



Valvoline-Sprintpokal 1987 auf dem Nürburgring: Otto Altenbach startet Jürgen Schorns weißen 935er, rechts steht Edgar Doeren voll auf dem Gas



Spontan(ver)kauf: 1988 entsteht ein dp-935 II, den Jürgen Oppermann um jeden Preis haben will...

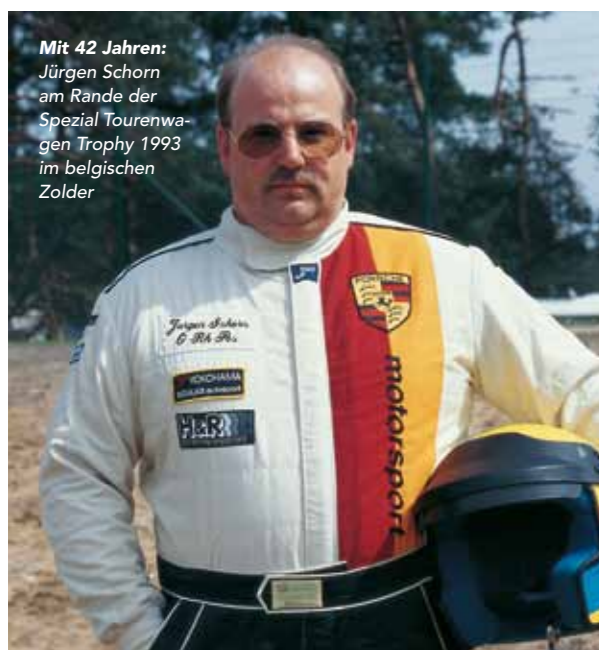


Kommandostand des 1988 an Jürgen Oppermann verkauften Doppelladers: heute in den USA zu besichtigen



September 1987, Spezial Tourenwagen Trophy, Zolder: Divisionsdritter im ersten kompletten Jahr

# HINTER DEM HORIZONT



Mit 42 Jahren: Jürgen Schorn am Rande der Spezial Tourenwagen Trophy 1993 im belgischen Zolder

Seine Rennporsche waren Werbeträger für H&R, Nimex oder Beru und a(ttra)ktive Mitgestalter der Mediengeschichte in den 80er und 90er Jahren. Gleich drei dp-935 II gab er bei Kunststoff-Designer Ekkehard Zimmermann in Auftrag. Das allein hätte ihn zum meistbeschäftigten Fahrer dieses Typs gekürt. Obendrein mietete er weitere Exemplare an – 1988 war das, als er einen seiner dp-935 II sehr kurzfristig verkaufte und die Fertigstellung des Nachfolgemodells nicht abwarten konnte. Mit Einsätzen in fünf verschiedenen Chassis avancierte Jürgen Schorn, Jahrgang 1950, endgültig zum Vorreiter seiner Disziplin. Kurz nach seinem 59. Geburtstag ist der Rheinländer nach langer, schwerer Krankheit verstorben – Erinnerungen an Höhepunkte einer Privatfahrer-Karriere.

**F**reitag, 14. Oktober 1988, 15.12 Uhr: Abschluss des ersten Zeittrainings der Spezial Tourenwagen Trophy (STT) auf dem Hockenheimring. Hans Holnburger, der Erstplatzierte, legt im Schnitzer-BMW M1 neun Runden zurück – mehr Kilometer macht kein anderer Fahrer während dieser ersten Session, auch nicht Olaf Manthey im Mercedes 190E 2,3-16V. Jürgen Schorn (38) begnügt sich mit zwei Umläufen, er lässt Rang zehn notieren. Für ihn ist es eine spezielle Fahrt. Beim "10. Int. Preis der Stadt Esslingen" gibt Schorns kurz vorher fertig gestellter dp-Porsche 935 II seinen Einstand. Im Fahrerlager ist die Anteilnahme groß, jeder will den Neuwagen aus nächster Nähe betrachten. Im Montagezelt hat es Motorenmann Reinhold Schmirler schwer, sich auf die eigentliche Arbeit zu konzentrieren.

Immer wieder soll er die Heckhaube abnehmen, um einen Blick auf den Doppellader zu gewähren. Das Aggregat wartet mit echter Innovation auf: eine bei Dany Snobeck in Frankreich unter der Firmierung Sodemo entwickelte Motorelektronik. Prinzipiell entspricht sie der Bosch-Motronic, die Porsche zu diesem Zeitpunkt nur im Carrera 3,2 anbietet. Der 930 turbo 3,3 muss noch mit der K-Jetronic auskommen. Die Tuner wissen aber längst, dass die Tage der 1973 eingeführten, mechanisch-hydraulisch gesteuerten Kraftstoff-Einspritzung gezählt sind. Pioniere wie Rolf Heidl suchen nach Alternativen, während das Werk noch an der altherwürdigen Technologie festhält. Weil eine Motronic-Adaption auf den Porsche-Turbomotor offiziell nicht verfügbar ist, orientiert sich Reinhold Schmirler in Richtung Frankreich.

Dass die Sodemo-Elektronik sowohl die Leistungsentfaltung, als auch die Fahrbarkeit nachhaltig beeinflussen soll, erfährt Jürgen Schorn aus erster Quelle.

Der Leverkusener Gerüstbau-Unternehmer, am 15. September 1950 geboren, nimmt die Offerte an. Ihm gefällt es, neue Technologien gewinnbringend einzusetzen. Er fährt gut damit, wie sich beim "10. Int. Preis der Stadt Esslingen" herausstellt. Auf Platz fünf im Abschlusstraining folgt der zweite Platz im Rennen. Es ist eine Galavorstellung: Gleich nach der Startfreigabe zieht Jürgen Schorn an der Chevrolet Corvette des designierten Divisionsmeisters Jürgen Feucht vorbei und rückt an die vierte Stelle vor. Am Ende der ersten Runde passiert ihm ausgangs der Sachs-Kurve ein Lapsus: Er dreht sich



Werbeträger: auf Messen, Katalogen und in Annoncen für Marken wie Beru (Foto), H&R oder Nimex präsent



Griff nach den Sternen: Der 2,65 Liter große 956-Gruppe-C-Motor erweist sich als schwieriger Patient



Wasser marsch! Der flüssigkeitsgekühlte Gruppe-C-Treibsatz ist zur Saison 1990 wieder Geschichte

in die Wiese, verliert viel Zeit. Als sich der gelbe Porsche wieder ins Feld eingereiht hat, beginnt eine Aufholjagd. Schließlich spielt Glücksgöttin Fortuna mit: Denn an der Spitze beharken sich Pole-Setter Hans Holnburger und Willy Koenig (Kremer-935 K3) so lange, bis nur noch einer fährt – und das ist Koenig. Der Sportwagen-Veredler sichert sich den Sieg, während Holnburger im Wald von Hockenheim ausrollt. 14,95 Sekunden trennen Willy Koenig im Ziel vom Zweitplatzierten – und das ist überraschend Jürgen Schorn! Der Enddreißiger krönt die Premiere des dp-935 II mit der vielleicht stärksten Leistung seines Rennfahrerlebens. Sechs Wochen später legt er eindrucksvoll nach. Zur Essen Motor Show 1988 debütiert die Langheck-Version seines aktuellen Wagens. Dessen Hinterteil ist vollständig klappbar ausgeführt, um den Motor für Wartungsarbeiten besser zugänglich zu machen. Vor den Hinterrädern schaffen große Ausschnitte in den Kotflügeln Platz für Wasserkühler. Porsche setzte sie bis 1978 ein, um die Ladeluft zu kühlen, ab 1979 löste das Luft-Luft-System im Kremer-935 K3

die bisherigen Luft-Wasser-Wärmetauscher ab. Die Öffnungen in Jürgen Schorns 935 haben jedoch einen anderen Hintergrund. Statt des luftgekühlten Zweitventil-Treibsatzes soll ab 1989 ein 2,65 Liter großer Vierventil-Doppelturbo aus der Gruppe C für Vortrieb sorgen! Die Sensation ist perfekt, zumal sich mit Franz Konrad ein international erfolgreicher Fahrentmann in das Projekt einbringt. Darin liegt gleichzeitig aber auch das Problem. Denn Jürgen Schorn ist nun einmal kein Berufspilot wie der mit allen Wassern gewaschene Konrad. Er nimmt an Rennen teil, um Abstand vom Geschäftsleben zu gewinnen und nicht, um damit einem Broterwerb nachzugehen. Als er feststellt, dass ihn das schmale nutzbare Drehzahlband der Gruppe-C-Maschine eher zermüht, ordnet er noch während laufender Saison den Rückbau an. Dennoch sind ihm 1989 weitere Sternstunden vergönnt. Auf dem Flugplatzkurs von Mainz Finthen erinnern er und alle anderen Aktiven der Spezial Tourenwagen Trophy an die Deutsche Automotobil-Rennsportmeisterschaft (DRM), die dort die Fetzen fliegen ließ. Am 20. August 1989 ist Jürgen Schorn mit seiner Spezial Tourenwagen Trophy sogar bei der Sportwagen-Weltmeisterschaft auf dem Nürburgring dabei – mehr geht eigentlich nicht. 1990 drängen plötzlich neue, von den Werken stärker unterstützte Rennserien in den Vordergrund. Besonders gut kommt die von Jürgen Schorns Mentor Hans Niemann betreute DTT, die Deutsche Tourenwagen



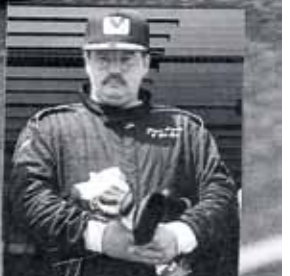
Frühjahr 1989: Der reinrassige Gruppe-C-Rennmotor erfordert einen Hilfsrahmen zur Chassisverstärkung

bil-Rennsportmeisterschaft (DRM), die dort die Fetzen fliegen ließ. Am 20. August 1989 ist Jürgen Schorn mit seiner Spezial Tourenwagen Trophy sogar bei der Sportwagen-Weltmeisterschaft auf dem Nürburgring dabei – mehr geht eigentlich nicht. 1990 drängen plötzlich neue, von den Werken stärker unterstützte Rennserien in den Vordergrund. Besonders gut kommt die von Jürgen Schorns Mentor Hans Niemann betreute DTT, die Deutsche Tourenwagen

HINTER DEM HORIZONT



Erinnerung an den 14. Oktober 1988: Eine Autogrammkarte dokumentiert die Premiere des dritten dp-935 II





Der Rückzug ist besiegelt: 1998 übernimmt Rolf Krepshik Jürgen Schorns verwaisten Rennporsche



"9. Int. Preis der Stadt Esslingen", Oktober 1987, Hockenheimring: Jürgen Schorns erste Siegesfahrt

HINTER DEM HORIZONT

Trophäe, an – Schorn steigt dort mit einem BMW M3 ein.

Er findet Gefallen an der Idee, mit weitgehend unveränderten Großserienfahrzeugen Rennzufahren. Als "Club-racing" charakterisiert Niemand die neue Liga und wirft damit ein Schlaglicht auf die heutige Erfolgsformel des Porsche-Breitensports. Jürgen Schorn steht vor einem Luxusproblem: Soll er zweigleisig agieren, neben dem BMW

M3 auch den dp-935 II aus dem Stall holen? Ausgerechnet Udo Lohmann, der Promoter der Spezial Tourenwagen Trophy, nimmt ihn zur Seite und mahnt: "Wenn Du mit Deinem BMW Erfolg haben willst, musst Du den dicken Zuffenhausener zuhause lassen und Dich zu hundert Prozent auf ein Auto einschließen!" Sein BMW-Teamkollege Karl-Heinz Wieschalla steht vor derselben Entscheidung – auch er steigt von einem dp-935 II in den M3 um. Während ihm der Abschied aus dem Porsche-Lager gelingt, wird Jürgen Schorn

immer wieder rückfällig. 1990 rollt er bei fünf der elf Spezial-Tourenwagen-Trophy-Läufe mit, fährt 126 Meisterschaftszähler und den zehnten Rang in der hubraumstärksten Division ein. 1991 ist er ebenso sporadisch mit von der Partie, 1992 gar nicht, 1993 wieder regelmäßiger. Erst 1996 fällt tatsächlich der Vorhang. Otto Altenbach und Friedrich Leinemann chartern Schorns Chassis für ein komplettes Jahr im Veedol-Langstreckenpokal Nürburgring. 1998 erfolgt der Verkauf an Rolf Krepshik, inzwischen Promoter der

Spezial Tourenwagen Trophy. Durch eine private Kleinanzeige in PORSCHE SCENE kommt der Kontakt zu Jörg Lorenz, dem aktuellen Eigner, zustande. Er bewegt den 21 Jahre alten Porsche unrestauriert, noch im Erstlack, mit unvermeidlicher Patina, in jener Rennserie, für die er einst entstand: in der Spezial Tourenwagen Trophy.

Lorenz, als Restaurateur historischer Automobile vom Kaliber eines 550 Spyder geschätzt, vertritt mit dem Verzicht auf eine Aufarbeitung des dp-935 II

fast schon eine Weltanschauung. Sein Standpunkt muss seit dem 29. September 2009 neu bewertet werden. An jenem Dienstag verstirbt Jürgen Schorn nach langer, schwerer Krankheit. Er erreicht das 59. Lebensjahr. Was bleibt, sind Erinnerungen an einen Rheinländer Gemütsmenschen – gesellig, freundlich, stets zu Späßen aufgelegt, dabei niemals laut oder aufdringlich. Von alten Weggefährten wie Ekkehard Zimmermann verabschiedet er sich, solange er noch kann. Dass ihn mit dem Kunststoff-Designer mehr als eine Kun-

dennummer verbindet, unterstreicht ein einmaliger Rekord: Niemand gibt mehr dp-935 II in Auftrag, drei sind es insgesamt. Der erste – noch mit 3,4 Liter großem Saugmotor von Horst Derkum – beschert ihm 1987 den dritten Divisionsrang in der Spezial Tourenwagen Trophy. Zur Saison 1988 entsteht aus diesem Chassis ein Doppelturbo-Aufbau, der aber kurzfristig verkauft wird. Das zweite, gemeinsam mit Otto Altenbach verwirklichte Exemplar, erlebt am 26. September 1987 seine Feuertaufe. Nur drei Wochen später feiert



Sportsfreunde: 1988 tritt der Münchner Steuerrechtler Wolf Gregor mit diesem umgebauten RSR in Erscheinung...



...als Jürgen Schorn nach dem Verkauf seines dp-935 II ohne Auto dasteht, mietet er sich bei Gregor ein



20. August 1989: einmaliger Auftritt im Rahmen der Sportwagen-Weltmeisterschaft auf dem Nürburgring



**PORSCHE SCENE verbindet:** Eine private Kleinanzeige bereitet den – vorläufig – letzten Besitzwechsel vor



**Immer noch bei der Spezial Tourenwagen Trophy im Einsatz:** Jürgen Schorns alte Spielwiese existiert nach wie vor

Jürgen Schorn damit seinen ersten Sieg – beim "9. Int. Preis der Stadt Esslingen" auf dem Hockenheimring, dem Finale der Spezial Tourenwagen Trophy 1987.

Genau zwölf Monate später – Otto Altenbach hat sich ausgeklinkt und mit Jürgen Oppermann eine Zweiwagen-Operation im Veedol-Langstreckenpokal auf die Beine gestellt – sitzt Jürgen Schorn bereits im dritten dp-Porsche 935 II: Es ist Freitag, der 14. Oktober 1988, 15.12 Uhr...

Epilog: Jörg Lorenz ist zu verdanken, dass die Erinnerung lebendig bleibt. Stolz verweist er auf einen Schlag-schrauber, in den die Initialen "J.S." eingraviert seien und sagt: "Der Mann hat seine Spuren hinterlassen." Hinter dem Horizont geht's weiter, heißt es. Und wenn Jörg Lorenz seinen Motor startet, wird es auch in Zukunft für einen Moment so sein wie damals im Oktober 1988 in Hockenheim.

Text und Fotos: Carsten Krome

**HINTER DEM HORIZONT**



**Legt Wert auf Erstlack, Patina und authentisches Werkzeug:** Rennen fahrender Restaurateur Jörg Lorenz



**Mit Einzellader:** nach jahrelangem Saugmotor-Betrieb seit Oktober 2007 wieder mit aufgeladenem Motor