

GA-Nr.

Lfd-Nr

Abnahmebericht

- ☐ Grundabnahme
☒ Wiederholungsabnahme
☐ Abnahme nach Unfall
☐ Abnahme nach baulichen Veränderungen
☐ Abnahme auf besondere Anordnung des DMSB

Datum der Abnahme: **02-10-2000**

FAHRZEUGBESITZER:

Name/Fa.: **Farnbacher**
Vorname: **Horst**
Straße: **Obere Industriestrasse 4**
Wohnort: **91586 Lichtenau**
Telefon (privat): **c/o Helmut Pohlen, 02451-62030**
Telefon (gesch.): **oder 0172 2477979**

FAHRZEUGDATEN:

1. Fahrzeugtyp: **911 Cup 3.8**

Homologationsblatt-Nr. (falls zutreffend): **----**

2. Fahrgestell:

Hersteller: **Porsche**
Fahrgestell-Nr. (VIN): **WPOZZZ99ZTS398089**
Baujahr: **1996**

3. Motor:

Hersteller/Fabrikat: **Porsche**
Motor-Nr. (falls vorhanden): **----**
Antriebsart: **Otto** Zylinderzahl: **6**
Bohrung: **102** mm Hub: **76,4** mm
Effektiver Hubraum: **3746** cm³

3.1 Aufladung: ☐ ja / ☒ nein

Art der Aufladung: **----**

3.2 Katalysator: ☒ ja / ☐ nein

Hersteller: **Bischoff**
Kennzeichnung: **993.113**
Anzahl: **1**

4. Fahrzeuggewicht: **1120** kg

Wagenpass-/ Register-Nr.: **20042/97**

Fahrzeug-Kategorie / Gruppe:

Porsche Supercup

5. Abmessungen:

Länge: **4245** mm Breite: **1725** mm
Höhe: **1250** mm Radstand: **2272** mm

6. Art des Aufbaues: **geschlossen**

7. Gruppenwechsel in: **----**

8. Überrollvorrichtung:

☐ Eigenbauvorschriften gem. Anhang J, **----**

Art.:

☒ Zertifikat des ASN: **ONS 102-524/67 Matter**

☐ FIA-Homologation: **----**

Zusätzliche Angaben:

keine

Untersuchungsbefund:

ohne Mängel
(aber: Besitzerumschreibung veranlassen)

Wiedervorführung erforderlich ☐ ja / ☒ nein

Abnahmegebühr..... **DM**
Sonstige Gebühren (z.B. Porto)..... **DM**
Gesamtgebühr..... **DM**
% Mehrwert-Steuer..... **DM**
Gesamtbetrag..... **It. Re DM**

Wagenpass / Abnahmebericht an DMSB am: **16-10-2000**

Geilenkirchen den **02-10-2000**



Dipl.-Ing. K. Wartenberg

Unterschrift DMSB-Sachverständiger



UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY
WASHINGTON, D.C. 20460

JUL 24 2002

Mr. Mark Trautman
c/o Marie Muller
620 West Merrick Road
Valley Stream, Long Island, NY

OFFICE OF
AIR AND RADIATION

Dear Mr. Trautman:

Keep this letter for your records, and attach a copy to your EPA entry form 3520-1. This vehicle may not be registered or licensed for use on or operated on public roads or highways. The following statement must be signed in order for your vehicle to be eligible for an EPA exclusion:

IMPORTER VERIFICATION OF QUALIFICATION FOR EPA EXEMPTION

I declare under penalty of perjury that I am the owner or agent of the owner of the vehicle listed below and that all documents and information that I have provided to EPA are accurate and complete.

Name: Porsche 993
Model: 993
Model Year: 1996
VIN: WPOZZ2992TS398089

Signature _____
Check One ☐ Owner ☒ Agent

Date

Social Security Number

Notary (Article 136 UCMJ)

Date

ATTN: DISTRICT DIRECTOR, U.S. CUSTOMS SERVICE

Preapproval is hereby given for the importation of the above referenced vehicle if:

1. This letter is certified and dated above by importer and notary.
2. This letter is attached to EPA form 3520-1 for return to EPA.
3. Category L declared on EPA form 3520-1.

This letter does not release the importer from the obligation to comply with federal safety standards, pay applicable gas guzzler taxes or comply with applicable state or local emission requirements.

This prior approval for importation applies only to the racing vehicle or vehicles in the configuration described in the application for EPA prior approval for importation. Any person or company that modifies a racing vehicle for street usage could be considered a manufacturer of a new motor vehicle.

Section 205 of the Clean Air Act provides civil penalties of up to \$25,000 per vehicle for the introduction into commerce of new motor vehicles that have not been certified by EPA to conform to federal emission requirements.

If you have any questions, please do not hesitate to contact Carolyn Williams at (202) 564-9265.

Sincerely yours,

Mitchell P. Greenberg, Manager
Outreach and Planning Group
Certification & Compliance Division
(6403J)

Internet Address (URL) - <http://www.epa.gov>

Recycled/Recyclable • Printed with Vegetable Oil Based Ink on Recycled Paper (Minimum 50% Postconsumer)



U.S. Department
of Transportation
**National Highway
Traffic Safety
Administration**

400 Seventh St., S.W.
Washington, D.C. 20590

MarkTrautmanBX8

July 24, 2002

OPTIONAL FORM 10 (7-00)		# of pages	
FAX TRANSMITTAL			
To	Marie Malier	From	Stephanie Haller
Dept./Agency	Customs	Phone	202-366-5323
Fax	516-823-6301	Fax	202-366-1024

NSN 7540-01-317-7300 5010-101 GENERAL SERVICES ADMINISTRATION

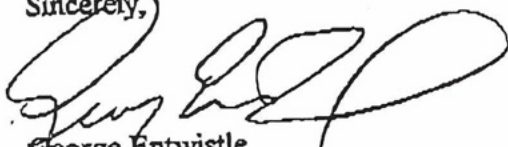
This is in response to your request to import the vehicle identified below for racing:

**1996 Porsche 993 Cup
WPOZZZ99ZTS398089**

Based on the information that you provided this office, we have no objection to this vehicle being imported for racing. **The vehicle shall not be titled for On-Road use.**

The vehicle may enter under Box 8 on the DOT HS-7 Declaration Form. A copy of the importer's substantiating statement should be attached to the completed HS-7 Declaration Form and submitted to the U.S. Customs Service.

Sincerely,


George Entwistle
Chief, Import and Certification Division
Office of Vehicle Safety Compliance





PORSCHE

July 24, 2002

US Department of Transportation (DOT)
National Highway
Traffic Safety Administration (NHTSA)
Washington, D.C.

Porsche Motorsport North America

3203 South Shannon Street
Santa Ana, California 92704

(714) 546-6939 Fax: (714) 957-1386

Re: 1996 Carrera Cup / VIN#: WPO ZZZ 99 ZTS 398 089

To Whom It May Concern:

We herewith confirm that the above-referenced vehicle, which will be imported by Mr. ^{was} manufactured at the Porsche AG factory in Germany as a Racing Car. **As such, the vehicle cannot be driven on public roads or registered for public road use.**

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alwin Springer', written in a cursive style.

Alwin Springer
President
Porsche Motorsport North America

REFER INQUIRIES TO:

U.S. CUSTOMS SERVICE

U.S. CUSTOMS AREA DIR.
1210 CORBIN ST
ELIZABETH NJ 07201-2946

GOODS ENTERED AT:

24601
NEW YORK/NEWARK

COURTESY NOTICE

ENTRIES SCHEDULED TO LIQUIDATE

SERIES	TYPE AND ENTRY NO.	DATE OF ENTRY	LIQUID CODE	INITIAL AMOUNT	LIQUIDATION AMOUNT
01	THIS IS NOT A BILL - 02510176 07-25-02 FILER CODE 368 BATCH			1,701.00 NBR 020809-FILED-010-003	1,701.00

IMPORTER NUMBER	DATE OF LIQUIDATION
400-72-0049	06-06-03

+ INDICATES REFUND TO DIFFERENT ADDRESS
• INDICATES OFFSET OF REFUNDS

2

DEPARTMENT OF THE TREASURY
U.S. CUSTOMS SERVICE
Customs Form 4333A (041593)

Your entry is scheduled to liquidate on the date indicated for the liquidation amount. Any difference between this amount and the initial amount paid will be billed or refunded to you.
If you are dissatisfied with the liquidated amount, a protest may be filed within 90 days of the date of liquidation according to the procedures set forth in Part 174 of the Customs Regulations (19 CFR Part 174).

Attn. Rick

INFORMATION FOR RACING VEHICLE EXCLUSION

1200

The following sets forth the requirements for a vehicle to be imported as a racing vehicle and declared as an off road vehicle at time of importation. A racing vehicle classification is based on whether the vehicle was manufactured and sold for off road use only. Vehicles originally manufactured for use on public roads and converted to a racing vehicle must be in full racing configuration at the time of importation. The vehicle should lack features associated with safe and practical public road use. Not all vehicles used in races are excluded. Determinations are based on the capability of the vehicle to be used on public roads, not its intended use.

REQUIREMENTS

To apply for a NHTSA approval letter, importers must submit the following in the order stated:

1. Importer's name, address and daytime phone number.
2. Custom broker's name, contact and phone number.
3. Vehicle information (model year, make, model, and VIN or identifying number.)
4. Letter from the manufacturer stating that the vehicle was originally manufactured as a racing vehicle or for use on the public roads.
- ✓ 5. A list of the racing features of the vehicle.
- ✓ 6. A list of the features lacking that are needed for use of the vehicle on public roads.
- ✓ 7. Photographs: must show the following views: front, rear, side and interior. Racing features and/or features lacking for on road use on public roads should be shown in the photographs.
8. The name of the sanctioning body and competition class.
9. Previous race history of the vehicle (if any).
- ✓ 10. Schedule of racing events including dates and locations where vehicle will compete (if any).
11. Copy of the competition racing license of the importer (if any).

IMPORTATION

The importer must file with Customs, upon entry, an HS-7 Declaration form. If the vehicle is determined to be a racing vehicle by NHTSA, it may be imported on a permanent basis under box 8 or on a temporary basis under box 7. In addition to approval from NHTSA, an importer must also obtain approval from EPA.

RESTRICTION

A racing vehicle may not be registered or licensed for on road use.

A racing vehicle cannot subsequently be converted to a motor vehicle and registered or licensed for use on the public roads unless NHTSA determines that it is capable of conformity, and it is brought into conformity with all applicable federal motor vehicle safety standards by a Registered Importer in accordance with 49 U.S.C. 30141.

Subj: **Re: NTSA Exemption Request**
 Date: 7/18/2002 10:51:12 PM Eastern Daylight Time
 From: MnMPorsche
 To: sabine.brenner@schaefertransinc.com

Hi Sabine,

Regarding the questions:

#4. I sent an e-mail to Porsche Motorsports asking for their assistance in getting a letter to prove that my car was manufactured as a racing vehicle. (I sent you a copy of this as well.)

#8. Porsche Pirelli Supercup Series (support series to FIA Formula 1)

#9. Previous race history:

1996 Porsche Pirelli Supercup -
 4/28/96 Nurburgring/D
 5/5/96 Imola/RSM
 5/19/96 Monte Carlo/MC
 6/30/96 Magny-Cours/F
 7/14/96 Silverstone/GB
 7/28/96 Hockenheim/D
 8/11/96 Budapest/H
 8/25/96 Spa-Francorchamps/B
 9/22/96 Estoril/P

1997 Porsche Pirelli Supercup -
 4/27/97 Imola/RSM
 5/11/97 Monte Carlo/MC
 6/29/97 Magny-Cours/F
 7/13/97 Silverstone/GB
 7/27/97 Hockenheim/D
 8/10/97 Budapest/H
 8/24/97 Spa-Francorchamps/B
 9/21/97 Zeltweg/A
 9/28/97 Nurburgring/D

#11. My intention is to race the car in the Porsche Club Racing series starting with the 2003 season. I will be testing the car and conducting setup on the car for the remainder of this season. I will be submitting my application for a Porsche Club of America (PCA) Club Racing license in the fall of 2002. I will also drive the car in the PCA drivers education program held at various race tracks around the country where I am currently an instructor with the Northern New Jersey Region PCA.

Hope this helps. Also, I am seeking a "Box 8" exemption for "permanent" import approval. I will let you know ASAP when I hear back from Porsche Motorsports on the manufacturer's letter. In the interim, it may be worthwhile to submit the information we have thus far.

Sincerely,
Mark

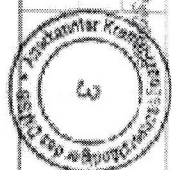
In a message dated 7/18/2002 4:34:09 PM Eastern Daylight Time, sabine.brenner@schaefertransinc.com writes:

| Hello Mark,
 | finally Mr. Entwistle from DOT got back to me a few minutes ago.

Porsche 993 black

Spare parts

RINGS:				
4	Stk.	Felgen	Slick	Derzeit auf Auto montiert
12	Stk.	Felgen		3 Satz
Tyers:				
2	Stk.	VA	Slick	neu
2	Stk.	HA	Regen	neu
4	Stk.	HA	Slick (guter Zustand)	gebraucht
2	Stk.	VA	Slick (guter Zustand)	gebraucht
2	Stk.	HA	Slick	gebraucht
2	Stk.	HA	Regen	gebraucht
2	Stk.	VA	Regen	gebraucht
Spare parts:				
2	Satz	VA	Bremsscheiben	gebraucht
1	Satz	HA	Bremsscheiben	gebraucht
1	Satz	HA	Antriebswelle	
1	Satz	HA	Querlenker	gebraucht
1	Stk.	V	Kotflügel	gebraucht
2	Satz	VA	Bremsbeläge	gebraucht
1	Satz	VA	Bremsbeläge	neu
1	Satz		diverse Motordichtungen	
1	Stk.	HA	Felgeninnenkranz	neu
1	Satz		Orginal Differential Übersetzung	gebraucht
1	Akte		alte Daten & Einstellungen	

8	ONS-Wagenpaß	
Untersuchungen		
Art	Wiederholungsabnahme	
Befund	in Ordnung	
Ort/Datum	Ge. Tankstellen 1 & 2-10-21	
Name des ONS SV	Markenberg Kurt	
Unterschrift		
Art		
Befund	/	
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	
Art		
Befund		
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	
Art		
Befund		
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	
Art		
Befund		
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	

	ONS-Wagenpaß	9
Untersuchungen		
Art		
Befund		
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	
Art		
Befund		
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	
Art		
Befund		
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	
Art		
Befund		
Ort/Datum	/	
Name des ONS SV	/	
Unterschrift	/	

10	ONS-Wagenpaß	
Übersuchungen		
K-Tab		
Befund		
Dr-Debit	/	Sign
Name des ONS-SV		
Arbeitspl		
K-Tab		
Befund		
Dr-Debit	/	Sign
Name des ONS-SV		
Arbeitspl		
K-Tab		
Befund		
Dr-Debit	/	Sign
Name des ONS-SV		
Arbeitspl		
K-Tab		
Befund		
Dr-Debit	/	Sign
Name des ONS-SV		
Arbeitspl		
K-Tab		
Befund		
Dr-Debit	/	Sign
Name des ONS-SV		
Arbeitspl		

ONS-Wagenpaß		11

ONS-Wagenpaß-Bestimmungen — Stand 30. Juni 1995 —

Ausdrücke, die in den ONS-Bestimmungen stehen, sind im Sinne des ONS zu verstehen.

Art. 1 — ONS-Wagenpaß

Der ONS-Wagenpaß ist ein schriftliches Zeugnis von Berechtigung zum Aufenthalt im ONS. Der Wagenpaß ist ein Dokument, das die Berechtigung zum Aufenthalt im ONS nachweist. Der Wagenpaß ist ein Dokument, das die Berechtigung zum Aufenthalt im ONS nachweist.

Art. 2 — Privatrechtliche Bedeutung

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 3 — Zulassungsvoraussetzungen

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 4 — Geltungsbereich

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 5 — Gegenstand und Umfang der Abnahme

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 6 — Grundbestimmung

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 7 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 8 — Wiederholungsabnahme, besondere Abnahme

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 9 — Sachverständige

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 10 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 11 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 12 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 13 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 14 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 15 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 16 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 17 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 18 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 19 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

Art. 20 — Abnahmeverfahren

Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht. Die Befugnis zum Aufenthalt im ONS ist ein privatrechtliches Recht.

24 ONS-Wagenpaß

Art. 10 — Registrierung und Ausstellung

Der Wagenpaß wird nach dem Fahrzeugpaß und Ausstellung nach dem ONS-Verfahren ausgestellt.

Art. 11 — Unterzeichnung des Wagenpaßes

Der Wagenpaß kann auf dem ONS-Verfahren ausgestellt werden, wenn der Eigentümer und der Fahrer des ONS-Verfahrens eine schriftliche Erklärung abgeben, in der steht: „Ich bestätige, dass ich die ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausstellen werde.“

Art. 12 — Verlust des Wagenpaßes

Bei Verlust des Wagenpaßes kann der Eigentümer eine schriftliche Erklärung abgeben, in der steht: „Ich bestätige, dass ich den ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausstellen werde.“

Art. 13 — Eintragungen im Wagenpaß

Der ONS-Verfahren kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Art. 14 — Fahrzeugpaß

Der Fahrzeugpaß kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Art. 15 — Eintragungen im Fahrzeugpaß

Der Fahrzeugpaß kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Art. 16 — Eintragungen im Fahrzeugpaß

Der Fahrzeugpaß kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Art. 17 — Eintragungen im Fahrzeugpaß

Der Fahrzeugpaß kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Art. 18 — Eintragungen im Fahrzeugpaß

Der Fahrzeugpaß kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Art. 19 — Eintragungen im Fahrzeugpaß

Der Fahrzeugpaß kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Art. 20 — Eintragungen im Fahrzeugpaß

Der Fahrzeugpaß kann in dem ONS-Verfahren nach dem ONS-Verfahren ausgestellt werden.

Zum Herausstrennen

ONS-Wagenpaß

Bei Besitzerwechsel bitte verwenden

25

Hiermit bestätigen Sie, dass Sie den ONS-Wagenpaß nach dem ONS-Verfahren ausstellen werden.

Achtung: neuer Fahrzeugpaß: auf Seite 2 bzw. 3 im Wagenpaß unten muß von Sie ebenfalls unterschrieben werden.

Name, Anschrift des im WP eingetragenen Besitzers:

Name, Anschrift des neuen im WP einzutragenden Besitzers:

ONS GmbH
Abt. Technik
Weidenmühlstraße 47

60596 Frankfurt am Main

Fahrzeugpaß: _____ Wagenpaß: _____

Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift des bisherigen Besitzers: _____

Unterschrift des neuen Besitzers: _____

Porsche 993 Cup 3.8L

Porsche isn't present in F1 competition but since the apparition of the 944 Turbo Cup, we can see similar Porsche models (exclusively 911 since 1992) racing in a lot of countries. Today, the Carrera Cup still goes on with the 993 RS racing evolution : the Cup 3.8L (or Supercup)

As you guessed, the Cup is based on the last Porsche model : the 993 and moreover, we can say that it's an evolution of the 993 RS CS, itself based on the 993 RS 3.8L. Indeed, the Cup 3.8L has the same look than the RS CS with the big aileron from GT2s, plastic elements that make front and rear wings connection, lips on the front spoiler and larger wings than the basis 993. Nevertheless, differences are very important with the other models : the Cup has been made for racing, not for running on a circuit the weekend attained. A 200 kg lighter, tubular body-arch for more protection and more rigidity, liberated exhaust system despite keeping the catalysor, racing tyres... The Cup isn't a toy, what we can be informed when we "pilot " her : the behaviour is quite wild than on any 993. Suspensions have been optimized while they are developed from the basis 993 and a lot of settings are available. The Cup also receives limited slip differential with 40% locking factor under acceleration and 65% under deceleration. As you see, no place for hazard.

One of the most important difference is the engine. Oh, don't worry, it's always our so adored air cooled flat 6 but it is a derivate from the RS one. As a matter of fact, this is the 3.8L or more exactly the 3746 cc, obtained by increasing bore by 2mm to reach 102 mm with the unchanged stroke of 76.4 mm. Compared with the traditionnal Flat 6, compression ratio sloped up to 11.5:1 which is very high but doesn't do harm thanks to Porsche experience in engine's output with twin spark ignition, electronic control (Bosch Motronic M2.10) and anti clanking regulation. The exhaust system features two lambda sensor controlled catalytic converters cos a Porsche, even inracing, preserve nature... Here, it is interesting to note that the Cup isn't equipped with Varioramtm system; as a result , the Cup isn't as performant as a 993 RS in retaking despite her light weight. With Superplus 98 fuel, Stuttgart annouced 310 hp @ 6200 rpm and a huge torque : 370 Nm @ 5500 rpm, contact breaker operating at 6900 rpm.

The cockpit of the Cup 3.8 L is everything but not cosy at all. I will say functional : one only Recaro bucket seat with harness, three branches Momo handwheel, 4kg fire extinguisher on the right, no soundproofing elements, no carpets but door garnishing and instrument panel are conserved : maybe more weight could be win. The 6 gear speed box is very easy to use and like on the RS, direction is direct, without any assistance. When you have a look on the external driving mirrors, you realize that the aileron is very present but it is not very awkward for rear visibility on the sides. As an habit, breaking power is of superior quality than the real car potential, like on any Porsche. Brakes are those of the Turbo 3.6 with new pistons and brake calipers. With electro-hydraulic power assistance, the system keeps progressive and flexible. Of course a racing ABS5 makes sure that the wheels can't lock but Porsche engineers said that condition to burst in the brake pedal like a raving lunatic, wheels can be locked. The wheels are looking like RS ones. Made by Speedline, it is three-piece light alloy wheels with

central locking system, like on any racing car. They are called Supercup design and are available on 993 of all kinds.

The behaviour of the Cup 3.8L is real excitement. Of course, you can only estimate his value on circuit, the car is forbidden on the road unlike the RS CS. The Cup behaviour is as much wild as the 993 Turbo one is easy to understand. Indeed, beyond the strange layout on the engine, very boring for equilibrated behaviour, Porsche engineers manage a real feat of skill with the 993 Turbo : the excellent chassis combined with large tyres, integral transmission and engine flexibility have made of the car one of the best on earth. Yes ! On the contrary, the Cup, which is a true rear wheel drive, despite optimized suspensions is representative of the old 911 behaviour : the nose is very lightened compared to the rear that gives a big tendency to understeer at the entrance of a corner and to oversteer when removing your foot from the accelerator. By the way, it demands more attention than on a Ferrari F355 Challenge for example (her main rival). The real strong points of the Cup compared to a RS CS for example are the geometry of the front train, fully prepared and the aerodynamic which is penalizing in straight line but very benefic in corners, on support : the Cup has been considered in circuit surroundings.

Now let's see the Carrera Cup : it is a championship practiced in many countries. Races take place on many circuit across the country during a season. The Cup is sold by the factory around 179.500 DM and the engine is practically impossible to optimize : all the pilots have the same car, only suspension adjustments are allowed (ground clearance, antiroll bars, convergence...). To promote this philosophy and to avoid any cheating, the factory deliver the Motronic electric control systems after a balloting before each race. Porsche only allows the choose of slicks or racing tyres and geometry modifications in some limits. The geometry could be ruled following the architecture of the 993 Cup 3.8L.

Tyres are provided by great marks; for example, in France, they are furnished by Dunlop and By Pirelli in Germany.

Technical

Technical Specifications

Body

Based on 993 Carrera

Fiber glass front spoiler

Rear plastic spoiler with adjustable wing section and air inlets on both sides for engine compartment air supply

Front hood out of aluminium

Rear and door windows out of thin glass

Rear side windows out of plastic

Welded-in roll cage and crossmember out

Hood latches, air jacks

Single arm windscreen wiper

Engine

Air cooled Flat 6 cylinders Type M64/70

One overhead camshaft per cylinder bank

2 valves per cylinder

Compression ratio : 11.5:1

Bore : 102 mm

Stroke : 76.4 mm

Displacement : 3,746cc

Maximum power : 310hp @ 6,100rpm

Maximum torque : 370 Nm @ 5500 rpm

Sequential multi point fuel injection

Dual sparkignition

One central air inlet tunnel

Two stage resonance intake manifold

Electronic engine management Bosch Motronic M2.10

Racing exhaust system with two lambda sensor controlled catalytic converters

Fuel : 98 Octane

Transmission

Rear wheel drive

6 speed manual

Manual steering

Single mass flywheel with sport clutch

Limited slip differential with 40%/65% locking factor

Ring and pinion ratio : 9:31

Suspensions

McPherson front axle

Multi-link rear axle with LSA-system

Front and rear struts with special Bilstein shock absorbers

Adjustable ride height

Dual springs with special springs rates

Front stabilizer 24 mm bar adjustable in five different positions

Rear stabilizer 18 mm bar adjustable in three different positions

Modified strut mounts

Stiff mounted subframe

Cross bar between front strut towers

Wheels & Tyres

Three pieces light alloy wheels with center piece out of magnesium and central locking system

Made by Speedline in Supercup design

Front : 8.5Jx18 with 245/645-18 racing tyres

Rear : 10Jx18 with 285/645-18 racing tyres

Brakes

Fixed caliper disc brake system with electro-hydraulic power assistance

Cross drilled brake discs, Bosch ABS5

Front : Brake calipers with 2x44mm and 2x36mm pistons with 322mm discs

Rear : Brake calipers with 2x30mm and 2x43mm pistons with 299mm discs

Electrical System

36 Ah battery

Battery main switch

Headlights

Litronic poly-ellipsoid main lights

High beam lights with variable focus-reflector system

Weight & Fuel capacity

Empty weight : 1,100 kg

Fuel tank : 73.5L

Performances

Rennen	Pole Position	Pole-Zeit	Schnellste Rd.	SR-Zeit
Hockenheim, Kurzanbindung	Ralf Kelleners	1:07.49 min	Ralf Kelleners	1:08,11 min
Nürburgring GP-Strecke	Frank Schmickler	1:47.97 min	Frank Schmickler	1:48.78 min
Zolder	Jörg Bergmeister	1:56.656 min	Wolfgang Land	1:42.992 min
Helsinki	Patrick Huisman	1:34.90 min	Patrick Huisman	1:34.84 min
Norisring	Ralf Kelleners	0:55,592 min	H. Farnbacher	0:56.01 min
Diepholz	Hans Willems	1:11.372 min	Frank Schmickler	1:04.24 min
Siegerland Flughafen	Ralf Kelleners	1:17.40 min	Wolfgang Land	1:18.83 min
Nürburgring GP-Strecke	Frank Schmickler	1:47.697 min	Frank Schmickler	1:48.356 min
Hockenheim GP-Strecke	Frank Schmickler	2:21.884 min	Horst Farnbacher	2:21.555 min

© 2001 Redaktionsbüro Burkhard Bechtel

From: John Colasante <johnc@cupcar.net>
To: karlhens@aol.com
Subject: Re: got the cup car
Date: Tue, 10 Jun 2008 6:33 pm

Great history!

Actually I met Horst. He recognized my 1992 Cup at Watkins Glen at the '05 club race and told me he actually owned it and he did very well in a few races with it in the 1993 Carrera Cup Germany - I think he even won Norisring that year. He said it was a very good car. Then he leased it to a privateer Christian Vogel in Germany for the 1994 Carrera Cup season. So he was actually into Porsches before '94. His son Dominik drove my car and was black flagged after two laps because he had it totally sideways in every corner! It was really fun.

On Tue, Jun 10, 2008 at 5:53 PM, <karlhens@aol.com> wrote:

> The car was mostly driven by Horst Farnbacher and campaigned by Farnbacher
> Racing.
> He had become somewhat famous after winning the overall Cup to be European
> Champion in 1994 in his Peugeot 306 Cup. He then got into Porsches and
> became third overall in the 1995 Porsche Pirelli Supercup.
>
> With the now mine 993 cup car he won the Carrera Cup in Helsinki in 1996 and
> became third overall in the 1996 Supercup. He scored second on Norisring in
> 96 and 3rd at the Hockenheimring in 96.
>
> In the 1997 Supercup Horst Farnbacher scored 2nd in Monaco, 1st at the
> Hockenheim Ring, 2nd at Spa-Francorchamps and 1st at the Nuerburgring in my
> car.
> In the 1997 Carrera Cup he became Vice-champion, second overall after his
> victories at Zweibruecken and Nuerburgring in my car.
>
> I have the PSC reports - scores and overall-time sheets for all of the races
> in 1996 and 1997.
>
> After that season Horst Farnbacher became team manager and retired as
> driver. He hired Joerg Bergmeister and Tim Bermeister as drivers, later
> added Marco Werner. Philipp Peter and later on Frank Stippler.
> Cheers,
> Frank
>
>

> -----Original Message-----

> From: John Colasante <johnc@cupcar.net>
> To: karlhens@aol.com
> Sent: Tue, 10 Jun 2008 11:30 am
> Subject: Re: got the cup car
>

> Fantastic. Great to hear you got it. Who was the main driver and
> sponsor in the Carrera Cup and/or Supercup series?
> On Tue, Jun 10, 2008 at 10:45 AM, <karlhens@aol.com> wrote:
>> John,
>> Thank you for all of your advice!
>> I went and picked up the car and an SUV load worth of spare parts and the
>> three additional sets of wheels etc.
>> I did get all of the documentation. I have the original Wagenpass, the
>> original German Kraftfahrzeugbrief (title), all of the bills of sale,
>> original, to the past owner and from him to me, I have the EPA and DOT
>> waiver papers, all import documentation, and about three inches worth of
>> documentaion and maintenance receipts (adding up to about \$100,000 since
>> new), including every race it ran in and the finish, original photos, nice
>> copies of the factory 96 cup repair and parts manuals. Car looks
>> excellent.
>> It has all ERP suspension links that were done last year, front and back -