



CMC Porsche 904, 1964-1965

M-230 Fahrgestellnummer 904-005, Gewinner Targa Florio 1964 ,Pucci/ Davis, #86, Unlimitiert

M-231 Fahrgestellnummer 904-006, Rallye Monte Carlo 1965 ,Böhringer/ Wütherich, #150, Limitiert 1.500 Stück

M-232 Fahrgestellnummer 904-025, Silverstone International Grand Touring 1964, Innes Ireland, #26, Limitiert 1000 Stück

M-233 Fahrgestellnummer 904-040, 500 km Spa 1964, Léon Dernier #43, Limitiert 1.500 Stück

M-234 Fahrgestellnummer 904-042, Pebble Beach Auction 2017, #42, Limitiert 1000 Stück

M-235 Fahrgestellnummer 904-045, Scott Brown Memorial Snetterton 1964, Dickie Stoop, #71, Limitiert 1.500 Stück

M-236 Fahrgestellnummer 904-055, 1.000 km Nürburgring, Koch/ Pon, #45, Limitiert 1.500 Stück

M-237 Fahrgestellnummer 904-098, Bonhams Scottsdale Auction 2017, Limitiert 1000 Stück

Als der Porsche 904 im Jahr 1963 erstmals auf Schloß Solitude in Stuttgart vorgestellt wurde, um in der GT Klasse der Sportwagenmeisterschaft zu starten, war zunächst geplant, die von der FIA für eine erfolgreiche Homologation geforderte Mindeststückzahl von 100 Fahrzeugen zu bauen und diese nicht nur als Rennfahrzeug sondern auch mit Straßenzulassung anzubieten, um überhaupt auf diese Stückzahl zu kommen.

Der Wagen durfte wegen Peugeot Namensrechten an dreistelligen Zahlen mit einer Null in der Mitte nicht als 904, der internen Bezeichnung, vermarktet werden sondern hörte offiziell auf den Namen Carrera GTS.

GTS steht für Gran Turismo Sport und den Gedanken Porsches, einen klassischen Rennwagen auch für die Straße tauglich zu machen. Mit dem Kürzel GTS entstanden dann Rennwagen mit etwas mehr Komfort und einer Stzraßenzulassung.

Ein ähnliches Schicksal ereilte 1964 auch den Porsche 911, der ebenso zunächst als 901 vorgestellt wurde.

Das Design beider Fahrzeuge stammt von Ferdinand Alexander Porsche, genannt Butzi. Den 904 findet er seinen besten, ihm jemals gelungenen Entwurf, besser sogar noch als der des legendären 911.

Auch konstruktiv hatte der 904 einiges zu bieten: so war seine Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyesterharz geformt und wog nur 145 kg. Sie wurde auf einem Kastenrahmen aus Stahl verklebt und zusätzlich verschraubt- eine geschickte Alternative zu aufwändigeren Gitterrohrrahmen, um die Produktionskosten gering zu halten und dabei gleichzeitig für eine bislang ungekannte Steifigkeit zu sorgen. Hergestellt wurde die hochinnovative Karosserie- und Rahmeneinheit in Handarbeit bei den auf Leichtbau spezialisierten Heinkel Flugzeugwerken in Speyer, unweit von Stuttgart.

Konsequenter Leichtbau und Auslegung für Renneinsätze hatten zur Folge, daß auf Gummidichtungen an den Türen verzichtet wurde, dementsprechend laut und zugig war es im Innenraum- ein echter Rennwagen eben!

Als Antriebsquelle war zunächst der neue 6-Zylinder Boxermotor aus dem Porsche 911 vorgesehen. Tatsächlich wurde dann auf den rennerprobten und leichteren 2-Liter-Vierzylinder Boxermotor, den berühmten Fuhrmann-Motor, aus dem 356 zurückgegriffen. Dass Rennmechaniker auf der ganzen Welt dieses Triebwerk bereits kannten, war sicher kein Nachteil. Leicht zugänglich verbarg es sich als Mittelmotor unter der großen abnehmbaren Heckabdeckung, unter der gemäß FIA Reglement für GT Wagen sogar ein Kofferraum vorhanden war.

In Verbindung mit nur 650 kg Leergewicht sorgten die 155 PS (Serienversion) bis 185 PS (maximale Leistung bei Renneinsätzen) für atemberaubende Fahrleistungen. Den Sprint von 0 auf 100 erledigte der Serienwagen in 5,5 Sekunden und lief 252 km/h Spitze. Einem VW Käfer zu der damaligen Zeit ging spätestens bei 120 die Puste aus.

Aufgrund starker Nachfrage von Privatfahrern wurden am Ende jedoch in Summe 116 Fahrzeuge montiert, von denen die meisten in die USA geliefert wurden.

Erfolge des 904 im Rennsport ließen nicht lange auf sich warten. Bereits wenige Monate nach Vorstellung waren zwei 904 im April 1964 bei der kurvenreichen Targa Florio auf Sizilien wegen ihrer guten Balance doppelt siegreich. Pucci/Davis errangen den ersten Platz mit dem Wagen #904 006, Linge/ Balzarini den zweiten auf #904 005. Diesem Sieg sollten bis 1972 noch viele weitere internationale in der GT Klasse und auch Gesamtsiege folgen. Nicht nur auf der Rundstrecke sondern auch bei Bergrennen bewies der 904 sein Talent.

Um gegen die immer stärkere Konkurrenz auch auf schnellen Strecken nicht das Nachsehen zu haben, wurden in der Porsche Rennabteilung auch sechs Fahrzeuge mit 6-Zylinder-Boxermotor und zwei Fahrzeuge mit 8-Zylinder-Boxermotor aufgebaut.

Viele Kundenfahrzeuge wurden im Laufe der Zeit auf 6-Zylinder umgebaut, eine aufwändige Prozedur, die im Werk rund drei Wochen dauerte und Modifikationen an Getriebe, Rahmen und Karosserie umfaßte.

M-230 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-005, GEWINNER TARGA FLORIO 1964 PUCCI/ DAVIS,
#86
MAßSTAB 1:18



Abbildung ähnlich

Die Serienproduktion des 904 begann im Januar 1964. Die ersten 904 wurden für das Porsche Werks-Rennteam produziert und waren zur Teilnahme an Rennen wie der Targa Florio am 26.4.1964 vorgesehen.

Der bemerkenswerteste Sieg gelang 1964 bei der Targa Florio, wo Antonio Pucci/Colin Davis mit dem Wagen 904-005 den Gesamtsieg errungen, gefolgt von Gianni Balzarini/Herbert Linge auf dem 2. Platz mit dem Wagen 904-006. Damit schlugen die kleinen 2-Liter-Porsche alle leistungsstärkeren Ferrari GTO und Shelby Cobra Roadster, die von Weltklasse-Fahrern wie Phil Hill, Dan Gurney und Bob Bondurant gefahren wurden. Dies war ein großer Sieg für das Porsche-Team im Jahr 1964.

Anschließend belegte 904-005 am 17. Mai mit Edgar Barth am Steuer den 5. Gesamtrang bei den 500 km von Spa. Nach einem Ausfall während der 1.000 km Nürburgring am 31. Mai erhielt 904-005 ein Upgrade-Paket für die Rennsaison 1965, einschließlich der größeren „Elefantenohren“, den hinteren Lufteinlässen.

1965 erzielte 904-005 folgende Ergebnisse: 5. Platz beim 12-Stunden-Rennen von Sebring am 27. März, 5. Platz bei der Targa Florio am 9. Mai, 4. Platz beim Bergrennen am Mont Ventoux am 6. Juni, 2. Platz beim Bergrennen am Rossfeld am 12. Juni, 4. Platz beim Bergrennen Sesana-Sestrières am 25. Juli, 6. Platz beim Bergrennen in Freiburg am 8. August und 4. Platz beim Bergrennen in Ollon-Villars am 29. August. Der Wagen gewann viele Klassensiege und fuhr alle Rennen der Herstellermeisterschaft in den Jahren 1964 bis 1966.

1966 tat sich Porsche in Daytona mit Joe Buzzetta und Gerhard Mitter zusammen. Das Duo belegte den 7. Rang und den 1. Platz in der 2,0-Liter-Prototypenklasse mit diesem Wagen. Nachdem Porsche das Fahrzeug Anfang 1966 in die USA verkauft hatte, wechselte es mehrmals den Besitzer, bis Joe Buzzetta es 1996 erwarb, 30 Jahre nachdem er es in Daytona gefahren hatte. Von Zeit zu Zeit geht er mit einem Porsche aus seiner Sammlung, gelegentlich auch mit 904-005, bei Oldtimer-Rennen an den Start.

M-231 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-006, RALLYE MONTE CARLO 1965 BÖHRINGER/ WÜTHERICH, #150, LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18



Abbildung ähnlich

Dieser fantastische Porsche 904-006 ist ein seltenes Werks-Rennmodell des 904 Carrera GTS, das für Rennen und Rallyes in der Saison 1964 entwickelt und gebaut wurde. Neun der ersten zehn Porsche 904 kamen im Werksrennenteam zum Einsatz, eines dieser Fahrzeuge war 904-006. Dieser Wagen wurde im April 1964 als einer von vier von Porsche bei der Targa Florio erstmals in Dienst gestellt und belegte den zweiten Platz, gefahren von Herbert Linge und Gianni Balzarini.

Bei ihrem zweiten Einsatz für Porsche wurde 904-006 von Herbert Linge und Gerhard Mitter auf dem 1.000 km Nürburgring pilotiert und belegte den 12. Gesamtrang. Es folgten die 24 Stunden von Le Mans, wo 904-006 vom Duo Gerhard Koch und Heinz Schiller auf den 10. Gesamt- und den 3. Platz in der Klasse gefahren wurde. Nach dem vierten Gesamtrang und dem zweiten Platz in der Klasse bei der Tour de France bestritt 904-006 die Rallye Monte Carlo 1965 mit Eugen Böhringer und Rolf Wütherich am Steuer und belegte den zweiten Gesamtrang.

Es war eine echte Rallye zum Zielort Monte Carlo, da der Start von verschiedenen Orten in ganz Europa aus erfolgte: von Stockholm am 15. Januar um 16:32 Uhr, aus London am 16. Januar um 03:26 Uhr, aus Warschau um GMT 04:38 Uhr, Athen um 06:21 Uhr, Lissabon um 07:35 Uhr, Paris um 11:12 Uhr, Frankfurt um 12:36 Uhr und Monte Carlo um 13:19 Uhr.

Alle Porsche-Fahrer hatten sich für den Start in Frankfurt angemeldet. Die Strecke führte von Frankfurt über den Nürburgring, durch Holland und Belgien bis nach Rennes im Nordwesten Frankreichs und schließlich hinunter nach Monaco. So kamen mehr als 4.000 km zusammen. Nach sechs Tagen belegte der 904 von Eugen Böhringer und Copilot Rolf Wütherich den zweiten Platz. Von den 145 Siegen, die der 904 GTS in Summe errungen hat, sticht dieser zweite Platz gegen schnellere Rivalen und Schneestürme als der großartigste und bedeutsamste hervor.

Porsche verkaufte das Auto 1966 an die Firma Gasner & Co. in München. Der nächste Besitzer war der Cadillac-Händler Leonard Renick. Dann ging der 904 GTS, nun ohne Motor, durch die Hände zweier weiterer Besitzer, bis er von Gerard Layer gekauft wurde. Layer beschaffte einen passenden Motor des Typs 587/3 sowie ein Getriebe und ließ das Auto restaurieren, bevor er es im Januar 1997 an Michael Shoen, den Autor von The Ferrari-Cobra Wars, verkaufte. Ein Jahr später verkaufte Shoen 904-006 an den in Scottsdale lebenden Sammler und Juwelier Scott Gauthier. In den Händen des Sammlers Gauthier sollte der 904 zum Grundstein einer sehr bedeutenden Kollektion von Sportrennwagen werden.

Als 904-006 im Jahr 2000 in die Sammlung von Stanley Gold gelangte, wurde aus dem Museumstück wieder ein waschechter Rennwagen. Gold ließ das Auto von seinem Freund und Meistertechniker Brant Parsons von Shamrock Racing für den Einsatz auf der Rennstrecke herrichten und im Laufe seines 14-jährigen Besitzes nahm dieser Porsche an nicht weniger als 27 Oldtimer-Rennveranstaltungen teil, darunter drei Tour-Auto-Teilnahmen, sechs Fahrten zu Le Mans Classic und vier Einsätze bei den Monterey Historics.

Die legendäre Rolle von Porsche in der Motorsportgeschichte ist im Laufe der Jahre gewachsen, und der 904 ist definitiv ein Meilenstein in der Ahnengalerie. Mit nur 108 gebauten Exemplaren des 904 Carrera GTS und nur neun, die jemals von der Fabrik für Wettbewerbszwecke verwendet wurden, befindet sich 904-006 an oder nahe der Spitze der begehrtesten Renn-Porsche.

M-232 CMC PORSCHE 904

**FAHRGESTELLNUMMER 904-025, SILVERSTONE INTERNATIONAL GRAND TOURING
1964, INNES IRELAND, #26, LIMITIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18**



Abbildung ähnlich

In Borneogrün, einer erstmals von Renault eingeführten Farbe, wurde dieser 904 am 19. Februar 1964 neu an das Stirling Moss Automobile Racing Team ausgeliefert. Laut André Loubser, VIP-Koordinator von Porsche, bestellte Stirling Moss den Wagen im November 1963. Bei Motorentests, bei denen eine Nennleistung von 180 PS erreicht werden sollte, streute einer der Motoren deutlich nach oben. Man sagt, Loubser habe erfolgreich darum gebeten, diesen Motor für die S.M.A.R.T-Bestellung zu reservieren. Der Motor 587/3, #99024 wurde demnach im Wagen mit der Chassisnummer 904-025 verbaut.

Das S.M.A.R.T-Team wurde 1963 gegründet, nachdem Stirling Moss in Goodwood beinahe tödlich verunglückt war und beschlossen hatte, sich vom Rennsport zurückzuziehen. Der Porsche 904-025 war der dritte Sportwagen, den das Team erworben hat – nach einem Lotus Elan und einem Cortina GT. 904-025 kam erstmals am 30. März 1964 in Goodwood mit John Whitmore am Steuer im Lavant Cup zum Einsatz. Das vom British Automobile Racing Club organisierte 80-Meilen-Rennen begann um 17:10 Uhr. 27 Autos waren gemeldet und 20 Autos standen tatsächlich am Start. Von diesen 20 Autos kamen 18 ins Ziel; 17 wurden gewertet. Mit seinem 904 GTS mit der Startnummer 42 belegte Sir John Whitmore den 6. Gesamt- und den 3. Platz in der Klasse.

Mit der Startnummer #26 trat 904-025 am 2. Mai 1964 bei der „16th Annual International Trophy“ im Rahmen des Silverstone International Grand Touring an. Das Rennen startete um 10.15 Uhr über eine Distanz von 25 Runden. Aus der Startaufstellung von 36 Autos wurden 31

Autos gewertet. Innes Ireland belegte mit seinem Porsche 904 mit Startnummer 26 den 9. Gesamtrang und den 1. Platz in der Klasse GT2.5.

Kurz darauf wurde das Fahrzeug jedoch bei Testfahrten von Hugh Dibley touchiert. Obwohl der Schaden nicht sehr groß war, wurde aus Zeitgründen kurzerhand ein Ersatzchassis aus Deutschland bestellt und eingebaut, anstatt das beschädigte Chassis zu reparieren. Das neue Chassis 904-088, wurde mit der alten Rahmennummer 904-025 versehen, das beschädigte und ausgebaute Chassis hingegen wurde nicht verschrottet.

Der neue 904-088 alias 904-025-1 bestand nun aus rund 70 % der Teile des ehemaligen 904-025 und nahm in SMART-Lackierung mit der Startnummer 50 am „ADAC 1000 km Rennen Nürburgring“ teil. Das Ergebnis am 31. Mai 1964 war Platz 9 in der Gesamtwertung und Platz 4 in der Klasse

Am 6. Juni 1964 trat 904-088 mit der Startnummer 3 bei den Player's 200 des Player's Cup an. Der Wagen belegte den 15. Gesamt- und den 4. Platz in der Klasse. Für die bevorstehenden 24 Stunden von Le Mans 1964 hatte das S.M.A.R.T-Team einen 904-088 mit Whitmore/Dibley/Casner als Fahrer gemeldet, es kam aber nicht mehr dazu, weil das Fahrzeug Ende 1967 laut vactek.tripod.com unwiederbringlich zerstört wurde.

Die Reste des Chassis 904-025, einschließlich des beschädigten Originalrahmens und der Karosserie wurden an Theo Geiger, einen Porsche-Mechaniker, verkauft. Alle Teile befanden sich noch im Erstlack. Im Laufe der Jahre baute er eine beeindruckende Sammlung von Originalersatzteilen auf und plante, den Wagen eines Tages wieder aufzubauen. 2010 verkaufte Geiger 904-025 jedoch an Freisinger Motorsport. Dort wurde der Ex-Stirling Moss Porsche 904 neu auf- und umgebaut und erhielt im Rahmen der Restaurierung den 587/3-Motor mit der Nummer 99073

Heute ist 904-025 im Besitz eines deutschen Fans und wurde vom Team von Mario Linke penibel für den historischen Rennsport aufgebaut.

M-233 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-040, 500 KM SPA 1964,
LÉON DERNIER, #43, LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18



Abbildung ähnlich

904-040 wurde im Februar 1964 neu an Léon Dernier, einen bekannten belgischen Rennfahrer, ausgeliefert. Da „Dernier“ soviel wie „Letzter“ bedeutet, was einem Rennfahrer natürlich nicht gefallen kann, begann dieser unter dem Pseudonym „Eldé“ seine Rennkarriere Anfang der 1950er Jahre und belegte sogleich den 5. Gesamtrang bei den 24 Stunden von Paris 1955 in Montlhéry und den 3. Gesamtrang bei den 24 Stunden von Le Mans 1959.

Bis in die 1960er Jahre konzentrierte er sich auf Sportwagenrennen und startete für die belgischen Rennställe Equipe Nationale Belge und Ecurie Francorchamps bei nationalen und internationalen Meisterschaften. Nach der Auslieferung von 904-040 Anfang 1964 wurde der Wagen gelegentlich bei Wettbewerben eingesetzt wie zum Beispiel das Rennen Coupe de Belgique, das Dernier am 30. März gewann, oder das Bergrennen Laroche – Samre, das er ebenfalls auf dem 1. Platz beendete. Bei den 500 km von Spa am 17. Mai erzielte er Platz 21 im Gesamtklassament und den 8. Platz seiner Klasse. Am 31. Mai fiel er zusammen mit André Pilette bei den 1.000 km vom Nürburgring aus, das Bergrennen Ste. Cécil-Herbeumont beendetet er hingegen bereits wieder als Zweiter. Am 19. Juli wurde er sechster beim GP in Zolder und den GP von Rheinland Pfalz am 1. August auf dem Nürburgring beendete er ebenso als sechster. Léon Dernier trat auch als Privatfahrer an, der Porsche 904-040 war dabei sein bevorzugtes Sportgerät. Historischen Aufzeichnungen zufolge war er während seiner gesamten Rennkarriere acht Mal mit Chassis 904-040 am Start und vierzehn Mal auf Ferrari 250 GT. Doch Vorsicht: Léon Eldé (Dernier) fuhr auf mehreren verschiedenen Ferrari 250 GT, darunter die Chassisnummern 509, 763, 1321 und 2053. Laut Archivdaten wurde keiner dieser 250 GTs mehr als fünfmal von Dernier gefahren. Damit war 904-040 das Chassis, das Dernier am häufigsten einsetzte, vor allem als Privatfahrer.

Léon Dernier, der als Privatfahrer mit 904-040 und der Startnummer 40 antrat, wurde am 16. Mai 1965 bei den 500 km Spa 10. Des Gesamtklassaments und 2. Seiner Klasse, diesmal als Fahrer der Equipe Nationale Belge.

Eldé verunglückte am 26. Juli 1969 in Spa-Francorchamps tödlich. Laut dem Buch Porsche 904 von Jürgen Barth war der zweite Besitzer von 904-040 Jean Bocquait, der mit dem Wagen um 1971 herum in und um Brüssel spazieren fuhr. Dann ging der Wagen an einen Herrn Verdoedt, der ihn seinerseits 2001 an Herrn Peter Hofmann in Deutschland verkaufte.

Es folgte eine hochaufwendige und perfekte Restaurierung. Dabei galt es einen besonderen Schaden zu beheben: Die vordere linke Ecke der originalen GFK-Schale war bei einem Unfall von 1964 gerissen und danach schlecht repariert. Farbschichten und Rückstände wurden abgetragen und bis auf die Glasfaserstruktur abgeschliffen. Die rissige Oberfläche der Karosserie

wurde mühsam perfektioniert und originalgetreu in silber metallic lackiert. Dieser Porsche 904-040 ist heute eines der authentischsten Fahrzeuge überhaupt.

**M-234 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-042, PEBBLE BEACH AUCTION 2017, #42, LIM-
TIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18**



Abbildung ähnlich

Laut Geburtsurkunde des Fahrzeugs mit der Fahrgestellnummer 904-042 wurde dieses im März 1964 in Silbermetallic mit blauer Velourspolsterung hergestellt. Dieses Fahrzeug war eines von 24, das in diesem Jahr in die USA exportiert wurden. Es wurde ursprünglich an Riviere Motors von Knute Qvale in Portland, Oregon, verkauft.

Der neue 904 GTS wurde für den Renneinsatz mit Mike Eyerly oder Gary Wright am Steuer eingesetzt. Während der gesamten Rennsaison 1964 fuhren sie 904-042 zu mehreren Siegen und Podiumsplätzen. Folgende Erfolge erzielten die beiden im Jahr 1964:

USRRC-GT Kent: 5. Gesamtrang, 1. Platz in der Klasse; Westwood Players' Pacific: 3. Gesamtrang, 2. Platz in der Klasse; Portland International Raceway GT-Rennen: 1. Platz; Portland International Raceway Rose Cup: 1. Platz; SCCA Regional Oregon Production vom Juni 1964: 1. Platz; SCCA Regional Oregon Production vom Juli 1964: 1. Platz; SCCA Regional Oregon Modified: 2. Platz; SCCA Divisional Kent: 2. Platz; und SCCA Regional Oregon Production vom Oktober 1964: 3. Platz.

Nach seiner erfolgreichen Debütsaison wurde 904-042 mit einem Racing-Update-Kit für 1965 versehen. Dieses Paket beinhaltete unter anderem einen neuen 587/3-Motor (Nummer 99156) mit spezieller Nockenwelle, Megafon-Auspuff und ein extrem schnelles und leistungsfähiges Motoröl-Bypass-System nach Le Mans-Spezifikation.

Mike Eyerly fuhr bis Juli 1965 erfolgreich Rennen auf 904-042, ehe der Wagen dann an den Rennfahrer Wade Carter aus der Region Nordwest Pazifik verkauft wurde. Mit 904-042 belegte Carter 1965 den 5. Platz in der Pacific Coast Meisterschaft der SCCA und gewann 1966 sowohl die Oregon- als auch die Northwest SCCA Production Meisterschaften. Er fuhr das Auto sogar bis 1967 weiter und gewann zwei Rennen in Kent.

Nachdem Wade Carter 1967 904-042 zum Verkauf angeboten hatte, wechselte das Fahrzeug mehrmals den Besitzer, bevor Jeffrey Keiner aus Orlando, Florida, es um 1983 herum erwarb. Als aktiver Oldtimer-Rennfahrer war Keiner auch ein ernstzunehmender Sammler mit beeindruckender Porsche-Sammlung. Nach einer Komplettrestaurierung und Lackierung des Autos im heute noch vorhandenen Rot-Silber, nahm Keiner mit diesem 904 an zahlreichen Oldtimer-Rennen und Concours-Events in den USA teil.

Dazu Keiner: „904-042 ist in seiner jetzigen Form absolut authentisch. Der Wagen wurde häufig bei historischen Concours ausgestellt und ist auf der Oldtimer-Rennstrecke sehr bekannt. Das Auto ist nicht nur für Rennen hergerichtet, es befindet sich in jeder Beziehung in perfektem Zustand und hat viele Shows und Auszeichnungen gewonnen, darunter den Montique Thomas Tiener's Award für seine perfekte Technik, die Peter Gregg Memorial Trophy, First in Class beim Meadow Brook Concours d'Elegance, drei Mal in Folge First in Class beim Chicago Historic Races Concours, Gewinner des Chesrown Concours Award bei den Mid-Ohio Historic Races und war auch bei vielen Oldtimer- und historischen Rennveranstaltungen First in Class.“
904-042 ist ein beeindruckendes zeitgenössisches Wettbewerbsfahrzeug und genießt unter Markenspezialisten hohes Ansehen.

M-235 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-045, SCOTT BROWN MEMORIAL SNETTERTON 1964,
DICKIE STOOP, #71, LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18



Abbildung ähnlich

Die Geschichte von 904-045 beginnt mit Richard „Dickie“ Stoop, einem Spitfire-Piloten der Royal Air Force im Zweiten Weltkrieg. Stoop und sein Pilotkollege Tony Gaze verbrachten oft ihre Zeit mit ihren Sportwagen auf der nahe gelegenen Strecke in Goodwood während sie auf der Westhampnett Airbase stationiert waren. Gerüchten zufolge überzeugten sie den Earl of Richmond, Goodwood regelmäßig für Rennveranstaltungen zu nutzen.

In den späten 1940er Jahren war Stoop als Werksfahrer für Frazer Nash (AFN) angestellt und gewann 1950 sogar die Zweiliterklasse bei den 24 Stunden von Le Mans und wurde Neunter im Gesamtklassament. Bis 1954 hatte AFN Porsche importiert. Am 6. März 1964 erwarb Stoop für seine privaten Renneinsätze einen 904, das Fahrzeug 904-045, den allerersten 904 GTS, der nach England ging.

Das Auto mit seiner auffälligen irischgrünen Lackierung wurde von der Autopresse genauestens unter die Lupe genommen. Am 2. Mai ging der der Porsche erstmals in der britischen Rennszene an den Start- mit einem 12. Platz beim Silverstone International Rennen, einen Monat später auf dem 15. Platz beim Rossfeld Bergrennen sowie einem 8. Platz in Brands Hatch am 11. Juli.

Auf dem Höhepunkt war dieser 904 acht Tage später angelangt als Stoop das Scott-Brown Memorial in Snetterton auf dem ersten Platz in der Klasse und dem fünften Gesamtrang beendete. Am 1. August ging es mit einem 4. Platz beim DARM GT auf dem Nürburgring und einem 2. Platz am 29. August bei der Tourist Trophy in Goodwood gerade so weiter. Stoops Saison im 904 war am 26. September in Snetterton zu Ende, wo er mit dem Wagen den sechsten Platz erzielte. Am 3. März 1965 wurde 904-045 noch einmal zu einem Rennen gemeldet, Stoop sollte fahren, doch der Senior Service GT-Event in Silverstone wurde abgesagt. Nach Stoops tragischem Tod am Steuer seines Porsche 911S Straßenautos im Jahr 1968 wurde der 904 GTS an John Wean verkauft, einen bekannten Sammler aus Fox Chapel, Pennsylvania, USA. Während der langen Zeit, in der der Wagen in seinem Besitz war, wurde dieser 904 liebevoll gepflegt, kam gelegentlich zum Einsatz genoss die Gesellschaft so legendärer Porsches wie eines 911 ST, eines 908/3 Spyder und eines RSR. Der jetzige Besitzer erwarb das Auto im Jahr 1997 und setzte es bei zahlreichen Straßenrallyes ein. In der Zwischenzeit wurde der Wagen auf hohem Niveau restauriert. Der Motor wurde vom renommierten Porsche-Vierfach-Nockenwellen-Spezialisten Bill Doyle in Kalifornien für über 20.000 US-Dollar frisch überholt.

Dieser spektakuläre 904 ist bisher erst in dritter Hand. Zudem ist 904-045 das einzige erhaltene Exemplar in der seltenen Farbe Irish Green und der allererste 904 GTS, der nach Großbritannien exportiert wurde.

**M-236 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-055, 1.000 KM NÜRBURGRING, KOCH/ PON,
#45, LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18**



Abbildung ähnlich

Dieser faszinierende Porsche 904 mit der Chassisnummer 904-055 und seiner seltenen und auffälligen orangefarbenen Lackierung ist eng mit einem niederländischen Team verbunden, das 1964/65 unter der Flagge des Racing Team Holland an europäischen Langstreckenrennen teilnahm. Im Mai 1964 wurde Chassis 055 an seinen Besitzer Bernardus (Ben) Pon ausgeliefert, der 1962 beim Großen Preis von Holland an den Start ging. Danach konzentrierte er sich jedoch auf Sportwagen.

904-055 hatte seinen ersten Renneinsatz im Mai 1964 und war Auftakt zu Ben Pons Rennkarriere mit einem Klassensieg und einem erstaunlichen dritten Gesamtrang auf dem 1.000-km-Nürburgring zusammen mit Gerhard Koch als Copilot. Das Rennen blieb zwar wegen des dortigen Debuts des Ford GT40 in Erinnerung; trotzdem ist es bemerkenswert, dass sich 904-055 in diesem hochkarätigen und aus 81 Fahrzeugen bestehenden Starterfeld so weit vorne platzieren konnte.

Porsche Fans sagen, dass der Porsche 904 GTS ein Meilenstein in der Geschichte der Porsche-Rennwagen war. Zu diesem Zeitpunkt versuchte Porsche alles, sämtliche Gegner zu schlagen. Mit dem noch jungen Podiumserfolg in Deutschland im Gepäck fuhr Pon mit seiner 904-Flotte zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1964 an die Sarthe. Dort war er mit einem weiteren achten Gesamtrang und einem zweiten Platz in der Klasse am 22. Juni erneut erfolgreich, diesmal zusammen mit Henk van Zalinge am Steuer. Ein paar Wochen später besiegte Pon zusammen mit Copilot Rob Slotemaker bei den 12 Stunden von Reims schnellere Fahrzeuge und belegte am 5. Juli den siebten Gesamt- und den dritten Platz in der Klasse.

Auf dem Weg nach Zolder verlor der Fahrer des Renntransporters die Kontrolle über den Anhänger und beschädigte seine Fracht, die beiden 904 mit den Fahrgestellnummern 023 und 055. Mit einem Windabweiser anstelle der Windschutzscheibe gewann 904-055 trotzdem das Rennen am 19. Juli, 904-023 wurde Zweiter.

Die Siegesserie von 904-055 setzte sich bis 1965 fort. Zu den Höhepunkten von 1965 gehörten ein 4. Platz bei den 1.000 Kilometern von Monza, ein 3. Platz bei den 500 Kilometer von Spa und eine Top-Platzierung beim Rennen DART GT Solitude und Nürburgring. Gijs van Lennep ging beim Saisonfinale um die Zandvoort Trophy mit 904-055 an den Start und gewann. 904-055 hatte eine fantastische Bilanz von 13 Klassensiegen in zwei Rennsaisons.

Der Wagen wurde im Jahr 1966 in die USA verkauft und war dort Teil mehrerer Sammlungen bis er 2013 nach Europa zurück kam. Dieser 904 trägt ebenso zur Erinnerung an den 904 Carrera GTS als einen der wichtigsten Rennwagen von Porsche bei und ist nebenbei mit seiner bunten Lackierung auch einer, den man einfach lieb haben muß.

M-237 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-098, BONHAMS SCOTTSDALE AUCTION 2017,
LIMITIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18



Abbildung ähnlich

Dieser auffallend originale 904 genoß die letzten 48 Jahre fürsorgliche Pflege und nur sporadische Einsätze seiner jeweils langjährigen Besitzer.

Laut Datenkarte des Werks wurde 904-098 mit einem Motor des Typs 587/3 Carrera hergestellt, in einem hellem Elfenbeinton lackiert und mit einem blauen Interieur mit Stoffsitzen versehen. Der Wagen wurde auf Dunlop-Reifen ausgeliefert.

Dieser 904-098 wurde ursprünglich von J.L. Brundage erworben und später an Ted Tidwell aus Jacksonville verkauft. Tidwell startete eine kurze, aber erfolgreiche Rennkarriere und belegte im September 1964 beim SCCA-Event in Bainbridge, Georgia, den zweiten Platz in der modifizierten Klasse E. Etwa zur gleichen Zeit erreichte der Wagen den ersten Platz beim Chimney Rock Bergrennen, wo er mutmaßlich einen neuen Rekord aufgestellt hat. 1965 belegte 904-098 den 9. Gesamtrang und den zweiten Platz in der 2-Liter-GT-Klasse bei der USRRC-Veranstaltung in Pensacola und wurde Ende des Jahres Erster in der seriennahen Klasse A in Savannah Effingham

904-098 wurde im November 1965 zum Verkauf angeboten und ging anschließend an zwei Händler. Einer verkaufte den Originalmotor an einen Käufer in Ohio und der andere baute stattdessen einen Typ 547/4 Carrera-Motor ein, der ursprünglich aus einem 550 Spyder stammte. Vermutlich hat dieser Händler den Wagen auch mit der aktuellen Lackierung in Dunkelblau mit einem weißen Rennstreifen und Startnummerkreisen versehen.

Bruce Herrington aus Virginia übernahm im November 1968 als neuer Besitzer den Wagen und erhielt im April 1969 in Virginia eine Zulassung von den dortigen Behörden. Obwohl er den Wagen fast 20 Jahre lang besaß, fuhr er ihn nur selten, nur ein einziges Mal setzte er es bei einem PVA-Event auf dem Marlboro Raceway ein.

1989 gelangte 904-098 in die Hände von Werner Schoch und Heinz Heinrichs, beide 904-Experten. Zufällig suchte ein Porsche-Sammler aus Dänemark nach einem originalen 904 und über einen Dritten wurde der Wagen dann dorthin vermittelt.

1992 erwarb der dänische Besitzer den originalen 4-Nockenwellen-Motor, den Motor-Nr. 99090, der damals in den Besitz des Ex-Rennfahrers Warren Eads gelangt war und von dessen Mechaniker, dem angesehenen Carrera-Experten und ehemaligen Fahrer Al Cadrobi, modifiziert wurde.

Beim 904 betreten wir absolutes Neuland, indem wir – wie beim Original- mehrere Abgasanlagen anbieten, die auch am Modellfahrzeug ausgewechselt werden können und so für einen individuellen Look in der Vitrine sorgen.

A-031 PORSCHE 904 STREET EXHAUST AUSPUFFANLAGE (WECHSELBAR)



Der Porsche 904 war nicht nur ein reinrassiger Rennwagen sondern konnte, dank Übereinstimmung mit den damaligen Zulassungsvorschriften, auch auf der Straße gefahren werden. Um nicht mit allzu großem Lärm aufzufallen, wurde im Straßenverkehr üblicherweise mit der Serien- bzw. Straßenabgasanlage mit großem Endschalldämpfer gefahren.

Hier sind einige der Vorteile des Einbaus eines Straßenauspuffs:

Höhere Leistung und mehr Drehmoment: Straßenauspuffanlagen sind so konzipiert, dass sie den Abgasstrom Ihres Motors verbessern, was zu einer Steigerung von Leistung und Drehmoment führen kann.

Besserer Klang: Straßenauspuffanlagen haben in der Regel einen tieferen, aggressiveren Klang als serienmäßige Auspuffanlagen, wodurch Ihr Auto aufregender klingen kann.

Verbessertes Aussehen: Eine Straßenauspuffanlage kann Ihrem Auto ein sportliches Aussehen verleihen.

Potenzielle Verbesserung des Kraftstoffverbrauchs: Manche glauben, dass Straßenauspuffanlagen den Kraftstoffverbrauch senken können, indem sie den Motor effizienter laufen lassen. Es gibt jedoch keine wissenschaftlichen Beweise für diese Behauptung.

**A-032 PORSCHE 904 SEBRING EXHAUST
AUSPUFFANLAGE (WECHSELBAR)**



Für den Renneinsatz ist die Sebring-Abgasanlage konzipiert, die über zwei relativ kleine und widerstandsarme Schalldämpfer verfügt und bereits für eine deutliche Leistungssteigerung sorgt. Diese Abgasanlage ist nicht wirklich laut sondern sorgt für ein dezent sportliches Geräusch.

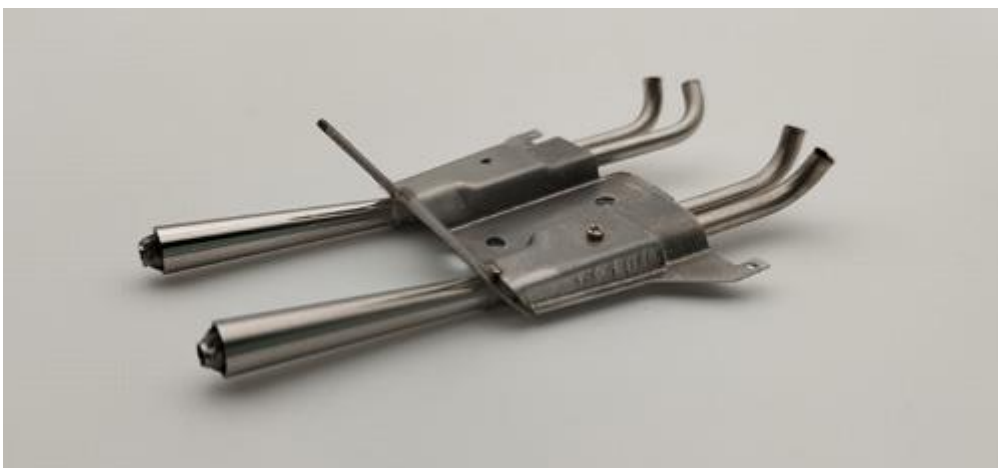
Höhere Leistung und mehr Drehmoment: Sebring-Auspuffanlagen sind so konstruiert, dass sie den Abgasstrom Ihres Motors verbessern, was zu einer Steigerung von Leistung und Drehmoment führen kann.

Verbesserter Kraftstoffverbrauch: Eine effizientere Auspuffanlage kann dazu beitragen, dass Ihr Motor den Kraftstoff effizienter verbrennt, was zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch führen kann.

Besserer Klang: Sebring-Auspuffanlagen sind für ihren aggressiven Sound bekannt, der Ihr Auto aufregender klingen lässt.

Verbessertes Aussehen: Eine Sebring-Auspuffanlage kann Ihrem Auto ein sportliches Aussehen verleihen.

**A-033 PORSCHE 904 MEGAPHONE EXHAUST
AUSPUFFANLAGE (WECHSELBAR)**



Hier ist der Name Pogramm. Diese ausschließlich auf der Rennstrecke zu fahrende Abgasanlage mit ihren für Porsche Rennwagen typisch gewordenen `Cookie Cutter`-Endrohren sorgt für brachialen, ungefilterten Sound und abermals höhere Leistung durch verringerten Staudruck.

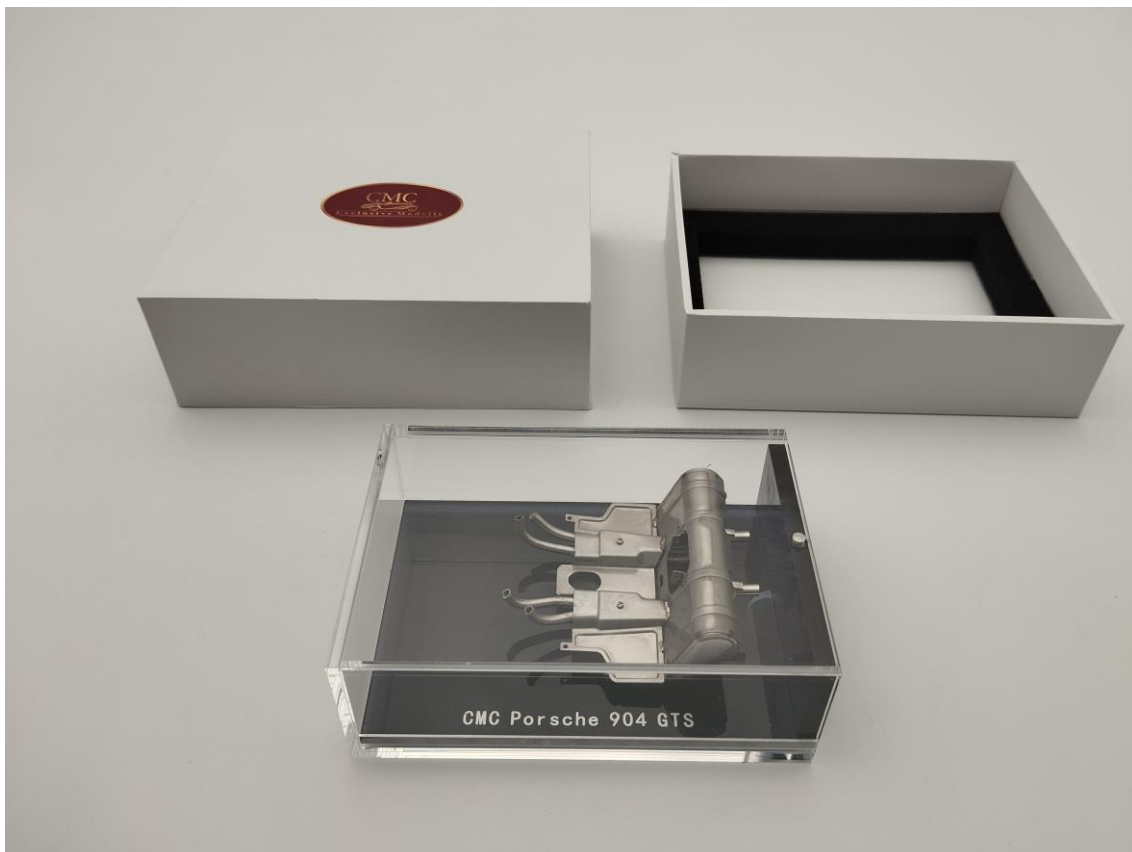
Die Verwendung eines Megaphon-Auspuffsystems hat mehrere Vorteile. Zu diesen Vorteilen gehören:

Verbesserter Klang: Megaphon-Auspuffanlagen sind für ihren aggressiven Sound bekannt, der Ihr Auto noch aufregender klingen lässt.

Verbessertes Erscheinungsbild: Eine Auspuffanlage mit Megaphon kann Ihrem Auto ein sportliches Aussehen verleihen.

Potenzielle Leistungssteigerung: Einige glauben, dass Megaphon-Auspuffanlagen den Abgasstrom verbessern können, was zu einer Leistungssteigerung führen kann. Es gibt jedoch keine wissenschaftlichen Beweise, die diese Behauptung stützen.

Alle Auspuffanlagen kommen in einer hochwertigen Arylglasvitrine und attraktiver Umverpackung.



CMC GmbH & Co. KG Classic Model Cars
Stuttgarter Str. 106
D 70736 Fellbach, Germany
Tel +49 711 44 00 799-0
info@cmc-modelcars.de
www.cmc-modelcars.de

Asia

CMC Classic Model Car (HK), Ltd.
Flat D, 8/F, Deerhill Bay
4699 Tai Po Road, Tai Po, NT Hong Kong

Tel 852-2186-9021
Kenny@cmc-modelcars.com
www.cmc-modelcars.com

CMC Classic Models Cars (USA)
1225 Jefferson Road, Suite 15A
Rochester, NY 14623, USA
Tel +1-585-292-7280
usacmc@msn.com
www.cmcmodelcarsusa.com

China

CMC Classic Model Cars (Shenzhen), Ltd.
168 Changshan Industry Park, Building A2
Liulian Community, Pingdi, Longgang District
Shenzhen 518117 China
Tel +86-755-2869-4440
21@cmccom.cn
www.cmc-modelcars.cn

Für weitere Fragen stehen unsere Zentrale in Fellbach und unsere Niederlassungen weltweit gerne zur Verfügung.



**CMC GmbH & Co. KG (Germany)
Classic Model Cars**
Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach
Tel.: +49 711 4 40 07 99-0
Email: info@cmc-modelcars.de
www.cmc-modelcars.de



CMC Classic Model Cars (USA)
1225 Jefferson Road · Suite 15A
Rochester, New York 14623 · USA
Phone: +1-585-292-7280
Email: usacmc@msn.com
www.cmcmodelcarsusa.com
usacmc@msn.com
or sales@cmcmodelcarsusa.com



CMC Classic Model Car (HK) Ltd.
Flat D, 8/F, Tower 5, Deerhill Bay,
4699 Tai Po Kau Road
Tai Po, N.T. Hong Kong.
Email: Kenny@cmc-modelcars.com
www.cmc-modelcars.com

Gerne informieren wir Sie im Laufe des Jahres über die Verfügbarkeit neuer Modelle; melden Sie sich dazu einfach für unseren Newsletter unter www.cmc-modelcars.de an.

Rechtliche Hinweise

Partiell sind für bestimmte Abbildungen die Copyright-Rechte nur zeitweise für CMC und deren Werbematerialien erteilt worden. Eine Verwendung über den Zeitrahmen hinaus, kann als Verletzung solcher Copyright-Rechte gerichtliche Folgen haben. Alle zitierten Warenzeichen, Produktnamen, Firmennamen und Logos sind das Alleineigentum der jeweiligen Besitzer. Teilweise zeigen die gezeigten Bilder Prototypen, an denen wir uns Änderungen vorbehalten. Alle angegebenen Liefertermine sind unverbindlich. Preisangaben sind freibleibend.

Bilder dienen ausschließlich illustrativen Zwecken und stellen keine zugesicherten Produkteigenschaften dar. Bilder können dem Urheberschutz unterliegen. Sofern Sie der Meinung sind, Urheberrechte an einem oder mehreren der verwendeten Bilder zu besitzen, bitten wir um Information zur gütlichen Einigung.

Die Verwendung von Herstellernamen, Symbolen, Typenbezeichnungen und/oder Beschreibungen dient ausschließlich zu Referenzzwecken. Es bedeutet nicht, dass das CMC-Modell ein Produkt eines dieser Hersteller ist.

Die Verwendung von Rennteam- und / oder Fahrernamen, Symbolen, Startnummern und / oder Beschreibungen dient ausschließlich Referenzzwecken. Sofern nicht anders angegeben, bedeutet dies nicht, dass das CMC-Modell ein Produkt eines dieser Rennteams / Fahrer ist oder von einem dieser Teams unterstützt wird.

Bilder dienen ausschließlich illustrativen Zwecken und stellen keine zugesicherten Produkteigenschaften dar. Bilder können dem Urheberschutz unterliegen. Sofern Sie der Meinung sind, Urheberrechte an einem oder mehreren der verwendeten Bilder zu besitzen, bitten wir um Information zur gütlichen Einigung.