

CHRZANOWSKI & KLEIN 964 CARRERA RSR 3.8

TEKSTI OLLI HALTTUNEN
KUVAT GERALD JOHNSON, THE STATE ARCHIVES OF
FLORIDA, BENGT-ÅCE GUSTAVSSON, MARKO VIITALA,
MARKUS SAMUELSON, RISTO AHOKAS



◀ Daytona 24h 1994 - Autoa valmistellaan kilpailuun.

▼ Autot ryhmittivät lähtöä varten vuoden 1994 Daytonan 24h kilpailussa. Mukana lähtöviivalla 62 kilpa-autoa, joista 8 kpl on 964 Carrera 3.8 RSR -mallisia.



TOISENLAINEN KILPA-AUTO

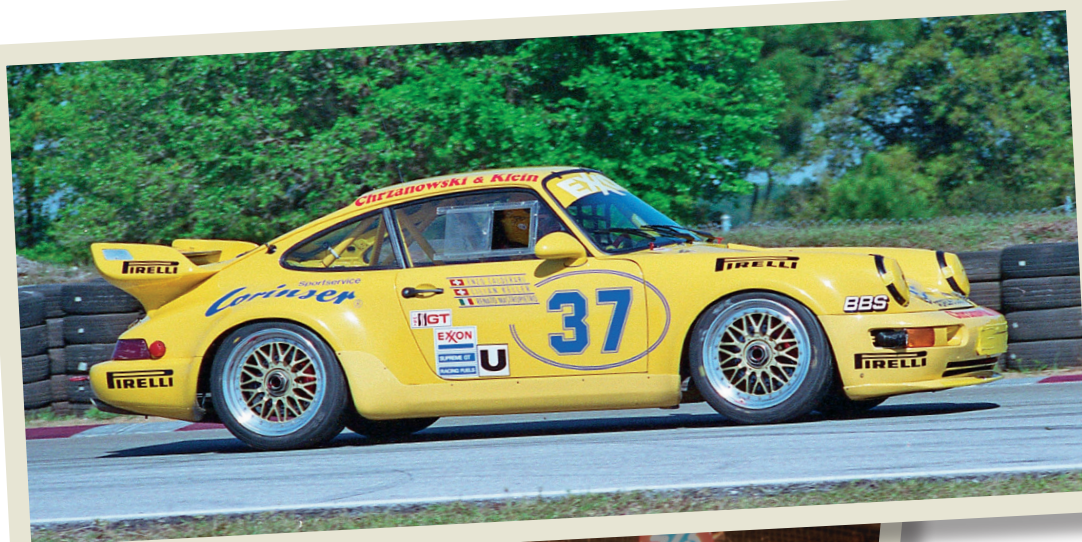
Läpi 1980 -luvun GT -luokat kuihtuivat pois kansainvälisistä 24:n tunnin kestävyyskilpailuista. 1990-luvun alussa Porsche oli suurissa vaikeuksissa; autojen myynti sujui heikosti, ja tehtaan Motorsport-osasto oli jättäytynyt käytännössä sivuun kansainvälisistä ratakilpailuista, mukaanlukien C -ryhmän kilpatoiminnasta.

PORSCHE suunnitteli kuitenkin paluuta 24 tunnin Daytona-, Le Mans-, Spa-, ja Nürburgring- kilpailuihin. Jürgen Barthin johdolla Porschen Motorsport -osasto Weissachissa valmisteli 964 Carrera RS 3.8 -mallia, sekä vieläkin tehokkaampaa vain kilpailukäyttöön tarkoitettua RSR 3.8 -mallia. Uuden Le Mans GT -luokittelun mukainen auto sopisi edellä mainittujen kansainvälisten 24 tunnin kilpailujen lisäksi myös Saksan ADAC GT Cup -sääntöihin, sekä esimerkiksi Interlagos 1000km ja Suzuka 1000km -kilpailuihin. Auto suunniteltiin erityisesti yksityistalleja varten kansainvälisiin GT -kilpailuihin. Vuonna 1993 Porsche 964 RSR 3.8:lla kilpailleita yksityistalleja olivat mm. saksalaiset Roock, Obermaier, Team Joest Porsche, Freisinger Motorsport, ja Konrad Motorsport. Lopulta RSR 3.8 -mallista tuli yksi menestyneimmistä ilmajäähdytteisen Porschen kilpaversioista. Luokkavoitto tuli kaikista suurista kilpailuista: Le Mans 24h, Daytona 24h, Sebring 12h, Spa 24h, sekä Suzuka 1000km.

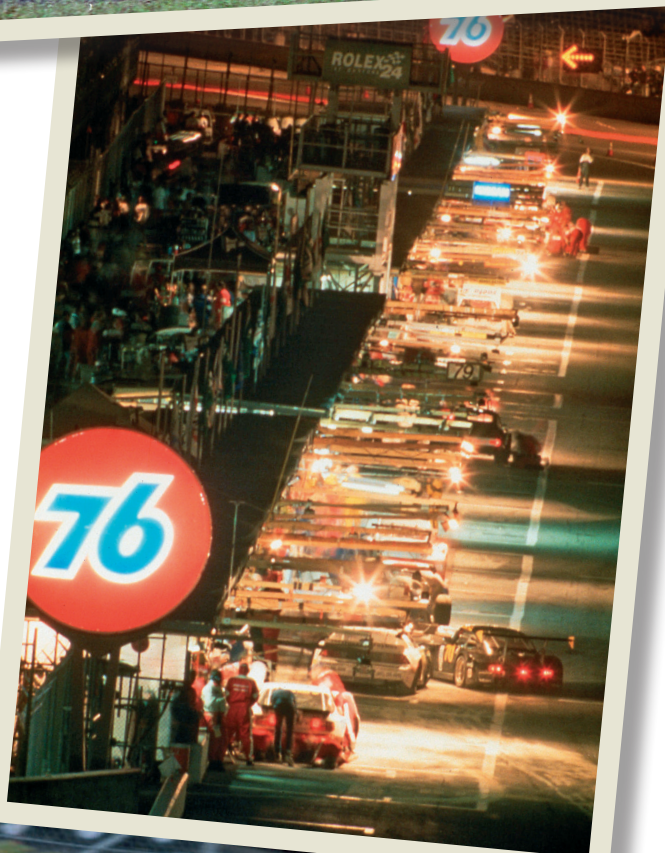
RSR 3.8 -autoja valmistettiin 1993-1994 käsityönä Porschen tehtaalla Weissachissa, sekä useiden yksityistalliin toimesta, joilla oli hyvät suhteet tehtaan Motorsport -osastoon. Porsche ilmoitti 3.8 -litraisen ilmajäähdytteisen M64/04 -moottorin tehoksi 300 hv (RS) ja maltilliset 350 hv kilpa-



◀ Daytona 24h 1994 - Chrzanowski & Klein 964 Carrera RSR 3.8, kuljettajat sekä tiimi yhteiskuvassa.



◀ Valokuvaaja Gerald Johnson on käynyt Sebring 12h kilpailussa vuodesta 1965 saakka, 52 vuoden ajan ilman ainuttakaan poissaoloa. Tässä kuvassa Gerald on kuvannut Chrzanowski & Klein 964 RSR:n Sebring radan vanhassa hairpin-mutkassa, kuvassa kuljettajana on Enzo Calderari. Vuonna 1997 hairpin mutka korvattiin turvallisuuden vuoksi "safety pin" mutkalla.



◀ Daytona 24h 1994 - Tiimien on tankattava ja huollettava autoja myös yöllä.

varusteiselle RSR -mallille. Yleisesti on kuitenkin tiedossa, että 3.8 RSR:n teho on todellisuudessa ollut noin 375 hevosvoimaa.

Keväällä 2017 PCF jäsenet Olli Halttunen ja Risto Ahokas suunnittelivat tulevan kesän klubikilpailuihin osallistumista. Ajohalut olivat taas korkealla, kuten aina keväisin, onhan molemmilla takana 5 vuotta klubikilpailuja. Olli on harrastanut Raimo Niemen entisellä 944:lla, Risto puolestaan on ajanut Belcar -sarjaan tehdyllä Boxsterilla. Molemmat olivat vielä keväällä mielestään tyytyväisiä tallinsa sisältöön, onhan molemmille vuosien varrella kertynyt useampia Porsche harrasteautoja. Kun kerran molemmilla tuntui olevan autoasiat kunnossa, voisi kysyä kuinka talliin ilmestyi 964 Carrera RSR 3.8 -kilpa-auto. Molempia oli jo jonkin aikaa kiinnostanut siirtyä astetta kovempaan kilpa-autoon, ja kun sopiva auto tuli Suomessa myyntiin, päätöstä ei tarvinnut kauan miettiä.

Auton kilpailuhistoria tuntui kiinnostavalta, olihan autolla ajettu pohjoismaissa sekä Baltian maissa mm. Nordic Supercar -sarjaa, mikä kuulosi klubikilpailijoiden korvaan hienolta. Tiedossa oli, että vuonna 1998 auton hankki Ruotsiin Bo Strandell, tunnettu ruotsalainen kilpatallin omistaja, sekä saksalaisen Porsche Kremerin päämekaanikko. Seuraavalle kaudelle ruotsalainen Spirit Racing hankki auton Strandellilta, ja ajatti autoa mm. Scandinaviska Långdistans Cupen -sarjassa. Auto päättyi lopulta Suomeen vuonna 2004, kun auton hankki Marko Viitala.

Auton historian selvittämistä hankaloitti usein vaihtunut värytys, moneen kertaan eri sarjojen sääntöjen mukaan muuttuneet aero -ratkaisut, ja alkuperäisen Wagenpassin puuttuminen. Lisäksi auton ulkoasu oli muutettu vastaamaan 993-mallia. Jonkinlainen läpimurto historian selviämisessä tapahtui, kun saatiin aavistus mistä etutolppien yläpäihin stanssatut CH&K kirjaimet mahdollises-



▲ Magnus Wallinder / Team Strandell voitti STCC SM 1998 pääkilpailun Knutstorpin radalla.

CHRZANOWSKI & KLEIN 964 CARRERA RSR 3.8

▼ Vuonna 2006 auto päätyi musiikkivideon tähdeksi Alastaron moottoriradalla. Marko Viitala kuvassa keskellä. Samana vuonna Marko ajoi autolla FIA NEZ Baltic GT Cup -sarjaa.



▲ Auton musta ulkoasu Spirit Racingin ajattaessa autoa vuonna 2001.



ti olisivat peräisin; saksalaisesta Chrzanowski & Klein -tallista.

Yhteydenotto Chrzanowskiin tuotti todellisen yllätyksen, sekä auton nykyisille omistajille, että yhteydenottoon vastanneelle Günther Chrzanowskille. Auto todellakin oli heidän 964 Carrera RSR 3.8. Günther vahvisti auto olevan sama, jolla on heidän omistuksessaan vuonna 1994 ajettu Daytona 24h sekä Sebring 12h kilpailut, ja "paljon kilpailuja Euroopassa". Asia oli heille kuitenkin ajankohtainen, sillä heiltä oli juuri pyydetty kuvia pienoismallin rakentamiseksi kyseisestä autosta - ja he olivatkin miettineet missä auto mahtaa nykyisin olla.

Auton alkuperäinen 7.7.1993 leimattu ONS Wagenpass löytyi PCS kontaktien kautta Ruotsista, ja kulkee nyt taas auton mukana. Kaikkiaan CH&K 964 RSR:llä on ajettu vuodesta 1993 saakka yli 60 kilpailua 13:ssa eri maassa, jotka ovat enimmäkseen pitkän matkan kilpailuja. Autolla on vuosien kuluessa osallistuttu useaan eri kilpasarjaan, mm. VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, IMSA, Euro GT, Swedish GTR, Scandinavian Långdistans Cupen, FIA NEZ GT, Nordic Supercar, Spezial Tourenwagen Trophy, sekä rata-autoilun SM -sarja. Lisäksi autolla on ajettu Porsche Club -kilpailuja useissa eri maissa, kuten myös Suomessa.

Chrzanowski & Klein 964 RSR on edelleen täydessä kilpailukunnossa, mutta auton seuraavat vaiheet ovat vielä mietinnässä. Nähtäväksi jää, kuinka paljon auton historia vaikuttaa auton tulevaisuuden suunnitelmiin. Harkinnassa on ainakin auton alkuperäisen värityksen palauttaminen ja keulan muuttaminen takaisin 964 -malliseksi. Saksassa ollaan onnellisia tiedoista auton nykyvaiheista, ja auton entisöintiin olisi asiantuntevasta tarjolla. Günther Chrzanowskin yrityksen erityisosaamista on nimittäin Porschejen entisöinti/kunnostaminen, vaikka tiimi myös ajattaa edelleen kilpa-autoja aktiivisesti.

Tulevissa PCF Magazineissa kerromme tarkemmin auton lukuisista kilpailuista, kuljettajista sekä tekniikasta.



▲ Nordic Supercar 2007. Edessä Marko Viitala 964 RSR, takana Olli Virtanen BMW M1 Megatron.



▲ RSR nykyisessä ulkoasussaan 2017. Harkinnassa on auton alkuperäisen värityksen palauttaminen ja keulan muuttaminen takaisin 964-malliseksi.