann geht es richtig voran! Und wenn ich mir so überlege, dass in der Blütezeit der 935er mit mächtig viel Ladedruck gefahren werden durfte, im Notfall bis zu 1,7 bar – oh Mann, oh Mann! Obendrein werkelt da ein auf den Kopf gestelltes Viergang-Getriebe. Sehr klasse sind natürlich auch die Kreuzgelenk-Antriebswellen, um ganz einfach das Drehmoment und die Leistung standfest auf den Asphalt zu bringen!"

PORSCHE SCENE: "Was steht – bezogen auf Rennfahrzeuge der Marke Porsche – nach heutigem Stand in der Saison 2012 auf dem Programm?"

Wolfgang Kaufmann: "Zusammen mit Porsche Kremer Racing sind die VLN-Langstreckenmeisterschaft Nürburgring und als Highlight das 24-Stunden-Rennen eingeplant. Darüber hinaus werde ich wieder mit historischen Rennfahrzeugen bei der FHR, dem AvD-Oldtimer-Grand-Prix oder dem Eifelrennen in Aktion treten."

PORSCHE SCENE: "Wir danken Ihnen für dieses aufschlussreiche Gespräch und wünschen viel Erfolg in der bevorstehenden Saison!"

Fotos: Carsten Krome, BRfoto/Dirk Reiter für Porsche Kremer Racing



Sternstunde bei der GT-BPR-Serie 1995 auf dem Nürburgring: auf den Spuren des 1976er Martini-Werks-935 turbo, der anfangs ohne Flachschnauze auskam



Eine überraschende Erkenntnis: Der urgewaltige Kremer-935 K3 schob aus dem Drehzahlkeller heraus weniger dramatisch an als die GT1-Doppelturbos der 90er Jahre



Startphase in Spa-Francorchamps: Bei der GT-BPR-Serie 1996 ging es eng zu, im Bild hatte sich Ralf Kelleners im roten Rook-GT2 an Wolfgang Kaufmanns Fersen geholt