SPORTWAGEN IKONEN 01/2025

PORSCHE SONDERMODELLE

PORSCHE SONDERMODELLE

31 ULTIMATIVE ELFER



Deutschland € 11,90
Schweiz CHF 15,00
Luxemburg € 13,90

KLEINSERIEN, JUBILÄUMSEDITIONEN, EINZELANFERTIGUNGEN:
DIE SELTENSTEN 911 – MIT STÜCKZAHLEN UND PREISEN



911 TURBO S SONAUTO
Ein Pionier nur für Frankreich



911 CARRERA RS 3.8
Rarität mit Doppeldecker-Heck



911 SPORT CLASSIC
408 PS für 250 Glückspilze

// Treibstoff für Träume

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

Jetzt testen und über 20 % sparen!



JETZT BESTELLEN

3 HEFTE*

21 €

*AT: 24 € / CH: 30 €

Keine automatische Abo-Verlängerung
3 Hefte portofrei nach Hause

QR-Code scannen oder www.ogy.de/octane-testabo eingeben,
Heft bestellen und gleich sparen!

TELEFON
+49 (0) 40 386 666 371

EMAIL
abo@octane-magazin.de

ONLINE
www.ogy.de/octane-testabo

DER REIZ DES EXKLUSIVEN UND BESONDEREN



Am 11. Mai 2017 rollte das einmillionste Exemplar des Porsche 911 vom Band – ein Carrera S der Generation 991 in Irischgrün. Dieser Meilenstein in der Geschichte des Modells bewies einmal mehr: Der Elfer ist einer der berühmtesten Luxussportwagen der Welt und erfreut sich bei Fans auf allen Kontinenten größter Beliebtheit – möglicherweise auch wegen seiner Ursprünge, die mit einer anderen Ikone des Automobilbaus verbunden sind, dem VW Käfer. Wer sich jedoch von der Masse der Elfer-Fahrer abheben will, sucht nach exklusiveren oder sogar einzigartigen Varianten. Mit dem Porsche Exclusive Manufaktur Programm kann man sich den eigenen Porsche zwar individuell gestalten lassen. Doch bei Sammlern oder Fans von klassischen und seltenen Modellen sind limitierte Sondereditionen besonders begehrt – nicht zuletzt wegen des potenziellen Wertzuwachses.

Diese Publikation richtet sich an alle, die mehr über die seltensten 911er-Modelle erfahren möchten: Wir stellen 31 exklusive Varianten vor – inklusive technischer Daten, Produktionszahlen und Preisen. Zudem erhalten Sie, liebe Leser, Einblicke in die Entstehungsgeschichte und Besonderheiten jedes Sondermodells. Wir sind sicher: Nach der Lektüre der folgenden gut 100 Seiten werden auch Sie den Reiz des Besonderen spüren, der die Besitzer dieser Meisterwerke des Automobilbaus zu teilweise atemberaubenden Kaufpreisen verführt hat. Viel Vergnügen mit den rarsten Exemplaren einer Sportwagen-Ikone!

Christian Kallenberg, Herausgeber



INHALT

3 EDITORIAL
Auch nach über einer Million gebauten Porsche 911 hat dieses ikonische Sportwagenmodell noch immer nichts von seiner Faszination verloren. Aber wer sich von der Masse der Porsche-Fahrer abheben möchte, brauchte einen besonderen Elfer. Wir stellen 31 Möglichkeiten vor.

8 DER URSPRUNG DER SONDERSERIEN
Die hier gezeigten Porsche 911 entstanden durch die Anforderungen der Rennsport-Homologation, zur Feier wichtiger Jubiläen und aus den individuellen Wünschen nationaler Niederlassungen und Einzelkunden.

10 CARRERA RS 3.0
Stärker, exklusiver und seltener als der viel gepriesene Carrera RS 2.7. Ein fast unbekanntes Juwel, das aus Sammler-Sicht weitaus wertvoller ist als sein Vorgänger.

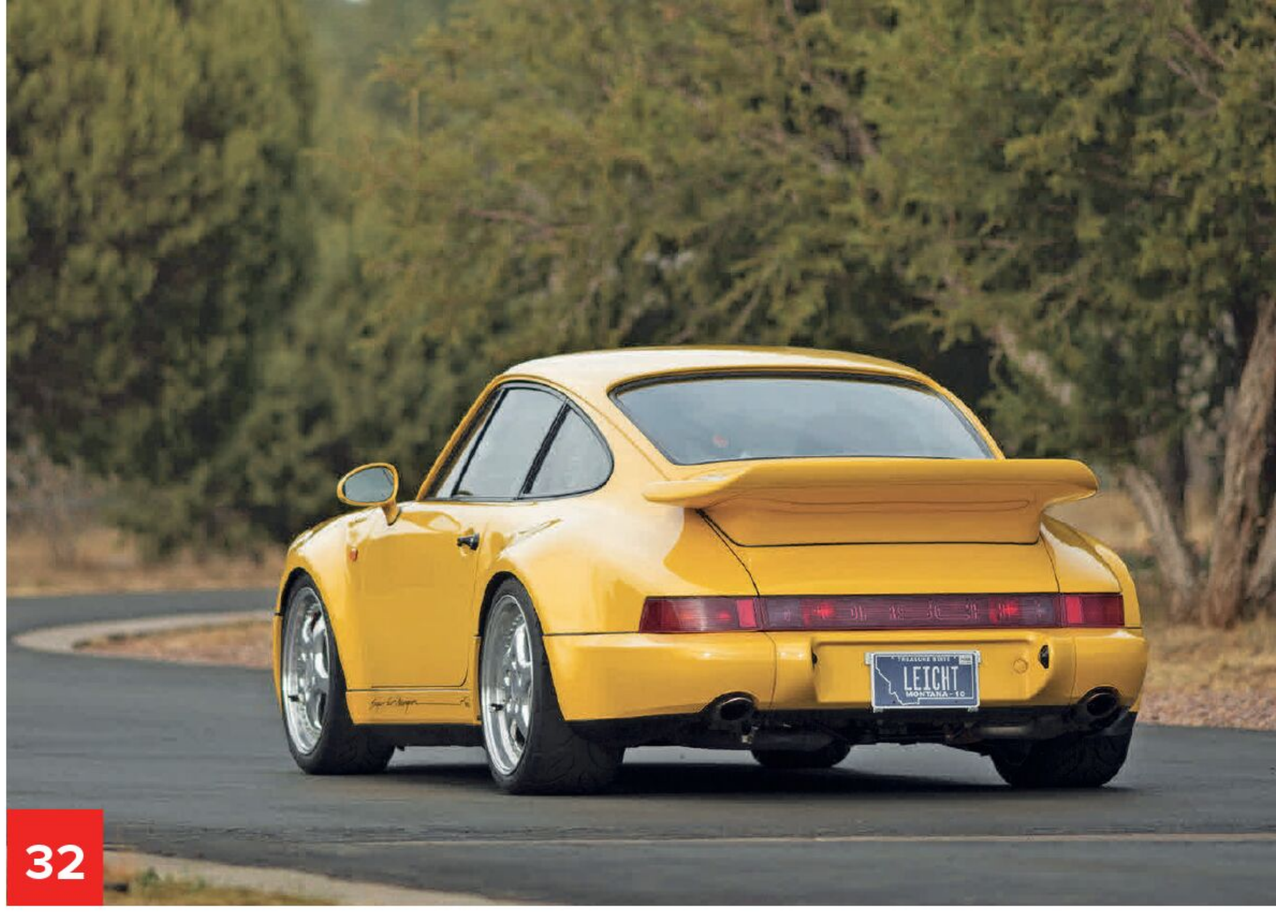
14 911 TURBO S SONAUTO
Sie dachten, der erste Turbo S basierte auf dem 964? Falsch gedacht. Diese spezielle Serie von 10 Fahrzeugen basiert auf der Plattform des 930. Einige davon sind mit einem Ruf-Motor anstelle des Originals mit Nachrüstsatz ausgestattet.

18 911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER TURBOLOOK
Eine Hommage an den 356 Speedster, mit einer so minimalistischen wie ikonischen Ausstattung: niedrige Windschutzscheibe und provisorisches Verdeck, wie beim 356er selbst.

22 911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER „SLIM“
Eine in nur 171 Einheiten produzierte Interpretation des ersten Speedster auf Basis des 911 – mit schmalen Kotflügeln aber der gleichen Mechanik. Allerdings wurde der „Slim“ nur außerhalb Deutschlands verkauft.

24 911 TURBO FLACHBAU X83
Noch ein abgefahrener Anlauf, dem 911 Turbo mehr Pferdestärken und Top-Speed einzuhauchen – exaltiert mit Klappscheinwerfern des 924 bzw. 944 und der flachen Schnauze des 935 Rennwagens.

28 911 AMERICA ROADSTER (964)
Das erste Modell, das offiziell für den nordamerikanischen Markt reserviert war, aber nicht nur den Anforderungen der Kunden aus Übersee gerecht wurde. Kühn und elegant zugleich.



32

32 911 TURBO S (964)
Der dritte und letzte Akt im Leben des 3,3-Liter-Turbomotors gipfelte in einer der wertvollsten und begehrtesten 911er Kleinserien überhaupt. Kraftvoll, wunderschön – und am Limit sehr schwer zu fahren.

36 911 RS AMERICA (964)
Der RS für die USA unterschied sich von den Modellen für den Rest der Welt durch den Turbo-Heckflügel. Gebaut wurden hiervon 701 Exemplare, dagegen mehr als zweitausend vom Carrera RS 3.6 auf Basis des 964.

40 911 30 JAHRE 911 (964)
Carrera 4 Coupé mit Turbolook-Karosserie, aber ohne Heckflügel, und stattdessen mit vergrößerten Kotflügeln. Sehr breit, extrem bullig und beeindruckend wie die Lackierung in Violett-Metallic.

42 911 CARRERA RS 3.8 (964)
Der verbesserte Motor und der Doppeldecker-Heckflügel verwandelten den RS 3.6 in ein Auto für Puristen. Der RS 3.8 überzeugte Fans genauso schnell, wie er auf der Rennstrecke dominierte. Nur 90 Exemplare wurden hergestellt, die für den Motorsport bestimmten RSR mitgezählt.

46 911 CARRERA RSR 3.8 (964)
Ein absolut einmaliges Exemplar, das ab Werk konserviert wurde und sich durch seine silberne Karosserie und die rote Lederausstattung auszeichnet. Auch der Preis ist bemerkenswert.



48

Man muss sie einfach lieben!

Old- & Youngtimer: jeden Monat exklusiv in AUTO BILD KLASSIK

Foto: Lena Willgalis



Jeden Monat neu im Zeitschriftenhandel!

Oder im praktischen Abo unter:
lesershop24.de/auto-bild-klassik

Auto Bild klassik

Die Klassik-Instanz.

INHALT

48 911 SPEEDSTER „SLIM“ (964)
Der letzte Speedster vor der Vereinheitlichung der Karosserien. Bei der Baureihe 964 sind die „Slims“ weiter verbreitet als die Turbolooks, von den Schlanken existieren 930 Exemplare, auf Turbolook setzten etwa 15.

50 911 TURBO S FLACHSCHNAUZER X85 (964)
Der Mix aus der Karosserie des 964 Turbo S mit dem 3,6-Liter-Motor und der Front mit den versenkbaren Rundscheinwerfern kreierte den Appeal für diese 76 wirklich besonderen Exemplare.

54 911 TURBO CABRIOLET (993)
Nur für die obersten Porsche-Führungskräfte und einige der treuesten Kunden wurde diese Kleinserie von 14 Exemplaren mit Heckantrieb auf der Basis der Karosserie des 993 Cabrio abgeleitet.

58 911 CARRERA RS CLUBSPORT (993)
Der letzte RS, bevor die GT3-Saga begann. Allein das reicht aus, um die 227 produzierten Exemplare zu Sammler-Stücken zu machen.

62 911 GT (993)
Viele nennen ihn GT2, weil er ein Homologation Special ist, mit dem das Rennmodell homologiert wurde. Tatsächlich folgte der erste „offizielle“ 911 GT2 erst eine Modellgeneration später mit dem 996.

66 911 CARRERA S (993)
Wenn „weniger“ mehr wert ist als „mehr“: die Karosserie des Carrera 4S, aber nur Heckantrieb. Ein sehr eleganter Knicks vor den Ahnen, den Porsche 356 B und C.

68 911 TURBO S SUNOCO (993)
Diejenigen, denen der Besitz eines von nur 345 „normalen“ 911 Turbo S 993 nicht genug ist, können sich einen nach dem Sunoco-Porsche gestylten Wagen in ihrer Privatsammlung stellen.

72 911 CARRERA S CABRIOLET (993)
Modelle, die man praktisch niemals in Bildbänden oder Büchern über Porsche findet – weil nur eine Handvoll für Topmanager und die besten Kunden angefertigt wurden. Hier verführerisch rot und „oben ohne“.

76 911 MILLENNIUM (996)
Nur 911 Exemplare in der exklusiven Farbe Violettchromaflair (und mit polierten Felgen), um das Ende des zweiten Jahrtausends zu feiern. Die Basis bildete das Carrera 4 Coupé mit dem 3,4-Liter-Motor.

78 911 40 JAHRE 911 (996)
Zum 40. Jahrestag der Präsentation des 901 (und für die Enttäuschten, die keinen Millennium abbekamen) erschien dieses 996 Carrera Coupé 3.6 mit der Front des 4S in 1963 nummerierten Einheiten.

80 911 CARRERA S PORSCHE CLUB OF AMERICA (997)
Eine Sonderserie anlässlich des 50. Jahrestages der Gründung des Porsche Club of America, der weltweit wichtigsten Vereinigung der Stuttgarter Marke: 50 Stück nur für Mitglieder im Club.

84 911 SPORT CLASSIC (997)
Inspiriert vom Rennsport und dem Carrera RS 2.7, ist er mit dem gewölbten Dach und dem Entenbürzel-Heck eine der begehrtesten limitierten Editionen der letzten zwanzig Jahre.

88 911 TURBO S EDITION 918 (997)
Ein Sondermodell exklusiv für diejenigen, die den Hybrid-Rennwagen 918 Spyder bestellt hatten und sich über dessen Lieferverzögerungen ärgerten.

90 911 50 (991)
Die Jubiläumsausgabe des 911 zum 50-jährigen Bestehen des Modells ist etwas ganz Besonderes: Sie gilt sowohl als das schlichteste als auch als das am besten ausgestattete Modell aller Sondereditionen, die bisher zu den unterschiedlichen Jubiläen des 911 erschienen sind.

94 911 CARRERA S MARTINI RACING EDITION (991)
Nicht das erste Modell in den renntauglichen Farben des weltberühmten Wermuts – aber das jüngste und das alltagstauglichste Auto in der Lackierung von Rosso oder Bianco, shaken or stirred: hier lackiert in den zwei Farbvarianten Weiß oder Schwarz.

96 911 R (991)
Das erste – und sehr erfolgreiche – Experiment mit einem GT3 ohne Heckflügel. Für manche Kunden einsetzbar als Firmenwagen und kluge Investition: diese 911er verdoppelten ihren Wert innerhalb kürzester Zeit.

100 911 CARRERA GTS RENNSPORT REUNION EDITION (991)
Geht es um Porsche-Sondermodelle, mögen es Amerikaner klassisch: Hinterradantrieb, Schaltgetriebe und ein hochgezüchteter Saugmotor. Das perfekte Rezept auch für diese Exemplare.

102 911 GT3 RS PSYCHEDELIC (991)
Ein einmaliges Exemplar des leistungsstärksten 911 mit Saugmotor der Baureihe 991 in einer Lackierung, die vom violetten 917 Martini Racing mit phosphoreszierenden Streifen inspiriert war, der in den Jahren 1970-71 an zahlreichen Rennen teilnahm.

104 911 CARRERA S ENDURANCE RACING EDITION (991)
Der Dreifach-Sieg beim 24-Stunden-Rennens von Le Mans in der Ära der Hybridmotoren war ein würdiger Anlass für dieses Sondermodell, von dem 235 Exemplare auf den Markt kamen, 135 davon in Europa.

106 911 TURBO S EXCLUSIVE SERIES CABRIOLET (991)
Vor dem Wechsel zur Baureihe 992 erschien diese üppig ausgestattete Variante des Turbo S. Neben 500 geschlossenen Exemplaren wurden speziell für Nordamerika 200 offene Fahrzeuge angefertigt. Beide Versionen glänzen vor allem in einem besonderen Goldgelbmetallic.

110 ZEITREISE
Ein chronologischer Blick auf die Meilensteine der Firmengeschichte und ein Überblick der limitierten Porsche, Unikate und Sondermodelle in mehr als 75 Jahren Präzision und Luxus, Top-Speed und Extravaganz.



50 JAHRE TURRR RRBO!

WIR FEIERN DIE FASZINATION PORSCHE TURBO MIT UNSERER EXKLUSIVEN AUTO MOTOR UND SPORT EDITION!

Erleben Sie die atemberaubende Geschichte des Porsche Turbo – eine Erfolgssaga voller Innovation, Performance und purer Emotion. Auf 164 Seiten nehmen wir Sie mit auf eine Reise durch die legendären Modelle, technischen Meilensteine und unvergesslichen Momente, die den Turbo-Mythos geprägt haben. Ein Must-have für alle Porsche-Fans, Sammler und Liebhaber automobiler Höchstleistung!

auto-motor-und-sport.de/edition
Telefonisch bestellen unter: +49 781 639-6659

AB 27.03.
IM HANDEL ODER ONLINE



Vier gute Gründe für Exklusivität

Bei Porsche gibt es Sonderserien und Spezialserien. Zwischen ihnen zu unterscheiden ist sinnvoll, um deren Entstehung, ihre Geschichte und Wertentwicklung besser einzuschätzen. Auf der einen Seite gibt es die so genannten „unfreiwilligen“ Sonderserien, d.h. jene Modelle, die in einer begrenzten Stückzahl produziert wurden, weil der Markt nicht mehr aufnehmen konnte, wie die ersten 911 Speedster, die ersten 911 Turbo S der Baureihen 964 und 993 oder die 911 GT2 der ersten Generationen (einschließlich des 911 GT, der der Urahn der GT2 ist). Auf der anderen Seite gibt es die „Homologations-Sonderserien“ – Carrera RS 2.7 und RS 3.0 –, die geschaffen wurden, um die Teilnahme von Hochleistungsmodellen am Rennsport zu ermöglichen. Dann gibt es noch limitierte und nummerierte Serien – für den Weltmarkt konzipiert –, die anlässlich der verschiedenen Jubiläen des Modells 911 gebaut wurden, aber auch, um abzutasten, was Kunden wünschten – wie beim 911 Sport Classic und 911 R der Serie 991. Andere Kleinstserien wurden initiiert oder assoziiert vom Porsche Club of America oder mit dem Rennsport Reunion Treffen. Hier galt das Augenmerk den Wünschen besonderer Autofahrer – Hinterradantrieb und Schaltgetriebe, speziell für die Bedürfnisse des amerikanischen Marktes. Alles in allem gleicht es einem Kaleidoskop von „limitierten Editionen“, die Sammler begeistern und in Zukunft noch mehr an Wert gewinnen werden als sie es bisher getan haben.





Kleinserienmodelle für Sporthomologationen

Während der 911 R trotz seiner offensichtlichen Abstammung vom Straßenmodell für die Teilnahme an internationalen Rallyes und Langstreckenrennen in der Kategorie Prototyp konzipiert wurde, war der Carrera RS 2.7 von 1972 der erste Porsche, der als Sondermodell für die Homologation der Gruppe 4 (und später der Gruppe 3) konzipiert wurde. Obwohl die Produktionspläne erst nur 500 Einheiten vorsahen, war das Modell so beliebt, dass das Unternehmen letzten Endes 1.580 Exemplare produzierte. Es folgte der Carrera RS 3.0, der unter denselben Vorzeichen geboren und in einer Stückzahl von 110 Exemplaren produziert wurde, von denen fast alle eine Rennkarriere einschlugen und die Homologation der Gruppe 3 und Gruppe 4 für Geschwindigkeitsrennen und Rallyes nutzten. 1984 war der 911 SC RS an der Reihe, das Modell für die Gruppe B und ein Protagonist auch in der Weltmeisterschaft, wo er sich mit einem Podiumsplatz bei der Tour de Corse 1985 einen Namen machte.



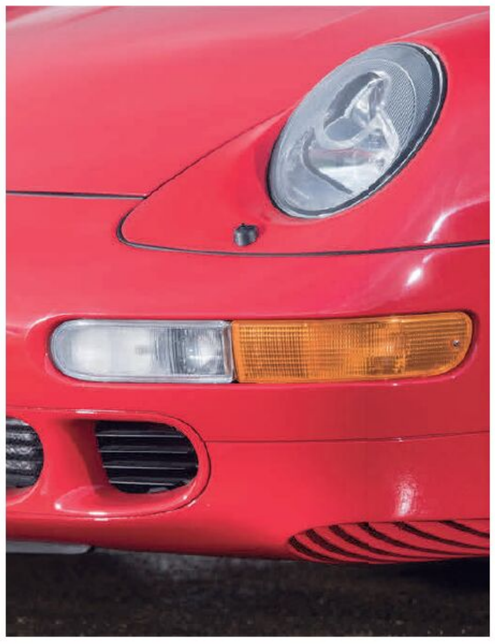
Nummerierte Serienmodelle

Dreißig, vierzig und fünfzig Jahre 911: Die ersten nummerierten Elfer-Serien feiern die bedeutendsten runden Geburtstage des Porsche-Flaggschiffs. Es begann mit den 911ern zum 30. Geburtstag, auch Jubiläums-Elfer genannt. Es folgten je eine Edition zum 40. und zum 50. Geburtstag, letztere auf Basis des 991.1, bis hin zu den 911ern der Jahrtausendwende. Nicht nur in Bezug auf Wertentwicklung war der 911 Sport Classic auf Basis des 997 für Sammler interessant, denn alle 250 Stück waren in weniger als 48 Stunden ausverkauft. Entsprechend groß war der Andrang der Käufer beim nächsten Jubiläum, dem 911 R aus der Serie 991, von dem 991 Stück produziert wurden, und der ein Wegbereiter des später in (Groß-)Serie vermarkteten 911 GT3 Touring war: Diese Fahrzeuge verdoppelten sofort ihren Preis, sobald sie im Werk ausverkauft waren. Insgesamt stellen limitierte und nummerierte Serien-Porsche die beste Wahl für anlageorientierte Käufer dar: Die Wertentwicklung dieser Modelle kannte bisher nur eine Richtung: steil nach oben.



Sonderserien nationaler Importeure

Vor allem in den Vereinigten Staaten, seit dem 356 wichtigster Exportmarkt für Porsche und insbesondere für den 911, wurden auf Initiative der dortigen Importeure und lokaler Niederlassungen Sonderserien des Elfer aufgelegt. Typische Beispiele sind die 50 Einheiten der limitierten Auflage für Mitglieder des Porsche Club of America oder die 25 Exemplare der Carrera GTS Rennsport Reunion Edition. Zuvor hatte Porsche selbst auf der Basis des 964 den RS America und den America Roadster auf den Markt gebracht. Dabei handelte es sich um für den nordamerikanischen Markt reservierte Versionen dessen, was in Europa und dem Rest der Welt der Carrera RS bzw. das 911 Carrera 2 Cabriolet Turbolook war, von denen 701 bzw. 250 Exemplare produziert wurden. Unter dem Gesichtspunkt der Investitionssicherheit sind diese limitierten Auflagen für den US-Markt auf der anderen Seite des Atlantiks beliebter als in Europa. Dies sollte man beim Kauf und ggf. Import im Hinterkopf behalten.



Sonderanferigungen für Spitzenmanager

Noch weniger bekannt sind der breiten Öffentlichkeit die 911er-Sonderserien, die das Unternehmen besonderen Kunden vorbehielt – wie beispielsweise Top-Managern und deren Familien. Es versteht sich von selbst, dass diese ganz besonderen Fahrzeuge, wie das 911 Carrera S Cabriolet und der 911 Speedster aus der Baureihe 993, sofort zu den begehrenswertesten Sammler-Stücken gehörten, sobald ihre Erstbesitzer sie zum Verkauf anboten. Oft werden diese Fahrzeuge auf entsprechenden Auktionen zu horrenden Preisen gehandelt. Die Stückzahl solcher Editionen ist generell niedrig, kaum mehr als 20 – oder eben ohnehin einmalig. Damit bilden sie immer eine gute Investition, wobei man als Käufer darauf gefasst sein sollte, einen siebenstelligen Betrag auf den Tisch legen zu müssena. Natürlich kommen diese Raritäten nur selten auf den Markt, und werden nur von den renommiertesten Auktionshäuser wie Bonhams und RM Sotheby's versteigert.



PORSCHE CARRERA RS 3.0

Der Nachfolger des Carrera RS 2.7 ist seltener als sein Vorgänger und hob die technische Evolution des Elfers auf das nächste Level. Von den 110 Exemplaren hat nur die Hälfte eine Straßenzulassung

Anfang 1973 entschied man sich bei Porsche, mit dem 2,7-Liter Carrera RS ein Auto zu bauen, das homologisiert mit Straßenzulassung einsetzbar wäre, aber auch für die Teilnahme im Motorsport. Zunächst wurde der Carrera in der Lackierung des Rennteams angeboten, später auch in den Farben von Privatteams.

Ein Jahr später nutzten die Stuttgarter den gleichen Ansatz, um einen 3-Liter-RSR-Rennwagen zu homologieren. Doch während vom Carrera RS von 1973 in kurzer Zeit überraschend viele verkauft wurden, nämlich 1.580 Exemplaren, entstand der Carrera RS 3.0 von 1974 in einer relativ kleinen Serie von nur 55 Straßenfahrzeugen bei einer Gesamtproduktion von 110 Einheiten. Von denen wurden fünf zu RSR für den Rennsport umgebaut und 15 von Roger Penske für die IROC (International Race of Champions)-Markenserie gekauft, an der die besten Fahrer aus der Formel 1 und den nordamerikanischen IMSA- und IndyCar-Serien teilnehmen sollten.

EIN AUF RENNSPORT AUSGELEGTER MOTOR

Neben der Vergrößerung des Hubraums auf 2.994 ccm wurde der bisherige Motor des Typs 911/72 aufgewertet durch Zylinderköpfe mit größeren Einlasskanälen und größerem Ein- und Auslassventil, was zu einer Leistung von 230 PS und einem Drehmoment von 275 Nm bei 5000 U/min führte. Die Kraftübertragung erfolgte über eine mechanische Bosch Doppelreihen-Einspritzpumpe. Für die Gruppe 4 zugelassene Fahrzeuge erhielten eine Doppelzündung mit kontaktlosem Zündverteiler.

Das Material des Kurbelgehäuses wurde von einer Magnesiumdruckguss- auf eine Aluminiumdruckgusslegierung umgestellt. Dank dieser zuverlässigeren Konstruktion konnte der Motor auf bis zu 330 PS getunt werden, obwohl der RS 3.0 (Listenpreis 64.980 Mark gegenüber 34.000 Mark für den Carrera RS 2.7!) in der serienmäßigen Straßenversion lediglich rund 230 PS leistete, 20 PS mehr als der Carrera RS 2.7.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 2.994 ccm / **Leistung** 230 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 245 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.235 x 1.775 x 1.320 mm



GUT ZU WISSEN:

Zuletzt wechselte ein Carrera RS 3.0 im Jahr 2017 für umgerechnet 1,4 Millionen Euro den Besitzer. Seither wurde kein Fahrzeug mehr versteigert. Das äußerst seltene Modell ist sowohl für die Teilnahme an historischen Rallyes zugelassen als auch für Wettbewerbe wie den Concours of Elegance - wo es dank Herkunft und History Köpfe verdreht.

GEFÄLLT UNS

Seltenheit, beachtliche sportliche Leistungen.

GEFÄLLT UNS NICHT

Bescheidener Komfort, sehr begrenztes Angebot.



Der 3-Liter-6-Zylinder-Boxer leistet 230 PS bei 6200 U/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 275 Nm bei 5000 U/min.



Der Heckflügel des RS 3.0 ähnelt dem des 911 Turbo.

Diese Leistung beschleunigt den Wagen in nur 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in 21,1 Sekunden von 0 auf 200 km/h, bei einem Top-Speed von 245 km/h, der dem des Carrera RS 2.7 in der Sport-Variante entsprach.

VERGRÖSSERTE RÄDER UND SCHUTZBLECHE

Das Fahrwerk des 3.0 glich im Wesentlichen dem des Vorgängermodells mit 2,7 Litern Hubraum, mit Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern an allen Rädern. Die Torsionsstäbe und die hinteren Stabilisatoren waren verstärkt, die Fuchs-Felgen vorne und hinten um zwei Zoll größer, von 6Jx15″ und 7Jx15″ auf 8Jx15″ und 9Jx15″, mit 215/60 VR15-Vorderreifen und 235/60 VR15-Hinterreifen. Die innenbelüfteten gelochten Bremsscheiben (vorne und hinten 28 mm dick und mit je 300 mm Durchmesser) wurden vom legendären Rennwagen 917 abgeleitet.

Auch die Karosserie wurde modifiziert und enthielt Elemente des 2.8 RSR-Rennwagens und Teile der G-Serie des Vorjahres. Zu den Merkmalen gehörten ein tieferer vorderer Stoßfänger, um einen größeren Ölkühler unterzubringen, dünnere Stahlbleche, dünnere Fenster sowie breitere Kotflügel, wodurch die Fahrzeugbreite von 1652 mm beim Carrera RS 2.7 auf 1775 mm beim Carrera RS 3.0 wuchs. (Diese Maße wurden auch beim 911 Turbo 3.0 übernommen.). Ebenfalls neu war der ausladende Flügel mit umlaufender Gummilippe, der das Entenbürzel-Heck des 2.7 ersetzte und seiner Größe wegen seit dem 911 Turbo 3.3 den Spitznamen „Walflosse“ erhielt. >



Der Carrera RS 3.0 – hier mit Gurten der Rennversion – wurde für die Gruppe 3 homologiert, in der primär für Sicherheitsanforderungen getunte Fahrzeuge zusammengefasst sind.

VON DER STRASSE ZUM RENNSPORT

Obwohl er noch ein Vorläufer des 3.0 RSR war, konnte der Carrera RS 3.0 schon im Rennsport überzeugen, unter anderem mit einem 12. Platz bei den 24 Stunden von Le Mans 1974. Der leistungsstarke Carrera RS 3.0, der unter den „Homologation Specials“ von Porsche in den 1970er Jahren besonders selten war, entwickelte sich zu einem der meistgesuchten 911er-Rennwagen der Marke und ist ein unverrückbarer Meilenstein in der legendären Entwicklung des Elfers im Rennsport.

KURIOSE FARB-AUSNAHME

Mit einer Gesamtauflage von nur 55 Exemplaren in der Straßenausführung übertrifft der Carrera RS 3.0 den weitaus bekannteren Carrera RS 2.7 in puncto Seltenheit, auch wenn die Preise nicht proportional höher sind. Das letzte Exemplar, das auf einer öffentlichen Auktion – 2017 – verkauft wurde, erzielte fast 1,4 Millionen US-Dollar, verglichen mit der Million, die die besten Carrera RS 2.7 im Renn-Trim normalerweise erzielen.
Die meisten Carrera RS 3.0 haben ihre ursprüngliche Spezifikation beibehalten, fast alle in weißer Lackierung mit goldfarbenen Fuchs-Schmiederädern und mit den optionalen Carrera-Schriftzügen auf goldenem Grund. Allerdings gibt es auch Ausnahmen wie der Fall mit der Fahrgestellnummer 9114609079: ausgeliefert in Gelb und sogar mit einem Stahlschiebedach ausgestattet, was in der Kombination mit Überrollkäfig etwas albern anmutet.
Der hier abgebildete Wagen wurde im April 1974 bestellt und blieb zunächst in Deutschland. Ausgeliefert wurde er an Fritz

Die Räder und Reifen des Carrera RS 3.0 sind größer als beim vorherigen RS 2.7: 8Jx15" vorne mit 215/60 VR15-Reifen und 9Jx15" hinten mit 235/60 VR15-Reifen.

Haberl, der noch Jahrzehnte danach die Porsche-Verkaufsniederlassung Mahag München leitete. Aus den 1995 ausgestellten Fahrzeugpapieren für Klassiker geht hervor, dass der Wagen 1974 Joachim Besse gehörte und 1976 Goesta Richter.
Der nächste bekannte Besitzer war Michael Donohue, Sohn des Rennfahrers Mark Donohue, der das Fahrzeug 1989 kaufte. Im Jahr 1994 wurde der Carrera RS 3.0 dann von Rupert Beckwith Smith, ebenfalls ein Rennfahrer, gekauft.
Mit dem britischen Kennzeichen SRW 697M ging er dann 1997 an einen gewissen Lord Beaverbrook. Ein späterer Besitzer brachte das Fahrzeug im Jahr 2002 zurück aufs europäische Festland, in die Schweiz, bevor er es 2004 wieder verkaufte. ■

Das Heck des RS 3.0 unterstreicht die Verwandtschaft zum G-Modell, das in den weniger leistungsstarken Versionen die berühmten Stoßstangen trug.

Die Frontpartie mit in den Stoßfänger integriertem Ölkühler, der für diese Version und die Wettbewerbsmodelle RSR und 934 Turbo spezifisch ist.

■ 1989

911 TURBO S SONAUTO

Der französische Porsche-Importeur Sonauto bestellte diese ultra-limitierte Sonderserie mit einem vom Spezialisten Ruf auf 330 PS getunten Motor und einer überarbeiteten Karosserie samt Interieur - und legte damit den Grundstein für alle Turbo S als Nonplusultra jeder 911-Baureihe

Offiziell debütierte die Modellvariante Turbo S erstmals im August 1991 mit dem Modelljahr 1992 der Generation 964. Es handelte sich um eine aufgewertete und leichtere Version des Turbo 3.3, die in nur 86 Exemplaren im Vorfeld der Einführung des 911 Turbo 3.6 produziert wurde, welcher wiederum in 1.437 Exemplaren ohne fortlaufende Nummerierung oder Limitierung hergestellt wurde. Porsche-Kennern und -Liebhabern dürften jedoch diese 10 Exemplare des 911 Turbo S nicht unbekannt sein. Der französische Importeur Sonauto entwickelte sie in Zusammenarbeit mit dem Porsche-Veredler Ruf Automobile. Hergestellt auf der Basis des Typ 930, dem ersten 911 Turbo. Um diese außergewöhnlich seltene „Limited Edition“ vorzustellen, muss man zur Entstehung des 911 Turbo zurückgehen. Weit zurück. Bevor der zu einem soliden Eckpfeiler der Porsche-Produktpalette wurde, sondern als er kaum mehr war als ein „Homologation Special“, das dem Stuttgarter Hersteller die Teilnahme an Autorennen der Gruppen 4 und 5 ermöglichen sollte.

PRAKTISCH EIN STRASSENTAUGLICHER 934

Wesentlich für die Entwicklung des Porsche 911 ist das Rennsportprogramm des Werks. 400 Straßenfahrzeuge zu montieren war eine Vorschrift des Gruppe-4-Homologationsreglements der Motorsportbehörde FIA, was wiederum die Genese des „Projekts 930“ vorangetrieben hat, also des legendären 911/930 Turbo. Der Turbo, der seit April 1975 gebaut wurde, kombinierte einen KKK-Turbolader mit dem 3,0-Liter-Motor des Carrera RSR. Im Straßentrimm war das gut für 260 PS und über 250 km/h Top-Speed.

Doch es ging beim Turbo um mehr als die Höchstgeschwindigkeit, er war auch der am besten ausgestattete und dank des Vierganggetriebes der geschmeidigste 911, der in 5,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigte. Die ausgestellten Radkästen und der Heckspoiler waren bereits beim Carrera RS 3.0 zu bewundern, während der Innenraum mit Lederausstattung, Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern der luxuriöseste war, den es je bei einem 911 gegeben hatte. Für das Jahr 1978 wurde der Hubraum vergrößert auf 3,3 Liter und mit einem Ladeluftkühler ausgestattet; die Leistung wurde auf 300 PS erhöht, die Höchstgeschwindigkeit auf 260 km/h gesteigert – was den Wagen zum seinerzeit schnellsten Straßenfahrzeug machte. In 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Aufgrund der strengen Abgasvorschriften wurde der Turbo zwischen 1979 und 1984 nicht in die USA importiert. 1985 wurde er jedoch erneut überarbeitet und mit einem Motronic-Motormanagementsystem ausgestattet, um neben dem Coupé die Einfuhr der Targa- und Cabriolet-Varianten zu ermöglichen.





GUT ZU WISSEN:

Außer auf wenigen Auktionen von Weltrang ist er nur schwer erhältlich, kaum bekannt und trotz der extrem kleinen Stückzahl für viele Sammler nicht so attraktiv wie das weniger seltene 911 Turbo Cabriolet oder der 911 Turbo Targa. Besonders geeignet für diejenigen, die bereits alle oder fast alle Serien-Porsche Turbos besitzen.

GEFÄLLT UNS

Gelungene Kombination aus exklusiver Mechanik und Styling, beeindruckende Leistung.

GEFÄLLT UNS NICHT

Sehr anspruchsvoller Antrieb, Fahrwerksabstimmung nicht wirklich „offiziell“.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.299 ccm / **Leistung** 330 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 270 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.291 x 1.775 x 1.310 mm

€ 400.000
Bonhams-Auktion 2023
(nicht verkauft).
10 produzierte
Exemplare

Der mächtige 3,3-Liter-Motor wurde vom deutschen Spezialisten Ruf auf 330 PS gesteigert.





Oben das Interieur des Turbo S Sonauto, hier links die Plakette mit der Seriennummerierung, unten der Drehknopf zum Regulieren des Ladedrucks.



EXKLUSIVES INTERIEUR PLUS RUF-MOTOR

„Entfesseln Sie Ihre Lust auf Geschwindigkeit“, so könnte der Slogan für die Markteinführung des wahrlich außergewöhnlichen Porsche 911 Turbo S lauten, den Sonauto 1989 als echtes Schmuckstück für Autoliebhaber vermarktete. Der Importeur von Porsche, bei Firmengründung durch Auguste Veuillet 1947 auch von Yamaha, kreierte eine exklusive Serie von nur 10 Porsche 911 Turbo 3.3, indem er einiges kongenial verband: die Sonderlackierungen, die im Rahmen des prestigeträchtigen Exklusiv-Programms von Porsche angefordert werden konnten, dazu die verbesserte und weiterentwickelte Mechanik der Ruf Automobile GmbH. Diese, 1939 von Alois Ruf gegründet, ergänzte sich perfekt mit Sonauto. Was der französische Importeur und der Pfaffenhausener Veredler ersannen und schließlich auf die Räder stellten, diese ultralimitierte Serie, war eine Manifestation dessen, was heute als Vorläufer des 911 Turbo S der Baureihe 964 gelten darf. Zwar hätte jeder Porsche-Kunde bei der Exclusive-Manufaktur seine Sonderwünsche einreichen können, für spezielle Karosserie- und Innenausstattung, und für eine Leistungssteigerung und Fahrwerksabstimmung seines 911 Turbo 3.3 Baureihe 930 bei Ruf anrufen können – selbst Porsche lieferte aber für 20.975 Mark schon im Dezember die 330-PS-Motoraufrüstung und die 4-Rohr-Auspuffanlage. Doch letzten Endes konnten nur 10 Menschen weltweit einen 911 Turbo S Sonauto erwerben: ein von Anfang an mit dem Komplettpaket ausgestattetes Auto mit einer Leistungssteigerung um 30 PS, spezieller 4-Rohr-Auspuffanlage, Sportfahrwerk, einem zusätzlichen Ölkühler, Lackierung aus dem Paint-to-Sample-Farbprogramm und zu guter Letzt die Vordersitze des 959 Hypercar. >

Die vier Auspuffendrohre kennzeichnen sowohl das Ruf-Tuning als auch das offizielle Porsche-Tuning-Kit: Beide kommen in der 330-PS-Variante zum Einsatz.

330 PS UNTER DEM GASPEDAL

Eines der 10 Exemplare des 911 Turbo S Sonauto, das auf diesen Seiten abgebildete Auto, das siebte der Serie, wurde im August 2023 in Carmel, Kalifornien, während der Classic Car Week in Monterey durch das Auktionshaus Bonhams mit einem Schätzpreis von 380.000 bis 450.000 Dollar zum Verkauf angeboten. Der Wagen wechselte damals allerdings nicht seinen Besitzer und steht womöglich immer noch zum Verkauf.

Dieser Turbo S, der 1990 in Japan ausgeliefert wurde und 2016 nach Deutschland zurückkehrte, trägt eine atemberaubende Karosserie, die zweischichtig in „Paint-to-Sample Black“ lackiert wurde. Unterstrichen wird seine imposante Erscheinung durch den Frontölkühler, der in seinem Gehäuse ebenfalls dem des Porsche 934 Gruppe 4 Rennwagens ähnelt. Noch verstärkt wird dieser Look durch den Frontspoiler mit integrierten Nebelscheinwerfern (französisch-gelb) und das Sportfahrwerkspaket. Der Wagen steht auf klassischen Fuchs-Leichtmetallrädern mit angepasster Breite an beiden Achsen, die eine perfekte Balance zwischen Stil und Leistung bieten.

SPEZIELLE INSTRUMENTENTAFEL UND VOLLLEDER-AUSSTATTUNG

Das Interieur des 911 Turbo S Sonauto vereint Luxus und Sportlichkeit: Die elektrisch verstellbaren Sportsitze vorne sind mit



Spezifisch für das auf diesen Seiten vorgestellte Modell – das siebte von zehn – ist das Metallschiebedach.





Luxus und Sportlichkeit gehen im Cockpit eine perfekte Verbindung ein.



Die Vordersitze sind an zwei Positionen elektrisch verstellbar.

edlem schwarzem Leder und passenden grauen Einsätzen gepolstert. Auch die Oberflächen der Rücksitze, der Türverkleidungen, des Dachhimmels und der Teppiche sind mit edelsten Materialien bezogen und umhüllen die Insassen mit Luxus pur. Moderne Annehmlichkeiten wie eine Klimaanlage und Becker Europa-Kassetten-Stereoanlage steigern das Fahrerlebnis. Der Ruf-Drehzahlmesser – mit Drehzahlanzeige bis 8000 U/min (!) –, ergänzt durch den 300-km/h-VDO-Tachometer und die Kombiinstrumente, sorgt für den perfekten Überblick. Die Mittelkonsole mit integrierten VDO-Zusatzanzeigen und das spezielle Ruf-Lederlenkrad unterstreichen die Exklusivität dieses wahrlich außergewöhnlichen Porsche.

Unter der Motorhaube verbirgt sich das Herz dieses automobilen Meisterwerks: ein beeindruckender 3,3-Liter-Turbomotor 930/66S mit sechs horizontal angeordneten Zylindern und 330 PS.

Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt über das manuelle 5-Gang-Getriebe G50/50, das präzise Schaltvorgänge und eine enge Verbindung zur Straße gewährleistet.

Dank seiner Seltenheit, seiner mit durchdachter Sorgfalt ausgewählten Modifikationen und seiner atemberaubenden Leistung ist dieser Porsche 911 Turbo S von 1989 ein Muss für jeden Autoliebhaber. Er bietet ein unvergleichliches Fahrerlebnis, das Kraft, Prestige und zeitlose Eleganz vereint, und ist auch deshalb ein wahrlich außergewöhnliches Sammlerstück. ■



Der 911 Turbo von 1989, einschließlich der Version S Sonauto, ruht auf Fuchs-Leichtmetallfelgen in den Maßen 7Jx16" vorne und 9Jx16" hinten.

■ 1989

911 SPEEDSTER TURBOLOOK

Das Sahnehäubchen der 1989 auslaufenden G-Serie war der 911 Speedster. Inspiriert vom gleichnamigen 356 Klassiker: verkürzte Windschutzscheibe, Notverdeck, spartanisch im Inneren, Gewicht abgespeckt

Seit 1952 sind Speedster-Varianten ein Teil von Porsches Tradition und Mythos. Sie verbinden offenes Fahrvergnügen mit außergewöhnlicher Fahrdynamik. Die Urversion aller Speedster ist der 356 America Roadster. Seine Karosserie wurde von der Firma Gläser-Karosserie Weiden in der Oberpfalz gefertigt. In Handarbeit. Das war nicht irgendeine Firma, es war ein seit fast hundert Jahren renommierter Königlicher Hofwagenbauer aus Dresden, der unter der Führung von Erich Heuer in fünf im Osten zurückgelassenen Werken so gut wie jede Luxusmarke belieferte – Lancia, Adler, Lincoln, Maybach.
Dank der Alu-Karosserie war der 356 Roadster 160 Kilogramm leichter als das Coupé und erreichte mit seinem 70 PS starken 4-Zylinder-Boxermotor eine zu der Zeit schier unfassbar phänomenale Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h.
Dieser Sportwagen von 1952 – Urversion aller Speedster –, exklusiv für den US-Markt entwickelt und nur 16 Mal gebaut, verfügte bereits über stilprägende Speedster-Design-Elemente wie Steckscheiben, schnell ausklappbares Regenverdeck und leichte Schalensitze.

DER DEAL: EIN PORSCHE FÜR UNTER 3.000 DOLLAR

Es war der US-Importeur Max Hoffman, der den noch jungen Autohersteller überzeugte, es gäbe einen Markt für Porsche in Amerika. Er wollte einen sparsamen Porsche mit reduziertem Innenraum und einem Kaufpreis von weniger als 3.000 Dollar. Im Herbst 1954 bot Porsche mit dem 356 1500 Speedster eine im Vergleich zum 356 America Roadster deutlich günstigere Version an – den ersten Porsche Speedster. In der Motorsportwelt und unter Rennfans war die Sensation perfekt: Der 356 1500 Speedster kostete nur 2.995 Dollar und wurde vor allem in den sonnigen Küstenstaaten Kalifornien und Florida schnell zum Hit.
Auch Hollywood-Ikone James Dean war ein begeisterter Rennsportfan und wählte dieses puristische Modell, das ausschließlich dem reinen Fahrvergnügen gewidmet war.
Weitere Variationen des 356 Speedster folgten. Seinen Höhepunkt erreichte das Modell 1957. Der 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster kam mit seinem 1,5-Liter-Motor mit vertikaler Welle der Ventilsteuerung auf 110 PS – und war das erste Serienmodell von Porsche, das eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreichte.

RE-START NACH LÄNGERER BEDENKZEIT

Als der Prototyp „911 Speedster Clubsport“ im September 1987 auf der IAA vorgestellt wurde, war an der Studie bereits vier bzw. fünf Jahre lang entwickelt worden. Initiiert vom damaligen Technik- und Entwicklungsvorstand Helmuth Bott rollte der 911 Speedster dann 1988 in die Autohäuser. Die Preise starteten bei 110.000 Mark. >



GUT ZU WISSEN:

Zweifelsohne die Krönung der G-Serie. Sehr selten, aber nicht unerreichbar. Bevorzugt in der Ausführung mit Stoßstange hinten ohne klobige US-Bumper. Echter Sommerspaß: das Verdeck ist umständlich zu montieren und schützt nur wenig.

GEFÄLLT UNS

Sexy Formen, erstklassige Technik, einnehmendes Fahrverhalten vor allem bei schönem Wetter.

GEFÄLLT UNS NICHT

Nahezu unbeherrschbar bei ungünstigen Wetterverhältnissen, stark schwankende Preise.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.164 ccm / **Leistung** 231 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 245 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.291 x 1.775 x 1.220 mm

150.000 – 250.000 €
2.103 produzierte Exemplare

Auch der Speedster Turbolook übernahm den traditionellen Rundscheinwerfer.





Die dritte Bremsleuchte für den US-Markt war auf einem dünnen Träger auf der Motorhaube angebracht.



Cockpit eines 911 Carrera 3.2 Speedster Turbolook Kat für die USA, als Export zu erkennen am Hinweis auf bleifreies Benzin auf der Tankanzeige.



Analog zum 1952er Original zwei Schalensitze, diesmal mit Kopfstützen.

Zu diesem Zeitpunkt war die Produktion des 911 Carrera 4 Coupé der Generation 964 bereits angelaufen, und der Carrera Speedster war der finale Schlussstrich der G-Serie. Hergestellt wurde der Speedster – im K-Programm – nur bis Mitte 1989.
Der Speedster ist stark von der Idee inspiriert, die Max Hoffman der Familie Porsche in den 1950er Jahren für einen rennsporttauglichen 356 vorgeschlagen hatte: geringeres Gewicht und effizientere Aerodynamik. Für letztere genügte damals eine abgesenkte Windschutzscheibe. Für den 911er in den stromlinienförmigen 1980er-Jahren wurde eine Verdeckabdeckung in Form zweier „Höcker" aus PVC konstruiert, die der Form der vorderen Kopfstützen folgte.
Das reduzierte Gewicht von 1.290 kg kommt beim Speedster Turbolook größtenteils durch Verzicht auf Komfortausstattungen zustande – Fensterkurbeln statt elektrischen Fensterhebern, keine elektrische Steuerung des Verdecks, das Verdeck selbst wiederum eine reine Nothaube zum Schutz gegen plötzliche Regenschauer.



Der 911 Carrera 3.2 Speedster Turbolook hat keine Rücksitze. Die lackierte Kunststoffhutze folgt dem Verlauf der Kopfstützen und beherbergt das Notverdeck.

Je nach Markt und den dortigen Witterungsverhältnissen war die angebotene Ausstattung mit Klimaanlage und Radio entweder serienmäßig oder optionales Extra. Der Speedster wurde mit und ohne Katalysator produziert: Mit Drei-Wege-Kat sank die Leistung von 231 auf 217 PS bei 5900 U/min und das maximale Drehmoment von 284 auf 264 Nm, beides bei 4800 U/min. Auch in anderen Punkten schnitt die Kat-Version schlechter ab: Die Höchstgeschwindigkeit sank von 245 auf 240 km/h, der Sprint von 0 auf 100 km/h dauerte zwei Zehntelsekunden länger, nämlich 6,3 statt 6,1 Sekunden. Der Verbrauch mit Kat wiederum stieg von 9,8 auf 10,9 Liter Benzin bleifrei auf 100 km, allerdings mit der Option, auch Kraftstoff mit 95 Oktan zu tanken.

TURBOFAHRWERK – ABER NICHT FÜR RENNSPORT

Der 911 Carrera 3.2 Speedster Turbolook übernahm die Räder, die Bremsen, die Aufhängung und die vordere Stoßstange des 911 Turbo. Diese Ausstattung sollte dem Speedster ermöglichen, dass er so wie der Turbo in verschiedenen Situationen Bestleistungen in jenen Kategorien erbringen würde, die als unverzichtbare Bestandteile sportlichen Fahrens gelten: wirklich schnelle Beschleunigung, Agilität, kräftige Bremsen und potenziell eben der schiere Rausch der Geschwindigkeit.

Dazu kamen – wie beim 356 Speedster – die Leichtigkeit und die Kombination mit den leistungsstärksten Motoren als Mittel, um sich auf der Rennstrecke und auf der Straße durchzusetzen.

Doch es stellte sich schnell heraus, dass der 911 Carrera 3.2 Speedster Turbolook – anders als der 356 Speedster Carrera GT – nicht für den Rennsport gemacht war.

Wie Stephen Dobie in der britischen Auto-Zeitschrift „Top Gear“ im Juni 2019 im Rahmen eines Vergleichs zwischen dem 911 Carrera 3.2 Speedster und der damals neuen 911 Speedster-Generation 991 feststellte, „fördert das ältere Auto eine entspanntere Fahrweise. Sein Fünfgang-Schaltgetriebe ist nicht straff oder kurz in seinen Wegen und es schätzt einen sanften Schaltvorgang sehr. Wäre das Getriebe genauso schnell wie das des 991, dann – so vermute ich – würde der Schalthebel abfallen, wenn es sich nicht um zeitlose deutsche Technik handelte. Auch die Lenkung ist schmerzhaft langsam und schwer, weit entfernt von den telepathisch schnellen Reaktionen seines um 31 Jahre jüngeren Verwandten. Den G mit der Aggressivität moderner 911er zu vergleichen, wäre nicht nur respektlos, sondern geradezu albern.“

Diese Einschätzung gewinnt umso an Gewicht, sobald man anfängt, den historischen Wert und die Seltenheit des 911 Carrera 3.2 Speedster zu bedenken. ■



Traditionell kreisförmige Instrumente, hier der Tacho mit Meilen pro Stunde.



911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER

Mit einer auf 171 Exemplare begrenzten Produktion, die alle für den Export bestimmt waren, ist die Schmalspurversion mit Carrera-Chassis bei Sammlern begehrter als der Turbolook

Als der 911 Carrera 3.2 Speedster 1989 auf den Markt kam, wurde er auf der Stelle als „instant classic“ gefeiert und bejubelt. Schlanker als der Turbolook galt dieser Speedster als wahre Hommage an den 356 Speedster aus den 1950er Jahren. Mit einer um 8 cm niedrigeren und um 5 Grad stärker geneigten Windschutzscheibe als das Carrera 3.2 Cabriolet, einem minimalistischen Look und 70 kg weniger Gewicht als das serienmäßige Cabriolet stellte dieser limitierte 911 ein Auto für echte Enthusiasten dar.

Angetrieben von dem 231 PS starken 3,2-Liter-6-Zylinder-Boxer der Baureihe H (bei Exemplaren mit Drei-Wege-Katalysator und Lambdasonde wegen Abgasvorschriften reduziert auf 217 PS und 264 Nm maximales Drehmoment statt 284 Nm) basierte der Speedster auf der Carrera-Plattform mit Heckantrieb. Dazu kam ein an die Turbo-Spezifikationen angepasstes Fahrwerk.

SLIM VERSUS TURBOLOOK

Der sogenannte „Slim“, also der Speedster mit schmalen Kotflügeln, unterscheidet sich in technischer Hinsicht vom zur selben Zeit vorgestellten – und aggressiver wirkenden – Turbolook vor allem durch die Bremsanlage. Beim Modell mit der schlankeren Karosserie sind die vorderen Bremsscheiben 282,5 mm groß und 24 mm dick, hinten 290 mm groß und 24 mm dick (beim Turbolook dagegen 304 und 32 mm, hinten 309 und 28 mm). Außerdem steht er auf 205/55 ZR16-Vorderreifen und 225/50 ZR16-Hinterreifen, die auf 6Jx16“ Fuchs-Felgen vorne und 8Jx16“ hinten montiert sind (ein Zoll mehr beim Turbolook, der mit 205/55 ZR16- und 245/45 ZR16-Reifen ausgestattet ist).

Was die Maße betrifft, ist der „Slim“ ganze 123 mm schmäler, während sein Leergewicht 1.210 kg beträgt, 80 weniger als das seines großen Bruders mit den verbreiterten Kotflügeln.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.164 ccm / **Leistung** 231 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 245 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.291 x 1.652 x 1.220 mm



GUT ZU WISSEN:

Der erste Slim-Speedster ist in Europa extrem selten, auch weil er hauptsächlich nach Übersee exportiert wurde. Er kombiniert bezauberndes Design mit einfacher Mechanik.
Abgesehen von den Bremsen und Reifen steht er dem Turbolook in nichts nach, da er im Vergleich zu diesem weniger Gewicht auf die Waage bringt.

GEFÄLLT UNS

Ikonisches Styling, pur, aufgeräumt und exklusiv zugleich.

GEFÄLLT UNS NICHT

Optisch doch sehr zahm, gemessen am Turbolook.



Der 3164 ccm große 6-Zylinder-Boxer leistete 231 PS in der Version ohne Drei-Wege-Katalysator und 217 PS in der Version mit Kat.



Schlicht und einfach, aber mit Stil: Die schräg stehende Windschutzscheibe des 911 Carrera 3.2 Speedster Slim und das verschalte Faltverdeck.

DER LETZTE AKT DER G-SERIE

Angeblich sollte der 911 Speedster auf dem neuen 964 basieren. Der debütierte im Herbst 1989 sowohl mit Allrad- als auch reinem Heckantrieb. Tatsächlich wurde am Ende des Speedster-Projekts das leichtere Cabriolet jedoch auf der Carrera 3.2-Plattform gebaut und trug damit zu einem Wiederaufleben des Interesses an einem Modell bei, dessen Produktion gerade ausgelaufen war. Allerdings war dieses Interesse nicht von übermäßig langer Dauer, denn für einen Carrera 3.2 Speedster bezahlte man nahezu das gleiche wie für das beliebtere Turbolook Cabriolet (und ganze 13.200 DM mehr als für das schmale Cabrio).
Die beiden hinteren Sitze wurden werksseitig entfernt, um das Stoffdach so zu verstauen, dass es dem Wagen einen dynamischen und sehr eigenen Look verlieh – und an das Zagato-Konzept der „Höcker“ auf der Hutze erinnert. Als Extra bot Porsche seinen Kunden ein Sperrdifferenzial, Lederausstattung, Metallic-Lackierung und eine Klimaanlage an.

RARITÄTEN FÜR ANSPRUCHSVOLLE SAMMLER

Von der Gesamtproduktion des Carrera 3.2 Speedster wurden nur 171 Exemplare in der schmalen Karosserievariante ausgeliefert, was diese spezielle Nicht-Turbolook-Version des Speedster für Sammler noch begehrenswerter macht. Neben dem Seltenheitswert spricht in den Augen mancher Käufer auch das aufgeräumte Styling für den Speedster, das sich von dem aggressiven Turbolook abhebt.
Von diesen 171 Exemplaren waren 24 für den japanischen Markt bestimmt und etwa zwei Handvoll für den britischen Markt. Bei diesen etwa drei Dutzend Exemplaren handelt es sich um Rechtslenker, was diese allerletzten Mohikaner der G-Serie noch seltener und damit für viele nochmals interessanter macht. ■

1989

911 TURBO FLACHBAU X83

Von 1983 bis 1989 bot Porsche seinen Kunden die Möglichkeit, ihren 911 umzugestalten, indem die Frontpartie des 935 Gruppe 5 übernommen wurde – allerdings mit den versenkbaren Scheinwerfern des 924

Seit seiner Vorstellung im Jahr 1975 hatte der Porsche 911 Turbo einen neuen Leistungsmaßstab gesetzt. Das galt nicht nur für künftige 911er, sondern allgemein auch für die Kategorie Supersportwagen.
Die Generation 930 mit dem 3-Liter-Kompressormotor bot als erste aufgeladene Variante eine rasante Beschleunigung und ein auffälliges Styling mit überdimensionalen Radkästen, fetten Reifen und dem ungewöhnlich großen Heckspoiler (vulgo „Walschwanzflosse“), der auf Anhieb wirkte wie ein höhnischer Auswuchs des Entenbürzel-Hecks vom Carrera RS 2.7.

INSPIRIERT VOM LE-MANS-GEWINNER 935

Trotz anfänglicher Widerstände erkannte man in Zuffenhausen, dass 911er-Kunden der 930er-Generation sich nicht zu schade waren, – ja: sogar sehr interessiert– sich hinter das Lenkrad von Autos zu setzen, deren Optik der von Rennwagen mehr als ein wenig ähnelte.
Hinzu kam, dass die Gruppe-5-Rennversion des 911 auf den Rennstrecken der Welt Ende der 1970er Jahre Erfolge feierte, die 1979 im Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans kulminierten. Kein Porsche-Fan, auch kein Manager in Stuttgart – oder der ganzen BRD, wo wir schon dabei sind – konnte das ignorieren. Wagemutige Besitzer gingen sogar so weit, ihre 911 Turbos optisch umbauen zu lassen, um die dem Porsche 935 eigene flach-abfallende Frontpartie zu übernehmen.

50.000 MARK FÜR FACELIFT UND 330 PS

Porsche erkannte den Trend und gründete die tatsächlich so getaufte Sonderwunschabteilung, um Kundenwünsche zu erfüllen, ohne den guten Ruf des Unternehmens zu gefährden. Käufer eines 911 Turbo 3.3 ab 1983 hatten die Möglichkeit, ihren serienmäßig bestellten Elfer mit dem Paket M505 spezieller zu gestalten. Ausstattungscode M505 sah vor, die Frontpartie auszutauschen gegen den so genannten Flachbau („Slantnose“ im angloamerikanischen Sprachraum). Inspiriert von den Einsatzfahrzeugen der Gruppe 5 – Porsche 935 – veränderte das Paket die Elfer-Optik total – mit breiteren Heckflügeln, Klappscheinwerfern in der Frontschürze, seitlichen Lufteinlässen...
Als teure Option (rund 50.000 Mark für das komplette Styling-Paket) und damals wenig geschätzt, wurde die markante Karosserie inzwischen zu einem der begehrtesten Merkmale dieser Elfer-Generation, fast eine Ikone wie der Ferrari Testarossa, wie Schulterpolster und der Synthie-Pop jener Zeit. Dies gilt umso mehr, wenn zusätzlich der Motor auf 330 PS (statt der 300 PS des Basismodells 911 Turbo) aufgestockt und durch die 4-Rohr-Auspuffanlage (zwei in jeder Ecke des Hecks) aufgewertet wurde. Diese weitere Option kostete nochmals gut 20.000 Mark. Für einen dergestalt herausgeputzten 911 Turbo musste man 1986 insgesamt 202.330 Mark beiseite legen. Ein stolzer Betrag, anderthalb mal so teuer wie ein serienmäßiger 911 Turbo Targa bei der Markteinführung im März 1987, der mit 193 Exemplaren immer noch – und bei weitem – seltener ist. >



GUT ZU WISSEN:

Ein 911 Turbo Coupé Flachbau ist eine Rarität, über deren Sinn und Zweck man streiten kann. Nicht jeder schätzt die Frontpartie des 935 mit den versenkbaren Scheinwerfern. Polarisierend, exorbitant und strikt für Extrovertierte.

GEFÄLLT UNS

Mit dem 330-PS-Motor ist er der schnellste der G-Serie. Preisschwankungen ermöglichen gelegentlich Schnäppchen.

GEFÄLLT UNS NICHT

Fragwürdiges Styling in den Augen von Puristen, nicht so leicht verkäuflich wie ein normaler 911 Turbo.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.299 ccm / **Leistung** 330 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 275 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.291 x 1.775 x 1.310 mm

190.000 €
RM Sotheby's-
Auktion Paris 2023.
948 produzierte
Exemplare









Original wesentlich teurer als ein 911 Turbo, kam der Flachbau nicht überall gleichermaßen an. Häufig sind noch erhaltene Exemplare tatsächlich Unikate, denn jedes hatte seine auf Bestellung maßgeschneiderte Sonderausstattung mit entsprechenden Felgen, Interieur, Frontpartie und etlichem mehr.

Die für den nordamerikanischen Markt bestimmten Flachbau-Fahrzeuge erhielten die großen hinteren Stoßfänger und spezielle Scheinwerfer.

5-GANG-GETRIEBE FÜR DIE LETZTEN TURBOS

Die Flachbau-911-Turbos wurden in drei Serien produziert, wobei die letzte – verkauft von 1987 bis 1989 und ausgestattet mit 5-Gang-Getriebe Getrag G50/50 anstelle des 4-Gang-Getriebes 930/36 – mit ihren 686 maßgeschneiderten Exemplaren die mit Abstand erfolgreichste war. Das hier gezeigte Fahrzeug ist ein Exemplar dieser Serie. Es wurde im Rahmen der Rétromobile-Messe 2023 in Paris bei der Auktion von RM Sotheby‘s für 190.000 Euro versteigert.

FANTASIE OHNE GRENZEN, KUNDE ALS KÖNIG

Selbstverständlich waren die Kunden bei einer solch enormen Geldinvestition kaum zufrieden mit einem bloßen Standard-Turbo-Flachbau, sofern dieser Begriff hier überhaupt angebracht ist. Der Fantasie der Käufer stand also lediglich die technische und homologatorische Machbarkeit im Weg – und ab irgendeinen Stadium hatte wohl auch das Budget seine Grenzen.
So gab es viel Spielraum für besondere Lackierungen, wie das Perlweiß des auf diesen Seiten dokumentierten Beispiels. Oder Volllederausstattungen, wahlweise erweitert auf Armaturenbrett, Türverkleidungen und Konsolenumrandungen, in



Die Frontpartie des 911 Turbo Flachbau ist von der des 935 Gruppe 5 inspiriert.





Diese Lederausstattung ist auf die Farbe der Karosserie abgestimmt.



Umklappbare Rücksitze für mehr Platz. Der Kofferraum fasste 175 Liter.

individuellen Farben. Oder Bruyèreholzeinlagen im Armaturenbrett. Fast schon trivial erscheinen dagegen weitere „reguläre“ Sonderausstattungen, die auch in einigen der Flachbau-Versionen verbaut wurden, wie das Stahlschiebedach, Sitzheizung, die anatomisch geformten Sportsitze mit betonter Lehne, das Getriebe mit Sperrdifferenzial oder die in Fahrzeugfarbe lackierten Fuchs-Leichtmetallräder.

REKORDVERDÄCHTIG DANK AEROKIT

Die Leistung des 911 Turbo Flachbau entsprach nicht nur der einer Serienversion mit klassischer Frontpartie. Sie übertraf diese sogar, ganz besonders aufgrund der Übernahme des offiziellen Motor-Upgrade-Kits mit seiner Auspuffanlage, bestehend aus zwei Doppelendrohren, die unter den beiden hinteren Ecken der Karosserie hervorlugten.

Ein mit allen Kits ausgestattetes Flachbau-Modell von 1989 erreichte mit einer dermaßen ausführlichen und bis zum Geht-nicht-mehr ausgereizten Sonderausstattung statt der 260 km/h des serienmäßigen 911 Turbo 3.3 eine Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h.

Der von 300 auf 330 PS gesteigerte Motor und eine verbesserte Aerodynamik am Fahrzeugbug ermöglichte – bei ausgeschalteten – also heruntergeklappten Scheinwerfern – eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5 Sekunden. Genau betrachtet, eher ernüchternd: Die zusätzlichen 30 PS der werksseitigen Leistungssteigerung brachten lediglich eine um genau zwei Zehntelsekunden verbesserte Sprint-Zeit.

Der Flachbau mit dem serienmäßigen 300-PS-Motor erreichte dagegen 265 km/h, was gegenüber dem Serien-Turbo einem Plus von 5 km/h dank des geringeren Luftwiderstands entsprach. Allerdings schaffte das 911 Turbo Coupé mit serienmäßiger Karosserie und 330-PS-Motor ebenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h.

Interessanterweise war die Flachbau-Option auch für den 911 Turbo Targa und das 911 Turbo Cabrio erhältlich, wurde jedoch von deren Kunden quasi nicht bestellt, was möglicherweise an den weniger überzeugenden Leistungsmerkmalen dieser offenen Versionen lag.

Der 911 Turbo Targa Flachbau wurde in nur 29 Exemplaren hergestellt, und nur die letzten 9 davon, die allesamt 1989 eingebaut wurden, waren mit dem 5-Gang-Getriebe G50/50 ausgestattet (davon ging eins in den Nahen Osten). ■



911 AMERICA ROADSTER 964

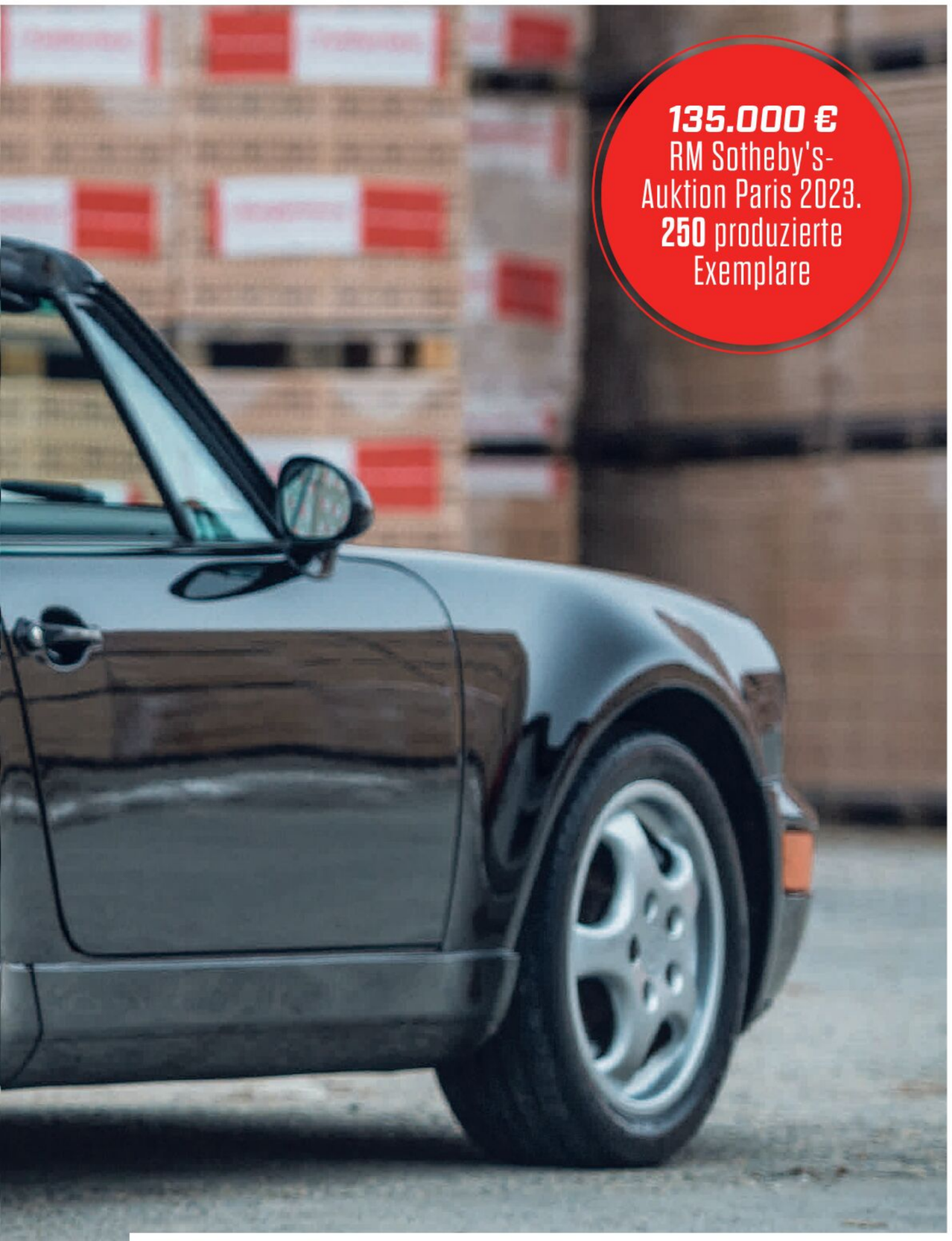
Eine auf 250 Exemplare limitierte Serie des Carrera 2 Cabriolet, speziell für die USA konzipiert und ermutigt vom Erfolg der europäischen Turbolooks sorgte 1992/93 für Aufsehen in Übersee

Der allererste America Roadster, der Vorgänger des 356 Speedster, war ein spezieller, leichter 356 Roadster mit Karosserie von Gläser, der in einer Kleinserie – summa summarum 16 Exemplaren – auf Anfrage des amerikanischen Kaufmanns Max Hoffman angefertigt wurde. Die Leichtmetallkarosserie, innen hohle Türen, das Fehlen von Seitenfenstern und die herausnehmbare Windschutzscheibe trugen zu einer erheblichen Gewichtsreduzierung bei.

ZWEISITZER TURBO - AMERICAN STYLE

Im Stil des 356 America Roadster, von dem eins der 16 Exemplare in Deutschland blieb, kam der 964 America Roadster auf die Welt: ein Cabriolet in kleiner Auflage für den US-Markt.
Seine Produktion war auf nur 250 Stück begrenzt. Das Modell wurde nur 1992 und 1993 hergestellt. Der 3.600 ccm große 6-Zylinder-Boxer ist ein Standardaggregat mit 247 PS (3 PS weniger als bei den Standardmotoren des 964 für den Rest der Welt), >

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 247 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 250 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.250 x 1.775 x 1.310 mm



GUT ZU WISSEN:

Eine limitierte Serie, die man sich nicht entgehen lassen sollte, falls man „besondere“ 911er sammelt. Europäische Sammler interessierten sich lange eher für Turbolooks anstelle dieser für den nordamerikanischen Markt reservierten Edition. Der zweisitzige Innenraum wirkt etwas beengter als der eines viersitzigen Standard-Cabriolets.

GEFÄLLT UNS

Bemerkenswerte Rarität. Faszinierendes, elegantes Styling. Angebote derzeit – noch! – erschwinglich.

GEFÄLLT UNS NICHT

Nahezu ausschließlich in den USA zu finden. Cockpit mit nur zwei Sitzen, ohne Notsitze im Fond.



Der 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxer des America Roadster leistet 247 PS, 3 weniger als das gleiche Aggregat für den Rest der Welt.





Der 911 America Roadster ist unter anderem am Schriftzug zu erkennen.

aber dieses Sondermodell wurde mit veränderten Kotflügeln ausgestattet, modifiziert auch die Aufhängung, Bremsen und 17“-Porsche-Cup-Räder, die denen des 911 Turbo ähneln. Im Grunde ist das Modell ein Turbolook, nur eben zugeschnitten auf amerikanische Bedürfnisse, daher ohne die kleinen Rücksitze, die ersetzt wurden durch ein Ablagefach mit geschlossenen Fächern darunter, was den sportlichen Charakter des Wagens verstärkt. Die breite Karosserie im Turbo-Stil und das Fehlen eines Heckspoilers verliehen dem 911 America Roadster ein weiterhin bulliges aber dennoch elegantes Aussehen.

CHARAKTERISTISCHE DETAILS DES 964

Wie jeder für den US-Markt bestimmte 911 Carrera 2, 4 oder Turbo übernahm auch der America Roadster die spezifischen Sonderstoßstangen der für Übersee vorgesehenen Fahrzeuge sowie die Leuchtengruppe mit Heckblende.

Im Detail fallen vorne die orangefarbenen Positionsleuchten neben den Fahrtrichtungsanzeigern auf, während die Blinker hinten eine rote Linse haben und in der Mitte von zusätzlichen Reflektoren zwischen der Lichtfläche und dem zentralen Reflektorband mit Porsche-Schriftzug flankiert werden. An der hinteren Stoßstange ist die Ausbuchtung für die Halterung des Nummernschildes (hier ohne die klobigen Bumper, stattdessen nur noch aus einem in Wagenfarbe lackierten Kunststoffelement bestehend) größer als bei den europäischen 964ern. Alles entsprechend den Normen und dem typischen Format nordamerikanischer Nummernschilder.

Wie beim G-Modell, den 964er Speedstern und den amerikanischen 964er Cabriolets sitzt auch bei der Sonderserie des America Roadster die in den USA damals schon vorgeschriebene dritte Bremsleuchte direkt unter der Dachabdeckung über der Motorhaube. Beim America Roadster wie auch den übrigen Saug-Elfern der Generation 964 hebt sich der Lufteinlass auf der Motorhaube (mit dem Roadster-Schriftzug im typischen Porsche-Design) automatisch, sobald die Geschwindigkeit 120 km/h überschreitet, und senkt sich genauso magisch, sobald das Tempo unter 80 km/h sinkt.

TACHOMETER BIS 180 MPH

Die fünf kreisförmigen Instrumente sind in angelsächsischen Maßeinheiten gehalten, wobei der Tachometer die Geschwindigkeit in Meilen und – kleingeschrieben – Kilometern pro Stunde anzeigt. Ebenfalls typisch USA: Der Hinweis, nur bleifreien Sprit zu tanken, steht im oberen Drittel der Tankanzeige. ■





So wie bei allen Cabriolets der 964 Serie in US-Konfiguration verfügt auch der America Roadster über eine hochgesetzte, dritte Bremsleuchte.









Anstelle der Rücksitze verfügt die vom europäischen Turbolook inspirierte limitierte Serie über zwei verschließbare Ablagefächer und Halter zur Aufbewahrung von Gepäckstücken, die nicht in den Kofferraum passen. Das Cockpit wird dominiert vom Lenkrad mit Airbag und der typischen Instrumententafel – mit Drehzahlanzeige in der Mitte.

■ 1992

911 TURBO S 964

Der erste Werks-Turbo S ist auch der beliebteste der 964er-Generation: wegen seiner Seltenheit und des ikonischen 3,3-Liter-Turbo-6-Zylinder-Boxermotors, der in der leichteren Karosserie voll zur Geltung kommt

Für den finalen Akt des 3,3-Liter-Turbo-Sechszylinder-Boxermotors hatte man sich in den letzten Monaten des Jahres 1991 bei Porsche etwas einfallen lassen, das die heutigen Youngster „insane“ nennen würden oder „strange“: Gewichtsreduzierung von 1470 kg auf 1290 kg, Leistungssteigerung von 320 auf 381 PS mit einem Plus von fast 20 Prozent, 40 Nm mehr maximales Drehmoment – und das für eine limitierte Auflage von nur 86 Einheiten. Auch der Preis übertraf alles bisher Dagewesene: Im Vergleich zu einem normalen 911 Turbo 3.3 der Generation 964, der bereits 191.550 Mark kostete, legte der Turbo S über 100.000 Mark zu und schlug mit 295.000 Mark zu Buche. Übrigens hatte der Turbo S nichts mit dem offiziellen Upgrade-Kit zu tun, das für die Modelljahre 1992 und 1993 erhältlich war, mit dem der 911 Turbo 3.3 auf 355 PS und 471 Nm aufgerüstet wurde – zum Preis von immerhin 209.750 Mark.

DER ERFOLG ERHÖHTE DAS LIMIT

Der Turbo S war von Anfang an ein Auto für wenige Auserwählte, das im Lauf der Zeit noch exklusiver wurde und das Beste einer lange unterschätzten 911-Generation in sich vereinte.
Dazu passt, dass zunächst nur eine Auflage von 25 Stück geplant war, die später auf 50 und schließlich auf 80 Stück erhöht wurde. Am Ende kamen noch mal sechs hinzu. Für ein offizielles Porsche-Modell entsprechen diese 86 einer wahrlich winzigen Stückzahl.
Gehen wir zunächst einen Schritt zurück; diesmal um die Bedeutung und den Stellenwert des Turbomotors bei Porsche in historischer, technischer und marketing-spezifischer Hinsicht besser zu verstehen bzw. in Gänze zu durchdringen.
Abgesehen von dem insgesamt eher wenig ruhmreichen Chevrolet Corvair, den 1959 ein Turbo-Air 6 antrieb, gilt in unseren Breiten der BMW 2002 turbo von 1973 als das erste mit aufgeladenem Motor ausgestattete Serienfahrzeug. Prototypen des Corvair-Moduls wurden in einem 356 getestet. Davon unberührt schaffte es Porsche, sich umgehend an die Spitze der Entwicklung der innovativen Technik zu setzen. Der Porsche-Kenner Peter Morgan schreibt in seinem Buch *Porsche 911. Alle Modelle von 1963-1993*: „Der neue Motor hatte eine enorme Marketingkraft. Er wurde zum Statussymbol. Das kleine Wort ‚Turbo‘ auf der Motorhaube wurde zur Mode, die sich in der gesamten Automobilindustrie verbreitete.“

AUS DEM RENNSPORT UND FÜR DEN RENNSPORT

Das Gros der Entwicklungen des 911 kam aus dem Rennsport. Es waren die Homologationsregeln der Gruppe 4, die den Bau von 400 Straßenfahrzeugen vorschrieben und so das „Projekt 930“ anregten, aus dem der 911 Turbo hervorging. Ab April 1975 gebaut, kombinierte er einen KKK-Turbolader mit dem 3,0-Liter-RSR-Motor. Im Straßentrimm leistete die Kombi 260 PS und erreichte 250 km/h. Aber beim Turbo ging es nicht nur um Speed, er arbeitete unglaublich dynamisch und schoss in 5,5 Sekunden auf 100.



Zu den markantesten Unterschieden zum Turbo 3.3 gehören die Lufteinlässe an den hinteren Kotflügeln sowie die Einlässe vorne anstelle der Nebelscheinwerfer.

LUXURIÖSER ALS DER CARRERA RS 3.0

Die für den Turbo charakteristischen, vergrößerten Radkästen und der Heckspoiler waren ansatzweise bereits beim Carrera RS 3.0 zu sehen, während der Innenraum mit Lederausstattung, Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern der luxuriöseste war, den es je bei einem 911 gab.
1978 wurde der Motor des Turbo auf 3,3 Liter vergrößert und mit einem Ladeluftkühler ausgestattet; die Leistung stieg auf 300 PS und die Höchstgeschwindigkeit des damals schnellsten Straßenfahrzeugs auf 260 km/h. Der Turbo, der bei gleichbleibend hoher Leistung noch raffinierter als bisher war, verkaufte sich tausendfach und wurde zum ultimativen Sportwagen seiner Zeit.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.299 ccm / **Leistung** 381 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 290 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.275 x 1.775 x 1.270 mm

1.000.000 €
86 produzierte Exemplare

Als Porsche 1990 bekannt gab, dass der ursprüngliche 911 durch das neue Modell 964 ersetzt werden sollte, soll es quasi über Nacht einen Run auf die noch verbliebenen Turbos bei den Händlern gegeben haben, erzählten damalige Porsche-Insider.

ALLRADANTRIEB FÜR DEN 964

Für den 911 ein großer Schritt nach vorn war 1989 die Einführung des Carrera 4 und später des Carrera 2 der Generation 964. Der Carrera 4 war der erste Serien-Elfer mit Allradantrieb. Porsche hatte bereits beim 959 mit Allradantrieb experimentiert, und viele der daraus gezogenen Lehren beeinflussten das Fahrwerk und die Aufhängung des 964.

Der 964 Carrera hatte zwar die vertraute Form beibehalten, wurde aber technisch umfangreich überarbeitet: 87 Prozent der Teile waren komplett neu. Während die Saugmodelle auf 3,6 Liter >



Der Turbo S hatte den gleichen Hubraum wie der Turbo 3.3, leistete dank spezieller Nockenwellen, überarbeiteter Ansaugkanäle, höheren Ladedrucks und optimierter Zünd- und Einspritzanlage aber 61 PS mehr.



Detailliebe: „Turbo S“-Schriftzug auf der Tasche für das Warndreieck.

Hubraum und damit 250 PS Höchstleistung umgestellt wurden, behielt der Turbo zunächst sein 3,3-Liter-Aggregat. Das leistete nun 320 PS. Die Servolenkung (eine weitere Premiere für den 911), das Antiblockiersystem und das Fünfgang-Schaltgetriebe gehörten zur Serienausstattung, während die Tiptronic-Automatik nur für den Carrera 2 eine Option war.

DEBÜT AUF DEM GENFER AUTOSALON 1992

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1992 stellte Porsche die limitierte Sonderversion des 964 Turbo vor: den Turbo S (Leichtbau). Ursprünglich war die Produktion von 25 bis 50 Exemplaren geplant, doch die Menge wurde später auf 80 erhöht. Wie der Name andeutet, sollte dieses neue Modell leistungsstärker und leichter sein als der Standard-Turbo. Außerdem galt es, ein besseres Fahrverhalten zu bieten sowie eine modifizierte Optik, die – subtil, subtil – in zusätzlichen Lufteinlässen am Fahrzeugbug und vor den Hinterrädern zum Ausdruck kam. Modifikationen am Motor erhöhten die maximale Leistung um 61 PS.

Mit veränderten Nockenwellen und überarbeiteten Ansaugkanälen, einem um 0,1 bar höheren Ladedruck und einer optimierten Zünd- und Einspritzanlage konnte dieser 6-Zylinder-Motor 381 PS leisten. Um diese Leistung sicher und effektiv auf die Fahrbahn zu übertragen, wurde das Auto um 40 Millimeter tiefer gelegt und das Getriebe versteift.

BEAUTY-KUR, UM 180 KG ZU VERLIEREN

Die Leichtbau-Spezifikation erreichte man durch den Verzicht auf Unterbodenschutz, Schalldämmung, Klimaanlage, Servolenkung und Rücksitze. Eine weitere Gewichtsreduzierung ergab sich durch dünnere Scheiben, Aluminiumtüren, die Fronthaube aus Kohlefaser und dünnere Fußmatten. Nach diesen Verschlankungen brachte das Modell 180 kg weniger auf die Waage als der Standard-Turbo. Die Produktion des Turbo S (Leichtbau) begann im Juli 1991 für das Modelljahr 1992 und ging bis August 1992, als der 911 Turbo 3.6 des Modelljahres 1993 auf den Markt kam, welcher die Geschichte der Generation 964 beendete. ■



Der 911 Turbo S steht auf 225/40 ZR18-Vorderreifen und 265/35 ZR18-Hinterreifen, die auf Fünfspeichen-Cup-Rädern in 8Jx18“ bzw. 10Jx18“ montiert sind.

GUT ZU WISSEN:

Praktisch nicht zu bekommen außer gelegentlich bei Auktionen von RM Sotheby‘s oder Bonhams zu Preisen von manchmal mehr als einer Million Euro. Warum so viel? Weil er ultra-rar ist, weil er für den finalen Akt des klassischen 3,3-Turbo steht und weil er – getunt – in Daytona und Le Mans Rennen gefahren ist. Kurz gesagt: ein Museumsstück.

GEFÄLLT UNS

Selten, Kult – ein Supermodel mit allem, was dazugehört.

GEFÄLLT UNS NICHT

Absurde Preise. Äußerst anspruchsvolles Fahrzeug. Praktisch unbrauchbar und unbeherrschbar im Alltag.



Die Aufschrift „Super Car Champion“ bezieht sich auf die Erfolge des 964 Turbo in der amerikanischen SCCA-Meisterschaft für GT-Fahrzeuge.



Die Instrumententafel des Turbo S, mit der Tacho-Skala bis 320 km/h. Dieses Detail wurde später vom 911 Turbo 3.6 übernommen.

■ 1993

911 RS AMERICA 964

Für nordamerikanische Kunden produzierte Porsche eine limitierte Serie von 964ern, die dem Carrera RS Cup technisch ähnelten, aber mit dem Heckflügel des Turbos ausgestattet waren

Zwanzig Jahre nach der Ankündigung der Einführung des historischen Carrera RS 2.7 erschien 1992 ein moderneres Pendant: der Carrera RS auf Basis des 964 Carrera 2. Hiervon wurden mehr als 2.200 Exemplaren hergestellt, 290 davon in der N-GT-Ausführung, dem Ausgangspunkt für die Fahrzeuge, die in den Markenmeisterschaften Porsche Cup und Porsche Supercup eingesetzt wurden, letzterer im Rahmenprogramm der Formel 1. Der neue wettbewerbsorientierte Straßenwagen nach dem Vorbild des 964 Carrera Cup war in den Vereinigten Staaten jedoch nicht erhältlich. Um die Nachfrage dort zu befriedigen, entwickelte Porsche eine Version namens RS America, welche sowohl landesweite US-Normen erfüllte als auch kalifornische für Abgasgrenzwerte und geltende Sicherheitsvorschriften.

INITIIERT VOM PORSCHE CLUB OF AMERICA

Der 911 RS America aus der Baureihe 964 geht zurück auf einen Vorschlag von Fred Schwab, den ehemaligen CEO und Präsidenten von Porsche Cars North America. Er reagierte damit auf die Beschwerden von Mitgliedern des Porsche Club of America, die sich beklagten, die für die Vereinigten Staaten bestimmten Elfer seien zumeist eher Langstreckenfahrzeuge als die ersehnten Rennmaschinen, wie sie schon James Dean bewegten.

Mit Unterstützung seines Vorgängers Brian Bowler und des langjährigen Porsche-Werkspiloten Vic Elford (Sieger der Rallye Monte-Carlo 1968, dreifacher Sieger des 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring und zahlreicher Rundstreckenrennen) forderte Schwab, Zuffenhausen solle eine leichtere, weniger aufwendige Version des Carrera 2 entwickeln, die sich an den hartgesottenen Fahrenthusiasten richtet.

Da der europäische Carrera RS nicht in die Vereinigten Staaten importiert werden konnte, wurde der RS America in einer etwas weniger leistungsgesteigerten Form entwickelt und erwies sich sofort als äußerst wettbewerbsfähig.

VIELE DETAILS FÜR VERBESSERTE LEISTUNG

Der 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxer mit indirekter Einspritzung wurde beibehalten, wenn auch leicht modifiziert (um die Abgasvorschriften in Übersee zu erfüllen, wurde die Leistung um 3 PS gedrosselt), ebenso wie das 5-Gang-Schaltgetriebe, das eine kürzere Übersetzung erhielt.

Der 3,6-Liter-Motor des M64/01 wurde mit keramischen Laufbuchsen, geschmiedeten Kolben, obenliegenden Klopfsensoren, einer leichteren Kurbelwelle, Doppelzündkerzen und neuen hydraulischen Kettenspannern ausgestattet. Die Leistung betrug 247 PS und das maximale Drehmoment 310 Nm bei 4800 U/min, die von einem 5-Gang-G50/05-Getriebe übertragen wurden. Der 911 RS America war somit schnell und er war dem europäischen Carrera RS so gut wie ebenbürtig: Er beschleunigte in nur 4,6 Sekunden auf 60 mph (ca. 96 km/h) und die gemessene Höchstgeschwindigkeit lag bei etwa 157 mph (260 km/h). So wie sein europäisches Pendant verfügte auch der RS America über einen vereinfachten Innenraum, um Gewicht zu sparen, und ein tiefergelegtes Sportfahrwerk. >



GUT ZU WISSEN:

Zuletzt gingen die Preise für dieses Modell stark nach oben, auf Auktionen lagen Zuschläge bei 90.000, aber auch 250.000 Euro. Der Charme eines Carrera Cup im USA-Trimm, mit Heckflügel des Turbos, scheint konstant zu wachsen, besonders in den Vereinigten Staaten.

GEFÄLLT UNS

Einzigartige Designkombination. Relativ selten, daher steigende Preise. Viel Fahrspaß trotz gedrosselter Leistung.

GEFÄLLT UNS NICHT

In Europa ist das Interesse nach wie vor begrenzt.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 347 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 260 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.275 x 1.652 x 1.310 mm

90.000 - 250.000 €
701 produzierte Exemplare









Das Kofferraumvolumen betrug nur 88 Liter. Die serienmäßige Innenausstattung erschien schlicht, ohne Armlehnen an den Türen. Der RS America konnte jedoch nach Belieben mit Sonderausstattungen aufgewertet werden. RS-Schriftzug vor den hinteren Kotflügeln: ein exklusives Detail dieser „Limited Edition“.

Der feste Heckflügel des Turbo ersetzt beim 911 RS America den beweglichen Spoiler des Carrera.

Ergänzt wurde dies durch weitere leistungsorientierte Elemente wie das M030 Sportfahrwerk mit strafferer Feder- und Stoßdämpferabstimmung.

FLOSSE DES WALS MIT DEM KÖRPER DER NIXE

Ästhetisch unterschied sich der RS America vom europäischen Carrera RS durch den großen, feststehenden Heckspoiler, dem auch beim 911 Turbo verwendeten „Bügelbrett“, ferner natürlich dem Schriftzug „RS America“ auf der Motorhaube und den RS-Aufkleber vor den hinteren Kotflügeln plus all der anderen Zutaten, die der Wagen mit dem für die USA bestimmten 964 Carrera Coupé gemeinsam hatte. Dazu gehört das Arrangement der in der Frontschürze integrierten orangefarbenen Standlichter seitlich, dann die Blinker und Nebelscheinwerfer trennenden, als Stoßfänger eingesetzten Hartgummiklötze — und im Heck die US-spezifische roten Blinker mit dritter Bremsleuchte in der Mitte der oberen Innenkante der Heckscheibe (diese allerdings ohne Scheibenwischer und Heizung für Schnellentfrostung).
So wie auch der europäische Carrera RS verfügt der RS America



Die Frontpartie zeichnet sich durch die schwarz gummierten Einfassungen zwischen den Nebelscheinwerfern und den Blinkern aus.





Die Innenausstattung war serienmäßig schlicht, ließ sich aber aufwerten.



Die Rücksitze fehlen im RS America.

über 5-Speichen-Cup-Räder mit 7Jx17“ vorne und 8Jx17“ hinten, die mit 205/50 ZR17 vorne und 255/40 ZR17 hinten bereift sind; sowie Cup-Außenspiegel und eine selbst-lüftende Vierscheiben-Bremsanlage (298 mm Durchmesser und 28 mm Dicke vorne, 299 mm Durchmesser und 24 mm Dicke hinten) mit Vierkolben-Bremssätteln vorne und hinten und Bosch-ABS (erste Generation, daher nicht sehr rennsporttauglichen).

SONDERAUSSTATTUNG: EINFACH ABER VIEL

Fred Schwab, der damalige CEO von Porsche Cars North America, lobte den RS America als das perfekte Auto für Rallye- und Rennstrecken-Enthusiasten und spekulierte schnell über den möglichen Einsatz des Fahrzeugs bei Track Days. Insgesamt wurden 701 Exemplare gebaut, wie Porsche seinerzeit mitteilte. Wie so oft bei Autos, die als renntauglich konzipiert und produziert werden, dann aber für eine Klientel begehrenswert werden, die sie nicht auf der Rennstrecke einsetzen will, sondern vielleicht als Garagengold, wurden viele Exemplare des 911 RS America mit einer umfangreichen, auf höheren Reisekomfort ausgerichteten Ausstattung geordert, wie etwa einem Schiebedach, elektrischen Fensterheber, Zentralverriegelung und einer Becker-Stereoanlage mit Kassettenspieler. Andere verfügen über ein Sperrdifferential mit 20 Prozent auf Zug und 100 Prozent im Schubbetrieb. Diese Optionen wünschten sich damals sowohl sportliche Nutzer als auch jene, die nicht so viel Zeit auf der Rennstrecke verbrachten.

DRÜBEN EINE EXTREM GESUCHTE RARITÄT

Die meisten der 701 in den Jahren ab 1992 für die Modelljahre 1993 und 1994 produzierten Exemplare sind 1993er-Modelle, was die übrigen noch interessanter macht. Die Fahrzeuge wurden in wenigen Standardfarben angeboten: Rot, Schwarz und Weiß; Metallic-blau und -silber gegen Aufpreis. Außerdem konnten Kunden im Rahmen des „Paint-to-Sample“-Programms von Porsche eine Farbe ihrer Wahl bestellen, was damals knapp 2.500 US-Dollar extra kostete für ein Auto, das 1993 mit 53.900 US-Dollar auf der Preisliste stand. Ein Klacks, wenn man bedenkt, wie sich Preise für luftgekühlte Porsche entwickeln. ■



911 JUBILÄUM/30 JAHRE 964

1993 präsentierte Porsche unter dem Namen „30 Jahre 911“ eine limitierte Auflage des 964 Carrera 4 mit den großen Kotflügeln des Turbo, von der 911 nummerierte Exemplare produziert wurden

Die im März 1993 vorgestellte Sonderserie der Generation 964 mit der Bezeichnung „30 Jahre 911“ überraschte außer mit einer ungewöhnlichen, jedoch leicht einprägsamen Bezeichnung mit einem besonderen Clou: jedes der 911 Exemplare wurde fortlaufend durchnummeriert, wie es bei Kunstwerken üblich ist. Hier mit Plakette auf der Konsole. Für 145.900 Mark zu erwerben. Die Edition feierte das 30-jährige Bestehen des Modells, wenn auch mit dem Kunstgriff, dass der auf der Frankfurter IAA 1963 vorgestellte Porsche zunächst als 901 vorgestellt wurde.
Von vorhergehenden Serienmodellen unterschied sich das Jubiläumsmodell des Porsche 964 durch eine besonders reichhaltige und zum Teil einzigartige Ausstattung. Diese Fahrzeuge wurden in den Modelljahren 1993 als „Programm P“ und 1994 als „Programm R“ gebaut.

Das Sondermodell „30 Jahre 911“ basierte auf der Coupé-Version der allradgetriebenen Carrera 4-Generation 964, unterschied sich von dem allerdings durch die breiteren Kotflügel des Turbo-Modells inklusive passender Stoßstangen. Auf den wuchtigen Heckspoiler des 964 Turbo wurde im Sinn einer eleganteren, auch harmonischeren Optik verzichtet. Erhalten blieb stattdessen der automatisch ausfahrende Heckspoiler, dieser wiederum ähnlich dem der Serienmodelle. Diese ästhetische Besonderheit machte das Jubiläumsmodell zu einem der elegantesten und raffiniertesten der 964er. Formvollendet.

KUNSTWERK MIT KUNSTGRIFF

Ebenfalls vom Turbo übernommen wurden die Dimensionen der Räder (in der Cup-Variante aus Leichtmetall) und der Reifen: Vorne

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 250 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 255 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.250 x 1.775 x 1.310 mm

wurden die 7Jx17“-Felgen mit 205/50 ZR17-Reifen bestückt, hinten die 9Jx17“-Felgen mit 255/40 ZR17-Reifen. Die belüfteten Bremsschreiben hatten mit 28 mm die gleiche Stärke vorn und hinten, waren aber hinten um 1 mm größer (298 mm vorn, 299 mm hinten).
Das Modell war in nur drei Farben erhältlich. Violettmetallic exklusiv für den deutschen Markt – und es ist kein Zufall, dass die meisten Exemplare dieser Serie in dieser Farbe lackiert waren. Darüber hinaus waren auch Amethyst Metallic und Polarsilber Metallic erhältlich.
Äußerlich war und ist das Sondermodell erkennbar an einer Plakette auf der Heckablage, in die die Seriennummer des jeweiligen Fahrzeugs eingraviert ist, wobei Fahrer beim Blick in den Rückspiegel den Schriftzug „30 Jahre 911“ zu sehen bekommen. Die Motorhaube ziert, ganz understated, lediglich der Schriftzug „911“ in Titan, unterstrichen mit einem Streifen, in den „30 Jahre“ graviert wurde. Der Innenraum ist komplett mit Leder ausgekleidet, die Zifferblätter der Instrumente sind in der Sonderfarbe Rubicon Grey gehalten.

3,6-LITER-MOTOR UND 250 PS WIE BEIM CARRERA 2 UND 4

Der luftgekühlte 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxer mit der Bezeichnung M64/01 entspricht dem des Standard-Carrera 2 und 4 mit 250 PS bei 6100 U/min und einem Drehmoment von 310 Nm bei 4800 U/min. Erhältlich war das Auto ausschließlich mit dem 5-Gang-Getriebe G64/00. Diese Serie für Porsche-Liebhaber und Fahrbegeisterte erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 255 km/h, gleichauf mit dem Carrera 2 Turbolook: Die 5 km/h weniger als der serienmäßige Carrera 4 waren auf den höheren Luftwiderstand zurückzuführen, der sich aus den vergrößerten Kotflügeln ergab. Die Beschleunigungszeit von 0-100 km/h war mit 5,7 Sekunden ähnlich. ■

GUT ZU WISSEN:

Von Carrera 4 Coupés der Serie 964 ist er sicher der seltenste und wertvollste, aber nicht unerreichbar: Bei der RM Sotheby's Auktion 2016 in Mailand erzielte ein Exemplar in gutem Zustand 134.400 EUR. Zuverlässige Mechanik, schwierige Restaurierung, auch wegen schlechter Verfügbarkeit mancher Teile.

GEFÄLLT UNS

Zeitlose, schlichte und elegante Linie – und wie alle 964 der letzte Elfer mit klassischen Torpedorohren.

GEFÄLLT UNS NICHT

Modell-spezifische Ersatzteile praktisch nicht erhältlich.





Typenschild mit fortlaufender Nummerierung für jedes Exemplar.



■ 1993

911 CARRERA RS 3.8 964

Die Umstellung auf den 3,8-Liter-Motor ging beim Carrera RS einher mit einem aggressiveren Design: Doppeldecker-Heckflügel und 18-Zoll-Räder mit den breitesten Reifen, die es jemals an einem 964 gegeben hat

Der heckgetriebene Carrera 2, weniger komplex als der Carrera 4, mit dem die Baureihe 964 debütierte, kam einige Monate später auf den Markt. Er bildet die Basis aller Hochleistungs- und Rennsportderivate des 964. Den Anfang machte 1992 der RS 3.6, der mit einer 100 PS stärkeren Version des serienmäßigen 3,6-Liter-Saugmotors mit Doppelzündung ausgestattet war. Mit dem Carrera RS 3.8 für die Jahre 1993-1994 legte Porsche die Messlatte noch höher.

Jürgen Barth, Leiter der Porsche-Kundensportabteilung und Autor etlicher Porsche-Bücher, hielt fest, die positiven Erfahrungen des Unternehmens mit der 944-Cup-Rennserie für Markenfahrzeuge hätten ursprünglich den Anstoß gegeben für die Entwicklung eines neuen Rennwagens auf der Basis des 964. Entsprechen sollte der dem Gruppe-N-Reglement der Motorsportbehörde FIA in der Kategorie für serienmäßig hergestellte Tourenwagen und große GTs.

Die ersten Fahrzeuge dienten daher als Grundlage für die Homologation des 3.8-RSR für internationale Wettbewerbe. Viele seiner Eigenschaften wurden vom 964 Cup übernommen (entwickelt für den Porsche Carrera Cup ab 1990). Es existierten zwei Versionen: der Sport (oder Lightweight) wog etwa 10 Prozent weniger als die Touring-Version. Praktisch alle in Deutschland verkauften Exemplare entsprachen der Basis-Version. Beide Varianten waren in Nordamerika nicht erhältlich.

Der erste RS 3.8 wurde 1991 auf Basis eines Vorserienfahrzeugs des 964 unter der Leitung des Ingenieurs und Testfahrers Roland Kussmaul konstruiert. Hierzu schrieb Barth: „Dieser Wagen wurde ab Werk mit der Option M491, dem Turbolook, mit Karosserieteilen des Turbo ausgeliefert. Diese Option hat Porsche im Modelljahr 1993 für den Carrera 4 angeboten."

Obwohl die Porsche AG zu jener Zeit aufgrund der weltweiten Rezession unter erheblichem finanziellem Druck stand, wurde das Projekt fortgeführt und sein Erfolg wurde bald durch Siege im ADAC GT Cup 1993 und in der BPR-Serie 1994 bestätigt.

VIEL MARKANTES FÜR AUSSERGEWÖHNLICHES

Obwohl er seinem Schwestermodell 964 Turbo ähnelte, war der RS 3.8 leicht zu identifizieren – durch seinen größeren, feststehenden Doppeldecker-Heckflügel mit dem seitlich eingeprägten 3.8-Logo. Um der Tradition seiner Vorgänger – den begehrten Carrera RS 2.7 und 3.0 von 1973 und 1974 – gerecht zu werden, legten die Ingenieure bei der Konstruktion viel Aufmerksamkeit auf die Gewichtsreduzierung: Der vordere Kofferraumdeckel und die Türen waren aus Aluminium statt aus Stahl wie beim Standard 964.



GUT ZU WISSEN:

Ein Rennwagen, der angesichts seines Werts und des Einsatzes, den er am Steuer erfordert, besser in einem Museum aufgehoben ist. Kontinuierlich steigende Preise deuten darauf hin, dass die Aufwertung gegenüber dem ursprünglichen Listenpreis von 225.000 DM aus dem Jahr 1993 in absehbarer Zeit nicht aufhören wird.

GEFÄLLT UNS

Außergewöhnliche Leistung, kraftvolles Design.

GEFÄLLT UNS NICHT

Angesichts des Werts für Straße und Piste zu schade.

Auch die Tür- und Heckscheiben waren dünner und leichter, genau wie bei vielen RS 2.7. Zudem wurde der serienmäßige Teppich durch dünneres und leichteres Material ersetzt. Die Rücksitze und die Schalldämmung entfielen. Elektrik-Elemente für Türöffner, Fensterheber und mehrfach verstellbare Sitze wurden durch leichtere Komponenten ersetzt; Armlehnen entfernt, Gurte ausgetauscht. Die Türenausführung entsprach >

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.746 ccm / **Leistung** 300 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 270 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.275 x 1.775 x 1.270 mm

1.655.000 $
RM Sotheby's Amelia Island-Auktion 2018.
55 produzierte Exemplare

Der Doppelflügel oberhalb der Motorhaube bestimmt das mächtige Heck des Carrera RS 3.8.



Die Vorderleuchten waren einfache Halogenscheinwerfer.



Im Schatten des Flügels prangt nur der Schriftzug „Carrera RS“.



Der 3,8-Liter-Motor M64/04 ist eng angelehnt an das M64/03-Aggregat des Basis-Carrera RS. Die Leistung stieg von 260 auf 300 PS.



der Leichtbauweise wie vom RS 2.7 und 3.0: ohne Klimaanlage, Servolenkung ausgetauscht gegen Zahnstange ohne Lenkkraftunterstützung. Alles, was die Leistung nicht erhöhte, wurde rausgenommen. Das Ergebnis war ein Auto, das rund 140 kg weniger wog als der Carrera 2 und 10 kg weniger als ein Carrera RS. Dennoch entschieden sich viele Besitzer dafür, einige der Annehmlichkeiten im Innenraum beizubehalten, im Sinne des Fahrkomforts auf der Autobahn.

Für Homologationsfahrzeuge fuhren sich die meisten RS 3.8 noch sehr zivilisiert. Das Getriebe des serienmäßigen 964 wurde modifiziert, indem der erste und zweite Gang verlängert wurden. Die Synchronisationshülsen wurden aus stärkerem Stahl gefertigt, der Schalthebel war kürzer und das Sperrdifferenzial gab es serienmäßig. Das Ergebnis war ein brillantes Straßenauto mit rasanter Beschleunigung, das auf der Autobahn – noch lieber auf der Rennstrecke – bis zu 270 km/h erreichte und in 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h sprintete.

52 LINKSLENKER, NUR DREI RECHTSLENKER

Nur 55 Stück wurden gebaut, gerade genug, um die von der FIA geforderte Mindestanzahl zu erfüllen. Von denen, so Barth,

Der Doppeldecker-Heckflügel trägt am äußeren Rand die Aufschrift RS 3.8.

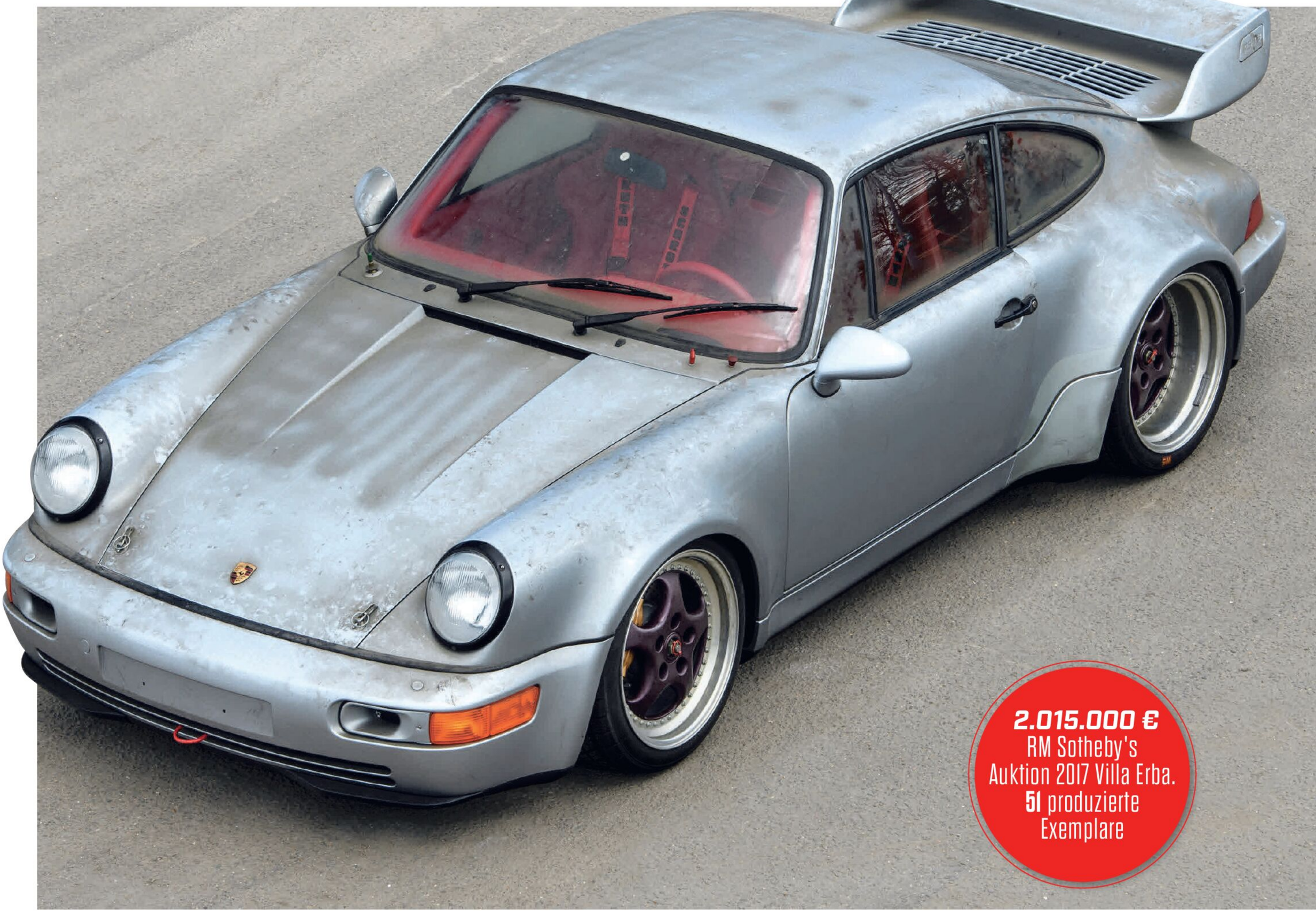
waren 52 Links- und drei Rechtslenker. Die meisten dieser – hervorragend fahrbaren – Fahrzeuge sind schnell in privaten Sammlungen und privaten Parkhäusern verschwunden. Genutzt wurden sie von ihren glücklichen Besitzern nur gelegentlich. Ein Dutzend besonders attraktiver Exemplare verließ das Werk in dem von Designer Harm Lagaaj und Porsche-Exklusiv-Manager Rolf Sprenger entworfenen, auffälligen Speed Yellow (L12G) mit schwarz eloxierten Außenzierleisten.

Eins dieser Exemplare ist auf diesen Seiten zu sehen. Es wurde 2017 auf der Amelia Island Auktion für 1.655.000 US-Dollar versteigert. Wie es sich für ein Quasi-Wettbewerbsmodell gehört, befindet sich im vorderen Kofferraumbereich eine starke, aber leichte Querversteifung der Vorderradaufhängung, die mit extra anfertigten Gusslegierungshaltern verschraubt ist, sowie ein im Kofferraum montierter Ein-Aus-Schalter.

Die Carrera RS 3.8 standen serienmäßig auf Speedline for Porsche-Leichtmetallrädern mit 18“ Reifen der Dimensionen 235/40 ZR18 und 285/35 ZR18. Die innenbelüfteten und gelochten Bremsscheiben hatten einen Durchmesser von 322 mm vorne und 299 mm hinten. Unterstützt wurden die Bremsanlagen durch ein Antiblockiersystem. ■



Anatomisch geformte Recaro-Ledersitze in drei Farbtönen mit farblich passenden Sicherheitsgurten.



2.015.000 €
RM Sotheby's
Auktion 2017 Villa Erba.
51 produzierte
Exemplare

911 CARRERA RSR 3.8 964

Von den 51 produzierten 964 Carrera RSR war im Jahr 2017 nur noch ein Exemplar als Straßenversion erhalten. Folgerichtig erzielte dieses Fahrzeug bei einer Auktion von RM Sotheby's am Rande des Concorso d'Eleganza in der Villa Erba damals einen Erlös von mehr als 2 Millionen Euro.

Stellen Sie sich vor, Sie sind eingefleischter Porsche-Fan und möchten den schnellsten und wildesten 911er besitzen, den das Werk zu bieten hat. Voll abgefahren: Ein Auto, das auf jeder Rennstrecke locker mithalten kann. Die Wahl fällt leicht: ein Carrera. RS, oder noch besser: ein Carrera RSR, der komplett für den Rennsport konzipiert wurde. Sie wenden sich also an Porsche und bestellen so einen 911 nach Ihren Wünschen. Und dann? – Dann stellen Sie ihn einfach weg.
Nach der Auslieferung. Mit 10 Kilometern auf der Uhr, dem klassischen Auslieferungskilometerstand, ist dieser 911 in einer Privatsammlung verschwunden. Dort blieb er fast 25 Jahre lang unberührt. Nur Staub legte sich auf die werksseitige Schutzbeschichtung.

DANK 350 PS IN 3,7 SEKUNDEN VON 0 AUF 100

Der 964 Carrera RSR, von dem nur 51 Stück gebaut wurden, war die turbogeladene Rennversion des Carrera RS. Er war mit einem 3,8-Liter-Motor vom Typ M64/04 speziell für den RSR ausgestattet. Dieses Triebwerk mit Trockenzündung leistete beeindruckende 350 PS, die über ein verbessertes 5-Gang-Schaltgetriebe allein auf die Hinterräder übertragen wurden. Die Zeitschrift „Car and Driver“ ermittelte eine Zeit von 3,7 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h – besser als ein Ferrari F40.
Von Anfang an erzielte der RSR hervorragende Rennergebnisse und gewann die Gesamtwertung bei den 24 Stunden von Spa, auch den 1.000 km von Suzuka und den 24 Stunden von Interlagos. Darüber

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.746 ccm / **Leistung** 250 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 290 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.275 x 1.775 x 1.270 mm



Vollllederausstattung in Guards Red mit rotem Can Can-Teppich.



Der Instrumentenblock mit farblich passenden Zifferblättern war nur als Sonderbestellung erhältlich.

GUT ZU WISSEN:

Ein weiterer 964, der in jede gute Sammlung gehört. Sehr wenige produzierte Exemplare, von denen einige den Einsatz in Rennen nicht überstanden haben.

GEFÄLLT UNS

Der wildeste der 964er ist ein Höhepunkt der gesamten Baureihe und extrem selten.

GEFÄLLT UNS NICHT

Unbezahlbar. Theoretisch im Straßenverkehr unbrauchbar, sehr schwierig zu fahren. Aber wer fährt schon so ein Auto?



Die Motorleistung des RSR wurde auf 350 PS erhöht.



hinaus erzielte er Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans und Daytona sowie bei den 12 Stunden von Sebring.

DER LETZTE IM STRASSEN-TRIM

Das auf diesen Seiten vorgestellte Exemplar des 911 Carrera RSR aus der Baureihe 964 ist komplett original. Wie gesagt: 10 km auf der Uhr. Ausgeliefert wurde das Fahrzeug als Sonderbestellung mit zahlreichen komfort-orientierten Ausstattungsmerkmalen. Außen funkelt dieser RSR in Polarsilber Metallic. Innen leuchtet alles in Guards Red – Aufpasser-Rot sozusagen: das Leder der Rennsitze (Rückseiten lackiert wie die Karosserie), das komplette Armaturenbrett, Lenkrad, Lenksäule, Türverkleidungen. Selbst der Überrollkäfig ist knallrot. Ebenso sind der Teppich und die 6-Punkt-Renngurte von Schroth farblich abgestimmt, während die Instrumententafel mit silberfarbenem Hintergrund von silbergrauem Leder umgeben ist, ebenso wie die Türgriffe.
Der in der Motorhaube untergebrachte Batteriehauptschalter kann vom Fahrersitz aus bedient werden. Die Speedline-Felgen sind in Amethyst Metallic gehalten, während die Bremssättel der großen Scheibenbremsen in kontrastierendem Gold lackiert sind. Insgesamt ist dieser Wagen ein Juwel, das noch außergewöhnlicher ist als die anderen 50 Carrera RSR der Generation 964. ■



Typisch US-Version: die schwarzen Gummiprofile zwischen den Nebelscheinwerfern und den Blinkern.

911 SPEEDSTER SLIM 964

Der letzte Speedster mit einer schmalen Karosserie war der erste, der mit dem Tiptronic-Getriebe angeboten wurde. Unter den 250 PS starken 964ern ist er so begehrt wie nur wenige

Mehr als drei Jahre nach dem Start der Produktion des 911 Carrera 2 der Generation 964 führte Porsche den Speedster wieder ein. 1993 basierte er auf dem Modell mit Hinterradantrieb und verfügte über die einem Speedster gemäßen Merkmale: flache geschwungene Windschutzscheibe und dazu das minimalistische, manuell bedienbare Stoffverdeck für den gelegentlichen Einsatz bei schlechtem Wetter. Zur Verbesserung der Aerodynamik verschwand das Verdeck – eher ein Notverdeck getreu dem originalen – unter einer festen Glasfaserhaube, ähnlich wie die beim 1989er Carrera 3.2 verbaute.
Die Haube bedeckt den hinteren Teil des Fahrgastraums und schützt außer dem provisorischen Verdeck den zweiten, zusätzlichen Gepäckraum. Rücksitze sucht man auch bei diesem Speedster-Modell vergebens, dafür ist das hintere Gepäckabteil des Zweisitzers vollständig mit Teppich ausgekleidet.



Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 250 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 260 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.250 x 1.652 x 1.280 mm





Elektrisch verstellbare Ledersitze wie bei diesem von RM Sotheby's versteigerten Exemplar gehörten nicht zur Serienausstattung.

EIN VEREINFACHTES, LEICHTERES CARRERA 2 CABRIOLET

Das Fahrwerk und der luftgekühlte 3,6-Liter-Boxermotor mit einer Leistung von 250 PS (247 PS bei den Modellen für den nordamerikanischen Markt) wurden vom Carrera 2 übernommen. Die Produktion endete nach 930 Exemplaren. In Deutschland stand der Speedster ab August 1992 für das Modelljahr 1993 mit 131.500 DM in der Preisliste, verglichen mit 138.740 DM für das Standard Carrera 2 Cabriolet. Überraschende Entwicklung: Heute ist das damals günstigere Modell zwei- bis dreimal so viel wert wie ein gewöhnliches viersitziges Carrera-Cabriolet aus der gleichen Zeit.

GUT ZU WISSEN:

Schwer zu sagen, ob sich die Investition noch lohnt: Wer den Speedster-Stil schätzt, tut gut daran, sich ein Exemplar zu sichern – obwohl es nicht immer alltagstauglich ist. Noch seltener sind Modelle mit dem wenig aufregenden Tiptronic-Getriebe.

GEFÄLLT UNS

Eleganter, fast spartanischer Stil, hoher Wiedererkennungswert. Selten, aber noch zu bekommen.

GEFÄLLT UNS NICHT

Schlechte Verfügbarkeit von modellspezifischen Ersatzteilen. Das Verdeck ist bei starkem Regen fast unbrauchbar.



Der 6-Zylinder-Boxer für US-Exporte auf 247 PS gedrosselt.

LIMITIERT: ANGEBOTENE LACKIERUNGEN

Während der jahrzehntelangen Produktion des 911 mit allen Varianten und Derivaten ehrte Porsche regelmäßig einen seiner Vorgänger, den 356 Speedster, mit einem limitierten Modell, das sich durch unverwechselbaren Stil und Fahreigenschaften auszeichnete. Der Speedster von 1993, basierend auf dem 964, war nach dem 356 und dem 911 Carrera 3.2 bereits das dritte Modell, das klassische Speedster-Merkmale – niedrige Windschutzscheibe, demontierbares Notverdeck – übernahm. Für den 911 Speedster der Baureihe 964 gab es nur fünf serienmäßige Karosseriefarben, die alle mit dem schwarzen Verdeck kombiniert wurden.

MEHR ALS DIE HÄLFTE DER PRODUKTION KAM IN DEN USA AUF DIE STRASSE

Man geht davon aus, dass während des Vermarktungszeitraums 930 (andere Quellen sprechen von 925) Exemplare des 911 Speedster für alle Absatzmärkte weltweit produziert wurden. Davon gingen 469 Fahrzeuge in die USA, wobei der Motor auf 247 PS gedrosselt wurde und die üblichen kosmetischen Änderungen (Stoßstangen, Leuchten, dritte Bremsleuchte auf der Motorhaube) vorgenommen werden mussten. Darüber hinaus wurden 15 Exemplare im Turbolook als Sonderauftrag von der Porsche Exclusive Manufaktur ausgeliefert. Interessant: Diese wurden teilweise mit der 911 Turbo-Bremsanlage ausgestattet.

So wie ihre Vorgänger sind die 911 Speedster der Baureihe 964 bis heute bei Sammlern begehrt: Das abgebildete Exemplar für den US-Markt in Cobaltblau Metallic, also einer vom Erstbesitzer bestellten Sonderfarbe, erzielte im Jahr 2023 in Monterey bei der Auktion von RM Sotheby's einen Preis von 246.400 Dollar.

Unabhängig von Farbe und Ausstattung überzeugen diese Speedster noch heute durch Design und Fahreigenschaften. ■

911 TURBO S FLACHBAU X85 964

964 extrem: 3,6-Liter-Turbomotor mit offiziellem Upgrade-Kit, Flachschnauzer in Anlehnung an den 968, die hinteren Kotflügel vom Turbo S. Was kann man sich mehr wünschen?

Der 911 Turbo S Flachschnauzer von 1994 ist einer der seltensten und begehrtesten Porsche seiner Zeit. Er vereint das Beste des klassischen luftgekühlten Turbos mit Heckantrieb mit einem unverwechselbaren Aussehen und unbestreitbarer Exklusivität.

DAS LETZTE KONTINGENT DER BAUREIHE 964

Ende 1993 ging eine letzte Charge von 76 nicht bestellten, aber bereits produzierten 911 Turbo Coupés an die Porsche Exclusive Manufaktur zur Umrüstung auf die „S"-Spezifikation, um die Generation 964 adäquat zu beenden – mit einem Höhepunkt.
Diese speziellen 911 Turbo S, hergestellt in vier verschiedenen Untervarianten – X83, X84, X85, USA-Paket – waren alle mit dem aufgeladenen, luftgekühlten leistungsgesteigerten 6-Zylinder-Boxer ausgestattet. Intern hieß dieser Antrieb M64/50S, im Handel wurde er aber als X88 bezeichnet.

AUF 385 PS GESTEIGERTER 3.6-TURBOMOTOR

Dank Leistungskit X88 profitierte der Motor vom verbesserten KKK-Turbolader, der mit erhöhtem Schub arbeitete. Die offiziellen Zahlen sprechen für sich: 385 PS bei 5.750 U/min und ein maximales Drehmoment von 520 Nm bei 5.000 U/min. Außerdem verfügte das Triebwerk über einen effizienteren Ladeluftkühler, des Weiteren modifizierte Zylinderköpfe mit größeren Öffnungen, Einspritzdüsen mit erhöhter Kapazität und Nockenwellen mit verbesserten Steuerzeiten. Sinn und Zweck war, mit dem X88-Motor eine deutliche Verbesserung gegenüber dem serienmäßigen 3,6-Liter-M64/50-Aggregat des 911 Turbo zu erreichen. Für 25 PS extra. Das maximale Motordrehmoment stand bei weniger Drehzahl zur Verfügung, was half, bei niedrigeren Ladedruckstufen den fehlenden Ladedruck auszugleichen und so das Phänomen des Turbolochs zu verringern. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgte über ein Fünfgang-Schaltgetriebe G50/52 mit einem 40-prozentigen Sperrdifferenzial. Das serienmäßige Fahrwerk des Turbo 3.6 blieb erhalten, aber der Porsche-Motorsport-Ingenieur und Testfahrer Roland Kussmaul verringerte die bereits ohnehin knappe Bodenfreiheit und senkte den Wagen um etwa eineinhalb weitere Zentimeter ab, um Agilität und Handling zu verbessern.

EINZIGARTIGE KOMBI AUS KRAFT UND EXOTIK

Nicht jedes, doch die allermeisten 911 Turbo S Coupés wurden ausgestattet mit diversen Varianten der exotischen X85 Flachschnauzer-Karosserie, jede handgefertigt und dem- >



GUT ZU WISSEN:

Der Flachbau X85 war die exklusivste und zu der Zeit teuerste Konfiguration eines straßentauglichen 964. Es ist extrem unwahrscheinlich, solch ein Exemplar auf dem Markt zu finden. Nur bei Auktionen von großen Sammlungen, am ehesten bei Bonhams oder RM Sotheby's kann man gelegentlich fündig werden. Siebenstellige Preise sind dabei nicht ungewöhnlich.

GEFÄLLT UNS

Seltenes, einzigartiges Design, gepaart mit einer für die damaligen Zeit unglaublichen Leistung.

GEFÄLLT UNS NICHT

Ersatzteile für dieses Modell sind kaum noch zu bekommen.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 385 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 280 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.275 x 1.775 x 1.275 mm

830.000 $
RM Sotheby's
Auktion 2023 Phoenix.
76 produzierte
Exemplare





Der G50/52 des Turbo S 3.6 unterschied sich vom Standard-G50/50 durch veränderte Ladeluftkühler, Zylinderköpfe, Einspritzdüsen und Nockenwellen.



Der Innenraum unterscheidet sich von Fahrzeug zu Fahrzeug, da sich die meisten Kunden ihr Auto individuell konfigurierten.

Am Heck stechen die vier Auspuffrohre hervor, ein Detail, das den 911 der Baureihe 964 mit dem offiziellen Upgrade-Kit auszeichnet.





Der „Turbo S“-Schriftzug sagte nichts darüber aus, was unter der Haube arbeitete – ein Motor mit 3,3 oder 3,8 Litern Hubraum?



Der 964 3.6 Turbo S Flachschnauzer übernahm den in Autofarbe lackierten Heckflügel vom regulären Turbo S.



Viele 964 Turbo S Flachschnauzer waren besonders gut ausgestattet: Dieses Exemplar verfügt unter anderem über ein elektrisches Schiebedach.

entsprechend kostspielig in der Herstellung. Zu weiteren Optionen gehörten die kreisrunden, versenkbaren Scheinwerfern im Stil des 968, oder die Lufteinlässe im Stil des 959 an den hinteren Kotflügeln, vordere Schürzen mit unterschiedlich arrangierten Lufteinlässen, Heckflügel mit Lamellen, Endrohrpaare auf jeder Seite des Hecks und natürlich 18“-Speedline for Porsche-Leichtmetallräder in unterschiedlichen Größen für die beiden Achsen: Vorne waren 225/40 ZR18-Reifen auf 8Jx18“-Alufelgen montiert, hinten 265/35 ZR18-Reifen auf 10Jx18“-Felgen.

Die unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers lag für das Modelljahr 1994 bei seiner Vorstellung bei 290.000 Mark für ein voll ausgestattetes Exemplar mit 385-PS-Motor und der Flachschnauzer-Karosserie. In den USA, wo lediglich 39 Exemplare vorgesehen waren, lag der Grundpreis bei 162.000 Dollar, ohne die Sonderausstattungen oder Spezialanfertigungen, die diese Fahrzeuge normal erhielten.

Dass die Preise heute, selbst bei Auktionen, in einem ungewöhnlich großen Spektrum liegen – zwischen 560.000 und 1.460.000 Dollar –, ist an die Menge von Zusatzoptionen geknüpft. Praktisch alle X85 wurden damit ausgestattet, manche extrem, andere spärlich. Am häufigsten wurde das elektrische Schiebedach gewünscht, elektrische Fensterheber und Sitze sowie das Sperrdifferential, Klimaanlage, Heckscheibenwischer, Scheinwerferwaschanlage, Stereoanlage und gestickter Schriftzug an Kopfstützen. Nach den Recherchen Mark Smiths, des bekannten Porsche-Historikers, treffen diese Merkmale auch auf das hier gezeigte Exemplar zu. ■

■ 1995

911 TURBO CABRIO 993

In der offiziellen Porsche-Literatur wird diese 993-Variante fast nie erwähnt. Produziert im Auftrag des Münchner Autohändlers Mahag existieren hiervon lediglich 14 Stück – und die haben es in sich!

Der schwäbische Automobilhersteller war schon immer bereit, für seine Lieblingskunden auch besondere Fahrzeuge anzufertigen. Solche Aufträge behandelt in der Regel die Porsche Exclusive Manufaktur, ursprünglich Sonderwunsch-Abteilung genannt. Für beträchtliche Kaufpreise, die manchmal doppelt so hoch waren wie der des Serienmodells, wurden in der Abteilung Autos hergestellt, die nicht den üblichen Produktionsparametern entsprachen: eben „maßgeschneiderte“ Preziosen mit handgefertigter Ausstattung.
Das hier gezeigte Fahrzeug ist ein solches Beispiel. Es ist eins von insgesamt 14 Cabriolets der Baureihe 993, welche der Autohändler Mahag in Auftrag gab. Die von Konrad Haberl gegründete Firma wurde von dessen Sohn Fritz über Jahrzehnte zu einem mächtigen Betrieb ausgebaut. Fahrgestellnummern dieser Modelle dokumentieren deren Exklusivität: In gängigen Porsche-Datenbanken sucht man sie vergeblich. Offiziell hat Porsche diese Autos nie angeboten.

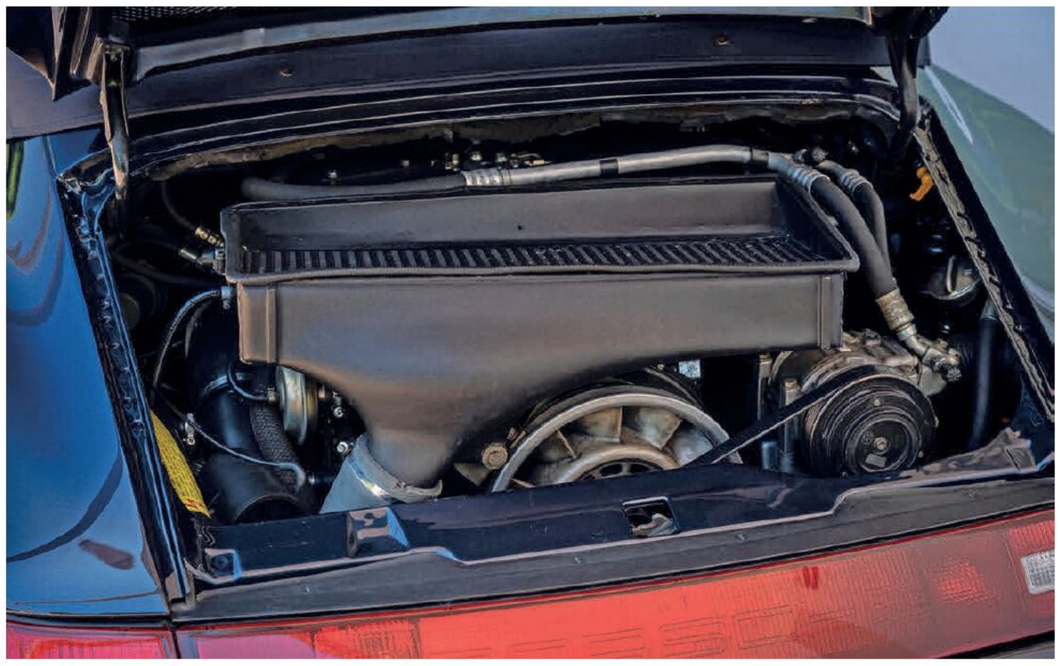
EINE IDEE, DIE IHRER ZEIT VORAUS WAR

Seit dem Auslaufen des G-Modells 3.3 im Jahr 1989 führte Porsche nominal keinen 911 Turbo als Cabriolet mehr. Für Kunden, die ein solches Cabrio wollten, bestand daher die einzige Möglichkeit darin, eins auf Bestellung bauen zu lassen. Damals wie heute ein teures Unterfangen. Hier kam Mahag ins Spiel. Nach der Präsentation des formschönen 993 Carrera Cabriolet auf dem Genfer Automobilsalon im März 1994 traten die Münchner mit der Idee eines limitierten Turbo an das Porsche-Management heran.
Das Stuttgarter Unternehmen, das damals finanziell nicht besonders gut dastand, stimmte unter der Bedingung zu, dass sich der Münchner Händler bereit erklärte, mindestens zwölf Autos zu kaufen, um den Stückpreis zu reduzieren. Controller und Buchhalter in Bayern zögerten nicht lang, der Auftrag wurde schnell bestätigt und die Arbeit in der Porsche-Exklusiv-Abteilung in Zuffenhausen lief an.

HIGH TECH ZU ANSPRUCHSVOLLEM PREIS

Der Einbau des 3,6-Turbo-Motors M64/50 und des dazugehörigen 5-Gang-Getriebes G50/52 aus dem 964 Turbo von 1994 in einen 993 von 1995 war nicht so einfach, wie es zunächst schien: Denn die hinteren Kotflügel des neuen 911 Carrera Cabriolets unterschieden sich sowohl innen als auch außen deutlich von denen des Turbo-Coupés. Dank der Zusage des Auftraggebers, die mit der Entwicklung verbundenen Kosten zu übernehmen, konnten die Porsche-Ingenieure diese Hürde jedoch nehmen. Sie entschieden, um solche Probleme einfach herumzukonstruieren. Ihre Raffinesse bewiesen sie beim Einbau des 360-PS-Sechszylinders mit einfacher





GUT ZU WISSEN:

Ein 993 Turbo Cabriolet zu ergattern ist so wahrscheinlich wie die berühmte Nadel im Heuhaufen zu finden. Was das Modell so begehrenswert macht, sind vor allem drei Faktoren: die Stückzahl, die handgearbeiteten Sonderanfertigungen und die jeweils individuelle Innenausstattung.

GEFÄLLT UNS

Hervorragende Fahreigenschaften für ein Cabriolet. Handwerkskunst in Perfektion.

GEFÄLLT UNS NICHT

Versuchen Sie mal, Ersatz für die handgefertigten Teile zu bekommen – unmöglich! Daher fährt bei jeder Runde die Sorge vor dem nächsten Defekt mit.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 360 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 280 km/h / **Getriebe** 5-Gang-Schalter / **Maße** 4.245 x 1.735 x 1.300 mm

750.000 €
RM Sotheby's-
Auktion 2023 Monterey
14 produzierte
Exemplare

Im Gegensatz zum 911 Turbo Coupé der Baureihe 993, das mit dem Biturbo M64/60 ausgestattet war, kommt im Cabrio der Turbo M64/50 aus dem 964 Turbo 3.6 zum Einsatz.



Hinter den 17-Zoll-Leichtmetallrädern lugen belüftete Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 322 mm vorne und 299 mm hinten hervor.



Turboaufladung, außerdem des robusteren Schaltgetriebes gepaart mit Heckantrieb, der vergrößerten Turbokarosserie und dann noch des Heckspoilers vom 964 3.6 Turbo S. Den Preis für sonderangefertigte 993 Turbo Cabriolets trieb das auf die schwindelerregende Höhe von 264.000 Mark. Das entsprach einem Aufschlag von 112.000 Mark im Vergleich zum normalen 993 Cabriolet, wobei die einfacheren, weniger zubehörreichen Anpassungen für den Umbau mit rund 89.500 Mark zu Buche schlugen, wie Porsche-Fachmann Marc Bongers in seinem Buch *Porsche Serienfahrzeuge und Sportwagen seit 1948* schreibt.

NICHT OHNE: EIN TURBO MIT DER SCHMALEN KAROSSERIE DES FRÜHEN 993 CARRERA

Erschwerend kam bei diesem Projekt hinzu, dass es den 911 Turbo der Generation 993 – den ersten mit Allradantrieb und Doppelturbo-Aggregat – zum Zeitpunkt der Entstehung der Idee noch nicht gab. Daher war die „Transplantation“ eines Antriebs, der nicht unter die hintere Motorhaube eines 993 Carrera Cabriolets passte, ebenso komplex wie aussichtslos.

So betrachtet war es kein Zufall, dass am Ende das von Mahag georderte 911 Turbo Cabriolet 993 die schmale Karosserie des ersten 993 Carrera Cabriolet übernahm – und nicht die vergrößerten vorderen und hinteren Kotflügel des neuen 993 Turbo. Insgesamt war das so aufgebaute 911 Turbo Cabriolet sechs Zentimeter schmaler als das offizielle Turbo-Coupé. Letzteres hatte zudem 18“-Felgen – im Gegensatz zu den 17“-Felgen des 993 Turbo Cabriolet – und wurde in großen Stückzahlen produziert: 5.978 Einheiten rollten zwischen den Modelljahren 1995 und 1998 vom Band. >

In der vorderen Dreiviertelansicht ist die schmale Karosserie des ersten 993 Carrera Cabriolet 2-Rad-Antrieb deutlich zu erkennen.

OBEN OHNE: 14 ABSOLUTE UNIKATE

Jedes der 14 Exemplare, die von der Porsche Exclusive-Abteilung auf Basis der von Mahag in Auftrag gegebenen limitierten Auflage angefertigt wurden, ist aufgrund der opulenten Ausstattung, die sich jeder Besitzer quasi maßschneidern ließ, ein Unikat. Der letzte öffentlich angebotene Wagen gehörte zur Todd Blue Porsche Collection und stand während der Monterey Car Week im August 2023 zum Verkauf. RM Sotheby's versuchte, ihn mit einer Schätzung von 1 bis 1,5 Millionen US-Dollar zu versteigern, fand aber keinen Käufer, der bereit war, so tief in die Tasche zu greifen.

Dabei handelte es sich um das auf diesen Seiten gezeigte Exemplar, das am 19. Dezember 1994 von der Porsche Exclusive Manufaktur fertiggestellt wurde und laut Originalausweis am 23. Dezember 1994 in Essen erstmals zugelassen wurde.

Dieses Turbo Cabriolet verließ das Werk in einer außergewöhnlich eleganten Farbkombination mit einer prinzipiell edlen Nachtblaumetallic-Lackierung, dazu dunkelblauem Verdeck und mitternachtsblauer Lederausstattung, selbstverständlich mit farblich passenden Teppichen. Zur Ausstattung gehören ferner 17"-Cup-Felgen, beheizbare und elektrisch verstellbare Vordersitze, Lenden-



Jedes Exemplar des 911 Turbo Cabriolet 993 ist ein Einzelstück: Dieses hat den Doppeldecker-Heckflügel des Turbo S, während andere mit der regulären Heckklappe des 964 Turbo ausgestattet sind.





Die Verschlüsse der Persenning wirken fast grob.



Auch geschlossen erscheint die Linienführung stimmig.

wirbelstütze für den Fahrersitz, Bordcomputer, Klimaanlage, ein Porsche CR-10-Radio-Kassettenspieler, fernbedienbarer 6-fach-CD-Wechsler, Digital Sound Package, Konsole mit Platz für acht CDs (damit insgesamt 14 Silberlinge an Bord) und Windschott.

SCHALTGETRIEBE OHNE DRITTES PEDAL

Mehr Glück hatte RM Sotheby‘s mit dem 993 Turbo Cabriolet, das vermutlich von Michael Schumachers langjährigem Manager Willi Weber in Auftrag gegeben worden war und bei der Open Roads Auktion im Februar 2021 für 705.000 Schweizer Franken versteigert wurde. Dieses Exemplar hat eine schwarze Lackierung mit schwarzen Felgen und schwarzer Innenausstattung, die von einem braunen Verdeck angenehm kontrastiert wird. Im Cockpit ist vieles – Racingstyle – aus Carbon und Kohlefaser, darunter das Lenkrad, Instrumente, Schalt- und Handbremshebel, die Türeinlagen.

Interessanterweise – und durchaus originell – verfügt dieses Exemplar über ein spezielles Getriebe ohne Kupplungspedal. Dieses Getriebe stammt von Ruf, und es wirkt wie ein faustdicker Beleg dafür, dass keines der 14 Autos, die auf Geheiß der Mahag aufgebaut wurden, mit einem der anderen 13 Fahrzeuge identisch ist. ■



Die elektrisch verstellbaren, beheizbaren Ledersitze dieses Exemplars waren auf die Farbe der Karosserie abgestimmt.



911 CARRERA RS CLUBSPORT 993

Von den 1014 produzierten 911 Carrera RS der Baureihe 993 wurden nur 226 mit dem rennstrecken-orientierten Clubsport-Paket ausgeliefert, das damals 17.000 DM extra kostete

Das Sprichwort vom „Wolf im Schafspelz“ traf selten so wenig auf ein Auto zu wie auf den Carrera RS Clubsport der Generation 993. Im Gegenteil: Obwohl das Fahrzeug optisch ähnlich brachial wirkte wie ein Turbo, unterschieden sich seine Leistungswerte nur geringfügig von denen des Carrera 2 Coupés: Als Handschalter schaffte der Clubsport nur 7 km/h mehr Top Speed: 277 km/h statt 270 km/h. Für den Sprint von 0 auf 100 benötigte er sechs Zehntelsekunden weniger, nämlich nur 5 statt 5,6 Sekunden.

Ein speziell entwickelter Frontspoiler und ein großer Heckflügel, dessen Form dem des Carrera RS 3.8 der Baureihe 964 ähnelte, unterschieden den Clubsport optisch vom RS der Generation 993, dessen Heckflügel wie eine Mischung aus dem Entenbürzel des Carrera RS und dem Whale Tail des 911 Turbo aussah.

HOMOLOGATION SPECIAL – EXKLUSIV FÜR EUROPA

Der 993 Carrera RS 3.8 basierte auf dem Carrera-Cup-Rennwagen und wurde speziell als Homologation Special in einer Stückzahl von mindestens 50 Exemplare konzipiert. Es galt, den RSR 3.8 – für den Renneinsatz weiter verbessert mit optimiertem Fahrwerk – daraufhin in der BPR Global GT Series einzusetzen, in den Klassen GT3 und GT4. Der Carrera RS 3.8 wurde in Europa angeboten, als der >

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.746 ccm / **Leistung** 300 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 277 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.245 x 1.735 x 1.270 mm



GUT ZU WISSEN:

Ein gut 30 Jahre altes Auto mag für den Renneinsatz ungeeignet erscheinen. Nicht so dieser Porsche, der immer noch eine gute Figur macht – auf der Rennstrecke genauso wie auf der Straße. Oder im Museum.

GEFÄLLT UNS

Ausgezeichnet für den Einsatz auf der Rennstrecke.
Eine Ikone – und trotzdem zuverlässig und robust.

GEFÄLLT UNS NICHT

Wegen des bescheidenen Komforts für längere Strecken ungeeignet. Wesentliche Ausstattungsmerkmale fehlen.



Der M64/20-Motor mit 3.746 ccm Hubraum ist vom 3,6-Liter-Motor des Carrera 993 abgeleitet und leistet 300 PS bei 6500 U/min.



Die roten 4-Kolben-Bremssättel stechen hinter den 5-Speichen-Magnesiumrädern deutlich hervor.



Die Front des Carrera RS Clubsport ziert ein größerer Frontspoiler als die RS-Basisversion.

vorherige RS mit 3,6-Liter-Motor der Generation 964 von 1992 eingestellt wurde. Der Hubraum des luftgekühlten 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxers jenes 964 Carrera RS wurde nun durch eine um 102 Millimeter vergrößerte Bohrung auf 3.746 Kubikzentimeter erhöht.
Bei seinem Debüt wurde der Clubsport wie der Carrera RS in Gelb präsentiert und die meisten Kunden orderten ihr Exemplar ebenfalls in dieser Farbe, so auch der Erstbesitzer des auf diesen Seiten gezeigten Exemplars, das RM Sotheby‘s 2017 bei der Auktion in Monterey für 407.000 US-Dollar verkaufte.

VERFEINERTER, KRAFTVOLLER ANTRIEBSSTRANG

Ausgestattet mit dem innovativen VarioRam-Ansaugsystem von Porsche leistete der neue Motor mit der Bezeichnung M64/20 hervorragende 300 PS bei 6500 U/min und 355 Nm Drehmoment bei 5400 U/min. Die neue Version 2.10 des Bosch Motronic Motormanagementsystems sorgte für eine präzise Steuerung der Doppelzündkerzen und der Kraftstoffzufuhr über die Drosselklappen.
Das bisherige Lamellenventilsystem ersetzte ein neuer Heißfilmsensor, und die Abgase strömten nun durch ein Katalysator-Paar, bevor sie aus den beiden symmetrisch angeordneten Endrohren an der Stoßfängerabdeckung austraten.
Das Getriebe basierte auf dem 6-Gang-Schaltgetriebe G50/31, optional war jedoch auch das G50/32 erhältlich, das nur minimale Unterschiede in den Übersetzungsverhältnissen aufwies. Das serienmäßige Sperrdifferenzial verfügte über 40% Sperrwirkung beim Zug und 65% beim Schub. Diese Prozentsätze galten als optimal für den Einsatz auf der Rennstrecke.

ZIEL: GEWICHTSREDUKTION UM 100 KG

Ein wichtiges Merkmal dieses wettbewerbsorientierten Fahrzeugs ist neben der Motoraufrüstung eine maximale Gewichtsreduktion.
Durch den Verzicht auf Ausstattungsmerkmale wie Dachhimmel, elektrische Fensterheber, elektrische Außenspiegel, Zentralverriegelung, Heckscheibenwischer, Intervallschaltung am Frontscheibenwischer, Radiolautsprecher, elektrisch verstellbare Sitze, Heckscheibenentfroster und -scheibenwischer, Airbags und Schalldämmung brachte der abgespeckte RS am Ende 1.280 Kilogramm auf die Waage. Der Verzicht auf den ganzen Komfort führte zu einem tatsächlichen Gewichtsverlust von rund 100 Kilogramm gegenüber dem Carrera 2 Coupé.
Das RS-Paket enthielt eine Reihe weiterer Merkmale, darunter dünnere Scheiben (wie beim berühmten Carrera RS von 1973), Innenraumbeleuchtung, Vorderhaube und Türen aus Leichtmetall, minimierte Türverkleidungen und Recaro-Sportsitze.

SPEZIFISCHE FEDERUNG, BREMSEN UND FELGEN

Größer und damit erst mal schwerer waren gegenüber dem Carrera 2 die Räder des Carrera RS. Die legten um zwei Zoll zu. Damit maßen die Magnesium-Speedline-Felgen mit fünf Speichen 8Jx18″ vorne und 10Jx18″ hinten, beim Clubsport waren es 9x18″ und 11Jx18″. Dieses Format wurde später auch beim 911 GT verwendet und im Fall des Clubsport mit 225/40 ZR18 Vorderreifen und 265/35 ZR18 Hinterreifen bestückt.
Die belüfteten Scheibenbremsen arbeiten mit rot lackierten Vierkolbensätteln und Scheiben mit 322 mm Durchmesser an beiden



Der Doppeldecker-Heckflügel greift den Stil des Carrera RS 3.8 der Generation 964 auf.



Der Innenraum des 993 Carrera RS Clubsport ist mit Rennsitzen von Recaro ausgestattet, Schalensitzen aus Carbon, farblich wie das Auto, dazu Sechspunktgurten. Überrollbügel waren ebenso ausdrucksstark und typisch für dieses Modells.

Achsen, vorne 32 mm dick, hinten 28 mm. Zum Vergleich: Der Carrera 2 hatte 304x32 mm Bremsscheiben vorne und 299x24 mm Scheiben hinten. Das Fahrwerk des Carrera RS 3.8 besteht aus vorderen Stoßdämpfern mit Kugelgelenken und Stabilisatoren, die in fünf Positionen am vorderen 24-Millimeter-Stab und in drei Positionen am hinteren 21-Millimeter-Stab einstellbar sind.

Spezifisch für den Carrera RS Clubsport waren – Option M003, Sportpaket – der Matter-Überrollkäfig, Feuerlöscher und Batterieabschaltung.

Ein weiterer Unterschied bestand darin, dass beim Carrera RS und RS Clubsport der Generation 993 der 92-Liter-Tank (davon 12,5 Liter Reserve) serienmäßig war, während beim Porsche Carrera 2 ein 73,5-Liter-Tank (davon 10 Liter Reserve) zur Wahl stand.

Obwohl letzten Endes der Carrera RS Clubsport fast ausschließlich für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipiert wurde, gibt es überraschend viele Exemplare, die von passionierten Kunden für den überwiegenden Einsatz auf der Straße konfiguriert wurden. Bestellt und ausgeliefert beispielsweise mit Klimaanlage, Airbag auf der Fahrerseite, elektrischen Fensterhebern, einem Blendschutzstreifen für die Windschutzscheibe, einer aufgerüsteten Batterie und sogar der raffinierten AM/FM-Stereoanlage RCR 84 des Radios Blaupunkt Düsseldorf. ■

■ 1996

911 GT 993

Obwohl die offizielle Bezeichnung dieser Extremversion des 993 „GT“ lautet, nennen ihn Fans schon immer „GT 2“. Denn seine Motorsportversion wurde für die GT2 Klasse der Langstrecken-WM homologiert.

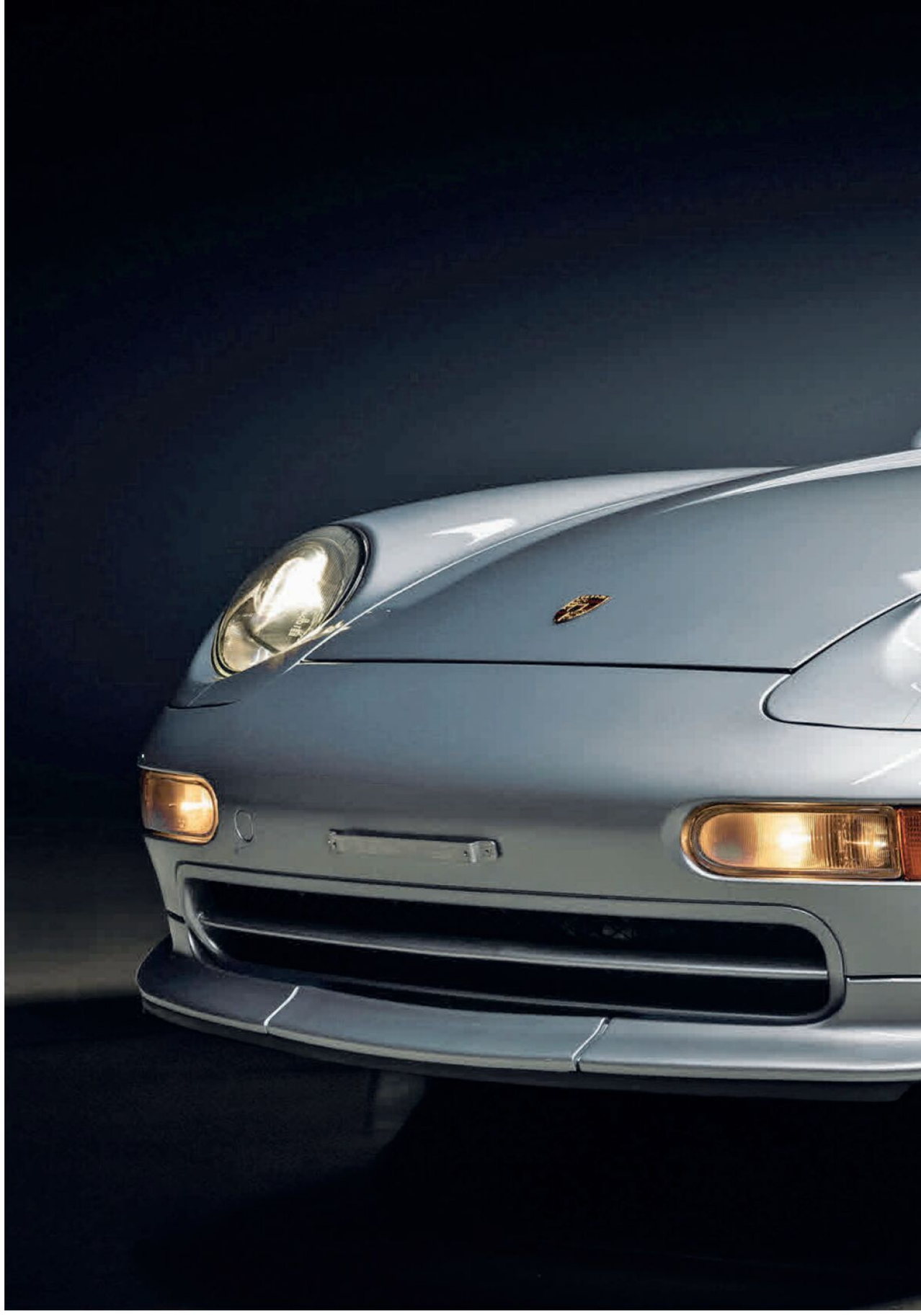
Dieses Modell, ein Homologation Special, diente der Homologation des 911 GT Clubsport in der GT2-Klasse. Bei Langstreckenrennen wie den 24 Stunden von Le Mans und Daytona sowie in der BPR Global GT Series wurde damals unterhalb der GT1 die GT2 eingeführt – und diese ab 1998 je nach Behörde als GT oder GTS fortgeführt. Aber es gibt noch einen Grund, warum dieser GT heute oft auch GT2 bezeichnet wird: Seit der 996er-Generation des Elfer bezeichnete das GT2-Modell die leistungsstärkste Turbo-Version, nur mit Hinterradantrieb und mit einer auf absolute Leistung ausgerichteten Konfiguration.
Während der 993 Turbo im Vergleich zum 993 Carrera 2 und 4 nur um sechs Zentimeter breiter wurde, um die größeren Räder und Pneus mit den damit verbundenen verbreiterten Spurbreiten unterzubringen, legte der 911 GT eine extra Schippe drauf: Das 430-PS-Basismodell und die 450-PS-Clubsport-Variante erhielten erweiterte Radkästen für 235/40 ZR18-Vorderreifen und 285/35 ZR18-Hinterreifen, so dass sich eine Gesamtbreite von 1855 mm ergab: 12 cm mehr als beim Carrera 2, und 6 cm mehr als beim Turbo der gleichen Baureihe.

AGGRESSIVER UND UNVERWECHSELBARER STIL

Die übergroßen Kotflügel verliehen dem 911 GT schon einen brachialen Look, hinzu kam noch der Doppeldecker-Heckflügel, ähnlich dem des Carrera RS Clubsport, der hier zwei Lufteinlässe in seinen Trägern beherbergte. Die Frontpartie wurde ebenfalls vom Carrera RS Clubsport übernommen, wobei der Spoiler stärker akzentuiert war, um durch die Erhöhung der vertikalen Belastung der Frontpartie eine verbesserte Aerodynamik zu gewährleisten. Angesichts dieser stilistischen Veränderungen enttäuschte der hintere Stoßfänger optisch fast ein wenig, denn er entsprach in Größe und Form zu 100 Prozent dem Element, das beim 911 Turbo und 911 Carrera RS zum Einsatz kam.
Der 993 GT wurde von Porsches brillantem Designteam um Michael Maurer, Pinky Lai und Harm Lagaay entworfen.
Laut Marc Bongers Buch *Porsche: Alle Serien- und Sportwagen seit 1948* wurden 172 Exemplare des 911 GT für den Straßenverkehr und 21 Exemplare des um 20 PS gesteigerten Clubsport für eine noch exklusivere Rennsportklientel gebaut. Diese 21 trugen die Karosserie waschechter, in der GT2-Kategorie homologierter Rennwagen. Zusätzlich waren sie jedoch mit einigen komfortorientierten Optionen ausgestattet, die das Fahren auf der Straße angenehmer machten.

DOPPEL-TURBO, ABER NUR HECKANTRIEB

Zwischen 1995 und 1996 wurde der Porsche 911 GT in einer Kleinserie produziert. Das Flaggschiff der 993-Turbo-Baureihe erreichte ein neues Plateau, als die Konstrukteure entschieden, vom Allradantrieb des 959 umzusteigen auf einen traditionellen Hinterradantrieb. Durch den Verzicht auf die Vorderachswellen und die Verbindung zur Vorderachse über die Kardanwelle sowie die Lamellenkupplung, Rücksitze, elektrischen Sitzverstellung vorne und anderem Schnickschnack konnte das Leergewicht des 911 GT im Vergleich zum 911 Turbo um 205 kg reduziert werden. >



GUT ZU WISSEN:

Ein Sammlerstück, bei dem man sich jeden zu fahrenden Kilometer vorher gut überlegen sollte. Denn der GT ist eine absolute Seltenheit mit einem Wert von über einer Million Euro. Um ein solches Exemplar zu ergattern, muss man an den renommierten Auktionen teilnehmen. Auf Online-Marktplätzen praktisch nicht zu finden.

GEFÄLLT UNS

Der absolute High einer an Höhepunkten nicht armen Baureihe 993. Herausragende Leistung. Sehr exklusiv.

GEFÄLLT UNS NICHT

Ersatzteile kaum erhältlich. Anspruchsvolles Fahrverhalten.

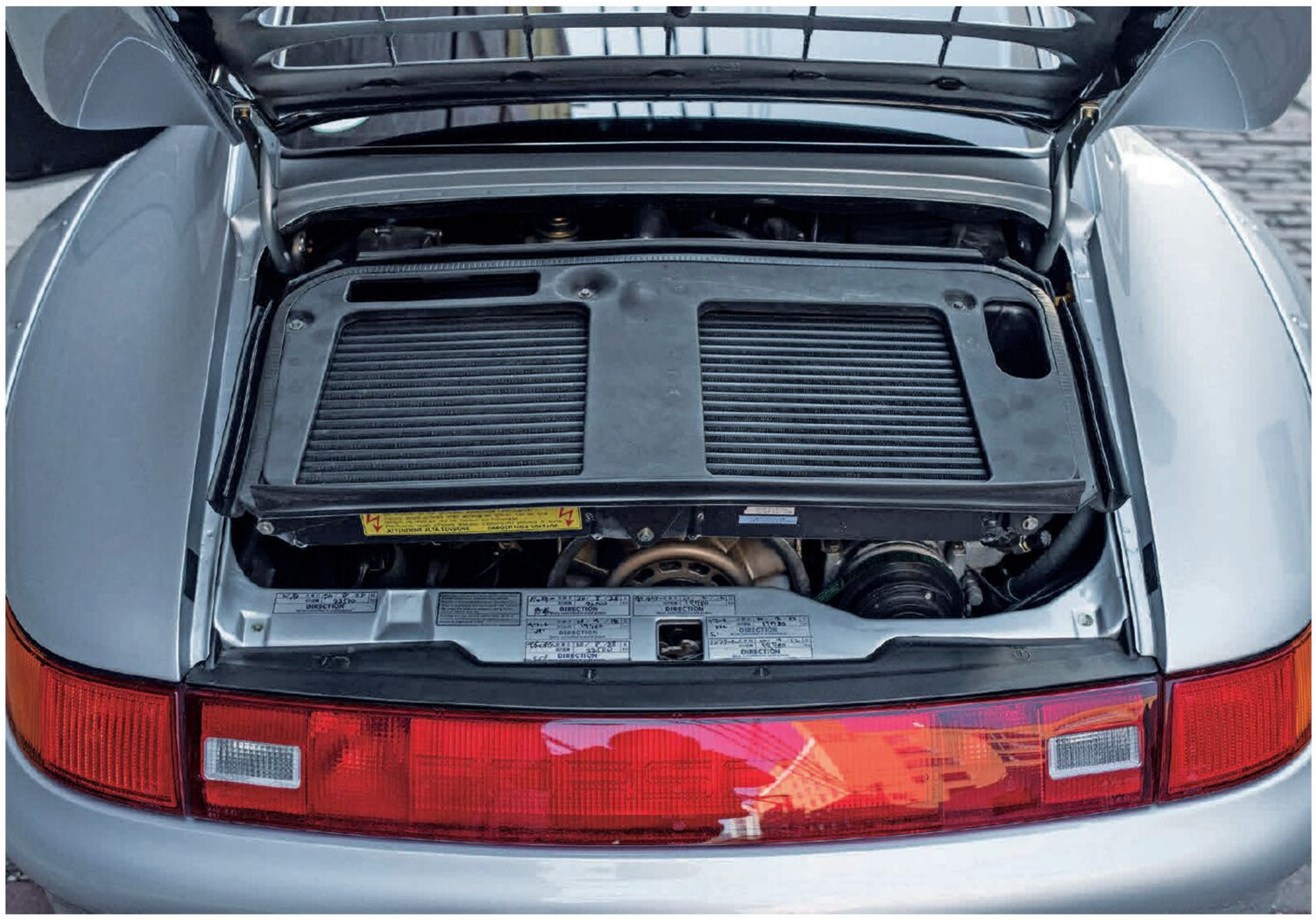
Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 430 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 295 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.245 x 1.855 x 1.270 mm

1.105.000 $
Bonhams-Auktion
Carmel 2018
172 gebaute
Exemplare



Schriftzüge auf Motorhaube und Spoiler sind bei Basis- und Clubsport-Modell identisch.





Der 6-Zylinder-Boxermotor mit Bi-Turbo und Ladeluftkühler leistete in der Basisversion 430 PS.



Motorhaube aus Aluminium und Scheinwerfer aus Kunststoff, um Gewicht zu sparen.





Die Bremsscheiben mit roten Sätteln hatten einen Durchmesser von 322 mm.



Die Leistung des doppelt aufgeladenen 6-Zylinder-Boxers stieg von 408 PS in der Basisversion auf 430 PS als Spitzenwert beim GT2. Und auf 450 PS bei 911 Turbo mit offiziellem Upgrade-Kit sowie dem mit 345 Exemplaren seltenen 911 Turbo S, während der M64/60R-Motor mit seinen zwei Turboladern und Ladeluftkühler in der späteren Wettbewerbsvariante sogar 480 PS leistete.
Das Drehmoment des 911 Turbo stieg von 540 Nm bei 4.000 U/min auf 585 Nm im Turbo mit offiziellem Upgrade-Kit, im Turbo S und im 911 GT Clubsport. Mit einem Leistungsgewicht von 2,87 kg/PS übertraf der 450 PS starke 911 GT Clubsport sogar den legendären 959, der im Sport-Trimm 3 kg/PS auf die Waage brachte, gegenüber 3,01 kg/PS beim Basis-911 GT.
Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgte über ein neu entwickeltes 6-Gang-Getriebe mit der Bezeichnung G64/51 und über ein Sperrdifferenzial mit 25 Prozent Wirkung bei Zug und 40 Prozent bei Schub.

GERINGES GEWICHT FÜR MAXIMALE LEISTUNG

Türen und Motorhaube des 911 GT bestanden aus Leichtmetall. Die für dieses Modell spezifischen geteilten 18“-Speedline-Leichtmetallräder mit Aluminiumprofil und Magnesium-Mittelteil füllten die extrabreiten, angeschraubten Glasfaser-Radhäuser aus.

Der Heckflügel verfügte über zusätzliche Lufteinlässe zur Kühlung des Motors.

Mit einem Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,4 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 295 km/h in der Basisversion und von 300 km/h in der Clubsport-Ausführung bot der 911 GT absolut beeindruckende Leistungen.

ERFOLGE AUF DER RENNSTRECKE MACHTEN DAS MODELL FÜR REICHE KUNDEN INTERESSANT

Wie eingangs erwähnt, wurde der 911 GT der Generation 993 so konstruiert, dass er die Homologationsvorschriften erfüllte, damit Porsche in der GT2-Kategorie an international renommierten Rennen wie den 24 Stunden von Le Mans, den 12 Stunden von Sebring und den 24 Stunden von Daytona teilnehmen konnte. Und die Wette ging auf: Der 911 GT 993 GT2 erwies sich auf der Rennstrecke sofort als äußerst konkurrenzfähig. Ein frühes Exemplar schaffte es 1995 und 1996 bei den 12 Stunden von Sebring sowie in Watkins Glen und in Daytona aufs Podium.

Die straßentauglichen Exemplare boten ebenso brillante Leistungen, aber viele Besitzer entschieden sich für eine Latte von Komfortoptionen, was dazu führte, dass der 911 GT zum teuersten Modell der 993-Reihe wurde. Heute gilt dieses technische und stilistische Juwel der späten 1990er Jahre als einer der begehrtesten Porsche-Supersportwagen der Neuzeit. ■





Im aufgeräumten Cockpit hatte der Fahrer alles gut im Blick.



911 CARRERA S 993

Heckantrieb, aber eingekleidet in die Karosserie des Allradmodells: Im Grund war der Carrera S ein Turbolook der 993er Generation – und ist heute begehrter denn je

Von vorne betrachtet war er nicht vom bekannteren Carrera 4S zu unterscheiden, der mit seinen gegenüber dem Carrera 2 und 4 um jeweils 30 mm verbreiterten Kotflügeln eine ähnliche Straßenpräsenz bot wie der 911 Turbo. Genauso wie das Turbomodell und der 4S konnte der S optional mit 18“-Leichtmetallrädern im 5-Speichen-Design ausgestattet werden statt der serienmäßigen 17“-Räder.
In der Seitenansicht sind die ersten augenscheinlichen Unterschiede zwischen Carrera S und Allradmodell zu erkennen, insbesondere die 4-Kolben-Bremssättel: schwarz statt rot lackiert.
Am Heck fällt der geteilte Kühlergrill der Motorhaube auf, ein dezenter Knicks an die glorreichen 356 B und C, dazu der Schriftzug „Carrera S“. Wohlgemerkt „S“, nicht „2S“, obwohl diese Variante von Porsche-Fans gewöhnlich als „C2S“ bezeichnet wird.

KEINE ZWEI JAHRE LANG PRODUZIERT

Der Carrera S, der im August 1996 als Modelljahr 1997 eingeführt und auch im darauffolgenden Modelljahr 1998 verkauft wurde, kostete mit manuellem 6-Gang-Getriebe 137.500 Mark; und mit 4-Gang-Tiptronic S 144.160 Mark. Nur wenige Kunden bevorzugten die Version ohne Kupplungspedal, die deutlich weniger sprintstark war (6,4 statt 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h), langsamer (265 statt 275 km/h) und durstiger (12,4 statt 12 Liter/100 km).
Von den insgesamt 3.714 produzierten Exemplaren, davon 1.752 aus dem Jahr 1997, existieren nur 759 in der US-Kanada-Konfiguration. Die Seltenheit und Exklusivität des Carrera S innerhalb der Baureihe 993 mit 285 PS wird deutlich, wenn man seine Produktionszahlen mit den 6.948 produzierten Carrera 4S und den 4.583 produzierten Targa vergleicht.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 285 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 270 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.245 x 1.795 x 1.285 mm



Hinter den optionalen 18“-Rädern mit farbigem Porsche-Logo lugen die schwarz lackierten 4-Kolben-Bremssättel hervor.

GUT ZU WISSEN:

Der Carrera S der Baureihe 993, offiziell nur als Coupé gebaut, war schon immer ein Liebhaberstück. Mit etwas mehr als 3.700 Einheiten kommt er auf die niedrigsten Produktionszahlen aller 285 PS starken Varianten der 993er-Generation, deutlich weniger als die allgemein beliebteren Targa und Carrera 4S.

GEFÄLLT UNS

Exklusiv, aber doch unerreichbar. Angenehm zu fahren. Schönes, puristisches Design.

GEFÄLLT UNS NICHT

Etwas weniger Fahrspaß als im Carrera 4S.
Das Tiptronic S-Getriebe ist für Fahrer mit sportlichen Ambitionen ungeeignet.



Der geteilte Kühlergrill erinnert an den Porsche 356.

MEHR DREHMOMENT ALS DER VORGÄNGER TROTZ GLEICH GROSSEM HUBRAUM

Für manche eingefleischte Porsche-Kenner ist der Carrera S das gelungenste Modell der Baureihe 993, die ja nun wirklich an Highlights wie dem ersten 6-Gang-Schaltgetriebe nicht arm war.
Der 993 und damit auch der Carrera S verfügten über eine neue Mehrlenker-Hinterradaufhängung, welche die Straßenlage und damit den Spaß am Fahren merklich verbesserte, indem sie das charakteristische Übersteuern des 911 beim Beschleunigen reduzierte. Der 3,6-Liter-Motor lieferte nicht nur 25 PS mehr Leistung als seine Vorgänger, der Antrieb machte diese dank der variablen Ventilsteuerung VarioCam und der neuen Kraftstoffleitungen auch in einem breiteren Drehzahlbereich verfügbar.
Aus diesen Gründen beträgt das maximale Drehmoment – trotz des gleich großen Hubraums wie beim Vorgänger – ganze 340 Nm gegenüber 310 Nm bei den früheren 964 Carrera 2 und 4. ■

911 TURBO S SUNOCO 993

Einen der ohnehin raren 993 Turbo S ließ sich ein Sammler im Farbschema des Mineralölkonzerns Sunoco lackieren – passend zu seinem 917 und 935. Absolutes Sammlerstück … oder nur Schmuckstück?

Der Porsche 911 Turbo S Typ 993 bildet den angemessenen Abschluss der Ära der luftgekühlten Porsche, die 1963 mit dem ersten 901/911 begann und mit der Einführung des 996 abgeschlossen war. Der letzte luftgekühlte 911 Turbo entstand in geringer Stückzahl: Nur 345 Exemplare wurden produziert, 183 davon für den US-Markt.

Jedes Exemplar wurde von der Porsche Exclusive-Abteilung sorgfältig und einzigartig veredelt, mit individuellen Ausstattungsmerkmalen und zahlreichen Upgrades an Motor und Fahrwerk.

VIELE VERBESSERUNGEN FÜR DEN 993 TURBO S

Angetrieben von einem 3,6-Liter-Boxermotor mit Leichtmetall-Kurbelgehäuse und -Zylinderköpfen erhielt der Turbo S zwei größere KKK K24-Turbolader für eine optimierte Gasannahme sowie ein neues Bosch Motronic-Motormanagement, das an die zusätzliche Leistung angepasst wurde.

Diese und andere Modifikationen erhöhten die Leistung auf 450 PS bei 6.000 U/min, wobei die Export-Exemplare für Übersee auf 424 PS bei 6.250 U/min gedrosselt wurden. Außerdem wurde ein zweiter Ölkühler eingebaut, um die Wärme besser abzuleiten.

Viele der technischen Neuerungen des 993 Turbo S wurden vom legendären 959 übernommen, darunter der elektronisch gesteuerte Allradantrieb, eine Premiere für das Porsche 911 Turbo-Modell. Gelbe 4-Kolben-Bremssättel und Luftkanäle an der Frontschürze und den hinteren Kotflügeln, die zur Kühlung der größeren, belüfteten Scheibenbremsen dienten, zeichneten den Turbo S ebenso aus wie die



Den Turbo S treibt ein Biturbo mit 450 PS und 585 Nm maximalem Drehmoment an.



GUT ZU WISSEN:

Ohnehin eine Rarität, von der 345 Exemplare für 304.650 DM angeboten wurden. Dieses Einzelstück im Rennwagen-Look des Sunoco-Teams ist da wie eine Blaue Mauritius.

GEFÄLLT UNS

Hervorragende Leistung, einzigartige Optik.

GEFÄLLT UNS NICHT

Sehr anspruchsvolles Fahrverhalten. Schlechte Verfügbarkeit von modellspezifischen Ersatzteilen.

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 450 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 300 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.245 x 1.795 x 1.285 mm

896.000 $
RM Sotheby's Auktion
Monterey 2023
Unikat

Bei der US-Version des 911 Turbo S trennten Gummihörner am Bug die Blinker von den Bremslufteinlässen. Die leistungsstarken Scheinwerfer wurden durch Hochdruck-Waschdüsen sauber gehalten.





Die gelben Sicherheitsgurte innen passen zu den Zierstreifen außen.

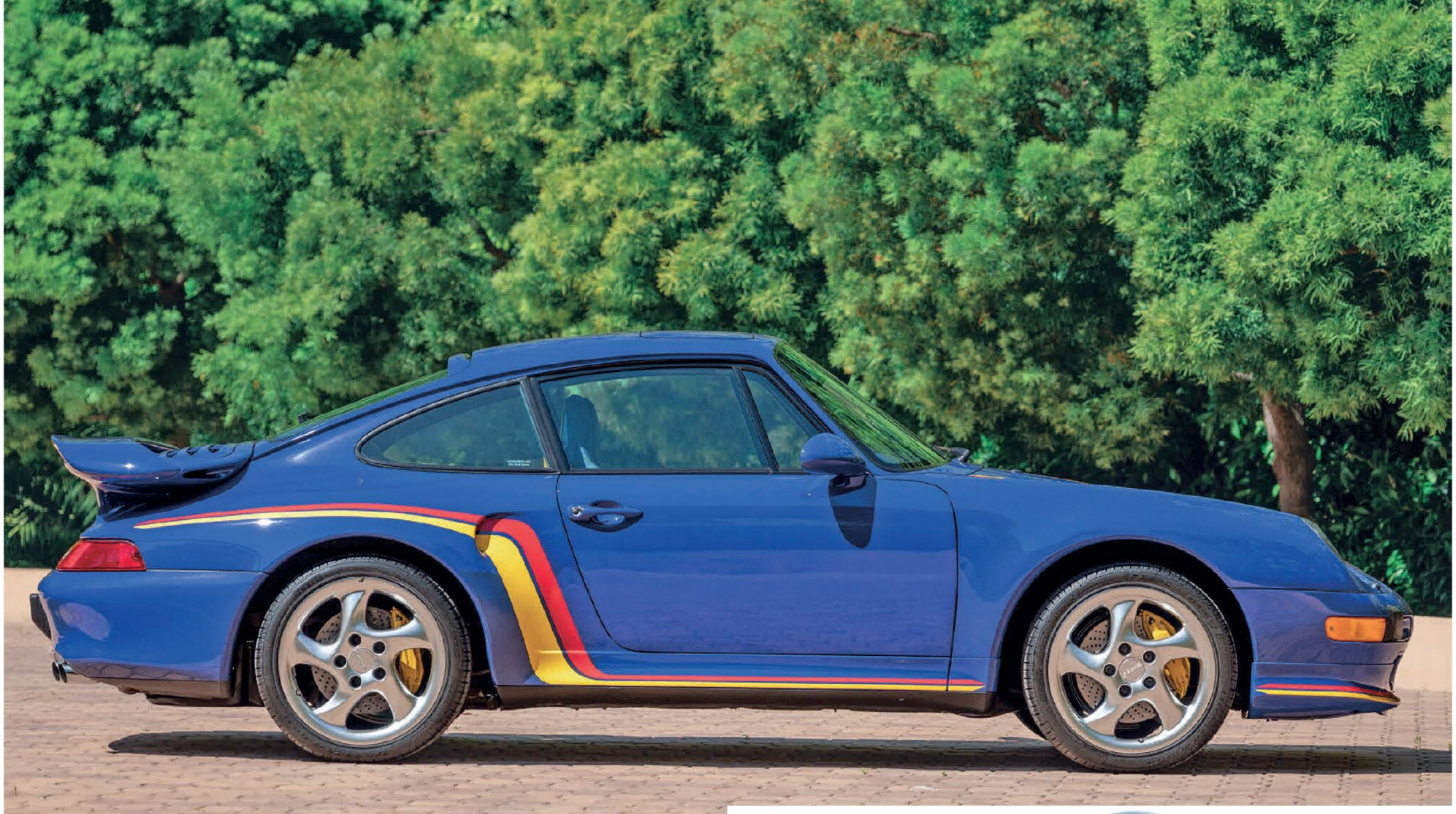




Der Doppeldecker-Heckflügel enthielt Lufteinlässe zur Motorkühlung.



Knallgelbe Bremssättel für 322 mm dicke Scheibenbremsen.



Dieser 911 Turbo S wurde in der ungewöhnlichen „Paint to Sample“-Farbe Cobalt bestellt und mit gelben und roten Streifen versehen, damit er zur Sunoco-Sammlung des Erstbesitzers passte.

neue Aerokit-Turbo-II-Frontpartie und der vergrößerte, feststehende Doppelheckflügel mit integrierten Lufteinlässen für den Ladeluftkühler. Turbulent und cool: selbst zur Kühlung von Bremsscheiben.
Die vergrößerten Kotflügel beherbergten 5-Speichen-Leichtmetallräder in 8Jx18″ für die vorderen Räder und 10Jx18″ für die hinteren, die mit Pneus à 225/40 ZR18 bzw. 285/30 ZR18 bestückt waren.
Dank eines verbesserten 6-Gang-Schaltgetriebes (G64/51) erreichte der Turbo S in 4,1 Sekunden aus dem Stand 100 km/h und schaffte eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.

PERSONALISIERUNG AUF HÖCHSTEM NIVEAU

In einer Welt, in der einige wohlhabende Enthusiasten ihre Befriedigung aus dem Besitz einzigartiger Objekte ziehen, gab es jemanden, der mit seinem 911 Turbo S und den Individualisierungen des Porsche Exclusive-Programms nicht vollauf zufrieden war, und aus dem Grund einige ästhetische Eingriffe vornahm, die zu dem auf diesen Seiten abgebildeten, spektakulären Unikat führten.
Erworben wurde der 911 Turbo S der Generation 993 ursprünglich von dem kalifornischen Sammler Otis Chandler. Chandler, der in der damaligen Fan-Szene sehr bekannt war, leitete von 1960 bis 1980 die „Los Angeles Times“ als Verleger und widmete einen Großteil seiner Freizeit – und seiner finanziellen Mittel – seiner Leidenschaft für Autos. Chandlers Autogeschmack war vielseitig, seine Kollektion reichte von Porsche-Rennwagen bis zu amerikanischen Vorkriegsklassikern. In seinem Besitz befand sich sowohl ein Porsche 917 als auch ein 935 – beide in der unverwechselbaren blauen Lackierung des Mineralölkonzern und Motorsportsponsors Sunoco. Als 1997 die Zeit kam, einen neuen Turbo S zu bestellen, war es für ihn daher selbstverständlich, wie dieser aussehen sollte.
Der 911 Turbo S von Chandler wurde in der ungewöhnlichen „Paint to Sample“-Farbe Cobalt bestellt und hob sich damit ab von allen anderen Exemplaren dieses Modells, das ja – wie erwähnt – ohnehin nur in wenigen hundert Exemplaren produziert wurde. Die Innenausstattung ist in mitternachtsblauem Leder gehalten, mit Speed Yellow Porsche Exclusive Sicherheitsgurten und Kontrastnähten, dem geprägten Porsche-Wappen auf Kopfstützen und Veloursspolsterung für den vorderen Kofferraum.



Weiße Hintergründe und rote Einfassungen zieren die Instrumententafel des 1997 von Otis Chandler bestellten Einzelstücks.

Weitere werksseitige Extras waren die Sportsitze im Rennsport-Stil mit Volllederbezug vorne und hinten, die zum Exterieur passten, das Digital-Sound-Paket, ein fernbedienbarer 6-fach-CD-Wechsler, automatisch abblendende Außenspiegel, ein Regensensor, ein Lenkrad aus Kohlefaser und Leder, silberne „Turbo S“-Schriftzüge und Sonnenblenden aus Leder mit Spiegeln. Insgesamt sind 24 verschiedene Optionen auf dem Optionscode-Aufkleber aufgeführt.
In Anlehnung an den 917 und den 935 seines Erstbesitzers wurden nach der Auslieferung gelbe und rote Streifen angebracht, die bis heute erhalten geblieben sind.

BERÜHMTE EIGENTÜMER SEIT 1997

Im Jahr 2006 kaufte Seine Hoheit Nasir al-Mohammad al-Ahmad al-Dschabir as-Sabah den Turbo S von Chandler für seine schnell wachsende Sammlung. Von 2006 bis 2011 war der Scheich Premierminister von Kuwait und besaß als Autoliebhaber eine immense Kollektion von mehreren tausend Fahrzeugen. Den Turbo S verkaufte er 2021 an den Sammler Todd Blue, der die Mechanik des Wagens überholen ließ. Bis zum Weiterverkauf 2023 gehörte der 911 Turbo S Sunoco 993 zu Blues Sammlung himmelfarbener Porsche. ■



911 CARRERA S CABRIOLET 993

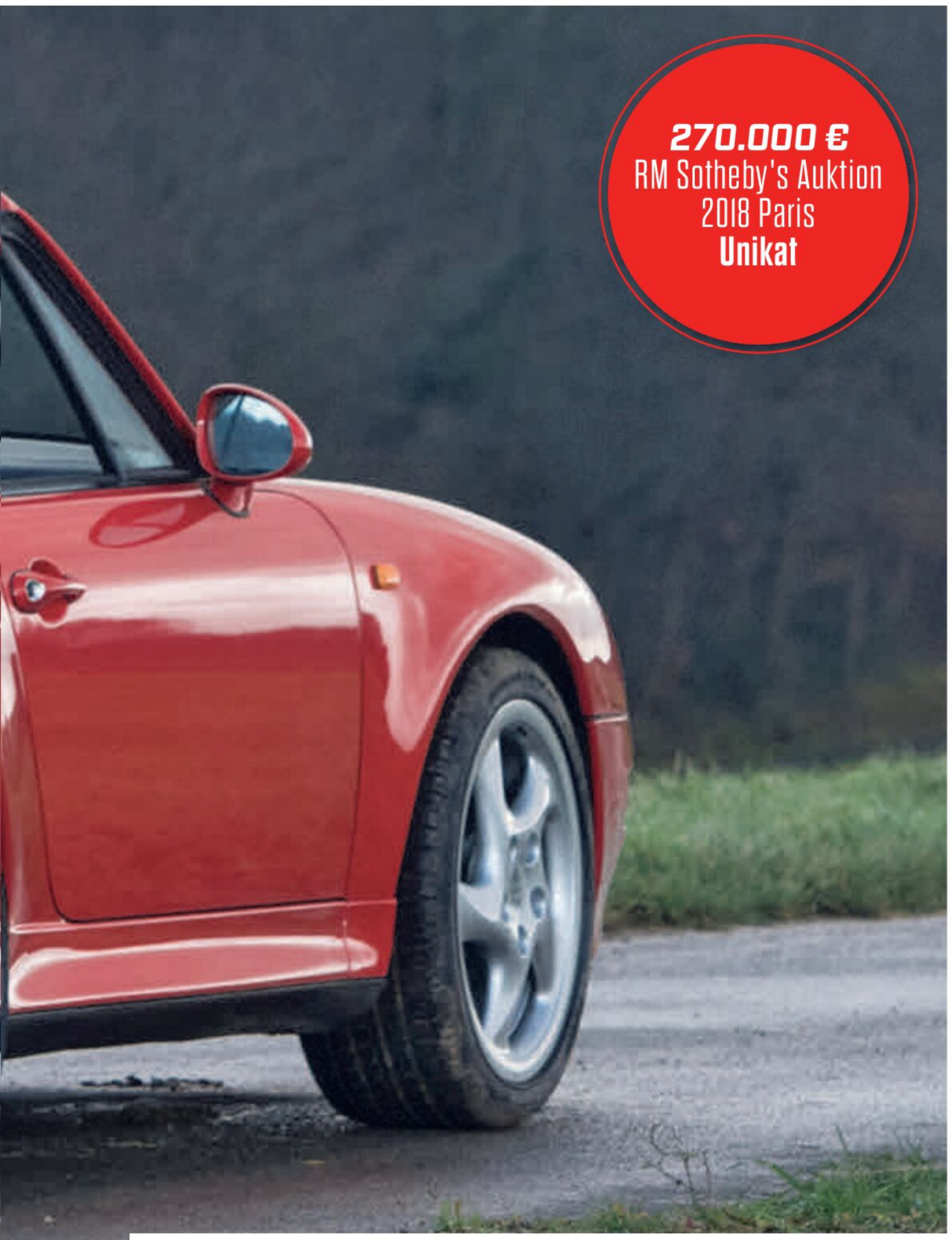
Erst auf den zweiten Blick ist bei diesen offenen Exemplaren des 993 zu erkennen, dass es sich hierbei nicht um Massenproduktion handelt, sondern um begehrte Einzelstücke

Modelle der Baureihe 993 sind in den Augen vieler Kenner die letzten echten Elfer. Schließlich war ein 993 der letzte 911 mit luftgekühltem Sechszylindermotor. Mit nur fünf Produktionsjahren ist die Baureihe eben auch deshalb begehrt, weil insgesamt relativ wenige Modelle entstanden sind. Besonders gefragt sind Autos, denen die Seltenheit nicht sofort anzusehen ist.
Bei seiner Einführung 1994 bot Porsche den 993 lediglich als Coupé an. Und das war dann ab Werk ausschließlich in der klassischen „Narrow Body"-Konfiguration erhältlich.

EIN FAHRZEUG NUR FÜR AUSERWÄHLTE

„Oben ohne", als Cabriolet war der 911 Carrera S der Generation 993 niemals offiziell erhältlich. Angesichts der Nachfrage wurden allerdings für den Porsche-Händler in Beverly Hills fünf 911 dann doch zu Cabriolets umgebaut und ausgeliefert.
In diesen Genuss kamen europäischen Kunden nicht, diese Option war ihnen nicht zugänglich. Theoretisch. In der Praxis machte man in Zuffenhausen für wenige VIPs und Porsche-Führungskräfte auch mal eine Ausnahme. Ausgehend von einem fabrikneuen 911 Carrera Cabriolet verbaute die Porsche Exclusive Manufaktur dieses in >

Motor luftgekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 285 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 265 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.245 x 1.795 x 1.300 mm /



GUT ZU WISSEN:

Vom Carrera S Cabriolet kann man mit Fug und Recht behaupten, dass dieses Design eins der gelungensten des 993 darstellt. Speziell im Fall des von Porsche selbst hergestellten Einzelstücks, für das noch mehr Aufwand getrieben wurde als für die fünf US-Fahrzeuge.

GEFÄLLT UNS

Wertvoll als stilistischer Impuls für spätere Modelle.

GEFÄLLT UNS NICHT

Für die USA gebaute Exemplare können in Deutschland offiziell nicht zugelassen werden. Nur mit erheblichem Aufwand lässt sich das Carrera S Cabriolet in unseren Breiten bewegen.



Der M64/21-Motor leistet 285 PS und 340 Nm bei 5250 U/min.



Auch geschlossen verliert das Carrera S Cabriolet nichts von seiner Anmut.



Schwarze Lederpolsterung und roter Teppich für das Unikat.



Das Becker Traffic Pro Radio enthielt – nomen est omen – auch ein Navigationssystem.

eine Turbo-Karosserie und schuf damit ein exquisites Sammlerstück, weitaus wertvoller als die Handvoll Beverly-Hills-Umbauten. Bei dieser Sonderanfertigung wurde das Interieur mit Lederbezügen und im unteren Bereich des Fahrgastraums mit Teppichbelägen veredelt. Der hier verwendete geteilte Kühlergrill der Motorhaube und die schwarz lackierten Bremssättel wurden beim Carrera S Coupé später übernommen.

DAS EINZIGE CARRERA S CABRIO „AB WERK“

Das hier gezeigte Carrera S Cabriolet bestellte ein VIP-Kunde und Porsche-Sammler Ende 1997 in Zuffenhausen. Das Auto mit der Fahrgestellnummer WP0ZZZ99ZWS330081 und der Motornummer 63W00559 ist vermutlich das einzige ab Werk umgebaute Exemplar. Nach der TÜV-Abnahme im Werk und dem Nachweis, dass dieses 911 Carrera S Cabriolet in Zuffenhausen an den vorderen Kotflügeln und im Heckbereich verändert wurde, wurde es im Mai 1998 seinem Besitzer übergeben.
Dieser außergewöhnliche Elfer blieb 17 Jahre lang in erster Hand und legte nur 16.200 km zurück. RM Sotheby‘s bot ihn mit zahlreichen Serviceunterlagen und kompletter Bedienungsanleitung bei seiner Pariser Auktion 2018 am Rand der Rétromobile-Messe an. Der Hammer für dieses Carrera S Cabriolet in tadellosem Zustand fiel bei einem Gebot von 269.375 Euro. ■





Wie das Carrera S Coupé der Generation 993 erhielt das Carrera S Cabriolet einen geteilten Kühlergrill.

Die Frontschürze des Carrera S Coupé und Cabriolet, beide aus den Modelljahren 1997 und 1998, wies spezielle Lufteinlässe auf, die sich von denen der Vorjahre unterschieden.

Die 17“-Leichtmetallräder des Carrera S Cabriolets entsprachen denen des Carrera S Coupés, für das auch 18“-Räder erhältlich waren.







Je nach Lichteinfall verändert der Sonderlack Violettchromaflair seinen Farbton.

35.000 - 55.000 €
911 produzierte Exemplare

911 MILLENNIUM 996

Die limitierte Serie, die zur Feier des neuen Jahrtausends erschien, gehört wegen der geringen Stückzahl und der Sonderfarbe Violettchromaflair zu den meistgesuchten 996

Der von 1996 bis 2004 produzierte Porsche 996 war die erste komplett neue 911-Plattform seit 34 Jahren und zugleich die erste Generation des wassergekühlten Elfers. Darüber hinaus war sein 3.387-ccm-Motor der erste unter den 911er-Antriebsaggregaten mit vier Ventilen pro Zylinder.
Zur Zeit seiner Entwicklung befand sich das Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten. Der Druck, den 996 zum Erfolg zu führen, war enorm. Vor allem die erste Serie mit dem 3,4-Liter-Motor wurde dem Ruf der Marke für technische Zuverlässigkeit nicht gerecht. Der Motor war anfällig und musste oft ausgetauscht werden. Dem schwäbischen Unternehmen kostete dies viel Geld, ganz zu schweigen vom Imageschaden. Auch die übermäßige Ähnlichkeit mit dem zweisitzigen Roadster Boxster, die die fast identischen Frontscheinwerfer noch unterstreichen, kam bei vielen Kunden nicht gut an. Das neue Maxi-Format des Autos – 185 mm länger als der 993 – sorgte ebenfalls für Diskussionen.
Erst mit dem Modelljahr 2002 wurden die Hauptkritikpunkte der Modelle aus der Welt geschafft. Bedeutend war hierfür die modifizierte Frontpartie mit den vom 911 Turbo und GT2 übernommenen Litronic-Scheinwerfern, und dem 3,6-Liter-Motor M96/03 mit 320 PS und 370 Nm, 20 PS und 20 Nm mehr als der vieldiskutierte M96/02 mit 3.387 ccm und 300 PS und 350 Nm.
Doch der erste 996 hatte auch einige Vorteile gegenüber dem 993, die häufig übersehen werden, beispielsweise ein 45 Prozent steiferes Fahrwerk und eine Gewichtsersparnis von 50 Kilogramm.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.387 ccm / **Leistung** 300 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 280 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.430 x 1.765 x 1.305 mm



Der 911 Millennium gehört zum Modelljahr 2000 und erhielt die Frontpartie des ersten 996, die erst mit der Modellpflege geändert wurde.



Auf der hinteren Motorhaube prangt lediglich der „911“-Schriftzug. Ansonsten findet sich, abgesehen von der Farbe äußerlich kein Hinweis, der auf das Sondermodell schließen lässt.

GUT ZU WISSEN:

Eine limitierte Serie wie der Millennium ist eine gute Möglichkeit, sich einen besonderen Elfer zu einem guten Preis zuzulegen. Falls Sie einen finden, fragen Sie danach, ob es bei dem Fahrzeug in der Vergangenheit Probleme mit dem Motor gab und falls ja, ob diese bei Porsche selbst behoben wurden.

GEFÄLLT UNS

Schöne Farbkombination, erschwingliche Preise.

GEFÄLLT UNS NICHT

Das Design der Frontpartie traf nicht den Massengeschmack. Der 3,4-Liter-Motor gilt als nicht besonders zuverlässig, wenn er nicht nachträglich überholt wurde.



Unten an der Mittelkonsole ist die fortlaufende Nummer vermerkt.

DIE ERSTE KLEINSERIE AUF BASIS DES 996

Der 996 wurde von Pinky Lai für das neue Jahrtausend entworfen. Die für das Modelljahr 2000 im September 1999 aufgelegte Millennium-Edition verkörpert diese Designphilosophie.
Der erstmals im Dezember 1999 ausgelieferte 911 Millennium der Generation 996, entwickelt auf der Basis des Carrera 4 Coupé der ersten Serie, ist mit 911 Stück selten. Noch seltener sind die mutmaßlich drei rechts-gelenkten Fahrzeuge (für Großbritannien und Japan) dieser Jubiläumsedition. Das Modell ist in Violettchromaflair lackiert, einem exklusiven Farbton, der je nach Lichteinfall seine Farbe von Schwarz über Grün bis Violett ändert. Außerdem ist das Auto mit 18“-Monobloc-Leichtmetallrädern ausgestattet, und zu den damals erhältlichen Optionen gehörten edle Wurzelholzeinlagen am Lenkrad und Schalthebel.

NUR MIT ALLRADANTRIEB ERHÄLTLICH

Der 911 Millennium hat die Mechanik des ersten 996 vollständig beibehalten, das heißt den 3,4-Liter-Motor mit 300 PS. Der permanente Allradantrieb mit elektronischer Drehmomentverteilung verlieh ihm ein sicheres und – selbst auf rutschigem Untergrund – zufriedenstellendes dynamisches Handling.
Erhältlich mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe oder der 5-Gang-Tiptronic S, wurde der 911 Millennium eingeführt zu einem Listenpreis von 185.000 Mark. Für die Version mit der Tiptronic S war ein Aufpreis von 5.610 Mark fällig. ■



60.000 €
1.963 produzierte Exemplare

Die Sonderserie „40 Jahre 911“ zeichnet sich aus durch die Lackierung in GT-Silbermetallic.

911 40 JAHRE 911 996

Zum 40-jährigen Jubiläum des 911 produzierten die Stuttgarter eine Sonderserie von 1.963 Exemplaren des Carrera 4 Coupés der Generation 996.2 mit einer besonders reichhaltigen Ausstattung

Der Zuffenhausener Hersteller legte im Sommer 2003 eine limitierte Serie der 911-Generation 996.2 mit dem Namen „40 Jahre 911“ auf. Limitiert auf exakt 1.963 fortlaufend nummerierte Exemplare, zertifiziert mit einer Sonderplakette auf der Konsole. In Deutschland wurde das Modell für 95.616 Euro verkauft. Die Limited Edition sollte den 40. Jahrestag des Modells 911 zelebrieren, obwohl es streng genommen erst der 39. war. Denn das im September 1963 auf der Frankfurter IAA vorgestellte Auto trug ursprünglich die Bezeichnung 901. Erst nachdem sich Peugeot beschwert hatte, alle dreistelligen Nummern mit einer Null in der Mitte seien bereits für die eigenen Automodelle registriert, wurde der Porsche zur Markteinführung 1964 umbenannt in 911. Aber dies nur am Rande.

Wie schon zehn Jahre zuvor beim 911 30 Jahre, damals auf Basis des 964 Carrera 4 Coupé, unterschied sich das 40-Jahre-Jubiläumsmodell durch eine besonders großzügige Ausstattung mit exklusiven Details und einer besonderen Lackfarbe. Die Sonderserie entstand erneut aus der Coupé-Version des Carrera 4 mit Allradantrieb, doch im Gegensatz zu den 964ern des 30-Jahre-Jubiläums, die mit dem Serienmotor ausgestattet worden waren, entschied sich Porsche diesmal für das Antriebsaggregat M96/03 S mit einem offiziellen Aufrüstsatz auf 345 PS, im Gegensatz zu den 320 PS des Serien-Carrera, einschließlich 4 und 4S.
Das maximale Drehmoment des M96/03S blieb bei 375 Nm, allerdings bei einer höheren Drehzahl, 4.800 U/min statt 4.250 U/min, was bedeutet, dass die 25 PS etwas auf Kosten der Elastizität gingen.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.600 ccm / **Leistung** 345 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 290 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.430 x 1.770 x 1.295

Trotzdem schrumpfte mit den paar PS mehr die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h um eine Zehntelsekunde, von 5 Sekunden auf 4,9 Sekunden. Der 6-Zylinder-Boxer-Saugmotor mit 24 Ventilen war mit einem manuellen 6-Gang-Getriebe gekoppelt.

EINFLÜSSE VOM TURBO UND VOM 4S

Der im Vergleich zum Serien-Carrera 4 um 10 mm tiefergelegte 911 „40 Jahre“ verfügte serienmäßig über ein Sperrdifferenzial mit 22 Prozent bei Zug und 27 Prozent bei Schub. Bereift war er mit 225/40 ZR18 und 285/35 ZR18 Pneus auf polierten 5-Speichen-Carrera-Rädern wie beim Turbo und 4S in den Maßen 8Jx18″ vorne und 10Jx18″ hinten. Die Bremsanlage ähnelte dagegen wiederum der des Carrera 4, mit 318 mm Durchmesser und 28 mm Dicke der vorderen Scheiben und 299 mm Durchmesser und 24 mm Dicke der hinteren Scheiben, mit schwarz lackierten Vierkolben-Bremssätteln – ein wenig wie beim Carrera S der Generation 993.

OPTISCHE ERKENNUNGSMERKMALE

Rein äußerlich ist das Jubiläumsmodell identifizierbar an der Sonderfarbe GT-Silbermetallic, das an die Farbe des mit einem V10-Saugmotor ausgestatteten Carrera GT-Hypercars erinnert und sich auch auf die seitlichen Lufteinlassgitter erstreckt, ebenso die Schwellerblenden an den Seiten. Der „911“-Schriftzug auf dem Heckdeckel ist aus Aluminium, Einsätze in derselben Farbe zieren das Armaturenbrett, die Einfassungen der fünf Rundinstrumente, den Mitteltunnel sowie den Drehknopf des Sechsgang-Schaltgetriebes und einen Teil des Handbremshebels. ■

GUT ZU WISSEN:

Auch der „40 Jahre“ ist ein interessanter 996, der sicher leichter erhältlich ist als der Millennium, da fast doppelt so viele Einheiten gebaut wurden. Abgeleitet von der überzeugenderen 996.2-Baureihe, mit dem zuverlässigeren 3,6-Liter-Motor, der sogar nochmals verbessert wurde. Verändert hat sich allerdings auch der Preis: Dieses Sondermodell kostet mehr als der Millennium und der normale Carrera 4.

GEFÄLLT UNS

Schlicht und elegant, leistungsstark und schön zu fahren. Noch sind die Preise erschwinglich.

GEFÄLLT UNS NICHT

Trotz Modellpflege erinnert der Innenraum an die 90er.



Im Innenraum finden sich viele „911“-Schriftzüge.



Der Bug mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und vergrößerten Kühlluftöffnungen.

■ 2006

911 CARRERA S PORSCHE CLUB OF AMERICA 997

Ein Carrera S für wenige Auserwählte mit einem auf 381 PS gesteigerten Motor, sportlicher Abstimmung und vielen Extras: Ursprünglich bestimmt für Mitglieder des Porsche Club of America, werden die 50 Exemplare dieser Sonderserie auf Auktionen hoch gehandelt

Die Generation 997 des Porsche 911 ist die sechste Baureihe des Elfers. Hergestellt und verkauft wurde sie zwischen 2004 (als Modelljahr 2005) und 2013. Konkret begann die Produktion des Carrera und des Carrera S Coupés Anfang 2004, ab November 2005 wurden der allradgetriebene Carrera 4 und Carrera 4S ausgeliefert. Turbo- und GT3-Derivate rollten Ende 2006 auf den Markt, der GT2 im Jahr 2007. Neben den Coupé- und Cabriolet-Versionen (letztere wurden ab Mai 2005 regulär in die Preisliste aufgenommen) gab es Targa-Versionen des Carrera 4 und des Carrera 4S, die das Konzept des Glasdachs aufgriffen, das seit dem 993 bis zum 997 verwendet wurde. Ab der Generation 991 kehrte Porsche wieder zur klassischen Dachkonstruktion wie beim ersten 911 Targa zurück, inzwischen allerdings mit elektrischem Antrieb.

ZWEI MOTOREN UND ZWEI LEISTUNGSSTUFEN

Der 997 war eine Weiterentwicklung des Vorgängers 996. Die wichtigsten Änderungen betrafen das Design – innen wie außen. Auffällig der Wechsel von den „Spiegelei"-Scheinwerfern des 996 zurück zur klassischen runden bzw. elliptischen Form, die das Antlitz des Elfer seit dem Debüt 1963-1964 charakterisiert hat. Die großen 18"-Räder waren serienmäßig erhältlich, 19"-Räder auf Anfrage. Zu den weiteren technischen Änderungen gehörte eine moderate Leistungssteigerung. Technisch ist das Auto seinem Vorgänger jedoch sehr ähnlich, wenn auch mit zahlreichen Überarbeitungen. Von Anfang an wurde die Baureihe in die technischen Varianten „Carrera" – mit 3,6-Liter-Motor, 325 PS und 370 Nm maximalem Drehmoment – und „Carrera S" – mit 3,8-Liter-Motor, 355 PS und 400 Nm Drehmoment bei 4.600 U/min – unterteilt. Der Carrera S besitzt zudem ein Sportfahrwerk und eine leistungsstärkere Auspuffanlage, um Leistung und Dynamik zu betonen.

ANFANGS NUR FÜR PCA-MITGLIEDER

Anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Porsche Club of America (PCA) schuf Porsche für die Clubmitglieder ein exklusives 911 Carrera S Club Coupe. Die limitierte Auflage zeichnete sich durch eine besondere Lackfarbe aus, einen leicht veränderten Innenraum mit diversen Jubiläumselementen und einen leistungsstärkeren Motor. Das auf eine Stückzahl von 50 Exemplaren limitierte Club-Coupé, das zunächst ausschließlich PCA-Mitgliedern angeboten wurde, wurde beim 50. Jahrestreffen des Porsche Club of America in Hershey, Pennsylvania, vorgestellt. Dabei wurde auch der Listenpreis von 99.911 US-Dollar bekannt gegeben. Ein Betrag, so happig wie symbolträchtig.



GUT ZU WISSEN:

Für Fahrpuristen ein hervorragendes Auto. Zu Gesicht bekommt man die Sonderserie des Porsche Club of America so gut wie nie. Außer auf den großen Auktionen in den USA. Bereits zwei Mal hat RM Sotheby's einen Carrera S aus dieser limitierten Serie versteigert – für 89.600 US-Dollar und für 151.200 US-Dollar.

GEFÄLLT UNS

Geschmackvolle Ausstattung, starker 3,8-Liter-Motor.

GEFÄLLT UNS NICHT

In Europa fast nicht zu finden.

KLEINE DETAILS UND EIN STÄRKERER MOTOR

Das Hauptmerkmal des Club Coupé ist die exklusive Azzuro California Blue-Lackierung. Bei dieser Farbe handelt es sich um eine moderne Interpretation des Azurblaus, das zur Zeit der Gründung des Porsche Club of America für die Sportwagen der Baureihe 356 populär war. Auf den Edelstahlschwellern ist das 911 Club Coupé- >

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.824 ccm / **Leistung** 381 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 299 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.427 x 1.808 x 1.300 mm

90.000 - 150.000 $

RM Sotheby's-Auktion 2018-2020
50 produzierte Exemplare







Die Leistung wurde bei allen Exemplaren auf 381 PS gesteigert, während der Aerokit-Heckflügel als Extra nur an wenigen verbaut wurde. Das Design der Scheinwerfer kehrte zur klassischen Form zurück.

Der Schriftzug am Heck verriet nicht, dass es sich um einen Sonderserie handelte.

Logo eingearbeitet – und bei jedem Fahrzeug befindet sich auf dem Schweller der Fahrerseite eine Plakette mit der individuellen Seriennummer. Wo schon alle dieselbe Farbe haben, kann man sich so beim Einsteigen nochmals versichern, auch in das richtige Club-Auto einzusteigen. Außerdem war das Club-Coupé ausgestattet mit dem begehrten X51-Nachrüstsatz, der ab Werk montiert wurde.
Diese Option erhöhte die Leistung des M97/01-Motors des Carrera S von 355 auf 381 PS und das maximale Drehmoment von 400 Nm bei 4.600 U/min auf 415 Nm bei 5.500 U/min. Damit ist er der leistungsstärkste Motor ohne Turboaufladung, der zum Zeitpunkt seiner Markteinführung in einem Serien-Elfer für Nordamerika angeboten wurde. Kleinserie, freilich. Und es ist der einzige Serien-Elfer, der den Carrera S der Baureihe 997 auf eine Geschwindigkeit von knapp 300 km/h brachte. Eine Geschwindigkeit, die nur von den 911 Turbo und Turbo S, 911 GT2 und 911 GT3 erreicht und übertroffen wurde, einschließlich der RS-Versionen.

26 PS MEHR MIT DEM X51-POWER-KIT

Das X51 Power Kit, das für die M97/01S-Motoren charakteristisch war, zeichnete sich aus durch ein Kohlefaser-Luftfiltergehäuse und



Die Farbe California Blue ist eine Besonderheit dieser Limited Edition.





Das Zusatzinstrument verwies auf das Sport Chrono Plus-Paket.



Der Mitteltunnel ist mit dekorativen Einsätzen in Wagenfarbe versehen.

sorgte dank einer Reihe von Verbesserungen am Motor, darunter eine größere Drosselklappe, ein optimierter Ansaugluftstrom, Modifikationen an den Zylinderköpfen und Auspuffkrümmern, Anpassungen an der elektronischen Steuereinheit und eine Sportauspuffanlage mit vier symmetrisch angeordneten runden Endrohren für eine deutliches Leistungsplus. Dieses Plus ermöglichte eine Beschleunigung von 0-100 km/h in 4,4 Sekunden, 0-200 km/h in 14,9 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 299 km/h.

Das für die Mitglieder des Club konzipierte 911 Coupé war mit 8Jx19"-Felgen vorne und 11Jx19"-Felgen hinten mit 235/35 ZR19- bzw. 295/30 ZR19-Reifen, Porsche Stability Management (PSM) und Porsche Active Suspension Management (PASM) für optimales Handling, Stabilität und Agilität ausgestattet.

Einige Exemplare waren mit optionalen 8,5Jx19"-Hinterrädern mit Reifen der Größe 305/30 ZR19 und dem feststehenden Heckflügel des 911 GT3 ausgestattet.

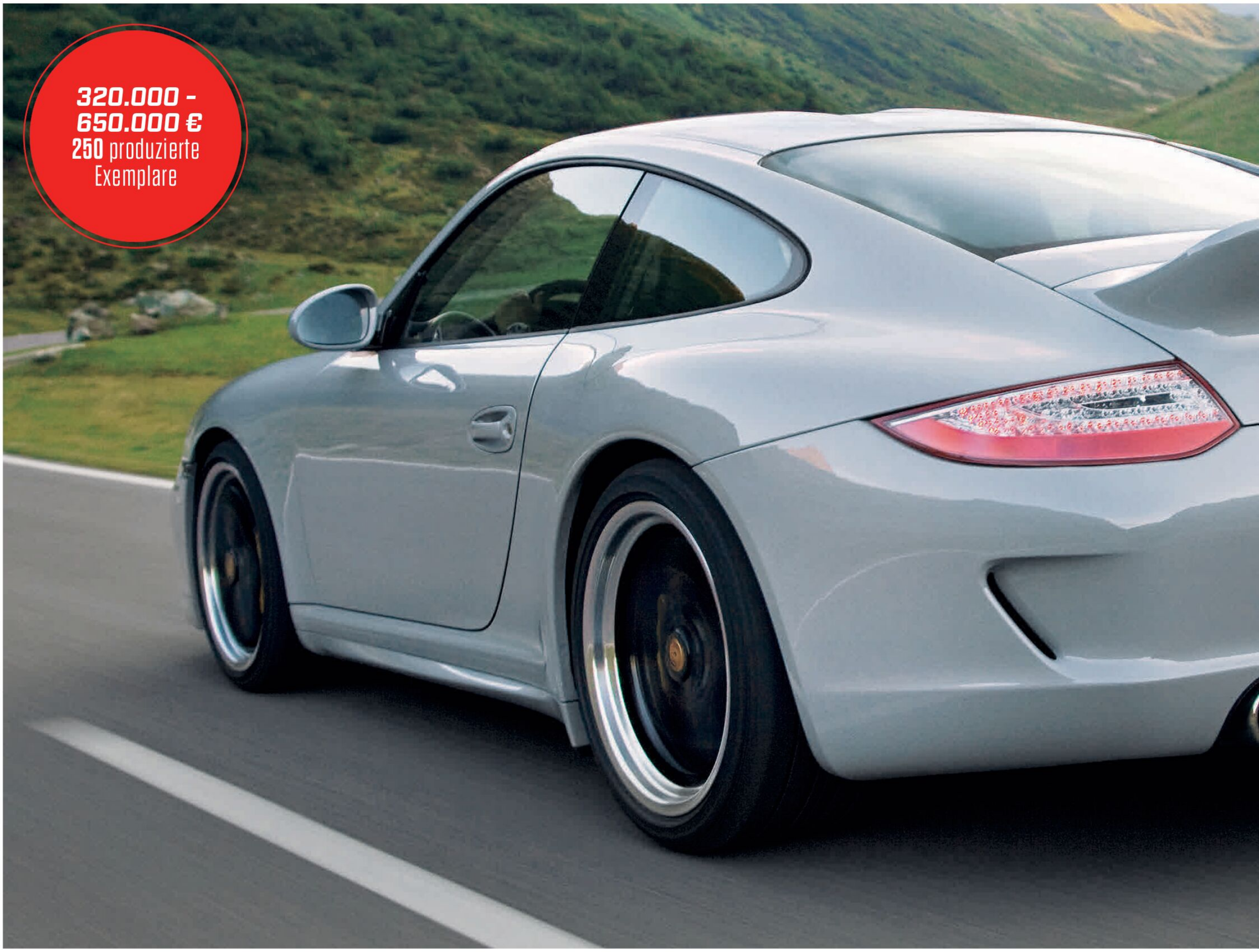
Ebenfalls optional waren das elektrische Schiebedach und die Karbon-Keramik-Bremsen mit Scheiben von 350 mm Durchmesser und 6-Kolben-Bremssätteln vorne und 4-Kolben-Bremssätteln hinten, zu erkennen an ihrer gelben statt schwarzen Lackierung.

SERIENMÄSSIGES SPORT-CHRONO-PLUS-PAKET

Die Individualisierung gegenüber dem serienmäßigen Carrera S Coupé setzte sich fort im Innenraum, wo der hintere Teil der serienmäßig in Wagenfarbe lackierten Mittelkonsole besonders hervorsticht. Zur Grundausstattung des 911 Club Coupé gehörten neben Sportsitzen auch schwarze Instrumentenzifferblätter und ein Sportlenkrad.

Der Fahrzeug war außerdem serienmäßig – und damit auserwählt exklusiv luxuriös – ausgestattet mit dem Sport Chrono Plus-Paket, ein System, mit dem die Einstellungen von Fahrwerk, Motor und Getriebe verändert werden konnten. Im Innenraum enthielt das Sport Chrono-Paket, in der Tradition des Chronographen I, das klassische Design der Porsche-Instrumente in farblich unterschiedlichen Optionen, digital und analog auf Tastendruck.

Das erste Exemplar dieser limitierten Serie mit der Nummer 01/50 wurde an das Porsche-Museum in Deutschland übergeben, und ein glückliches PCA-Mitglied gewann bei einer Verlosung das 15. Die restlichen 48 Modelle wurden nach dem Zufallsprinzip ausgewählten PCA-Mitgliedern angeboten, die sich für den Kauf dieses sehr seltenen Jubiläums-Porsche beworben hatten. ■



911 SPORT CLASSIC 997

Gediegene Zutaten wie der vom 1973er Carrera RS 2.7 inspirierte Heckspoiler, der verbesserte Motor, Sportverkleidung und Karbon-Keramik-Bremsen machten dieses Sondermodell zum Instant Classic

Angeblich dauerte die Entwicklung des 911 Sport Classic ganze drei Jahre und zielte dabei nur auf einen erlesenen Kundenkreis in Europa. Äußerst wenige Sport Classics gelangten als sogenannter „Show and Display"-Import in die Hände amerikanischer Enthusiasten und Sammler. Bei dieser Einfuhrregel hatte der Importeur nachzuweisen, dass das betreffende Fahrzeug einen bestimmten historischen oder technologischen Standard erfüllte. Das mit solcherlei Belegen eingeführte Auto durfte dann eine jährliche Fahrleistung von maximal 4.000 Kilometer nicht überschreiten. Der mit diesen Restriktionen verbundene Aufwand – finanziell wie organisatorisch – war hoch, weswegen er nur von wenigen Kunden betrieben wurde. In diesem Fall rechtfertigte die Nachfrage alle Mittel: Der 911 Sport Classic – auf der Frankfurter IAA 2009 vorgestellt und Monate darauf für 169.300 Euro angeboten – war in weniger als 48 Stunden ausverkauft.
Sein 3.800 ccm großer Vier-Ventile-pro-Zylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung wurde modifiziert und mit einem Power-Kit ausgestattet, das eine Resonanz-Ansauganlage umfasste mit speziellem Ansaugkrümmer, der die maximale Leistung bei allen Drehzahlen aufrechterhielt, und ein auf diese Neuerungen abgestimmtes elektronisches Steuergerät. >

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.800 ccm / **Leistung** 408 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 302 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.435 x 1.852 x 1.300 mm

GUT ZU WISSEN:

Aus ästhetischer und technischer Sicht der beste 997.2, zumindest unter den Saugversionen. Die Preise sind jedoch schon sehr hoch und haben das Dreifache des ursprünglichen Listenpreises erreicht, der schon nicht günstig war.

GEFÄLLT UNS

Zeitlose, schlichte und elegante Linie. Technisch der Höhepunkt der Porsche-Produktion zu jener Zeit.

GEFÄLLT UNS NICHT

Zu schade für den täglichen Gebrauch.
Sehr, sehr hohe Preise.



Der wassergekühlte 6-Zylinder-Boxerm mit 3.800 ccm Hubraum.



Gelbe Bremssättel, ein „Double Bubble“-Dach und ein spezieller Heckspoiler zeichnen den Sport Classic aus.



Der speziell angefertigte Spoiler erfüllt aerodynamische und ästhetische Zwecke.

ÜBER 400 PS, SPORTFAHRWERK UND KERAMIK-BREMSEN OHNE AUFPREIS

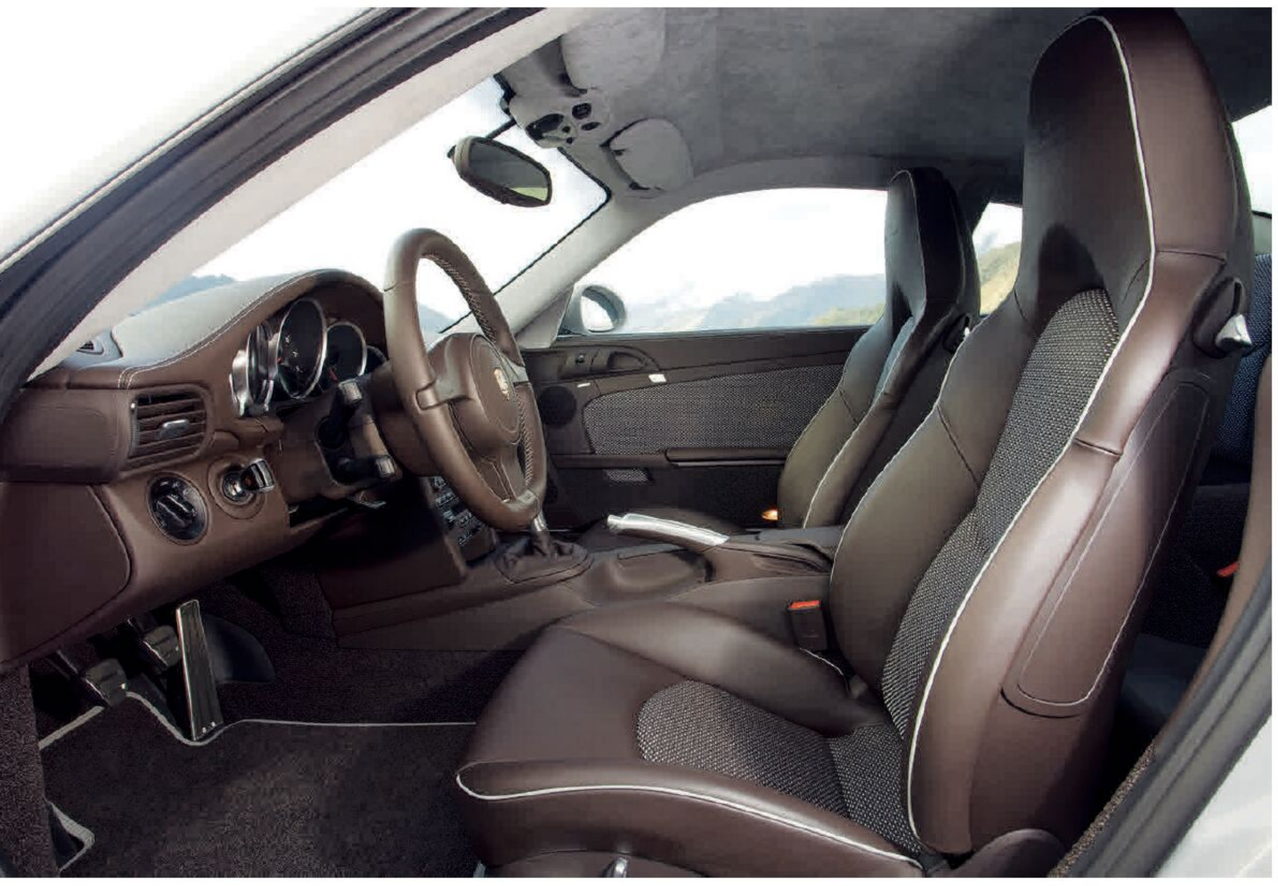
Außerdem gab es eine neue Auspuffanlage und eine Airbox aus Kohlefaser. Diese Upgrades führten zu einer Leistung von 408 PS, eine Verbesserung von 23 PS gegenüber dem Standardmotor des Carrera S.

Die Kraftübertragung erfolgte über ein vollsynchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe. Mechanisches Sperrdifferenzial an der Hinterachse als Serienausstattung. Der 911 Sport Classic verfügte über diverse weitere Extras, darunter die Porsche Ceramic Composite Brakes (PCCB) und das aktive Sportfahrwerk PASM, das den Wagen 20 Millimeter tiefer legte.

RESPEKT VOR UND KNICKS FÜR DOPPELKUPPEL, BÜRZEL UND FUCHS

Das Dachprofil, von Porsche neu entwickelt und bezeichnet als „Doppelkuppel-Dach“, erinnerte an die „Double Bubble“-Dächer der Zagato-Fahrzeuge aus den 1950er und 1960er Jahren. Die Karosserie erhielt hinten die Kotflügel vom Carrera 4, um die 32 mm breitere Spur aufzunehmen, was insgesamt zu einer Verbreiterung um 44 mm auf 1.852 mm führte. Damit einher gingen Überarbeitungen am Schweller und der hinteren Stoßstangenabdeckung.. Die 19“-Sport-Classic-Felgen (vorne 8,5Jx19″, hinten 11,5Jx19″) basierten auf dem kanonischen 5-Speichen-Design der legendären Fuchs-Felgen. Die Front-

Entenbürzel-Heckspoiler wie von 1973, das Grau einem 356 entlehnt



Die adaptiven Sportsitze sind mit Leder und Stoff gepolstert, das Armaturenbrett in Flechtlederausstattung, mit der farblichen Note Espresso Nature.



Auf einer Plakette war die fortlaufende Nummer der 250 Exemplare vermerkt. Hier handelt es sich um das zweite Exemplar, das im Jahr 2019 in Phoenix, Arizona, von RM Sotheby's versteigert wurde für 654.000 US Dollar.

schürze wurde von der Exclusive Manufaktur mit einem speziell entworfenen Spoiler versehen. Der Spoiler im Heck spielte – wie die turbo-fette Hinterachse – mit einem Zitat aus der Vergangenheit: dem Entenbürzel des Carrera RS von 1973. Türverkleidungen wurden aus einer leichten Aluminiumlegierung gefertigt, um Gewicht zu reduzieren.
Alle Sport Classic-Coupés wurden in der Farbe Sportclassicgrau lackiert, mit einem Paar mittelgrauer Streifen, die sich über Motorhaube, Dach und Heck zogen.

DER AM BESTEN AUSGESTATTETE INNENRAUM EINES PORSCHE ÜBERHAUPT

Das Interieur des Sport Classic bezeichnete Porsche als „das luxuriöseste und detailreichste Interieur“, das es bis dato in einem Kleinserien-Porsche gegeben hatte. So waren die adaptiven Sportsitze mit einer attraktiven Kombination aus Leder und Stoff gepolstert. Das Armaturenbrett enthielt eine ganze Palette von Einsätzen und Zusatzteilen in Flechtleder Espresso Nature. Graue Streifen schmückten den Tacho und wiederholten sich auf der gesamten Karosserie. Das Lenkrad war mit weichem Nappaleder bezogen, für passenden Sound sorgte eine High-End-Stereoanlage von Bose. Eingelassene Platten aus poliertem Edelstahl trugen das blau beleuchtete Logo „Sport Classic“.
Angesichts dieser umfangreichen Ausstattung verwundert es nicht, dass es damals in der internationalen Presse hieß, der Sport Classic sei „der beste und vollständigste Carrera, den es je gab.“ Aus dem Grund ist der Sport Classic der teuerste 997 mit Saugmotor: Das von RM Sotheby‘s für 654.000 Dollar versteigerte Exemplar 002 hatte nur 150 Meilen zurückgelegt und sein Leben in einer Privatsammlung in Kalifornien verbracht, nachdem es zuvor von einem engen Freund der Porsche-Familie bei Porsche Exclusive bestellt worden war. ■

€ 200.000
918 produzierte Exemplare

911 TURBO S COUPÉ EDITION 918

Ein Trostpflaster für die lange Lieferzeit eines Hypercars: Nur wer den Porsche 918 Spyder bestellt hatte, erhielt auch dieses Turbo-S-Sondermodell, das seinem großen Bruder gewidmet war



Als Sondermodell zu erkennen an den farblich gesetzten Akzenten in Acid Green.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.800 ccm / **Leistung** 530 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 315 km/h / **Getriebe** 7-Gang-Doppelkupplung / **Maße** 4.450 x 1.852 x 1.300 mm



GUT ZU WISSEN:

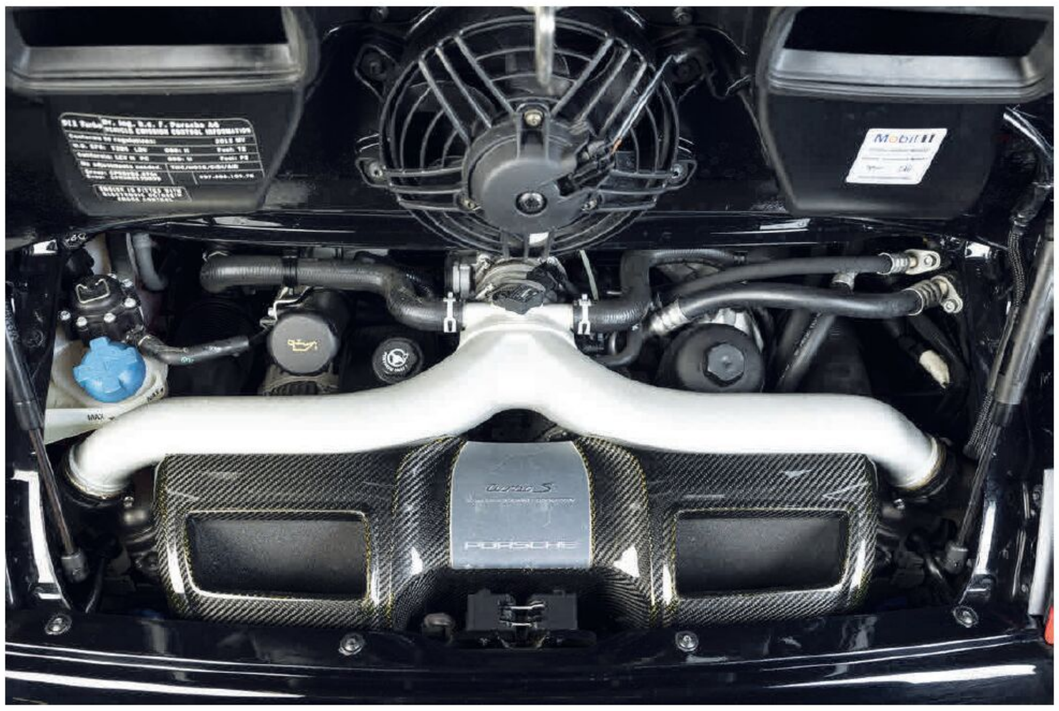
Wem der 911 Turbo S nicht exklusiv genug ist, der wird mit der limitierten Edition 918 Spyder bestens bedient.

GEFÄLLT UNS

Viele sinnvolle Details machen ihn zu einem gelungenen Auto mit herausragender Leistung. Preise noch erschwinglich für einen Turbo S.

GEFÄLLT UNS NICHT

Der Grünton ist zumindest diskutabel.



Das mächtige 3,8-Liter-Aggregat mit Bi-Turbolader leistet 530 PS sowie 700 Nm maximales Drehmoment für eine Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h.

SPYDER 997

Nach der Enthüllung des Porsche 918 Spyder auf der IAA 2011 in Frankfurt gab es um den neuen Plug-in-Hybrid-Supersportwagen der Stuttgarter etwas Aufregung: Die Glücklichen, die eine Anzahlung für ihren 918 Spyder hatten leisten dürfen, mussten sehr lange warten, bis die Autos in Zuffenhausen vom Band liefen: Beginnen sollte die Auslieferung im Dezember 2013. Um die ungeduldigen Käufer zu besänftigen, bot Porsche ihnen – allerdings nur ihnen – zusätzlich einen 911 Turbo S „Edition 918 Spyder“ an, der zeitgleich mit dem 918 Spyder in der gleichen Auflage von 918 Stück gebaut werden sollte.



Für den Turbo S der Generation 997.2 war nur das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich, das über Schaltwippen am Lenkrad bedient werden konnte.

NUR KOSMETISCHE ANPASSUNGEN

Die „Edition 918 Spyder“ war als Coupé oder Cabriolet erhältlich und basierte auf dem beliebten 911 Turbo S der Generation 997.2. Im Heck des Fahrzeugs befand sich der bewährte 3,8-Liter-Bi-Turbo-Boxer, der mit einem 7-Gang-PDK-Getriebe gekoppelt war und laut Hersteller 530 PS und 700 Nm maximales Drehmoment bei 2.100 bis 4.250 U/min leistete.

Die Merkmale, die die „Edition 918 Spyder“ auszeichnen, sind vor allem visueller Natur. Am auffälligsten sind die giftgrünen Akzente am Schriftzug und den ebenso lackierten Bremssätteln und Außenspiegeln. Im Innenraum wurde der gleiche Grünton für die Polsterung und die Nähte der Sitze sowie für die Instrumentenanzeigen, das Lenkrad und die Türschweller angewendet. Eine Plakette auf dem Armaturenbrett dokumentiert die fortlaufende Nummerierung der einzelnen Exemplare.

EIN BERAUSCHENDES FAHRERLEBNIS, AUCH MIT OFFENEM DACH

Der 911 Turbo S „Edition 918 Spyder“ ist der ideale Boxen-Nachbar seines hybriden Namensvetters. Er ist ein außergewöhnlich schnelles Auto, denn er erreicht 315 km/h und beschleunigt in 3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h (0 auf 200 km/h in 10,8 Sekunden). Damit empfiehlt er sich als kompromisslose Rennmaschine, die nicht nur für die Fahrt nach Frankfurt geeignet ist. Wer auf der Suche nach einem limitierten, nummerierten und auch als Cabriolet erhältlichen 911 Turbo S ist, wird hier fündig. ■

■ 2013

911 50TH ANNIVERSARY EDITION 991.1

Die limitierte Serie zum 50-jährigen Jubiläum des Porsche-Flagschiffs bleibt auch ein Dutzend Jahre später eine Ikone mit Stil und Understatement, die die technischen Highlights jener Epoche in sich vereint.

Nach Meinung vieler Automobilexperten und -Fans löst ein Elfer scheinbare Widersprüche auf, in einer Art, wie kein anderer Sportwagen: beispielsweise das Paradox zwischen Tradition und Innovation oder Exklusivität und hoher gesellschaftlicher Akzeptanz. Und natürlich Leistung und Effizienz. Vor diesem Hintergrund zelebrierte Porsche das 50-jährige Jubiläum des 911 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA 2013 in Frankfurt mit einem Sondermodell auf Basis des 911 Carrera S: Die „911 50th Anniversary Edition“ ist wie der Ur-Elfer ein Coupé mit einem Sechszylinder-Heckmotor und Heckantrieb. Die effiziente Leistung, das aktive Sportfahrwerk und die spezielle Karosseriekonfiguration haben einen zeitlosen Reiz: Der 911 der „50th Anniversary Edition“ verfügt über eine breite Karosserie, die normalerweise den Carrera 4-Modellen mit Allradantrieb vorbehalten ist. Diese Sonderedition war auf 1.963 Exemplare limitiert, eine Zahl, die auf das Jahr der Weltpremiere des 911 hinweist, als er noch Typ 901 hieß (siehe Seite 80).

EINE 50-JÄHRIGE EVOLUTION

Pünktlich zum 50. Geburtstag des 911 präsentierte Porsche also das limitierte Modell auf der Frankfurter Automobilausstellung, die am 12. September 2013 ihre Pforten für das Publikum öffnete. Das Ur-Modell präsentierte Porsche ebenfalls vom 12. bis 22. September auf der IAA im Jahr 1963. Parallel stellte der andere Stuttgarter Autobauer damals den Mercedes 230 SL vor, doch die Aufmerksamkeit richtete sich – zumindest in der Abendschau des hessischen Fernsehens – auf Hightech wie Servolenkung und die Vorstellung einer beheizbaren Heckscheibe im Mercedes 600.

Doch auf der Langstrecke waren die Zuffenhausener, die, an die sich alle erinnern. Für Porsche ist diese Messe fast ein Heimspiel, denn Frankfurt liegt ja nur rund 200 Kilometer von Stuttgart entfernt.

Seit dem Debüt hat sich die Modellreihe kontinuierlich weiterentwickelt, fast organisch. Eine neue Kleinigkeit hier, eine andere nachjustiert, optimiert, Form vollendet. Dazu wichtige technische Neuerungen wie Turboaufladung, variable Ventilsteuerung, gelenkte Hinterachse, aktives Fahrwerk, Tiptronic- und später Doppelkupplungsgetriebe sowie die Vergrößerung des Zylindervolumens von 2 auf 4 Liter Hubraum der damaligen Hochleistungsmodelle.

Bei allen Modifizierungen blieb dabei der einzigartige Charakter des 911 immer erhalten. Das Ergebnis dieser 50-jährigen Entwicklung – zu der auch unzählige Rennsiege gehören – ist ein Sportwagen, der die Authentizität der Marke Porsche voll und ganz verkörpert. Seine DNA spiegelt sich in allen Porsche-Modellen wider.



Auf Reifen der Größe 305/30 ZR20 beschleunigte dieser 991 handgeschaltet in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Mit PDK ging‘s zwei Zehntelsekunden schneller.

BREITE FELGEN, 400 PFERDESTÄRKEN UND AKTIVES FAHRWERK

Die limitierte Auflage des 911 Carrera S mit 400 PS und 440 Newtonmetern maximalem Drehmoment bei 5.500 Umdrehungen pro Minute erhielt die bestmögiche Konfiguration, die Porsche zu diesem Zeitpunkt anzubieten hatte. So verfügte sie über das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit einer speziellen Abstimmung, welche die vergrößerte Spurweite ergänzte und die außergewöhnliche Kurvendynamik des 911 unterstützte. Die Sportabgasanlage sorgte für einen aufregenden Sound.

Die speziellen 20“-Felgen im 5-Speichen-Design (8,5Jx20″ vorne und 11Jx20″ hinten, mit Reifen der Dimension 245/35 ZR20 bzw. 305/30 ZR20) waren eine optische Hommage an die legendären Fuchs-Räder, nur mattschwarz lackiert mit polierten Felgenhörnern. Vorne Chromleisten an den Lufteinlässen, Kühlergrill-Lamellen im Heck und zwischen den Rückleuchten unterstrichen das unverwechselbare Erscheinungsbild dieses Sondermodells. Ein weiteres Merkmal des Fahrzeugs war das Porsche Dynamic Light System (PDLS) mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und dynamischem Kurvenlicht.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.800 ccm / **Leistung** 400 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 300 km/h / **Getriebe** 7-Gang-Schalter / **Maße** 4.491 x 1.852 x 1.295 mm

150.000 – 200.000 €
1.963 produzierte Exemplare

GUT ZU WISSEN:

Unter den Elfern der Baureihe 991 ist dies auch wegen der breiten Karosserie des Carrera 4 die attraktivste Sonderserie. In den hellen Farben eine gelungene Kombination aus klassischem Stil und technischer Innovation.

GEFÄLLT UNS

Zeitlose, schlichte und zugleich elegante Linienführung. Selten, aber nicht unerreichbar.

GEFÄLLT UNS NICHT

Nur mit Hinterradantrieb erhältlich.

SONDERAUSSTATTUNG INNEN UND AUSSEN

Lieferbar war die Anniversary Edition in Schwarz-uni und zwei Sonderfarben: Graphitgrau oder das hellere Geysirgraumetallic. Jedes Fahrzeug verfügte über eine zweifarbige Plakette mit 3D-Effekt, die auf der Heckklappe „911 50“ verkündete.
Diese Zahlenkombination wiederholte sich als dreifarbige Stickerei auf der Kopfstütze und als zweifarbiges Logo auf dem Drehzahlmesser und den Einstiegsleisten im Aluminiumlook. „911 50“ war >



Die speziellen 20“-Leichtmetallräder der Sonderserie im 5-Speichen-Design zum 50-jährigen Jubiläum.



Die Motorhaube mit Hinweis auf das Jubiläum in Rot.

auch auf dem Cupholder ablesbar, hier mit der Laufnummer der limitierten Auflage des jeweiligen Fahrzeugs. Weitere Merkmale – von außen betrachtet – waren Glanzzierleisten als Fensterrahmen und die Außenspiegel im – mitsamt Befestigungsträgern reichlich coolen – Sportdesign.

Erinnerungen, fast Ahnenlehre, begegnete einem auch im Innenraum: grüne Beschriftung der Instrumente mit weißen Zeigern und silberne Kappen auf den Instrumentenstiften. Exakt wie vor 50 Jahren. Eine weitere Besonderheit waren die Stoffeinlagen der Ledersitze, deren Design an die Pepita- und Tartan-Muster der 1970er Jahre erinnerte. Vollledera usstattung optional und dann in Achatgrau oder Schwarz und mit kontrastierenden Ziernähten.

Fahrer und Beifahrer erlebten den 911-typischen Fahrspaß in den 14-Wege-Sportsitzen, die optional auch als 18-fach elektrisch verstellbare Versionen erhältlich waren.

Der Schalt- bzw. PDK-Wählhebel, der optisch zu den Dekorblenden an Armaturenbrett, Türen und Mittelkonsole aus gebürstetem Aluminium passte, stammte aus dem Porsche Exclusive-Programm und vermittelte mehr als nur einen Hauch von Luxus.





Das Interieur mit spezifischen Einstiegsleisten, bestickten Kopfstützen und Sitzstoffen, deren Muster an die 1970er Jahre erinnerte.



Auch der Bildschirm des Infotainmentsystems trug das Jubiläums-Logo.

NUR MINIMALE LEISTUNGSUNTERSCHIEDE ZWISCHEN SCHALT- UND PDK-GETRIEBE

Der 911 „50th Anniversary Edition“ sprintete in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h (4,3 mit PDK) und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h (298 mit PDK) bei einem kombinierten Verbrauch von 9,5 Litern Benzin pro 100 km (8,7 mit PDK). Die Vermarktung begann am 23. September 2013. Hierzulande fing der Listenpreis an mit 121.119 Euro inklusive Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung. Zusätzlich konnte ein Extra-Paket für 4.911 Euro geordert werden, das aus dem Sport Chrono-Paket samt analoger und digitaler Anzeige sowie Launch Control, dem Porsche Communication Management (PCM), Telefonmodul, Einparkhilfe und Sitzheizung bestand.

So bestätigt auch diese „Limited Edition“ wieder die fast eiserne Regel, dass man Porsche-Sondermodelle als Neuwagen sogar blind kaufen kann und damit neben maximalem Fahrspaß auch ein wertstabiles Anlageobjekt bekommt, das bei entsprechender Pflege und Fahrweise auch im gebrauchten Zustand die Herzen der Fans und Sammler höher schlagen lässt. ■



Grüne Ziffern als Hommage an die frühen Elfer.



110.000 €
RM Sotheby's-Auktion 2016
40 produzierte Exemplare

911 CARRERA S MARTINI RACING EDITION „BIANCO“ 991.1

Die Martini-Racing-Lackierung wird mit legendären Porsche-Rennwagen und Rekorden assoziiert. Aber auch einige Straßenmodelle durften sie tragen. Wie der Carrera S von 2014

Porsche-Rennwagen im Farbschema des Getränkeherstellers Martini & Rossi bzw. seines berühmtesten Produkts haben Rennsport-Geschichte geschrieben: Die dominanten 917er und 935er, aber auch die Carrera RSR in Le Mans und bei der Targa Florio. Die offiziellen 911 SC bei der Safari-Rallye 1978 und die 936er bei Siegen in diversen Klassen bei den 24 Stunden von Le Mans: Sie alle traten an und sahen und siegten in dieser Farbkombination.

Die Partnerschaft zwischen dem Sportwagen- und dem Wermut-Produzenten zog sich fast durch die ganzen 1970er-Jahre; und zwar mit einer ganzen Reihe von Sondermodellen auf Basis des 924, 911 und 911 Turbo im Windschatten der Euphorie.

Danach waren die blauen und roten Streifen mit dem Schriftzug von Martini erst 2013 wieder auf einem Porsche zu entdecken, als ein 911 GT3 RSR im Martini-Racing-Look auf die Rennstrecke ging. Bei Porsche ergriff man sofort die Gelegenheit, aus diesem Anlass auch wieder ein Straßenmodell im Martini-Look anzubieten. Die Wahl fiel auf den Carrera S der Generation 991, der damals abgesehen von den Turbo-Versionen und dem anstehenden GTS das am stärksten vom Rennsport inspirierte Modell der Elfer-Baureihe war.

MEHR ALS EINE GELUNGENE LACKIERUNG

Alle „Martini Racing Edition“-Fahrzeuge waren ausgestattet mit einem Aerokit Cup, einem Sport Chrono-Paket, PCM-Navigationssystem, Bose-Stereoanlage, elektrisch verstellbaren Sitzen, Sportlenkrad und zahlreichen von der Martini-Racing-Lackierung inspirierten Innenraum-Akzenten.

Angeboten wurden die Fahrzeuge in ausgewählten europäischen Märkten sowie China, Japan und Lateinamerika. 80 Stück wurden produziert, 40 in Carrera-Weiß, 40 erstmals in Schwarz. Mit einer Martini-Racing-Lackierung auf schwarzem Grund war nur der 936 bei einigen World Sport Prototypes-Rennen 1976 gefahren.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.800 ccm / **Leistung** 400 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 304 km/h / **Getriebe** 7-Gang-Schalter / **Maße** 4.491 x 1.808 x 1.295 mm



Der Motor der „Martini Racing Edition“ war ein 3,8-Liter-Sauger mit 400 PS.

GUT ZU WISSEN:

Für die einen zu schrill, für andere zweifelsfrei eine geniale Hommage an eine herausragende Phase im Motorsport. Exemplare dieser Sonderserie sind auch deshalb so selten, weil sie fast rund um den Globus verkauft wurden. Weltweiter Appeal: Grund genug, sich einen in die Garage zu stellen.

GEFÄLLT UNS

Ikonische Lackierung, hervorragende technische Basis, noch erschwingliche Preise.

GEFÄLLT UNS NICHT

Ein möglicherweise fälliger neuer Lack bedeutet viel Aufwand. Für manche zu auffälliges Erscheinungsbild.



Auch ein Rücken kann entzücken: Rennspoiler und vier Endrohre.

DAS WELTWEIT ERSTE SCHALTGETRIEBE MIT SIEBEN GÄNGEN

Der 911 Carrera der Generation 991.1, auf dem die limitierte Serie „Martini Racing Edition“ von 2014 basierte, stellte den allerletzten Akt in der Geschichte des Elfers mit Saugmotor in der Basisbaureihe dar. Schließlich wurde mit der Baureihe 991.2 der 3-Liter-Twin-Turbo-Motor eingeführt.

Doch im 991.1 debütierte bereits das weltweit erste manuelle 7-Gang-Schaltgetriebe neben dem populäreren 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe PDK, welches die meisten Kunden dazu veranlasste, auf einen Wagen mit Getriebe ohne Kupplungspedal umzusteigen. Der 991.1 mit PDK-Getriebe bot auch eine höhere Kraftstoffeffizienz: Der Kraftstoffverbrauch sank von 9,5 Liter auf 8,7 Liter pro 100 km. Die Zeit von 0 auf 100 km/h sank von 4,5 auf 4,3 Sekunden. Kann man sich in den Farben andere Werte und Daten als diese vorstellen? Beim Fahrwerk zeichnete sich der 991.1 Carrera S durch die 20“-Leichtmetallrädern (8,5Jx20″ vorne und 11Jx20″ hinten) mit Reifen der Dimension 245/35 ZR20 bzw. 295/30 ZR20 aus. Die vier Scheibenbremsen (340 mm Durchmesser vorne, 330 mm hinten) waren mit dem neuen Bosch-ABS ausgerüstet, das wiederum in das vom Fahrer kontrollierbare ESP-System integriert war.

Der 6-Zylinder-Boxer-Sauger mit 24 Ventilen im Carrera S leistete 400 PS bei 7.000 U/min und bot ein maximales Drehmoment von 440 Nm bei 5.600 U/min. Das waren 50 PS und 50 Nm mehr als beim Basis-Carrera mit 3.436 ccm. ■

■ 2016

911 R 991

In Anlehnung an den 911 R der späten 1970er Jahre kombinierte der 991 R die Technik des GT3 RS mit einer Karosserie ohne aerodynamische Anbauteile

911 R, ein reiner Sportwagen im klassischen Stil. Ausgestattet mit einem 368 kW (500 PS) starken Vierliter-Boxer-Saugmotor und einem sportlichen 6-Gang-Schaltgetriebe steht der 911 R ganz in der Tradition seines Urahns, eines straßenzugelassenen Sportwagens von 1967. Der in einer Kleinserie produzierte 911 R (R steht für Racing oder Rennsport) wurde in den 1970ern eingesetzt bei Rallyes, auch bei der legendären Targa Florio und weiteren Weltrekordrennen.
So wie sein legendärer Vorfahre setzte der 911 R von 2016 auf konsequenten Leichtbau und bot maximale Leistung bei direktem Fahrgefühl. Mit einem Gesamtgewicht von 1.370 Kilogramm zählte das auf 991 Exemplare limitierte Sondermodell zu den leichtesten 911ern der Baureihe. Mit dem 6-Zylinder-Saugmotor und dem sportlichen Schaltgetriebe unterstrich Porsche einmal mehr sein Bekenntnis zum Bau von Hochleistungsfahrzeugen. Der von der Motorsportabteilung entwickelte 911 R erweiterte die Palette der leistungsstarken Saugmotoren neben den Modellen 911 GT3 und 911 GT3 RS.

BIS ZU 323 KM/H MIT 500 PS UND 460 NM

Im Heck des 911 R arbeitete der aus dem 911 GT3 RS bekannte 6-Zylinder-Boxermotor mit vier Litern Hubraum: Das Triebwerk mit Rennsport-DNA entwickelte 500 PS bei 8.250 U/min und 460 Nm bei 6.250 U/min. Aus dem Stand erreichte der Hecktriebler die 100 km/h-Schwelle in 3,8 Sekunden. Seinem Charakter entsprechend verfügte der Leichtbau-Elfer ausschließlich über ein manuelles Sechsgang-Sportschaltgetriebe mit verkürzten Schaltwegen für ein noch intensiveres, aktives Fahrerlebnis. Die Beschleunigung des 911 R endete bei beeindruckenden 323 km/h. Der kombinierte Kraftstoffverbrauch betrug 13,3 Liter pro 100 km.

20“-RÄDER UND KARBON-KERAMIK-BREMSEN

Der 911 R schien wie geschaffen für kurvenreiche Straßen: Die serienmäßige, eigens für das Fahrzeug entwickelte lenkende Hinterachse garantierte eine besonders direkte Lenkung und präzises Manövrieren bei gleichzeitig hoher Fahrstabilität.
Das mechanische Hinterachsdifferenzial sorgte für maximale Traktion. Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit Bremsscheiben von bis zu 410 mm Durchmesser an der Vorderachse und 390 mm an der Hinterachse sorgte für optimale Bremsleistung. Den Kontakt zur Straße stellen 245 mm Ultra High Performance-Reifen vorne und 305 mm hintenb her, die auf 20-Zoll-Leichtmetall-Schmiederädern mit matter Aluminium-Zentralbefestigung montiert waren.

GEBOREN UND KREIERT FÜR FAHRSPASS

Im Rahmen der Entwicklung des Modells wurden die Regelsysteme des Porsche Stability Managements (PSM) spezifisch für den 911 R angepasst. Eine per Knopfdruck aktivierbare Funktion für perfektes Herunterschalten und das optionale Einmassenschwungrad gehörten zum Repertoire des 911 R. Das Ergebnis: ein deutliches Plus an Spontaneität und eine gesteigerte Dynamik des Antriebsstrangs. Für eine nahezu uneingeschränkte Alltagstauglichkeit sorgte ein optionales Liftsystem, das den Wagen auf Knopfdruck an der Vorderachse um 30 mm anhob. >



GUT ZU WISSEN:

Sofort nach der Markteinführung schnellten die Preise in die Höhe: Der Wagen war im Nu ausverkauft, und einige Kunden zögerten nicht, ihr Exemplar wieder zu verkaufen – mit saftigem Aufschlag. Ein herrliches Auto für kurvige Strecken, im Grenzbereich herausfordernd. Leider auch bei Dieben beliebt.

GEFÄLLT UNS

Außergewöhnliche Leistung, Fahrspaß. Rarität, sichere Investition.

GEFÄLLT UNS NICHT

Sehr hohe Preise. Aerodynamische Belastung der Hinterachse bei höheren Geschwindigkeiten nicht optimal.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.996 ccm / **Leistung** 500 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 323 km/h / **Getriebe** 6-Gang-Schalter / **Maße** 4.532 x 1.852 x 1.276 mm

500.000 €
991 produzierte Exemplare

Durch die Kombination der Karosseriefarben Weiß und Silber sowie der Streifen in Rot und Grün waren mehrere Lack-Varianten möglich.



Ansage mit Haltung: der Drehzahlmesser bis 10.000 U/min.



Die Sitze des 911 R evozieren mit ihrer Polsterung aus kariertem Pepita-Stoff Erinnerungen an die 911er der 1970er Jahre.



Optionale Ausstattung mit Zwei-Zonen-Klimaautomatik.

Mit einem Gesamtgewicht von 1.370 Kilogramm wog der 911 R ganze 50 Kilogramm weniger als der 911 GT3 RS. Die Fronthaube und die Radhäuser waren aus Karbon, das Dach aus Magnesium, wodurch der Schwerpunkt des Fahrzeugs abgesenkt wurde.
Die Heckscheibe und die hinteren Seitenscheiben waren aus leichtem Kunststoff gefertigt. Der Innenraum zeichnete sich durch eine reduzierte Isolierung und fehlende Rücksitze aus. Um das Auto leichter zu machen, konnten Kunden auf die optionale Klimaanlage und das Radio inklusive Audiosystem verzichten.

EIN WOLF IM SCHAFSPELZ

Auf den ersten Blick erinnerte die Karosserie an die des Carrera. Nur die berühmte GT3-Front und dessen Heck sowie die beiden zentralen Auspuffendrohre weisen auf die Geburtsstätte des 911 R: das Motorsportzentrum in Flacht.
Die wichtigsten mechanischen Komponenten stammen vom 911 GT3 RS. Die leichten Karosseriestrukturkomponenten und das Fahrwerk sind komplett vom 911 GT3 abgeleitet, ebenso die vorderen und hinteren Stoßstangen. Allerdings bekam das Fahrzeug keinen festen Heckflügel, sondern war mit dem für die Carrera-Modelle typischen Heckspoiler und einem für die R-Modelle spezifischen Heckdiffusor im Unterboden ausgestattet, der für den nötigen Abtrieb sorgte. Die Frontpartie wies einen kleinen, neu gestalteten Spoiler auf. Die Sportauspuffanlage war aus leichtem Titan gefertigt. Die Porsche-Schriftzüge an den Flanken und die roten bzw. grünen Streifen in der Mitte des Fahrzeugs verdeutlichten die Verwandtschaft des 911 R mit seinem Vorfahren.

NEUPREIS FAST 190.000 EURO

Der Fahrer wurde von Carbon-Schalensitzen mit einem zweifarbigen Pepita-Stoff-Mittelstreifen begrüßt, eine Hommage an die ersten 911 der 1960er Jahre. Gelenkt wurde mit einem für die R-Modelle spezifischen GT-Sportlenkrad mit einem Durchmesser von 360 mm. Der Gangwechsel geschah klassisch über einen kurzen, für den 911 R entwickelten Schalthebel und das Kupplungspedal. Im Innenraum tragen Kohlefaserleisten auf der Beifahrerseite eine Aluminiumplakette, die die Seriennummer jedes Exemplars angibt. Ebenfalls typisch für die GT-Fahrzeuge waren die aufgesteckten Türöffnerhebel. Der 911 R kostete neu 189.544 Euro. ■



Karbonsitzschale mit 6-Punkt-Gurten.



Das „R“ am Heck fiel kaum auf, die optionalen Streifen dagegen schon.



911 CARRERA GTS COUPE RENNSPORT REUNION EDITION 991.1

Diese nur für den US-Markt bestimmte limitierte Edition besticht vor allem durch ihren 430 PS starken Saugmotor, der mit einem 7-Gang-Schaltgetriebe gekoppelt ist

Die Rennsport Reunion gilt in den USA als wichtigstes Treffen von Rennwagen, Straßenautos und Porsche-Enthusiasten und fand erstmals 2001 in Lime Rock, Connecticut, statt. Die Idee zu der Veranstaltung hatten der ehemalige Rennfahrer Brian Redman und Bob Carlson von Porsche Cars North America, die ihre Liebe zu Porsche auf die Straße bringen wollten, um die Marke zu feiern.

Die erste Veranstaltung kam so gut an, dass sie schnell aus Lime Rock herauswuchs und 2004 und 2007 auf dem Daytona Motor Speedway stattfand, bevor sie 2011 und 2015 nach Laguna Seca umzog. Obwohl in den letzten 15 Jahren nur fünf Veranstaltungen stattgefunden haben, hat sich die Rennsport Reunion schnell den Ruf erworben, eine unglaubliche Anzahl historisch bedeutender Porsche anzuziehen, und gilt inzwischen als Pflichtveranstaltung für jeden Porsche-Besitzer oder -Liebhaber in den USA.

DAS SONDERMODELL ERSCHIEN ZUR FÜNFTEN AUFLAGE DER RENNSPORT REUNION

Seit Beginn der Veranstaltung arbeitete Porsche mit den Veranstaltern zusammen und präsentierte anlässlich der fünften Auflage des Events eine Sonderedition des 911 Carrera GTS. Die Fahrzeuge der „Rennsport Reunion Edition“ fallen auf den ersten Blick auf durch ihre Lackierung in Fashion Grey mit schwarzen und roten Aufklebern an Türen, Motorhaube, Dach und Heckflügeln.

Neben dem GTS-Paket verfügen die Fahrzeuge der „Rennsport Reunion Edition“ über eine Reihe attraktiver Sonderausstattungen. Dazu gehören unter anderem vollelektrisch verstellbare Sportsitze, 20-Zoll-Leichtmetallräder vom Typ Sport Classic, das adaptive Fahrwerk PASM von Porsche, eine Bose-Stereoanlage und eine Einparkhilfe hinten. Von dieser bei Porsche-Sammlern beliebten Kleinserie wurden nur 25 Exemplare produziert, die alle mit einem

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.800 ccm / **Leistung** 430 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 306 km/h / **Getriebe** 7-Gang-Schalter / **Maße** 4.509 x 1.852 x 1.295 mm





Rote Nähte, roter Drehzahlmesser, Tacho in Meilen, 7-Gang-Handschaltung – das sind die charakterisischen Merkmale im Innenraum der „Rennsport Reunion Edition“.

7-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet waren und ausschließlich in Nordamerika angeboten wurden.

KLARE KAUFEMPFEHLUNG TROTZ ZULETZT LEICHT FALLENDER PREISE

Viele Enthusiasten finden, dass der 991.1 einer der gelungensten Elfer in der gesamten Geschichte des Modells ist. Die hier gezeigte Variante, die die Grenze zwischen dem Standard-Carrera S und dem aggressiveren GT3 überbrückt, wird in Zukunft sicher wieder an Wert gewinnen, obwohl die Kaufpreise der drei „Rennsport Reunion Edition“-Exemplare, die von RM Sotheby‘s zwischen 2017 und 2019 versteigert wurden, von rund 225.000 US-Dollar im Jahr 2017 auf knapp über 200.000 US-Dollar im Jahr 2019 zurückgingen. Denn mit einer Auflage von nur 25 Exemplaren ist dieser GTS ein Auto, das das Herz eines jeden Porsche-Sammlers höher schlagen lässt. ■



Auf der Beifahrerseite der Frontkonsole weist ein Schriftzug das Sondermodell aus, das auf dem Carrera GTS mit Hinterradantrieb basierte.

GUT ZU WISSEN:

In Europa sehr schwer zu finden, wegen der ultra-niedrigen Stückzahl und ursprünglicher Exklusivvermarktung in den USA. Bei Interesse sollte man Auktionen dort besuchen. Vergessen solte man aber nicht, dass diese Variante nicht mit Doppelkupplungsgetriebe existiert, sondern nur als 7-Gang-Handschalter.

GEFÄLLT UNS

Sehr ansprechende Leistung und kräftiger Sound. Vergleichsweise dezente Lackierung für eine Sonderserie.

GEFÄLLT UNS NICHT

Auch auf dem US-Markt muss man lange suchen, bis man eins dieser seltenen Exemplare findet.



Wegen des knappen Zugangs zum Motor konnte man als Nutzer eigentlich nur Wasser und Öl nachfüllen.





911 GT3 RS 4.0 PSYCHEDELIC 991.1

Dieser GT3 RS 4.0 wechselte zuletzt 2023 bei der Auktion The Carrera Collection den Besitzer. Seine Farben erinnern an den 917 LH, der 1970 bei den 24 Stunden von Le Mans antrat.

Der 911 GT3 RS gilt als das Modell, mit dem Porsche die perfekte Mischung aus Straßenauto und Rennwagen gelungen ist: ein Auto, das die FIA-Homologationsvorschriften für die GT3-Klasse erfüllt. Die Generation 991.1 des GT3 RS fügte dem Standard-GT3-Modell mehrere Verbesserungen hinzu.

Die Einlässe und Tankklappen vorne und der größere Heckspoiler verbesserten die Aerodynamik. Größere Spurweiten vorne und hinten, dann die lenkende Hinterachse und Porsche Torque Vectoring Plus in Verbindung mit einem voll-variablen Sperrdifferenzial steigerten Agilität und Fahrdynamik.

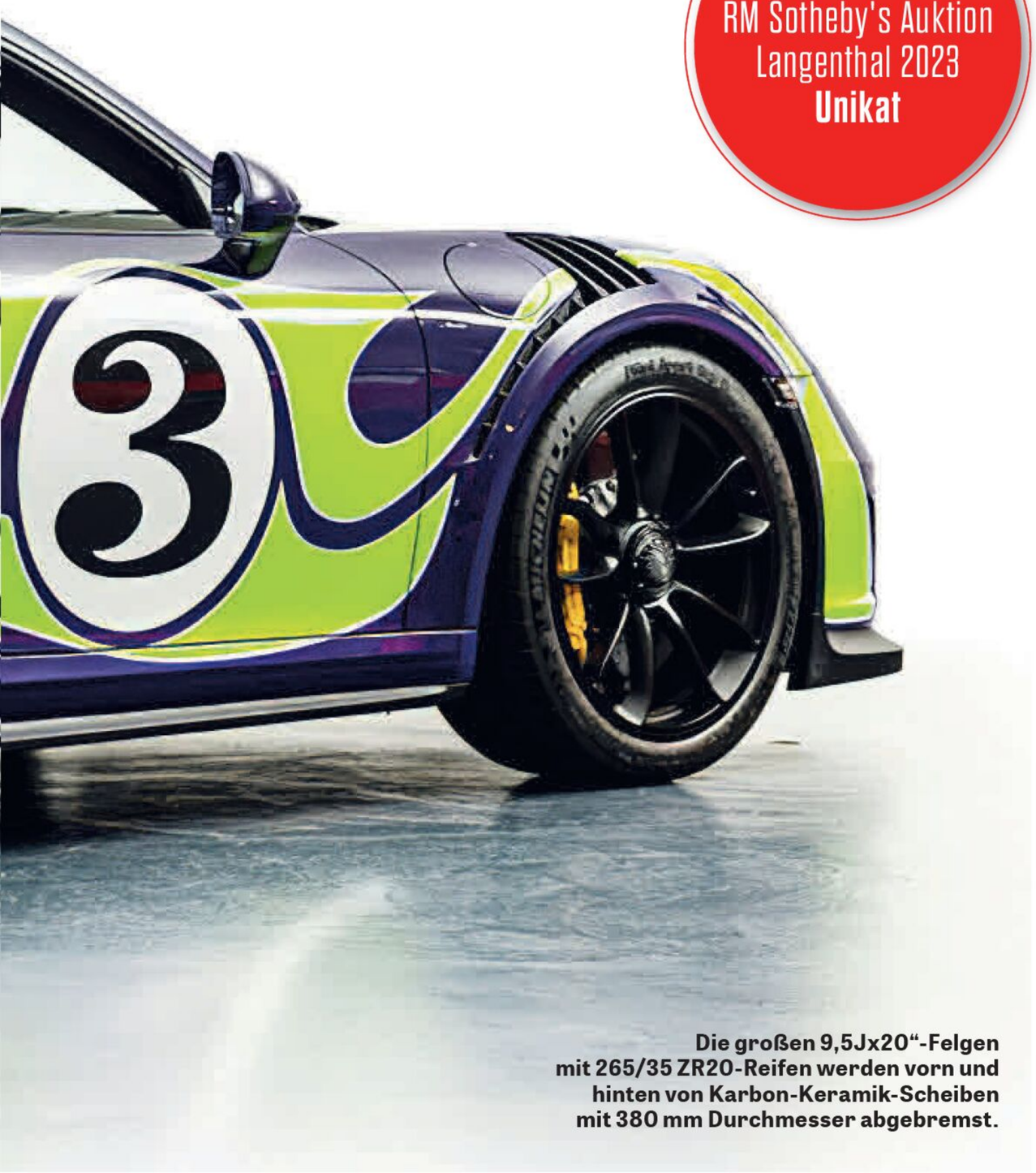
BESSERER MOTOR UND 7-GANG-PDK-GETRIEBE

Das interessanteste Upgrade gegenüber dem serienmäßigen 911 GT3 war die Vergrößerung des Hubraums des Sechszylinders von 3,8 auf 4,0 Liter, was zu beeindruckenden 500 PS bei 8.250 U/min führte – 25 PS mehr als beim GT3, mit einem entsprechenden Anstieg des Drehmoments von 440 Nm auf 460 Nm bei jeweils 6.250 U/min. Zum Leidwesen der Enthusiasten war kein manuelles Getriebe erhältlich, sondern nur das – hervorragende – 7-Gang-PDK-Getriebe. Das Interieur besteht aus Kohlefaserschalensitzen, die mit Leder und Alcantara-Einsätzen gepolstert sind, und bietet die volle Clubsport-Ausstattung mit Überrollkäfig, Sechs-Punkt-Gurten für Fahrer und Beifahrer und einem am Boden montierten Feuerlöscher – alles für den Einsatz auf der Rennstrecke.

Der GT3 RS 4.0 der Generation 991.1 erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h. Sein Sprint von 0 auf 100 km/h vollzog sich in nur 3,3 Sekunden. Im Vergleich zum Basis-GT3 wog er 10 kg weniger: 1.495 kg gegenüber 1.505 kg. Fahrwerksseitig zeichnete er sich durch einen Zuwachs um 28 mm in der Breite und vergrößerte

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.996 ccm / **Leistung** 500 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 310 km/h / **Getriebe** 7-Gang-PDK / **Maße** 4.545 x 1.880 x 1.291 mm

210.000 €
RM Sotheby's Auktion
Langenthal 2023
Unikat



Die großen 9,5Jx20“-Felgen mit 265/35 ZR20-Reifen werden vorn und hinten von Karbon-Keramik-Scheiben mit 380 mm Durchmesser abgebremst.

Reifen aus: vorne 265/35 ZR20 und hinten 325/30 ZR21 auf 9,5Jx20″ bzw. 12,5Jx21″ Felgen. Diese Modifikation trug zu einer besseren Traktion bei, vor allem aus dem Stand, wodurch die Sprintzeit von 0 auf 100 km/h um 2 Zehntelsekunden im Vergleich zum Basis-GT3 gesenkt werden konnte.

BEREIT, ABER EIGENTLICH VIEL ZU SCHADE FÜR DIE RENNSTRECKE

Das hier vorgestellte Exemplar, das für den deutschen Markt produziert wurde, wurde von RM Sotheby‘s mit nur 137 (!) gefahrenen Kilometern versteigert. Noch begehrenswerter wurde der Wagen durch die Lackierung in Ultraviolett mit dem exklusiven psychedelischen „Hippie Car“-Farbschema, das inspiriert ist von der Martini-Racing-Lackierung des legendären Langheck-917, welcher 1970 an den 24 Stunden von Le Mans teilnahm.
Zur Ausstattung gehörten unter anderem ein größerer Kraftstofftank, Porsche Ceramic Composite Brakes (PCCB), Soundpaket Plus, schwarze 6-Punkt-Gurte auch für den Beifahrer, Homelink-Garagentoröffner, Gurtauslass-Abdeckung in Alcantara, Porsche Communication Management mit Navigationsmodul, Felgen in Satin Black, LED-Scheinwerfer in Schwarz mit Porsche Dynamic Light System Plus, Handschuhfachabdeckung in Alcantara mit Porsche-Schriftzug und Sonnenblenden in Alcantara. Nicht zuletzt diese Aufzählung beweist: Dieser im Juni 2016 gebaute 911 GT3 RS 4.0 gehört zu den seltensten Exemplaren, die in letzter Zeit auf den Markt gekommen sind. ■

GUT ZU WISSEN:

Wenn Sie zu den Liebhabern auffälliger Lackierungen im Retro-Chic zählen, sollten Sie sich dieses Modell nicht entgehen lassen, sobald es wieder auf den Markt kommt. Zuletzt kostete es weniger als ein neuer GT3 RS 4.0 und erinnerte an das „Hippie Car“, das 1970 in Le Mans und anderen Rennen startete.

GEFÄLLT UNS

Wenn schon auffällig, dann gerne so. Und noch mal: Es ist ein vollwertiger GT3 RS!

GEFÄLLT UNS NICHT

Selbst bei nur leichten Kratzern schwer auszubessernde Lackierung. Begrenzter Komfort.



Im Vergleich zum Äußeren wirkt der Innenraum gezielt puristisch.





911 CARRERA S ENDURANCE RACING EDITION 991.2

Dieser zur Feier der Erfolge des Porsche 919 Hybrid bei den 24 Stunden von Le Mans aufgelegte Carrera S überzeugt mit einer Sonderlackierung, üppiger Ausstattung und dem 3-Liter-Biturbo

Dieser Wagen mache mehr Spaß als jeder GT2 oder GT3 RS, behaupten manche Besitzer von ihrem Porsche 911 Carrera S „Endurance Racing Edition“. Die 2016 in Goodwood für das Modelljahr 2017 vorgestellte Edition auf Basis des 911 Carrera S war in den Farben Rot, Weiß oder Schwarz erhältlich und mit einem dezenten Optikpaket versehen: Der Schriftzug „Porsche Intelligent Performance“ schmückte das Auto an mehreren Stellen und wies auf den Erfolg des 919 Hybrid in Le Mans hin.

Abgesehen von der Anspielung auf den Sieg beim berühmtesten 24-Stunden-Rennen der Welt, das der 919 Hybrid von 2015 bis 2017 in Folge gewann, handelte es sich um die erste Sonderedition auf Basis des 991.2. Das Modell war mit Hinterachslenkung und dem neuen 3-Liter-Biturbo ausgerüstet, der 420 PS und ein Drehmoment von 500 Nm bot, das von 1.750 bis 5.000 U/min konstant anlag.

NUR DREI HANDSCHALTER IN NORDAMERIKA

Das Ergebnis waren außergewöhnliche Fahrleistungen: Das Auto sprintete in nur 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h (4,1 Sekunden bei den Modellen mit PDK-Getriebe und 3,9 Sekunden mit der Option Sport Chrono Plus), wobei der Sportauspuff für einen mitreißenden Sound sorgte. Für das Modelljahr 2017 wurden weltweit 235 Einheiten gebaut. Von denen gingen 100 in die USA, sieben nach Kanada. Nur drei Exemplare für den gesamten nordamerikanischen Markt waren mit dem 7-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet, das deshalb heute dort als besonders gesucht gilt.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 2.981 ccm / **Leistung** 420 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 308 km/h / **Getriebe** 7-Gang-Schalter / **Maße** 4.499 x 1.808 x 1.296 mm

EIN EXKLUSIVES, ABER SELTEN GENUTZTES ZUBEHÖRPAKET

Die im Vergleich zur Basisversion des Carrera S 34.000 Dollar teurere „Endurance Racing Edition“ verfügte neben dem erwähnten Optikpaket mit dem „Porsche Intelligent Performance“-Schriftzug zusätzlich über schwarze Leichtmetallräder sowie getönte Scheinwerfer bzw. Rückleuchten, ein 20 mm tiefergelegtes PASM-Sportfahrwerk, rote Sicherheitsgurte und einen vom Rennsport inspirierten, roten 12-Uhr-Streifen am Lenkrad.

Allerdings machten sehr viele Besitzer von der reichhaltigen Ausstattung kaum Gebrauch. So wechselte das hier gezeigte Exemplar bei der Auktion von RM Sotheby‘s im Jahr 2023 für 235.200 Dollar den Besitzer – mit einer dokumentierten Laufleistung von weniger als 40 Meilen, also nicht ganz 65 Kilometern. ■

GUT ZU WISSEN:

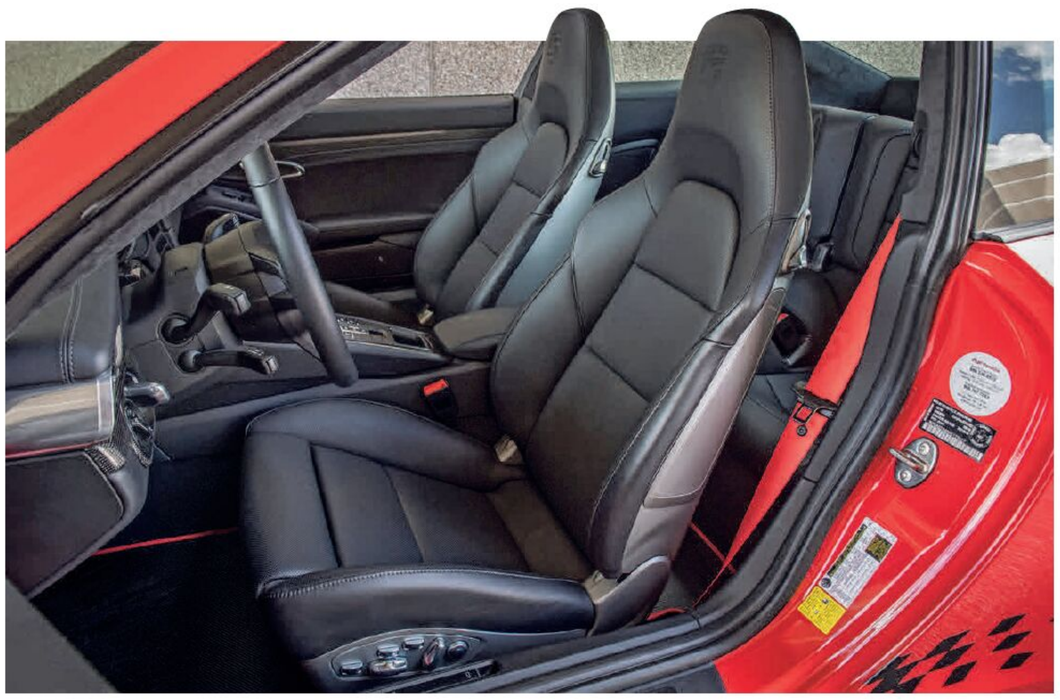
Nur 135 Exemplare dieser Sonderserie kamen in Europa auf den Markt. Angesichts der herausragenden Technik lohnt es sich, danach zu suchen. Bemerkenswert breite Preisspanne, aber ob es clever ist, einen teuren stehen zu lassen, um auf einen billigeren zu warten, muss jeder für sich entscheiden.

GEFÄLLT UNS

Außergewöhnlicher Biturbo-Motor, ausgereiftes Fahrwerk, produziert mit PDK und Schaltgetriebe.

GEFÄLLT UNS NICHT

Die Vierradlenkung ist etwas gewöhnungsbedürftig.



Die roten Sicherheitsgurte kennzeichnen die „Endurance Racing Edition“.



Vom Rennsport inspiriert: die rote Markierung am Lenkrad.



2019

911 TURBO S CABRIOLET EXCLUSIVE SERIES 991.2

Mit 607 PS gehört diese Sonderserie zu den stärksten Serien-Porsche der Geschichte. Allrad, Hinterachslenkung und Carbon-Keramik-Bremsen machen den Turbo S zu einer schwer umschwärmten Rennmaschine



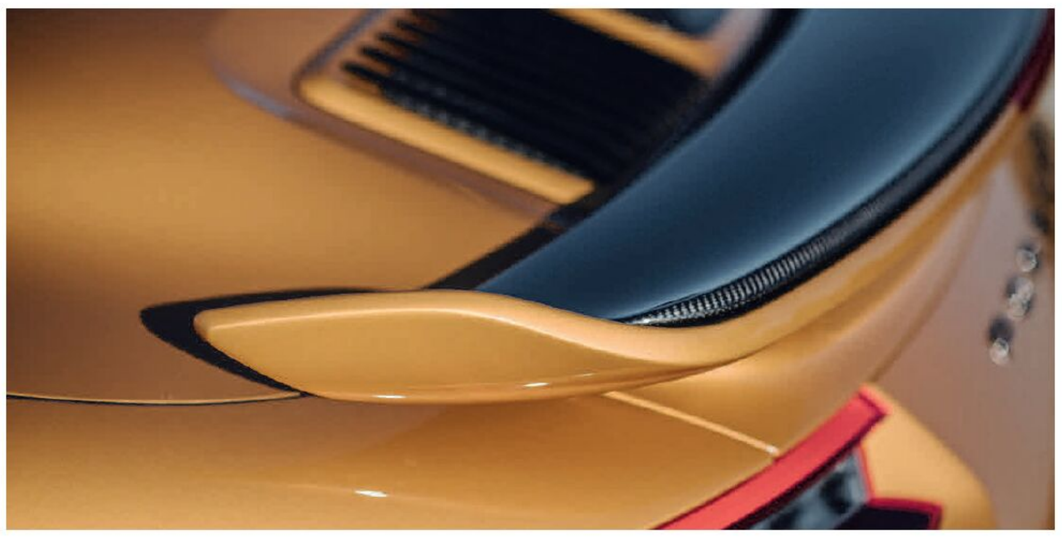
250.000 $
RM Sotheby's
Auktion 2023
200 gebaute
Exemplare



Geschlossen ist der Turbo S nicht ganz so schön wie offen. Die Dachlinie des Verdecks schmiegt sich aber dennoch nahtlos ins Gesamtdesign ein.



Die Außenfarbe wurde im Innenraum auf den perforierten Lederbezügen der Sportsitze und auf den bestickten Kopfstützen wieder aufgenommen.





So sehen die anderen Verkehrsteilnehmer den 911 Turbo S meistens, wenn er mit bis zu 330 km/h über die Autobahn schoss: von hinten.

Wem ein einfacher 911 Typ 991.2 Turbo S nicht genug war, der konnte beim Porsche-Händler seines Vertrauens etwas noch Beeindruckenderes bestellen, zum Beispiel die Turbo S Exclusive Series aus der Porsche Exclusive Manufaktur. 500 Coupés dieser außerordentlichen Porsche wurden von 2017 bis 2019 gebaut, 200 Cabriolets nur für den nordamerikanischen Markt kamen noch dazu. Sie gehörten zu den leistungsstärksten, dabei komfortabelsten Fahrzeugen, die Porsche bis dato je angeboten hatte. Anspruchsvolle Sammler umschwärmen sie bis heute.

Der 911 Turbo S Exclusive Series leistete 607 PS, 27 PS mehr als der Standard-Turbo S, von dem er sich auch durch sein Styling, edlere Materialien und hochwertige Details unterschied. Der Sportwagen wurde in der Porsche Exclusive Manufaktur am historischen Standort Zuffenhausen in aufwändiger Handarbeit veredelt. Bis heute ist die Manufaktur spezialisiert auf die Umsetzung spezieller Kundenwünsche und die Produktion von Kleinstserien.

Motor wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer / **Hubraum** 3.800 ccm / **Leistung** 607 PS / **Höchstgeschwindigkeit** 330 km/h / **Getriebe** 7-Gang-PDK / **Maße** 4.507 x 1.880 x 1.297 mm

MEHR LEISTUNG UND KRAFT

Der 3,8-Liter-6-Zylinder-Biturbo-Boxermotor mit dem exklusiven Upgrade-Kit erreichte ein maximales Drehmoment von 750 Nm, das zwischen 2.250 und 4.000 U/min zur Verfügung stand. Der 911 Turbo S Exclusive Series schaffte den Sprint von 0 auf 100 km/h in 2,9 Sekunden und von 0 auf 200 km/h in 9,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 330 km/h. Er war serienmäßig mit schwarz lackierten, 20-Zoll-Zentralverschlussleichtmetallfelgen ausgestattet, deren Zierstreifen in Goldgelb-Metallic per Lasertechnik eingearbeitet worden waren.

Die Carbon-Keramik-Bremssättel waren schwarz lackiert und trugen einen Porsche-Schriftzug in Goldmetallic. Das aktive Sportfahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM) und das Sport Chrono Paket gehörten zur Serienausstattung. Die Hinterachslenkung und die aktive Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) verbesserten das Handling und sorgten für maximale Stabilität.

DOPPELSTREIFEN-OPTIK AUSSEN UND INNEN

Viele Kohlefaserteile und die exklusive goldgelbe Metallic-Lackierung machten die 911 Turbo S Exclusive Series unverwechselbar. Die Fronthaube, das (Coué-)Dach und die Seitenprofile waren aus Karbon gefertigt. Die beiden Längsstreifen entlang des Dachs und der vorderen Motorhaube betonten den sportlichen Look zusätzlich. Bei den Cabrios erstreckte sich diese Doppelstreifenoptik auch über das Stoffdach. Die Heckansicht war geprägt durch den Aerokit-Turbo-Heckflügel, ein überarbeitetes Heckunterteil, Lufteinlässe aus Kohlefaser und eine Auspuffanlage mit zwei Doppelendrohren aus schwarzem Stahl. „Porsche Exclusive Manufaktur“-Schilder zierten die Radkästen. Außer in der goldgelben Metallicfarbe war das Fahrzeug in Agate Grey Metallic und Carrara White erhältlich.

FEINSTE HANDWERKSKUNST IM INNENRAUM

Auch die Innenausstattung wartete mit einigen Besonderheiten auf: Die 18-fach elektrisch verstellbaren Sportsitze waren mit perforiertem Leder bezogen. Auf den Sitzflächen prangten goldgelbe Streifen, die die Optik der breiten Streifen von außen wieder aufnahmen. Die Nähte der Sitze passten farblich zum goldgelben „Turbo S“-Schriftzug, der auf die beiden Kopfstützen gestickt war. Auf der Beifahrerseite wies eine Plakette die laufende Nummer der Serie aus. Das auf diesen Seiten gezeigte Cabriolet wurde von RM Sotheby‘s 2019 in den USA mit einer Laufleistung von knapp 2.400 Meilen für 247.500 Dollar versteigert. ■

GUT ZU WISSEN:

Die goldene Farbe deutet es schon an: En Turbo S Exclusive Series ist der König aller Varianten der Baureihe 991.2. Wer kein Freund dieser auffälligen Lackierung ist, braucht außer Geld auch Geduld, um ein passenden Exemplare zu finden: Die meisten Fahrzeuge verließen das Werk im Edelmetall-Look, Ausführungen in Grau oder Weiß sind extrem selten. Wer offen funkeln möchte, muss zudem auf dem nordamerikanischen Markt suchen. In Europa wurde der Turbo S Exclusive Series nur als Coupé verkauft.

GEFÄLLT UNS

Die Krönung der 991.2-Schöpfung ist ein Hingucker, egal, wo man damit auftaucht..

GEFÄLLT UNS NICHT

Das Stoffverdeck will nicht so richtig zum Edel-Look passen.



Der Sportwagen wurde in der Porsche Exclusive Manufaktur in aufwändiger Handarbeit veredelt.



Auf den aus Carbon gefertigten Einstiegsleisten leuchtet der Exclusive Series-Schriftzug.

IM REST DER WELT GESCHLOSSEN

Die 500 weltweit angebotenen Coupé-Versionen des 911 Turbo S Exclusive Series waren in ihren Leistungswerten mit denen des Cabriolets identisch. Lediglich der Dachhimmel der geschlossenen Version unterschied sich von der offenen: Dieser bestand aus Alcantara und verfügte auch über die goldgelbe Doppelstreifenoptik, die sich im Innenraum schon auf den Sportsitzen fand. Käufer des Coupés konnten sich passend zum Wagen einen ebenfalls auf 500 Stück limitierten Chronographen von Porsche Design zulegen, der die Elemente des Fahrzeugs aufgriff: Zifferblatt aus Carbon, veredelt im Fahrzeuglack. Wem das noch nicht „exclusive“ genug war, der konnte sich noch das Gepäckset zur Exclusive Series kaufern, bestehend aus Tasche, zwei Weekendern und einem Kleidersack. Das Auto allein kostete bei Markteinführung ab 260.000 Euro, der Chronograph schlug mit mindestens 10.000 Euro zu Buche, für das Gepäckset wurden weitere 5.500 Euro fällig. Viel Geld, das aber – wie fast immer bei Porsche Sonderserien – gut angelegt war: Heute wird das Coupé für rund 325.000 Euro gehandelt.

LAUTER RARITÄTEN

Die Geschichte von Porsche beginnt 1948 mit einem einzigartigen Modell: dem legendären Porsche 356 Nr. 1 Roadster, international auch bekannt als Gmünd Roadster. Ausgestattet mit einem über der Hinterachse montierten, auf 35 PS gesteigerten Käfer-Motor. Im selben Jahr wurden in dem österreichischen Werk in Handarbeit weitere 52 Exemplare des Sportwagens gebaut, darunter Coupés und Cabriolets, wobei man den inzwischen 40 PS starken Vierzylinder-Boxermotor freitragend am Heck anbrachte. In Stuttgart ging man kurz darauf über zur industriellen Fertigung – abgesehen von wenigen Ausnahmen bei den Rennwagen, wie dem 356 1500 GS Carrera GT, dem 356 Abarth GTL und schließlich dem Carrera 2. Von wegen geringer Nachfrage nur in Kleinserien gebauten Fahrzeugen hin zu solchen, deren Menge Porsche bewusst begrenzte, dauerte es nicht lang: Der 911 R, der Carrera RS 2.7 und 3.0, auch die 911 SC RS als „Homologation Specials“ fallen einem als erste Beispiele ein. Danach wurden Sondermodelle – oft zu Jubiläen – vor allem für Sammler gebaut.



Der 356 1500 America Roadster war in der Geschichte von Porsche die erste Sonderserie: ein für den nordamerikanischen Markt und Rennsport konzipiertes Modell. Produziert wurden 21 Stück (laut mancher Quelle nur 16), darunter eines mit einer Stahl- statt Aluminiumkarosserie, ausgestattet mit einem luftgekühlten 4-Zylinder-Motor mit 1.488 ccm, der dank 70 PS 180 km/h schaffte.

1952

1948

Der 356 Nr. 1 Roadster Gmünd markierte den Beginn der Automobilproduktion von Porsche. Der Wagen übernahm den im Käfer verwendeten 1.131-ccm-Vierzylinder, der von 24,5 auf 35 PS gesteigert wurde, was eine Geschwindigkeit von 135 km/h ermöglichte. Obwohl einzigartig, gab es einen Listenpreis: 7.000 Franken für Händler, 7.500 für Endkunden. Zu zahlen in Schweizer Franken, da der erste offizielle Händler die in Zürich ansässige Firma Senger war.





Auf Wunsch des US-Importeurs Max Hoffman wurde der 356 Speedster geboren. Hoffman wollte ein offenes Sportmodell, das mit britischen Flitzern wie Austin, MG und Triumph konkurrieren konnte. Mit seinem 1.488-ccm-Motor war der Speedster in zwei Varianten erhältlich mit 55 PS und 70 PS (als Super) ab 2.995 Dollar. Mit 17.700 DM entsprach der Katalogpreis hierzulande dem von drei Opel Olympia Rekord; ein 356 A / 1300 Coupé erhielt man für 11.400 DM.

1954



Der Carrera RS 2.7 feierte auf dem Pariser Autosalon am 5. Oktober seine Premiere als eine Art Homologation Special. 1.308 Exemplare wurden in der Touring-Variante und weitere 200 in der Sport-Ausstattung produziert.

1972

1960

Von Januar bis Juni wurden 21 Exemplare des 356 Carrera GTL Abarth mit 1.588 ccm Hubraum und 115 PS hergestellt, bzw. 135 PS mit Sebring-Auspuff. Der GTL erreichte 220 km/h.





1984

Für die Homologation in der Gruppe B baute Porsche 20 Exemplare des 911 SC RS mit einem 3-Liter-Motor und 250 PS Leistung. Mit 980 kg beschleunigten sie in 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreichten 255 km/h.

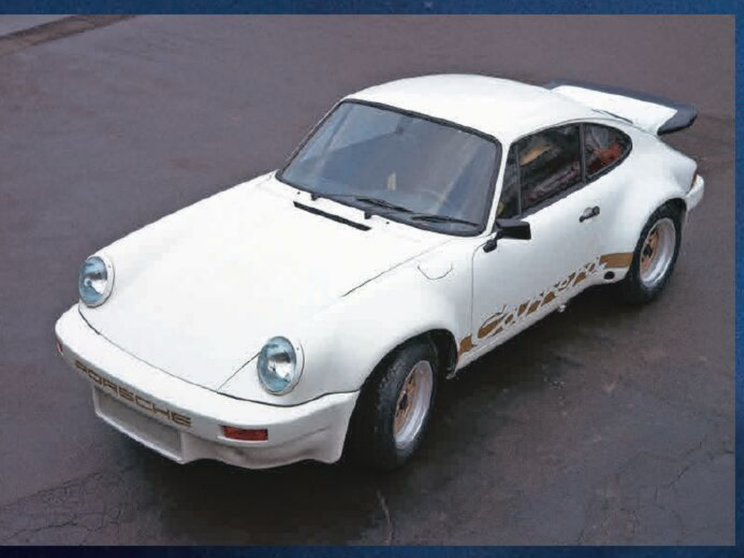


1992

Der 911 Speedster auf Basis des 964 debütierte mit optionaler 4-Gang-Tiptronic und kostete 131.500 DM. Produziert wurden 930 Exemplare plus etwa fünfzehn in der Turbolook-Variante.

1974

Der Carrera RS 3.0, von dem lediglich 110 Exemplare gebaut wurden, war der Nachfolger des RS 2.7. Er leistete 20 PS mehr und übernahm zur Verbesserung der Aerodynamik die Kotflügel und den Heckflügel des 911 Turbo.



1989

Der 911 Carrera 3.2 Speedster griff das Konzept des 356 Speedster auf, verzichtete im Gegensatz zu seinem Urahn jedoch auf Rennambitionen. Von der schmalen Version wurden 161 Exemplare und von der Turbolook-Variante 1.942 produziert. Letztere kostete 110.000 DM.



1993

Der auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte „30 Jahre 911“ war das erste Jubiläumsmodell. Carrera 4-Technik, Karosserie im Turbolook, 250 PS, 310 Nm und 255 km/h Höchstgeschwindigkeit. Stückzahl: 911, was sonst!





1995

Mit dem 911 GT produzierte Porsche erneut ein Homologation Special, um den leistungsstärksten Elfer in der GT2-Klasse einsetzen zu können. Gut 430 PS und 540 Nm reichten für 295 km/h und 0-100 km/h in 4,4 Sekunden. Listenpreis: 268.000 DM.

1997

345 Exemplare des Turbo S 993 wurden zum Preis von 304.650 DM verkauft. Ein Aufschlag von fast 50% im Vergleich zum 408 PS starken Basis-Turbo, der lediglich 42 PS weniger leistete.



2003

Anlässlich des 40-jährigen Jubiläums des 911 erschien die Serie „40 Jahre 911“, limitiert auf 1.963 Exemplare – und damit viel mehr als von einigen Versionen der Basis-Baureihe je existierten. Der Jubiläums-Elfer gefällt mit der schmalen Karosserie des Carrera 4 und den Stoßstangen des Carrera 4S.



2023

Auch zum 60. Geburtstag gab‘s wieder ein Sondermodell: den auf 1.963 Exemplare limitierten 911 S/T, angetrieben vom 525 PS Motor aus dem 911 GT3 RS. Die Namensgebung basiert auf einer besonders sportlichen Version der ersten 911-Generation. Ab 1969 bot Porsche den 911 S mit einer speziellen Wettbewerbsausführung an. Intern hießen diese Fahrzeuge 911 ST.

2022

Ein einzigartiges Exemplar aus der Pixar-Kollaboration wurde im August zugunsten wohltätiger Zwecke für 3,6 Millionen Dollar versteigert. Der 911 Sally, der auf dem Carrera GTS basiert, greift die Lackierung des Fahrzeugs aus dem Animationsfilm auf.





PORSCHE SONDERMODELLE

erscheint in der WLM Publishing UG
(haftungsbeschränkt)
Beim Schäferhof 58, 22415 Hamburg
Geschäftsführer: Christian Kallenberg

Dieses Magazin ist eine Adaption des italienischen Titels **„Porsche Serie Limitate“** und wird veröffentlicht unter Lizenz von Sprea S.p.A.. Das Design, die Marke und das Konzept sind urheberrechtlich geschützt.

Fotos: Porsche AG, RM Sotheby’s, Bonhams, A. Rigatto

Redaktion: Christian Kallenberg (v.i.S.d.P.),
Matthias Penzel, Babette Münchenbach (Art Director)
E-Mail: porsche@welikemags.com

Vertrieb: D-FORCE-ONE GmbH,
Neuer Höltigbaum 2, 22143 Hamburg
Druck: Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg
Einzelheftbestellung: porsche@welikemags.com

Exklusiv online erhältlich:
ogy.de/porscheyoungtimer



CHIP Shop

Mit einem Klick zur CHIP



Alle Magazine auch als E-Paper erhältlich!

Jetzt bestellen: www.chip-shop.de

Im CHIP Shop finden Sie alle Produkte aus dem Hause CHIP. Magazine und Specials – gedruckt oder digital. Als Einzelheft oder Abo. www.chip-shop.de

scannen & bestellen

31 ultimative Elfer!

PORSCHE SONDERMODELLE

Der Porsche 911 gilt als beliebtester Sportwagen der Welt – in den über 60 Jahren seit seiner Präsentation 1963 rollten deutlich mehr als eine Million Exemplare vom Band.
Einige Kunden wollten sich aber von der Masse der Elfer-Fahrer abheben. Deshalb begann Porsche, Sondermodelle in geringen Auflagen und nummerierte Kleinserien zu produzieren. Oft erschienen diese Fahrzeuge zu den Jubiläen des 911; manchmal auch, um die Klientel in wichtigen Auslandsmärkten wie den USA zufrieden zu stellen.
Für noch anspruchsvollere Kunden schuf Porsche zudem Ausnahme-Modelle wie den Sport Classic und den 911 R, die das Beste der jeweils verfügbaren Technik in sich vereinten, und deren Wert quasi ab Werk in die Höhe schoss.
Und es ging noch spezieller: Einige Kleinstserien waren den Top-Managern und dem engsten Umfeld des Stuttgarter Unternehmens vorbehalten.
Die Krönung der seltensten Porsche bilden schließlich Einzelstücke, die von der Porsche Exclusive Manufaktur nach Kundenwunsch gefertigt wurden.

Falls Sie sich nun fragen, wo man all diese Raritäten findet: Natürlich in dieser besonderen Ausgabe für alle Fans des berühmtesten Sportwagens der Welt!



CARRERA RS 3.0
110 Exemplare für die Homologation im Rennsport



911 CARRERA RSR (964)
Dieser RSR trägt noch den werksseitigen Lackschutz



911 SPEEDSTER SLIM
Der letzte Speedster mit schlanker Karosserie



911 TURBO S SUNOCO
Eine exklusive Lackierung, die an den 917 Can-Am erinnert



911 TURBO S EDITION 918
Eine Sonderserie nur für die Käufer des 918 Spyder



911 GT3 RS PSYCHEDELIC
Inspiriert vom 917 Hippie Car aus Le Mans