

Ein Leben für den Motorsport

Für Rallyes und Rennen
– 1971er 911 T im RS-Trimm

Schon als 20-Jähriger betrieb Peter Rust Motorsport. Der 74jährige Goldschmied aus Essen fuhr Steyr-Puch, DKW Junior und NSU TT, bevor er vor 19 Jahren auf Porsche umstieg. Unter der Haube seines roten 911 T 2.2 im Rallye-Trimm werkelt ein originales, aber optimiertes 2,7-RS-Triebwerk mit 228 PS Leistung und ein Spezialauspuff sorgt dafür, dass dieser Porsche nicht zu überhören ist.



Nico Hülkenberg und Peter Rust kennen sich gut.



Schöner Elfer im Carrera-Trimm



Als Peter den Elfer kaufte, zahlte er weniger als 20.000 Euro. Ursprünglich war in dem 1971er Auto ein 2,2-Liter-Boxer verbaut. „Den Originalmotor und das Getriebe habe ich noch“, erzählt er. Viel Geld floss in den Umbau als Rallyefahrzeug. Verbaut wurde ein Bilstein-Fahrwerk des RS-Modells, eine vordere Domstrebe und ein Wiechers-Überrollkäfig. Statt der ursprünglich serienmäßigen 1020 Kilo wiegt das Coupé seitdem nur 920 Kilo. Im Innenraum kommt ohne Teppiche aus, dafür sind Sparco-Rennsportsitze, 4-Punkt-Sicherheitsgurte und ein Momo-Lenkrad montiert.



Das 2,7-Liter-RS-Triebwerk mobilisiert 228 Pferdchen.

Bei der Eifelralley holte der Porsche-Fan sich vor fünf Jahren den Gesamtsieg, bei der AvD-Heldentour 2000 Kilometer durch Deutschland fuhr er immerhin auf Rang 2. Peter startet bei der Sachsen Classic, der Eifel Classic, der Rally Isla Mallorca und der Tegernseer-Rallye. „Gefahren bin ich unter anderem auf dem Nürburgring inklusive der Nordschleife, in Spa, Zolder, Zandvoort, Oschersleben, auf



Tripmaster und Stoppuhren sind an Bord.

dem Sachsenring und am Bilster Berg“, berichtet er. 1974 erhielt er die begehrte C-Lizenz – damals auf Fiat 128. Der schnelle Goldschmied traf bekannte Rennfahrer – und nutzte die Rennkontakte auch geschäftlich. In den 1970er Jahren übernahm er die Cartier-Vertretung, später kamen Uhren von Heuer und anderen Edelmarken dazu. Peter begann, bei Rennen am Nürburgring seine Uhrenkollektion anzubieten. Was mit einem kleinen Stand neben einer

Bratwurstbude begann, mündete schließlich in Vitrinen im Dorint-Hotel. Peter verkaufte Uhren an Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg, an Klaus Ludwig, Schumi-Manager Willi Weber, Rennfahrer Uwe Alzen, Harald Grohs, an RTL-Sportmoderator Willy Knupp und unzählige andere. Bei Rennterminen stand dafür stets eine Suite im Dorint-Hotel für Kundengespräche und exklusive Uhrenproben bereit. Noch heute kursieren wilde Geschichten über Partys in einem Zelt unter der Discokugel –



Blick ins Interieur mit Schalensitzen, Käfig und Sportlenkrad



Der Überrollkäfig sorgt für Sicherheit.





mitte in der Hotelsuite. Noch immer sieht man Peter beim Oldtimer GP und anderen Gelegenheiten am Nürburgring und in der beliebten Cockpitbar. Wir trafen ihn in seinem Uhren- und Schmuckgeschäft in Essen, wo er sich auf eine Rallye auf Mallorca vorbereitet.

Gebaut wurden insgesamt 1580 originale RS, doch unterwegs sind schätzungsweise rund 4500. Wie das? Es sind schlicht und einfach unglaublich viele sehr gute Kopien unterwegs. So, wie der rote Elfer von Peter. Damals wie heute liefert ein mehr als vier Jahrzehnte alter Carrera RS 2.7 hervorragende Fahrleistungen. Als Hochleistungsmodell und Stilikone gehört er zum automobilen Tafelsilber. Das macht ihn begehrt und wertvoll.

Es ist die Mischung aus technischer Kompetenz gepaart mit der Reduzierung aufs maximal Nötige, die den Über-Elfer auszeichnet. Der Carrera RS markiert die höchste Eskalationsstufe des frühen 911. Die Idee des hoch drehenden Saug-Boxers lebt kaum einer so konsequent wie er. Und dass er trotzdem im vierten Gang mit 50 km/h durch die Rushhour bummeln kann, macht ihn nur noch begehrenswerter.

Text: Thomas Borowski

Fotos: Heinz-Peter Keller (BM)



Beim Rallyefahrzeug wird auf Tieferlegung verzichtet.



TECH-SPECS (Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben) Typ 911 T 2.2 als Carrera RS 2.7 Recreation

Karosseriebauweise: selbsttragend, Stahlblech, Coupé, 2 Türen, Heckbürzel, Zusatzscheinwerfer Cibié

Motor: Sechszylinder-Boxermotor, luftgekühlt, hinten längs verbaut, 2 Ventile pro Zylinder, eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderbank über Kette angetrieben, mechanische Bosch-Saugrohreinjection

Hubraum: 2.687 ccm

Bohrung x Hub: 90,0 x 70,4 mm

Verdichtung: 8,5:1

Abgasanlage: Rennauspuff

Leistung: 228 PS

Antrieb: Heckantrieb, 5-Gang-Schaltgetriebe

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Federbeinen und

Querlenkern an längs liegenden Drehstabfedern vorn

Hinterachse: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern und quer liegenden Drehstabfedern hinten

Bremsen: hydraulisch betätigt, Zweikreis-System, Scheibenbremsen rundum RS

Räder: Fuchs 7 J x 15 Zoll

Reifen: Hankook 205/50-15

Interieur: Schalensitze, Überrollkäfig, Feuerlöscher, Hosenträgergurte, Sportlenkrad, Tripmaster, Stoppuhren

HiFi: nein

Leergewicht: 1075 kg

Beschleunigung 0-100 km/h: 6,2 Sek.

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h



Thomas Borowski im Gespräch mit Porsche-Fan Peter Rust



Fronthaube mit Schnellverschlüssen und viel Licht!



Mit Bürzel und Rennauspuff

