26

04. 2022 Deutschland € 9,92 • Österreich € 10,90 • Schweiz sfr 15,80 • Benelux € 11,30 • Italien € 13,30 • Spanien € 13,30 • Portugal (Cont.) € 13,30 • H 24 411

PORSCHE KLASSIK

PORSCHE KLASSIK

MAGAZIN FÜR SPORTWAGEN

26

Traumhaft restauriert: Gmünd-356 von 1950

Einsteiger-Porsche: 924 S trifft Cayman T

911 Doduco: Röhrls Comeback

PATINA ALS TREND

Die Zeichen der Zeit

RECARO

NICHTS IST BESSER ALS DAS ORIGINAL

Die RECARO Classic Line – im Auto, zu Hause oder in der Freizeit

Die Sitze der RECARO Classic Line bringen über 115 Jahre Erfahrung auf den Punkt: Sie entsprechen in jeder Hinsicht den heutigen Erkenntnissen über körpergerechtes und vor allem sicheres Sitzen – und erfüllen zugleich die höchsten Anforderungen an eine klassische Optik, an Verarbeitungsqualität und individuellen Komfort. Jetzt auch als Drehstühle voller Retro-Flair der 1980er erhältlich! Das und vieles mehr rund um unsere Classic Line, unsere Performance-Sitze sowie die neue Merchandising-Collection können Sie auf der Essen Motor Show erleben. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

shop.recaro-automotive.com

Essen Motor Show
03.12. – 11.12.2022
02.12.2022 Previewday
Halle 3, Stand 3A25

ESSEN MOTOR SHOW

www.recaro-automotive.com

Der Porsche des Lebens – das ist das große Thema dieses Heftes. Denn egal, ob ein ganzes Leben im 911, ein Wiedersehen mit einem 356 nach Jahrzehnten oder patinierte Porsche, die ihr Leben auf der Haut tragen: Ihre Geschichten sind einzigartig und wert, erzählt zu werden.

So schnell ist es umgegangen, unser Jubiläumsjahr. Auch nach zehn Jahren *Porsche Klassik* umhüllen nun wieder Auto-Pyjamas sanft die Rundungen unserer kleinen Auto-Schätze, der Sommer eine ferne Erinnerung, die nächste Saison noch so weit. Dabei warten 2023 große Dinge auf uns. Porsche wird 75 Jahre alt, und auch der Porsche 911 blickt einem Jubiläum entgegen: 60 Jahre wird es dann her sein, dass sein Debüt auf der IAA im September ein neues Zeitalter in Zuffenhausen einläutete.

Für uns stehen aber noch viel eher große Dinge an: Schon im Mai, genauer vom 10. bis zum 13., findet die 2. Röhrl-Klassik statt – und wir sind stolz und glücklich, dass auch diesmal Walter Röhrl mit der Startnummer 1 teilnimmt an der einzigen reinen Porsche-Rallye dieses Formats. Nach dem großen Run auf die Startplätze bei der ersten Auflage können diesmal 130 Porsche mit dabei sein. Auf der Homepage der Rallye (roehrl-klassik.com) kann sich jeder mit einem geeigneten Fahrzeug um einen Startplatz bewerben. Infos zu unserer Rallye gibt es ab Seite 58.

Die vorliegende *Porsche Klassik* ist eine Premiere, denn bislang haben wir nie ausführlich einen Porsche gezeigt, der eben nicht hochglänzend dasteht. Dr. Jörg Weissenborns Porsche hat über 400.000 Kilometer im Alltag hinter sich. Schweren Herzens hat er sich nun von seinem 911 G-Modell getrennt. Und doch gibt es ein Happy End. Wir erzählen diese Story ganz bewusst, denn sie zeigt, wie viele Facetten unser Hobby hat.

Auf eine Art aber ist dieser 911 ganz eng verbunden mit einem der wahrscheinlich perfektesten Wagen, die wir je präsentieren durften: Konrad Fausers Gmünd-Porsche 356 hat ihn nämlich auch ein Leben lang begleitet. Aber auf eine völlig andere und überraschende Weise.

Als Brücke zwischen diesen beiden Polen des Hobbys fungiert ein Thema, das schon lange die Szene bewegt: Patina. Wie man sie erhält, wie man sie definiert und wie Patina und Wert eines Fahrzeugs zusammenhängen, beleuchten wir in zwei Artikeln. All das und noch viel mehr plus unser neuer (kleiner, aber feiner) Kleinanzeigenmarkt überbrücken hoffentlich die kalte Jahreszeit.

Ein frohes Fest und alles Gute für das neue Jahr!
Ihr
Thorsten Elbrigmann
Chefredakteur *Porsche Klassik*

Chefredakteur Thorsten Elbrigmann freut sich schon jetzt auf die kommende Saison mit möglichst vielen Porsche-Kilometern, wie hier im 2.7 RS im Sommer 2022.

Titel-Foto: Theodor Barth, Editorial-Foto: Porsche AG

Freundlich winken: Bei der Rallye Paris–Dakar 1984 erprobte Porsche den ersten Allradantrieb. Am Steuer des Sevicewagens 177 Roland Kussmaul.

FOTO: UNTERNEHMENSARCHIV DER PORSCHE AG

Alle drei 911 Carrera 3.2 4x4 (953): links die 175 (Ickx/Brasseur), mittig der spätere Siegerwagen 176 (René Metge/Dominique Lemoyne), rechts die 177.

FOTO: UNTERNEHMENSARCHIV DER PORSCHE AG

Gestern und heute: Am 18. November präsentierte Porsche auf der L. A. Auto Show den Porsche 911 Dakar, Hommage an den 953 von 1984.

FOTO: PORSCHE AG

In dieser Garage hat der Porsche 911 Carrera 25 Jahre gelebt. 400.000 Kilometer lang waren er und Dr. Jörg Weissenborn unzertrennlich. Doch nun ist Schluss. Eine Geschichte über Liebe und Vernunft.

Fotos: Thorsten Doerk, Theodor Barth (2), Unternehmensarchiv der Porsche AG

22 Alltagswagen mit Familienanschluss: Der 1987 gebaute 911 kam als Gebrauchtwagen zu den Weissenborns.

30 924 und Cayman trennt die Zeit, aber nicht der Spirit.

120 1952 startete Porsche erstmals bei der Panamericana.

46/102 Wie konserviert man Patina? Steigert sie den Wert?

12 **Der Porsche seines Lebens**
Konrad Fauser und sein Gmünd-Coupé sind innig verbunden

22 **Porsche-Dossier – Patina: 400.000 gute Gründe**
Ein Gebrauchs-911 jenseits der Patina erhält eine neue Chance

30 **Kleine Kraftwerke**
Die Einstiegsmodelle 924 und Cayman im Generationenvergleich

42 **Weihnachten für Porsche-Fans**
Modelle und Bücher für den Gabentisch

46 **Porsche-Dossier – Patina: Lebensfragen**
Erhalt oder Ersatz? Ein Experte und Porsche-Fan gibt Rat

58 **Roadbook-Kontrolle**
Die 2. Röhrl-Klassik naht! Alle Infos zu Strecke und Termin

66 **Die Doduco-Story**
1981: Ein gebrauchter 911 SC hält Walter Röhrl im Rennen

74 **All-Star-Ensemble**
Der Fotokünstler René Staud fotografiert Porsche-Legenden

84 **So ein Familiending**
Dreimal 968 Cabrio in einer Familie! Eine Transaxle des Guten

92 **Stöbern & staunen**
Unser großer Kleinanzeigenmarkt macht Lust auf Porsche

102 **Porsche-Dossier – Patina: Steigert Patina den Wert?**
Ein Marktexperte erklärt, warum die Antwort kompliziert ist

106 **Porsche-Bücher, die man haben sollte**
Legendärer Lesestoff und das Impressum

108 **Eine große Portion Liebe**
Die Wiesers sind schon ein tolles Paar! Und lieben Porsche

118 **Porsche-Shop**
Kleidsame Präsente, schöne Dinge und ein Highlight fürs Bad

120 **Fünf Freunde**
Wie fünf Adelige in zwei Porsche die Panamericana 1952 rockten

130 **#porschecommunity und Vorschau**
Digitale Juwelen und der Termin fürs nächste Heft

Der Porsche seines Lebens

AUTOR **JÜRGEN LEWANDOWSKI** FOTOGRAFIE **MARKUS BOLSINGER, UNTERNEHMENSARCHIV DER PORSCHE AG**

Wie ein Ufo kam er dem fünfjährigen Buben vor, damals, 1952, als er zum ersten Mal einen Porsche 356 sah – schwarz war er, flach und mit geteilter Frontscheibe. Ein Moment nur. Doch der sollte nachwirken bis heute.

Natürlich ist das ein Auto – aber was für eins? 1952 war ein Porsche 356 noch eine Sensation. Und der erste Anblick oft der Beginn einer lebenslangen Leidenschaft.

100
120
140
160

Klein, handlich, übersichtlich – gebaut im November 1950, gehört dieser Porsche 356 1.100 zu den ersten in Stuttgart gefertigten Porsche-Modellen. Und der Tachometer ging bis 160 km/h, damals eine Sensation.

K

Konrad Fauser erinnert sich noch lebhaft an jenen Tag auf dem Tübinger Marktplatz, als er seinen ersten Porsche sah: »Meine Eltern sagten mir später, ich habe von da an nur noch ›Porsche, Porsche‹ gesagt. Ich wusste sofort, dass ich eines Tages einen Porsche haben würde.« Es sollten, ohne zu sehr ins Detail zu gehen, so einige Porsche werden, denn sobald es ging, fuhr Konrad Fauser Porsche – jahrein, jahraus: »Mehr als viereinhalb Millionen Porsche-Kilometer sind mittlerweile zusammengekommen – und es werden immer noch mehr.« Nach einigen Elfern kamen dann auch die ersten 356 dazu, doch irgendwo war stets die Erinnerung an einen schwarzen 356 mit der geteilten Frontscheibe präsent – und wie das dann bei Porsche-Sammlern so ist, begann sich Konrad Fauser in das Thema einzuarbeiten und seine ersten Fühler auszustrecken: Wo findet man eine dieser frühen Raritäten? Worauf ist beim Kauf zu achten? Und gibt es überhaupt noch welche? Nur um einmal die Dimensionen aufzuzeigen: Im Jahr 1950 wurden beispielsweise nur 298 Porsche gebaut. Und in jener Zeit hatte ein Porsche noch lang nicht den Stellenwert, den er heute unter Liebhabern besitzt. Porsche? Das war eine kleine Firma mit hübschen Autos. Mehr nicht.

Rückblende: Im Sommer 1949 besuchte Ferry Porsche die Städte Stuttgart und Reutlingen, um dort mit den Firmen Hahn und Max Moritz über Vertriebs-Möglichkeiten für das junge Unternehmen zu verhandeln. Die Gespräche müssen gut gelaufen sein, denn am Abend fuhr Ferry Porsche mit zwei unterschriebenen Händlerverträgen weiter – und es gibt bis heute Diskussionen darüber, wessen Vertrag der erste war: der von Hahn oder der von Max Moritz? Was man auf jeden Fall sagen kann: Beide waren die ersten Porsche-Händler der Welt. Von dem Besuch in Reutlingen sind zwei Fotos überliefert – eines davon zeigt Ferry Porsche am Steuer des zehnten gebauten »Gmünd«-Porsche mit der Chassis-Nummer 356/2-010 und der Kärntner Zulassung K 45 400, umgeben von begeisterten Männern. Männer, die in diesem Moment den ersten Porsche ihres Lebens sehen.

»Meine Eltern sagten mir später, ich habe von da an nur noch ›Porsche, Porsche‹ gesagt.«

Warum besuchte Ferry Porsche ausgerechnet Stuttgart und Reutlingen? Das Konstruktionsbüro Porsche, damals noch in Gmünd beheimatet, hatte die Kontakte nach Baden-Württemberg über die Nachkriegsjahre

70 Jahre nachdem Konrad Fauser diesen Porsche 356 erstmals auf dem Marktplatz von Tübingen bestaunte, sitzt er nun als stolzer Besitzer hinter dem Steuer exakt dieses Wagens.

Neun Jahre dauerte die perfekte Restaurierung dieses Porsche 356 1.100 – Konrad Fauser: »Gott sei dank war das Coupé vollständig erhalten, aber nach 50 Jahren war eine Komplett-Restaurierung unumgänglich.«

weiter gepflegt. In Stuttgart stand immer noch die Porsche-Villa – zwar konfisziert, aber doch eine Heimat, die die Familie nicht aufgeben wollte. Reutlingen zählte damals zu den reicheren Städten, denn hier war eine erfolgreiche Textil- und Maschinenbau-Wirtschaft zu Hause. So wurden also hier und dort die Termine geschmiedet. Das beste Verkaufsargument brachte Ferry Porsche gleich mit: den zehnten, am 12. Januar 1949 gebauten 356. Etwas Vergleichbares gab es damals schließlich noch nicht: ein Sportwagen aus Österreich mit deutscher Technik nur vier Jahre nach dem Krieg – eine Sensation! Die Begeisterung für alles Sportliche dürfte vor allem bei Max Moritz den Ausschlag gegeben haben: Die 1932 von dem damals 20-Jährigen gegründete gleichnamige Firma begann mit der Reparatur und dem Verkauf von Motorrädern, ein Jahr später kam eine Tankstelle der Marke Leuna hinzu, dann folgten Automobile der Marken Borgward, Hansa und Stoewer. 1948 erhielt Max Moritz den Vertrag als Groß- und Einzelhändler des Hauses Volkswagen – die konstruktive Nähe zum VW wurde zu einem weiteren wichtigen Argument, sodass die Tinte wie erhofft floss. Die Geschäfte begannen gut. Schon im ersten Jahr wurden von Max Moritz sehr beachtliche acht Exemplare des Typs Porsche 356 1.100 ausgeliefert.

Zeitsprung: Im Jahr 2000 war es so weit – Konrad Fauser erfuhr von einem Wagen in Linz in Österreich, ein 356 Coupé des Jahres 1950. Der Besitzer hatte den Wagen in den USA entdeckt und 1991 nach Österreich geholt. Das 1.100er Coupé hatte – wie eine aufwändige Recherche ergab – eine interessante Geschichte mit einem Detail, dem Konrad Fauser zu Beginn kaum eine Bedeutung zumaß: Der 356 war 1954 über den Atlantik an einen Professor der University of Michigan in West Ann Arbor verkauft worden. Ann Arbor war die Partner-Universität der Uni in Tübingen, und es gab bereits damals einen regelmäßigen Austausch zwischen den Hochschulen. So ist wohl der Kontakt zustande gekommen. Tübingen. Der Marktplatz 1952. Sein erster Porsche-Moment. Was für ein schöner Zufall! Konrad Fauser sah sich am Ziel: »Die ganz frühen 356 mit geteilter und gebogener Frontscheibe sind größtenteils zu Schrott gefahren oder verschrottet worden – als später die 1,3- und 1,5-Liter-Modelle kamen, wollte niemand mehr einen Wagen mit 40 PS haben. Sie waren für die Ansprüche der Porsche-

Die Karosseriewerke Reutter wurden am 1. Oktober 1906 von Wilhelm Reutter innerhalb der Firmenräume der Wagenfabrik Hermann Reutter gegründet – und hier entstanden bereits von 1931 an Prototypen, die Ferdinand Porsche entwickelt hatte. Von 1950 an wurde dann der 356 hier gebaut, darunter auch die Fahrgestellnummer 5276.

Fahrer einfach nicht mehr temperamentvoll genug.« Entsprechend selten sind diese Fahrzeuge heute. Er fuhr nach Österreich und merkte schnell, dass das Coupé zwar einer Restaurierung bedurfte, aber – und das ist eigentlich das Wichtigste – komplett war.

K

Konrad Fauser kaufte den 1950er Porsche 356 und versenkte sich tief in dessen Historie. Nach seiner Reise über den Atlantik verliert sich zunächst die Spur des Wagens. Erst am 24. Januar 1975 taucht er wieder auf, als er von dem Notar Heath R. Hurlbert in Detroit nach Kalifornien verkauft wurde. Sein neuer Besitzer wurde James M. Barrington, ein intimer Kenner und Sammler früher Porsche 356. Von ihm wiederum erwarb dann am 22. Januar 1991 der Österreicher Gerbert Schwaighofer mehrere Porsche 356, darunter auch den 356 1.1 Liter. Der in Linz wohnende Schwaighofer begann mit der Restaurierung eines 356 Cabriolets von 1953 und beschloss später, nicht alle Autos zu behalten und zu restaurieren. So kam das Coupé zur Jahrtausendwende wieder auf den Markt.

Als der Wagen dann mitsamt allen Papieren bei ihm war, schickte er einen Brief nach Zuffenhausen, um nähere Details zur Geschichte des Wagens zu erfahren – und die Überraschung war groß, als Konrad Fauser bei einem anschließenden Besuch im Archiv in Zuffenhausen entdeckte, dass der Wagen am 18. November 1950 über den Porsche-Händler Max Moritz ausgeliefert wurde. Sollte das etwa? Nein! Das wäre zu fantastisch. »Ich hatte bis dahin keine Ahnung von der Max-Moritz-Geschichte des Wagens«, Konrad Fauser wollte einfach ein Coupé mit geteilter Frontscheibe besitzen, von dem er seit Jahrzehnten geträumt hatte. Doch Konrad Fauser fährt fort: »Nun fing die Geschichte an, richtig interessant zu werden – also schrieb ich am 4. August 2000 einen Brief an Helmut Hannig, den Porsche-Verkäufer bei Max Moritz in jener Zeit, mit der Bitte – Zitat: ›den damaligen Erstbesitzer zu benennen, da mir an einer lückenlosen Historie meiner doch äußerst seltenen PORSCHE ›Geteilt-Scheibe‹ sehr gelegen ist. Für Ihre Mühe bedanke ich mich in aller Form bei Ihnen.«

»Ich hatte bis dahin keine Ahnung von der Max-Moritz-Geschichte des Wagens.«

Ganze 40 PS leistete der 1.086 cm³ große Vierzylinder – 1950 ein Leistungs-Versprechen, ein paar Jahre später nicht mehr begehrt. Die Käufer wollten stärkere Motoren.

Daraufhin erhielt Konrad Fauser einen Brief mit einer Kopie der »Porsche Auslieferungen 1950/1951 Seite 1«.

Damals genügte noch ein Blatt, um die acht Auslieferungen von 1950 und die ersten neun Auslieferungen des Jahres 1951 bis zum 6. August zu dokumentieren. Der siebte verkaufte 356 ging an »Mambretti, Tübingen. Datum: 18. 11. 1950. Farbe: schwarz. Fahrgestellnummer: 5276«. Und da von Frühjahr 1952 an kein 356 mehr mit geteilter Frontscheibe gebaut wurde, bestand kein Zweifel: Der Kreis hatte sich geschlossen. Konrad Fauser war Besitzer genau des 356 geworden, den er als Fünfjähriger in Tübingen bewundert hatte. Der Erstbesitzer, Herr Mambretti, war der italienische Schwiegersohn des Besitzers der Firma Montanwerke Walter in Tübingen. Er hatte den 356 1950 erworben und 1954 gegen einen

stärkeren 356 getauscht – die 40 PS des 1.086 cm³ großen Vierzylinders hatten ihm wahrscheinlich nicht mehr genügt, zudem war der Wagen wohl auch abgeschrieben. So gelangte das schwarze Coupé in die USA.

Es sollte neun lange Jahre dauern, bis der 356 wieder in alter Schönheit auferstanden war: »Wie gesagt, der Wagen war komplett, aber dennoch 50 Jahre alt und musste vollständig restauriert werden. Aber er kam in die Hände der besten Restaurateure, und auch das Porsche Museum half mir viel.« Für den Perfektionisten Konrad Fauser besitzt dieser Porsche natürlich einen besonderen emotionalen Wert: »Es dauerte seine Zeit, bis ich wirklich begriffen hatte, dass der Wagen, der meine Porsche-Leidenschaft ausgelöst hatte, nun in meiner Garage steht.« Zufall? Schicksal? Egal. Es ist die Schönheit des Augenblicks, von guten Mächten über die Zeit gerettet, die diesen Ruf eines Fünfjährigen auch noch nach 70 Jahren glockenhell im Geiste jedes Porsche-Fans erklingen lässt: »Porsche, Porsche!« :::

Fasziniert betrachten die Männer ihren ersten Porsche – Ferry Porsche war im Sommer 1949 aus Gmünd nach Reutlingen gefahren, um das Autohaus Max Moritz als Händler zu gewinnen.

»Es dauerte seine Zeit, bis ich wirklich begriffen hatte, dass der Wagen, der meine Porsche-Leidenschaft ausgelöst hatte, nun in meiner Garage steht.« **Konrad Fauser**

»Er mag nicht der schnellste Porsche sein – aber dieses 356 1.100 Coupé bedeutet mir mehr als alle anderen Porsche-Modelle«, dieser Wagen war und ist die Basis der Liebe von Konrad Fauser zu Porsche.

CARE FOR YOUR DREAM™

Hanna Schönwald
Designerin & Autoliebhaberin

Hanna Schönwald – die Designerin und Künstlerin mit dem Hang zum selbst schrauben. Pflegt ihre Oldtimer mit Polituren und Wachsen von Swissvax.

swissvax.de
Direkt online bestellen.

SWISSVAX™
HAND MADE IN SWITZERLAND

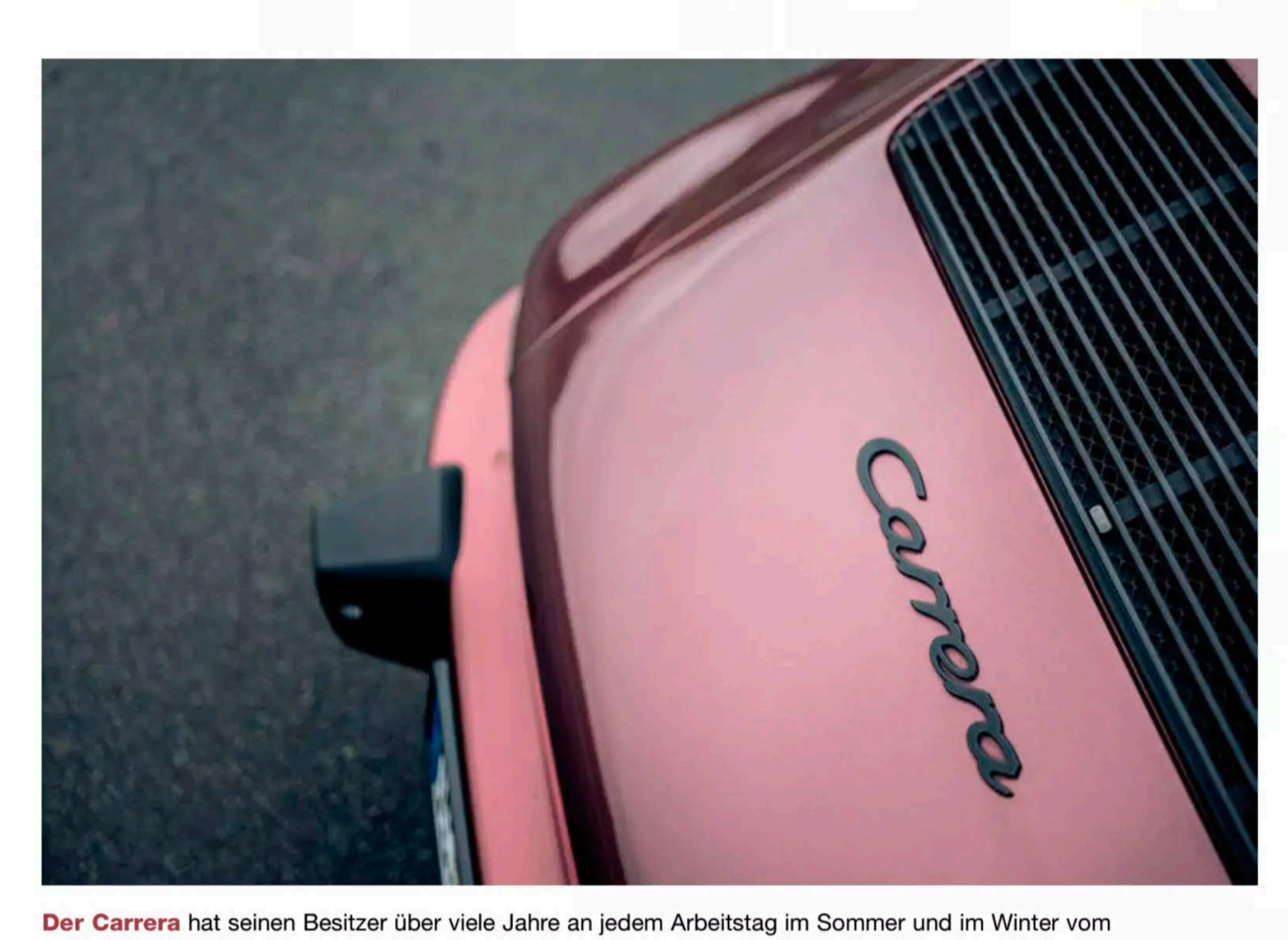
400.000 gute Gründe

AUTOR **WOLFGANG SCHÄFFER** FOTOGRAFIE **THORSTEN DOERK**

Er war 25 Jahre im Familienbesitz. Er war sogar das Hochzeitsauto der Tochter. Und doch musste dieser Porsche 911 Carrera nun gehen.

Auf den ersten Blick macht Dr. Jörg Weissenborns Porsche 911 Carrera, Baujahr 1987, noch einen guten Eindruck. Doch unterm Blech sieht alles ganz anders aus.

Erinnerungen und Erlebnisse, die auf ewig verbinden – aber die Zukunft ist wichtiger.



Der Carrera hat seinen Besitzer über viele Jahre an jedem Arbeitstag im Sommer und im Winter vom damaligen Wohnort Buxtehude nach Bergedorf und abends wieder zurück nach Hause gebracht – eine Strecke von jeweils 65 Kilometern.

D

Dass dieser Abschied nicht leicht sein würde, das war Dr. Jörg Weissenborn klar. Doch nach fast genau 25 Jahren musste sich der 77-Jährige gelernte Maschinenbauer aus dem niedersächsischen Bersenbrück nun von seinem geliebten 911 Carrera trennen. Der Vernunft wegen. Dabei hatte doch gerade die Unvernunft beide zusammengeführt, ihn und den 911er. »Muss das sein? Weshalb denn wieder ein Porsche?« Weissenborn muss immer ein wenig grinsen, wenn er von jenem Moment vor nun 25 Jahren erzählt, von der keineswegs begeisterten Reaktion seiner Frau Almut, nachdem er mit ihr über seine Überlegungen gesprochen hatte. Auf der anderen Seite hatte sie sich aber auch damit abgefunden, wie fasziniert ihr Ehemann von den Produkten des Stuttgarter Sportwagenherstellers war. Und das schon immer. Schließlich hatte er 1975, direkt nach seiner Promotion, seinen ersten Targa Baujahr 1967 erworben. Auf den Zweiliter mit 110 PS folgte 1979 ein Targa mit 2,4 Liter Hubraum und 130 PS sowie drei Jahre später erneut ein solches Elfer-Derivat mit einem 175 PS starken 2,7-Liter-Boxertriebwerk.

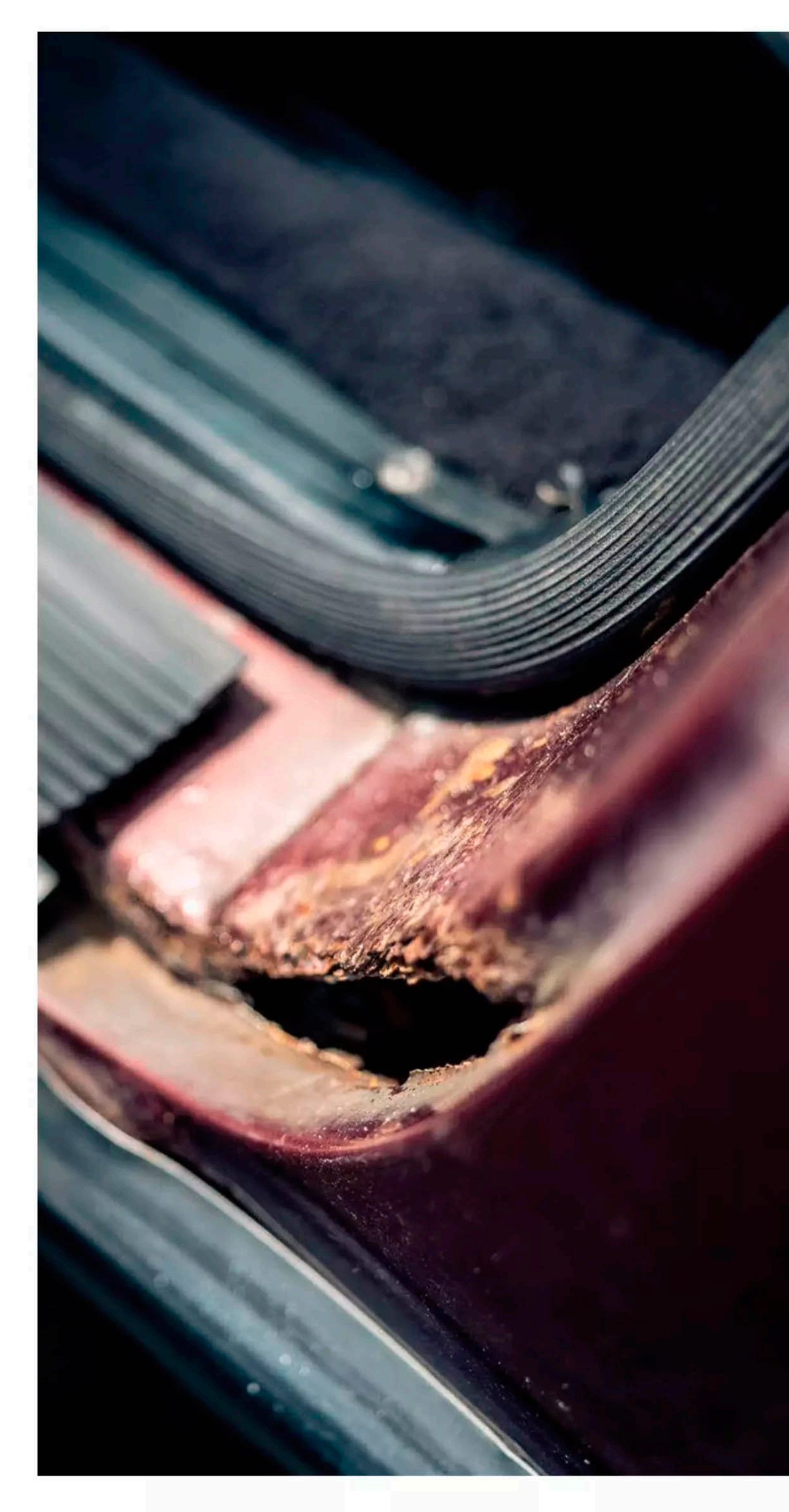
Und so stand dann schließlich dieser Carrera vor der Tür. Ein Frauenarzt aus Hamburg hatte den in der Farbe Granatrotmetallic lackierten Elfer Baujahr 1987 mit

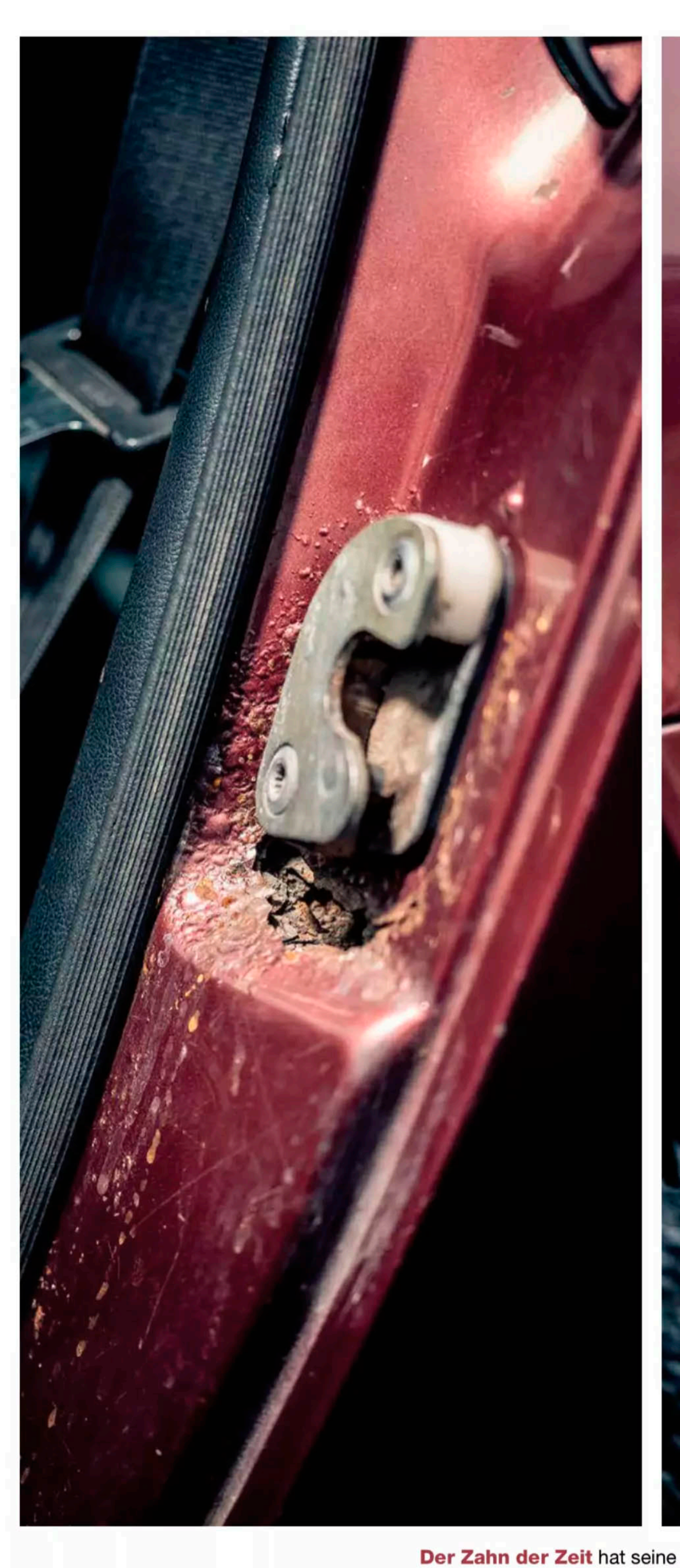
Eigentlich mag Dr. Jörg Weissenborn gar nicht mehr hinschauen. Zu sehr schmerzt der Abschied von seinem geliebten Porsche. Doch der 77-Jährige wollte die große Restaurierung nicht mehr in Angriff nehmen.

einem 217 PS starken 3,2-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit Katalysator, einem Stahlschiebedach und einem Kilometerstand von knapp 80.000 Kilometern für damals 33.000 D-Mark (umgerechnet heute um die 17.000 Euro) angeboten. Damals war ein zehn Jahre alter Porsche eben das, was auch heute ein zehn Jahre alter Porsche ist: ein Fall für einen Gebrauchtwagenhändler. Paradiesische Zeiten aus heutiger Sicht, in denen man für dieselbe Summe auch noch einen guten Porsche 356 bekommen hätte und frühe Porsche 911 sogar um einiges günstiger gewesen wären. Die Gattin trug es mit Fassung, die Kinder Katharina und Martin waren von Stund an begeistert. Für den Nachwuchs gab es sogar einen speziell angefertigten Kindersitz, wenn nicht der Zweitwagen, sondern der Porsche für den gemeinsamen Ausflug genutzt wurde. Der Porsche konnte sich nicht etwa auf ein leichtes Leben als Spaßfahrzeug freuen: Weissenborn bewegte seinen Elfer tagtäglich zur Arbeit – vom damaligen Wohnort Buxtehude nach Bergedorf. Das bedeutete über 65 Kilometer hin und die Strecke abends wieder zurück. Sommer wie Winter.

Eigentlich ging auch immer alles glatt. Manchmal zu glatt: »Wir sind relativ unbedarft mit dem Auto in den Skiurlaub gefahren. Auf einer schneebedeckten Serpentinenstraße landete der Wagen in einer Schneewehe. Wir mussten mit einem Traktor rausgezogen werden. Von da an waren Winterreifen in der kalten Jahreszeit für mich gesetzt«, blickt Weissenborn schmunzelnd auf den Ausrutscher zurück. Der hatte übrigens nur eine kleine Delle zur Folge. Weitere kleinere Rempler ließen sich allesamt ebenfalls schnell wieder beheben. Etwas heftiger war da schon das Malheur mit dem implodierten Tank vor einigen Jahren, da die Entlüftung des Kraftstoffbehälters verstopft war. Ein Knall, ein Schreck, eine Reparatur. Der Sechszylinder aber lief und läuft nach wie vor wie geschmiert. »Der Motor hat jetzt 403.000 Kilometer auf der Uhr. Bis auf normale Inspektionen und Ölwechsel musste noch nie etwas an dem Boxer gemacht werden. Das ist schon echt klasse. Auch das Fünfgang-Getriebe schaltet tadellos. Übrigens bis heute mit der ersten Kupplung. Porsche-Qualität halt«, ist Weissenborn nach wie vor von der Marke angetan.

Diese Begeisterung hat sich im Lauf der Zeit wie von Zauberhand auch auf jene übertragen, die nicht sofort begeistert waren. »Ja, meine Frau ist trotz der ersten Bedenken immer gerne mit mir im Carrera unterwegs gewesen. Die inzwischen erwachsenen Kinder ebenso. Meine Tochter hat den Elfer als Hochzeitsauto ausgewählt. Ihr Ehemann ist dann an dem Tag selbst gefah-



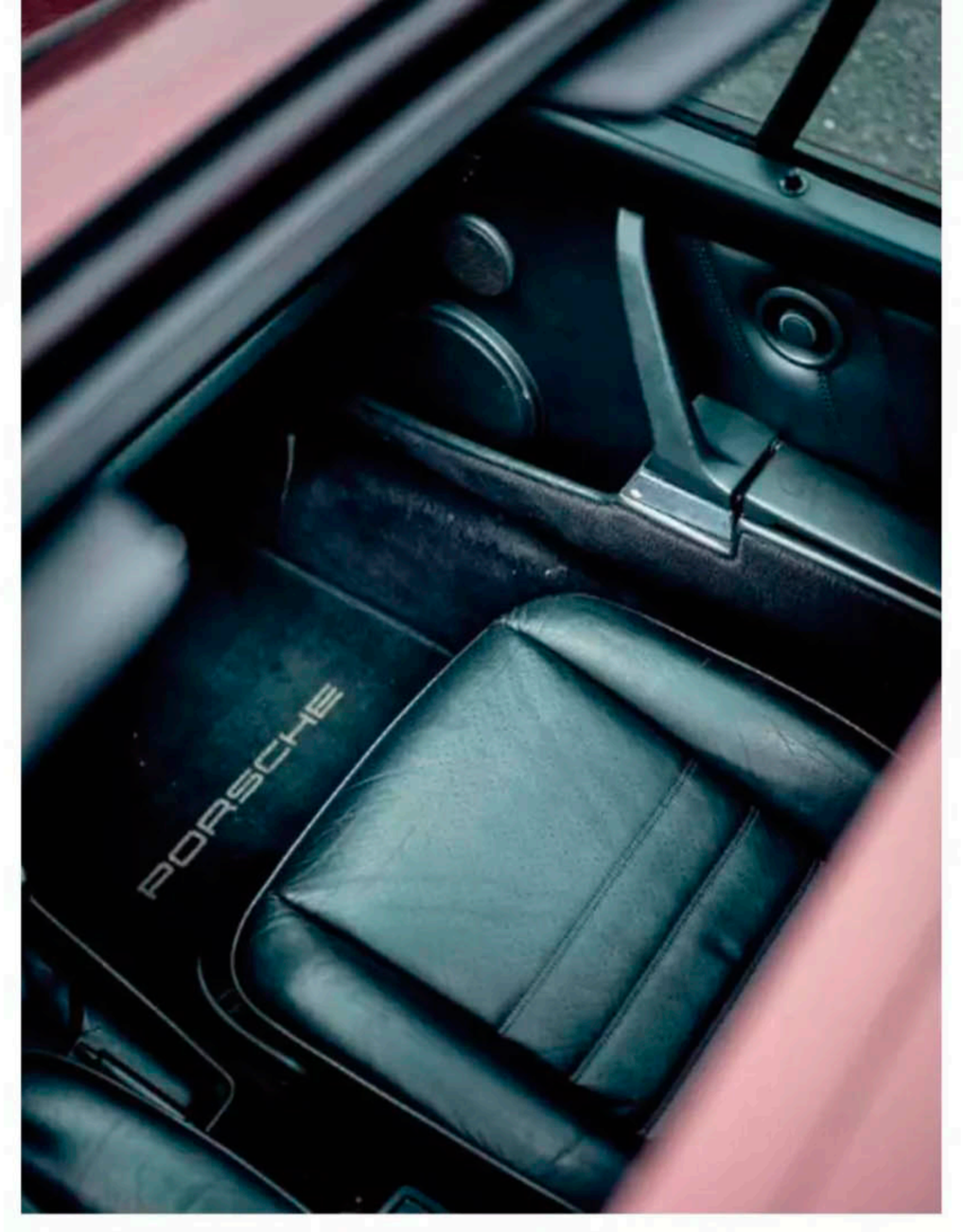


Der Zahn der Zeit hat seine Spur unübersehbar in Form von massivem Rostbefall am Carrera hinterlassen.

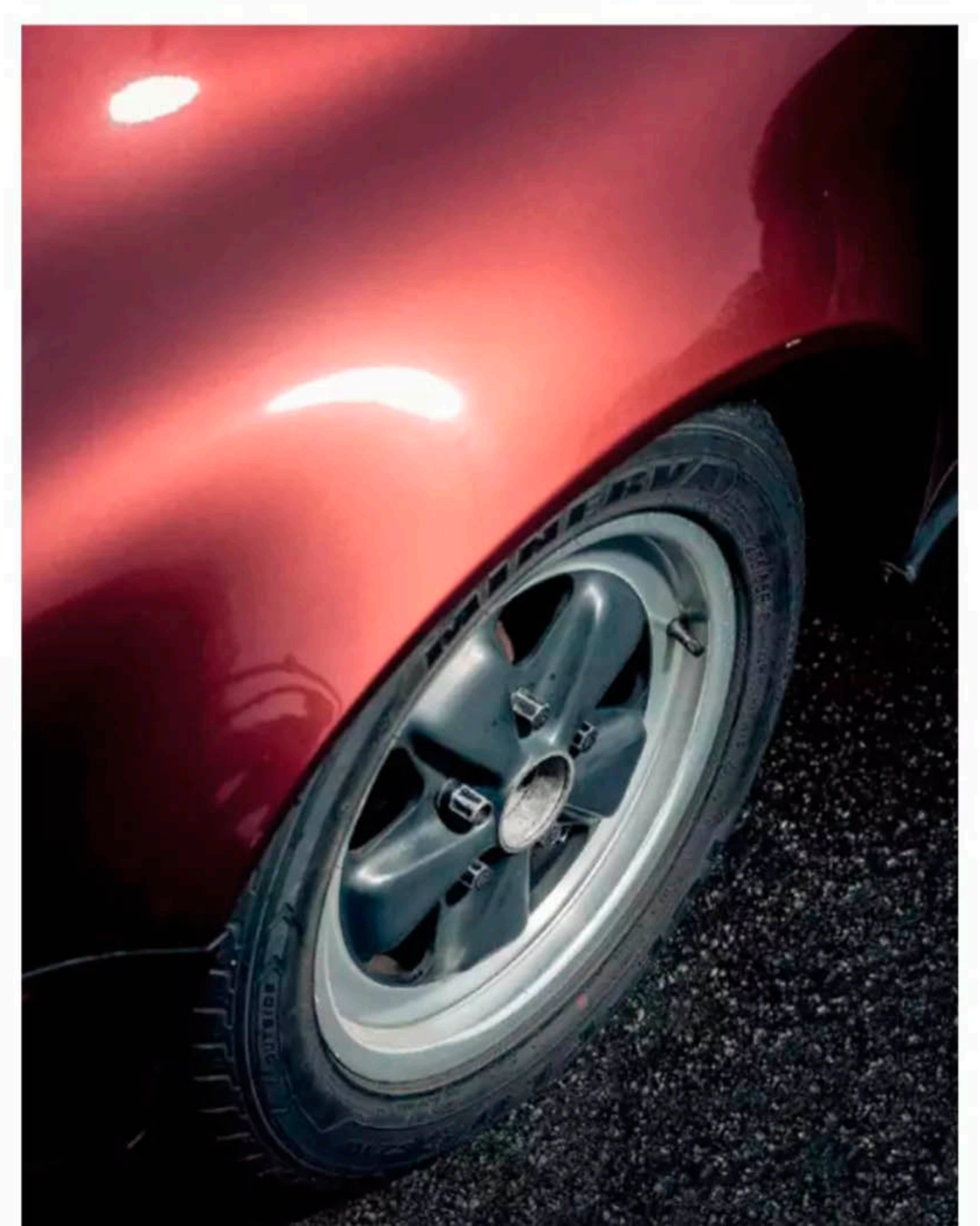
ren«, erzählt Jörg Weissenborn mit erkennbarem Stolz in der Stimme. Sogar eine Freundin seiner Tochter habe dann den Wagen für ihre Hochzeit angefragt – und selbstverständlich bekommen. Und doch war die Trennung nun unumgänglich.

Rostfraß hatte jede Chance auf eine neue Plakette der Hauptuntersuchung zunichtegemacht. Von einen patinierten Fahrzeug ist dieser Porsche leider inzwischen weit entfernt. Um weiter Spaß an dem Elfer zu haben, wäre eine umfangreiche Restauration notwendig gewesen. Ein solches Projekt aber wollte Weissenborn nicht mehr in Angriff nehmen. Da kam ihm der Kontakt zu Alexander Reimann gerade recht. Der ist seit inzwischen etwa 15 Jahren im Auto-Geschäft. Gemeinsam mit seinem Partner Anton Wagner führt der 38-Jährige seit 2020 das Unternehmen Asphalt Rebellen in Lohne bei Oldenburg, das sich auf sportliche Young- und Oldtimer spezialisiert hat. Nicht ohne Stolz erzählt der gelernte Kaufmann, dass die Asphalt Rebellen mittlerweile weltweit tätig sind, der Kundenkreis entsprechend groß sei. »Inzwischen verkaufen wir um die 150 Autos im Jahr«, so Reimann. Die Asphalt Rebellen werden in der sportlichen Young- und Oldtimer-Szene immer bekannter. Das hat letztlich auch zum Geschäft mit Jens Weissenborn geführt: »Wir hatten die Anfrage eines Kunden nach einem Carrera aus den späten 80er-Jahren. Als Dr. Weissenborn auf uns zugekommen ist, um zu erfahren, was er wohl am besten mit seinem zwar wunderbar originalen, aber eben leider auch recht verrosteten Porsche machen könnte, haben wir mit ihm dann über einen Kauf verhandelt.« Zwar hatte der 77-Jährige da schon

»Bis auf normale Inspektionen und Ölwechsel musste noch nie etwas an dem Boxer gemacht werden. Auch das Fünfgang-Getriebe schaltet mit der noch immer ersten Kupplung tadellos. Porsche-Qualität halt.«



Die Ledersitze des 1987 gebauten 911 Carrera sind noch relativ gut erhalten. Ansonsten haben die vielen strapaziösen Jahre, auf die Jörg Weissenborn gern zurückblickt, im Innenraum deutliche Spuren hinterlassen.

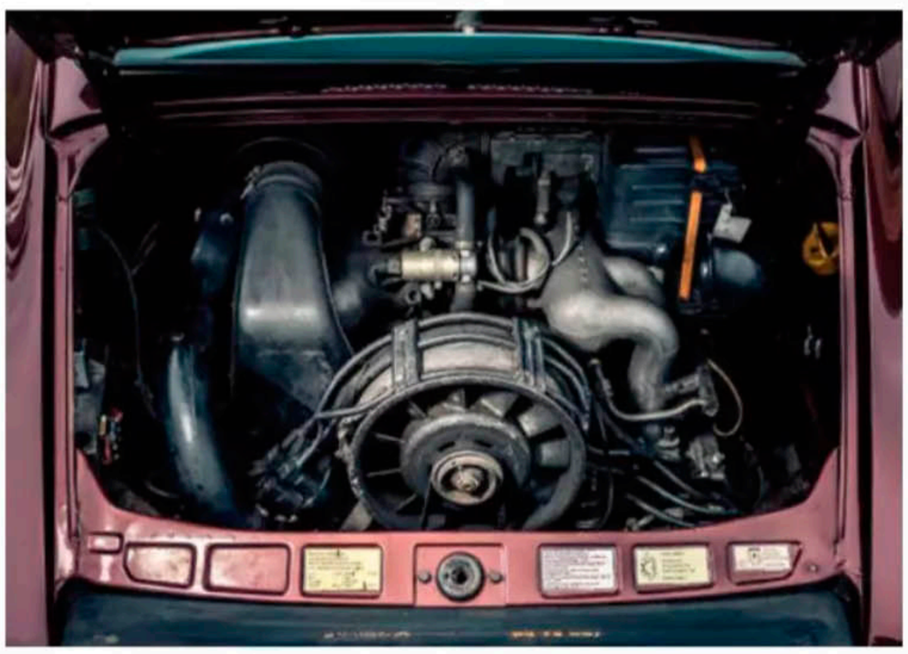


Alltagswagen: Dass die Nabendeckelchen fehlen, hat die Funktion des Porsche 911 nicht beeinträchtigt.

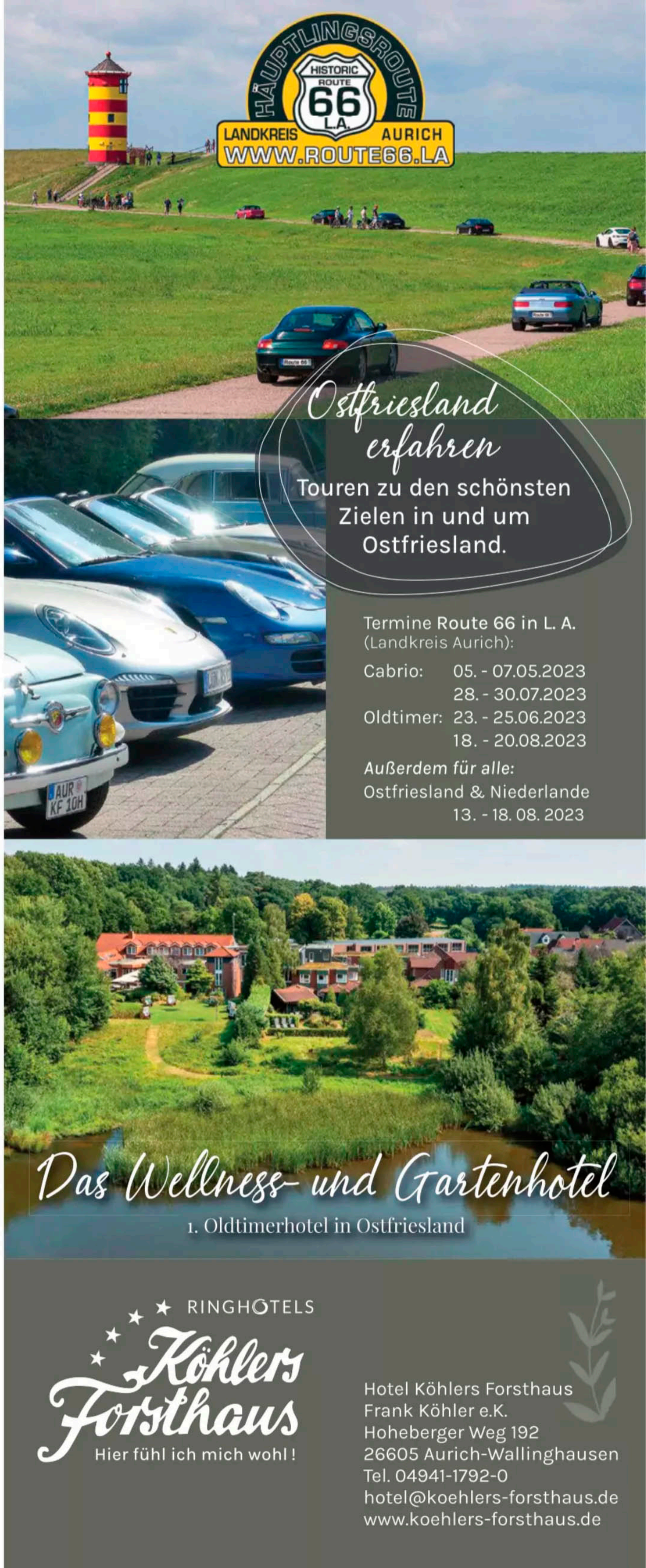
längst erkannt, dass sein Auto so nicht länger fahrbar war. Dennoch dauerte es noch eine ganze Weile, bis er sich durchringen konnte, den Wagen tatsächlich abzugeben. »Die Trennung ist mir und meiner Familie wirklich schwergefallen. Das Auto war so lange ein treuer Begleiter im Alltag. Es sind enorm viele Erinnerungen damit verbunden.« Fast scheint es so, als könne er seinem 911 kaum in die Augen blicken.

U

Umso klarer sieht der 77-jährige Rentner die Situation. Zwar ist er als Vorsitzender der Kirchenkreissynode Bramsche sowie als Kirchenvorstand in Bersenbrück noch überaus aktiv, doch auch wenn er fit ist: Das Bewusstsein ist da, dass es nur vernünftig und im Prinzip unvermeidbar ist, sich von dem Carrera zu trennen. Das macht nicht nur der Blick auf die unübersehbaren Roststellen, sondern auch das vernichtende Urteil der Prüfer anlässlich der letzten Hauptuntersuchung deutlich. Und doch: Wehmut macht sich breit, wenn er zum letzten Mal im und vor seinem Porsche für die Fotos posiert. Da tröstet es wenig, wenn Alexander Reimann betont, dass Jörg Weissenborn ja nun mit dem erzielten Erlös für den Carrera die vergangenen 25 Jahre quasi kostenneutral unterwegs gewesen sei. Geld ist nicht alles. Weitaus schöner hört es sich für ihn da an, dass »sein« Elfer eine Zukunft hat. Die Asphalt Rebellen haben den Wagen an einen Restaurationsbetrieb im Süden Deutschlands veräußert. Wenn alles wie geplant verläuft, wird der 911 Carrera schon bald wieder in neuem Glanz auf den Straßen dieser Welt zurück sein für vielleicht noch einmal 400.000 Kilometer. Es spricht nicht ein Grund dagegen, das bisschen Blech lässt sich ersetzen. Jörg Weissenborn schaut dem Granatroten noch einmal tief in die Scheinwerfer: »Porsche-Qualität halt.« :::



Der 217 PS starke 3,2-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit Katalysator hat inzwischen 403.000 Kilometer auf der Uhr, war dabei immer zuverlässig.



Kleine Kraftwerke

AUTOR **THOMAS FUTHS** FOTOGRAFIE **THEODOR BARTH**

Den 924 und den Cayman trennen Jahrzehnte. Doch sind sie Brüder im Geiste. Vierzylinder-Reihenmotor im Klassiker, Vierzylinder-Boxer als Einstiegsversion im Porsche der Gegenwart. Wer diese zwei puren Sportwagen länger fährt, vergisst irgendwann, dass vier und nicht sechs Zylinder für die Antriebskraft sorgen.

Zwei Porsche, zwei Epochen: Der 160 PS starke 924 S auf diesen Bildern wurde 1988 gebaut. 34 Jahre später fuhr der Cayman T vom Band. Mit 300 PS ist er fast doppelt so stark.

H CD 5702H
S GO 1203

Der Porsche 924 ist ein zeitloser Sportwagen. Er spiegelt die hohe Kunst eines geradlinigen Designs wider. Geschaffen hat das Exterieur der Porsche-Designer Harm Lagaaij.

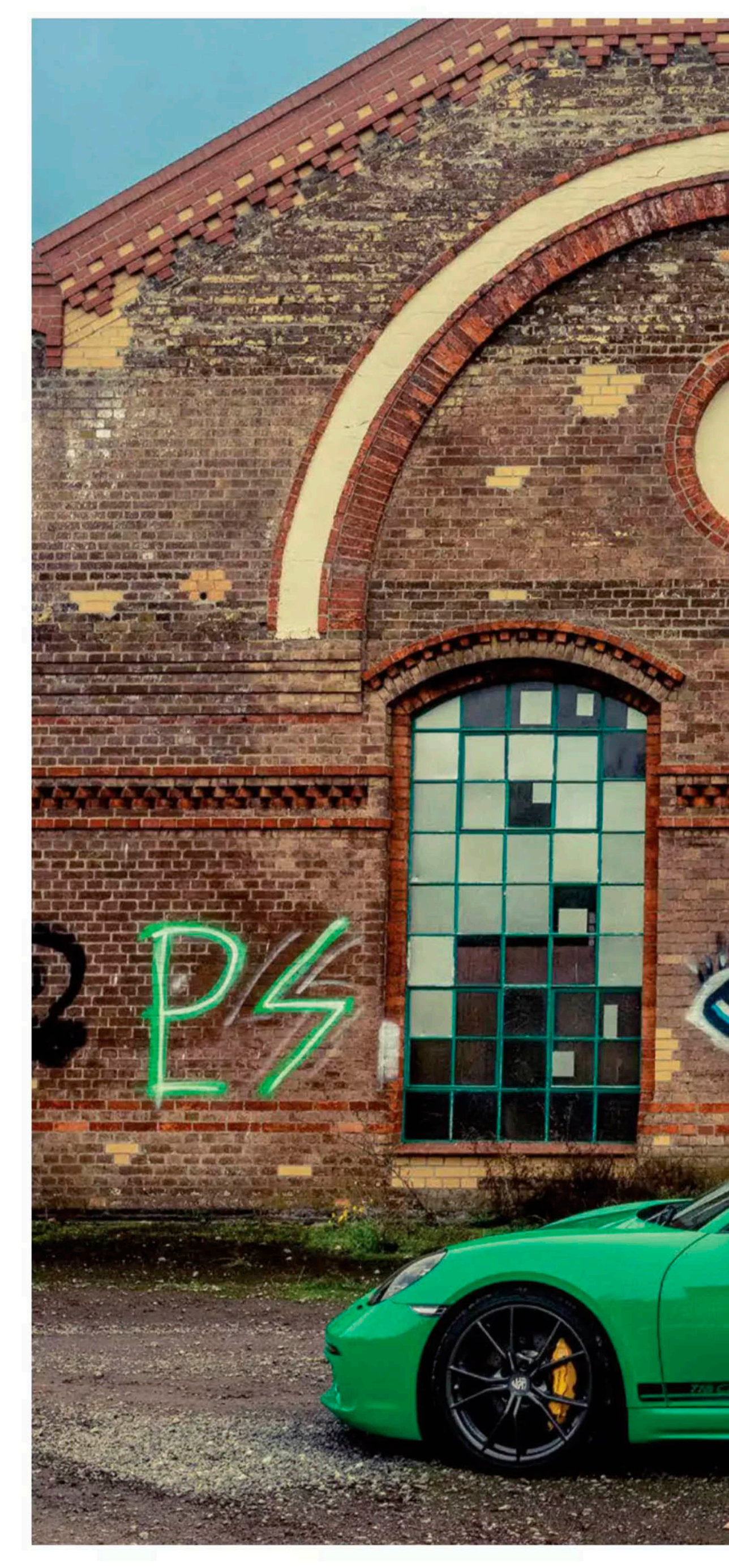
924 S: Der Tansaxle-Sportwagen wird durch Designelemente wie die sehr lange Motorhaube, die Klappscheinwerfer und die gläserne Heckklappe geprägt. Es gibt nirgends eine Linie zu viel. Die geschmiedeten 16-Zoll-Räder stehen ihm besonders gut.

D

Die ersten Porsche hatten Vierzylindermotoren, waren leichte, agile Sportwagen. Im Motorsport fuhren sie in jeder Kurve Kreise um die fetten Sechs-, Acht- und Zwölfzylinderboliden der Konkurrenten. Alfa Romeo, Ferrari, Jaguar, Maserati, Mercedes-Benz – sie alle hatten diese leichten Porsche anfangs nicht auf dem Zettel. 75 Porsche-Siege allein 1952. Mille Miglia, Le Mans, Liège–Rom–Liège, Carrera Panamericana. Damit begann er, der Weg zum Ruhm. Niemand sollte also behaupten, dass ein Vierzylinder kein standesgemäßer Antrieb für einen Porsche wäre. Einer dieser leichten, puren Sportwagen ist der 924 – stilistisch und vom Transaxle-Antriebskonzept her eine Art kleiner Bruder des großen 928. Zwischen 1976 und 1988 wurde er gebaut, zuletzt als 924 S. Viele Jahre war der 924 der günstigste Porsche seiner Zeit und auch der meistverkaufte Sportwagen der Welt. Heute ist es der Cayman mit 299 PS, der das Vierzylinder-Entree in die Porsche-Welt darstellt – ihn adelt eine enge Verwandtschaft zum 911 der Generation 991. 924 und Cayman, grundverschieden und doch verbunden. Durch die Zahl der Zylinder. Durch die außergewöhnliche Balance des Gewichts. Durch große Heckklappen. Und durch die Tatsache, dass sie beide pure, ehrliche Sportwagen sind. Reisen wir zurück in die Zeit des 924 und dann wieder in die Zeit des Cayman.

Der Vierzylinder des 924 S liegt leichter auf der Vorderachse als ein Sechszylinder. Hinten sorgt das Getriebe für Gewicht auf der Antriebsachse. Perfekt.

Dieser filigrane Griff. Ein Klacken, und die Tür springt einem leicht entgegen. Der unverwechselbare Geruch eines 924 strömt in die Nase. Nicht unangenehm, eher ein automobiler Duft. Den teilt sich dieser 924 S mit allen Modellen der Baureihe. Er ist eines der späten S-Modelle und damit eine der seltenen Versionen mit 160 statt 150 PS. 1987 gefertigt. Klassisches Cockpit, gerade, horizontal ausgerichtete Flächen, vertikale Mittelkonsole, optisch ein T. Klarer geht es nicht. Drei Rundinstrumente. In der Mitte der 260-km/h-Tacho statt des bei Porsche sonst üblichen Drehzahlmessers. Der wartet rechts auf die Signale der Kurbelwelle. Bei 6.400 U/min beginnt der rote Bereich. Links das Instrument mit Tankanzeige und Motortemperatur. In der Mittelkonsole drei kleine Anzeigen: Öldruck, Uhr, Batterie. Kippschalter vom Golf I. Zündschloss rechts. Motorstart. Die Kolben des



Cayman T vs. 924 S: 1.350 kg leicht ist der crashsichere Mittelmotor-Porsche, 1.190 kg wiegt der 924 S, der Airbags und Euro. NCAP-Crashtests noch nicht kannte. Mit 1.276 mm (Cayman T) und 1.275 mm (924 S) sind beide Porsche praktisch identisch hoch.

Klassisch: Obwohl beide Modelle natürlich auch innen Jahrzehnte trennen, gibt es Gemeinsamkeiten. Die Interieurs sind wohltuend klar gegliedert und nicht überladen. Drei Hauptinstrumente reichen heute wie damals völlig.

2,5-Liter-Vierzylinders sammeln sich und entfachen bei 5.900 Umdrehungen der Kurbelwelle die höchste Leistung. 4.500 U/min reichen dem halbierten V8 des 928 S, um 210 Newtonmeter Drehmoment an das gut schaltbare 5-Gang-Getriebe zu schicken, das Kunden nur selten gegen die optionale 3-Gang-Automatik tauschten. Der große Vierzylinder ist das antriebstechnische Finale der Baureihe 924, deren Geschichte vor einem halben Jahrhundert begann.

Es war Anfang der 1970er-Jahre, als Porsche die Entwicklung startete. 1975 im Herbst hatten sie in Zuffenhausen alle Meilensteine der Produktentstehung abgearbeitet, und die Fertigung konnte beginnen – im Audi-Werk Neckarsulm. 125 PS standen den Käufern anfangs zur Verfügung. Gewonnen aus einem vorne eingebauten Vierzylinder-Einspritzmotor, dessen Basis auch den Audi 100 und den großen Volkswagen-Transporter LT antrieb. Weil die Porsche-Projektnummer 924 bekanntlich fast ein VW-Zeichen bekommen hätte. Zu oft wurde die Transformation des Volkswagen-Entwicklungsauftrags 425 zum Porsche-Projekt 924 erzählt, als dass wir sie noch einmal wiederholen müssen. Fakt ist, dass Porsche den EA 425 mit einem zeitlosen Karosseriedesign aus der Feder des jungen Designers Harm Lagaaij aerodynamisch beflügelte. 23.240 D-Mark kostete dieser Sportwagen, den Porsche als »Familien-Sport-Kombi« bewarb. Und das war nicht falsch: Der 924 hatte als 2+2-Sitzer quasi zwei fest eingebaute Kindersitze im Fond. Dahinter erschloss sich unter der Glaskuppelheckklappe ein 318 Liter großer Kofferraum. 514 Liter waren es mit umgeklappter Rücksitzlehne. Avantgarde mit hoher Alltagstauglichkeit und mehr Dampf, als die 125 PS und 165 Newtonmeter aus 1.984 cm³ Hubraum vermuten ließen. 200 km/h schnell war die 1.080 Kilogramm leichte und 1.270 Millimeter niedrige Sportwagen-Flunder. C_w-Wert: 0,32 – damals sensationell gut. 9,9 Sekunden vergingen für den Sprint auf 100 km/h. Natürlich waren der eher kernige Sound und die Kraftentwicklung bei unteren und mittleren Drehzahlen keine wirkliche Offenbarung. Und doch machten die hohen, mit Leichtigkeit erzielbaren Reisegeschwindigkeiten und der in jenen Tagen auffallend niedrige Verbrauch den Porsche 924 schnell zum Bestseller. Verdammt gut ums Eck ging die Transaxle-Fuhre obendrein. Motor vorne, Getriebe an der Hinterachse, verbunden durch eine vierfach gelagerte Antriebswelle. Das Transaxle-System – eine Wortschöpfung aus dem englischen Transmission (Kraftübertragung, Getriebe) und Axle (Achse) – sorgte für eine nahezu ausgeglichene Gewichtsverteilung von 50:50 und damit für exzellentes Fahrverhalten.

Die Leistung des Porsche 924 bewegte sich zwischen anfänglich 125 PS im Grundmodell und 245 PS an Bord des auf 50 Exemplare limitierten 924 GTS.

1979 lud Porsche den Reihenmotor auf und setzte ihn fortan im parallel zum Basismodell angebotenen 924 Turbo ein. 170 PS machten den an seinen auffälligen zusätzlichen Lufteinlässen zu erkennenden 924 Turbo 225 km/h schnell. Damit tauchte der kleine Porsche mitunter sehr groß im Rückspiegel der Elfer auf. 7,8 Sekunden reichten nun für den Sprint auf 100 km/h. 245 Newtonmeter an der Hinterachse machten die optionale Hinterachsdifferenzialsperre damals zu einer guten Entscheidung. 1981 legte Porsche im 924 Turbo mit nun 177 PS und 250 Newtonmetern eine weitere Schippe drauf. In nochmals andere Dimen-

Reihen- vs. Mittelmotor: Der 2,5-Liter-Vierzylinder-Sauger des 924 S arbeitet über der Vorderachse. Haube auf, Motor da. Den 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo des Cayman T hat Porsche unsichtbar hinter den Sitzen verbaut. Dafür gibt es vorne und hinten einen Kofferraum.

Porsche 924 S (1987)

TECHNISCHE DATEN DES TRANSAXLE-SPORTWAGEN

Motor	Vierzylinder-Sauger, Reihenmotor
Hubraum	2.479 cm³
Max. Leistung	118 kW/160 PS bei 5.900 U/min
Max. Drehmoment	210 Nm bei 4.500 U/min
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
0-100 km/h	8,2 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h

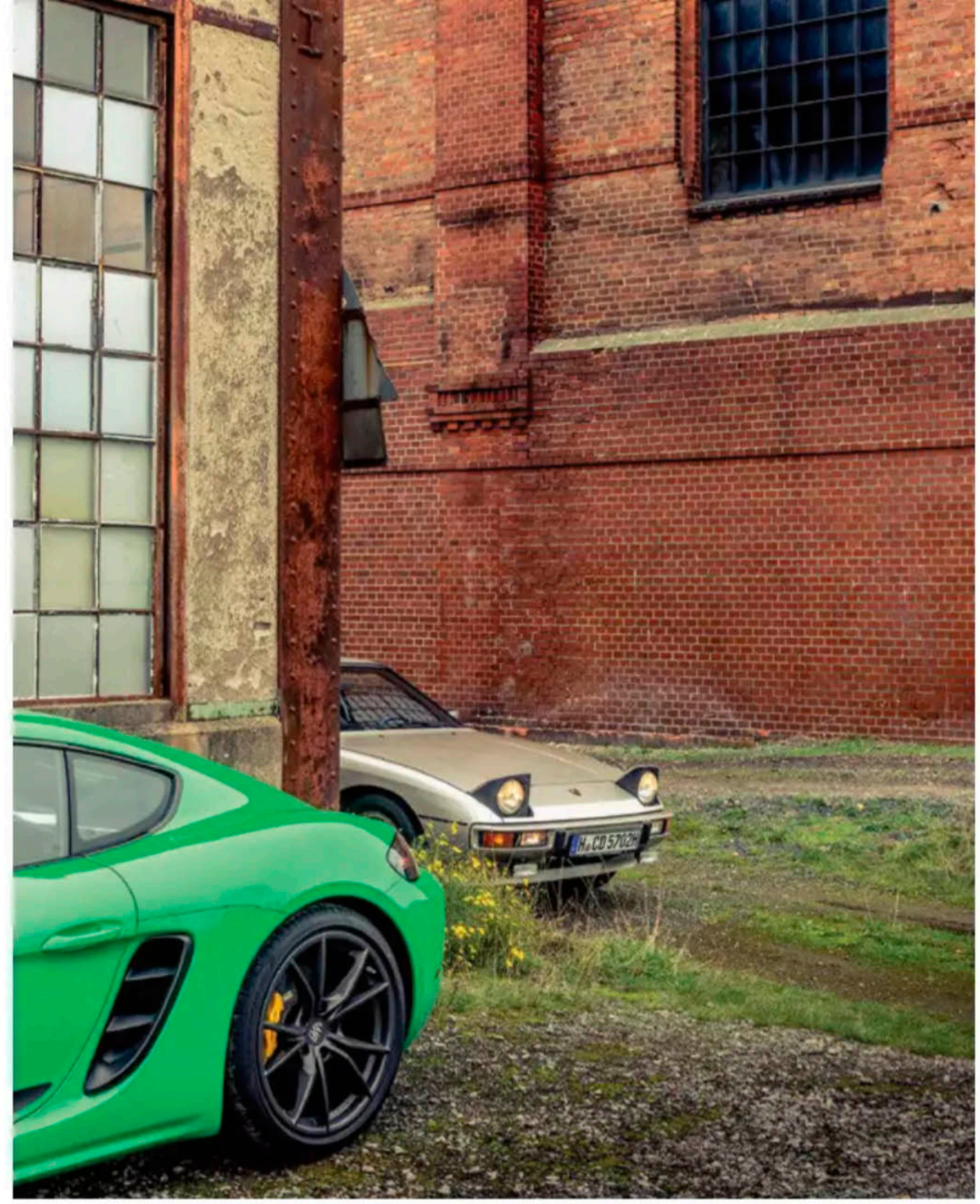
Porsche Cayman T (2022)

TECHNISCHE DATEN DES MITTELMOTOR-SPORTWAGEN

Motor	Vierzylinder-Turbo, Boxermotor
Hubraum	1.988 cm³
Max. Leistung	220 kW/300 PS bei 6.500 U/min
Max. Drehmoment	380 Nm bei 2.150 bis 4.500 U/min
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
0-100 km/h	5,1 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h

sionen stieß im selben Jahr der 240 km/h schnelle 924 GT vor, der als Homologationsserie für die Gruppe 4 entwickelt wurde. Die Porsche-Ingenieure holten aus dem Turbomotor nun 210 PS und 280 Newtonmeter. In der Rennversion entwickelte der 924 als GTS sogar 245 PS und 335 Newtonmeter. 1985 pflanzte Porsche dem 924 dann den wie skizziert halbierten V8 des 928 S ein, der seit 1982 bereits den 944 antrieb. Drehfreudige 150 PS lieferte der 2.479 cm³ große Vierzylinder bei 5.800 U/min im 924 S ab. Schon bei 3.000 U/min wuchtete er 190 Newtonmeter gen Hinterachse. Genügend Saft und Kraft, um den handgeschalteten Porsche 215 km/h schnell zu machen und nach nur 8,5 Sekunden die 100-km/h-Marke zu passieren. 1987 reichte Porsche zum furiosen Finale der Baureihe die 160-PS-Version des Vierzylinders nach. Die 100-km/h-Marke durchpflügte dieser 220 km/h schnelle 924 nach nur 8,2 Sekunden.

Zeitsprung: Der Cayman T ist das purste Modelle der Baureihe. Klassisches Cockpit, gerade, horizontal ausgerichtete Flächen, vertikale Mittelkonsole, optisch ebenfalls ein T und fast ein Spiegelbild des 991-Interieurs. Drei Rundinstrumente. In der Mitte der Drehzahlmesser, links der bis 280 km/h reichende Tacho. Rechts ein multifunktionales Digital-Display. Zündschloss links. Motorstart. Die Kolben des 2,0-Liter-Turbovierzylinders sind sofort wach und entfachen bei 6.500 Umdrehungen der Kurbelwelle 300 PS. 2.150 U/min reichen dem Boxer, um 380 Newtonmeter Drehmoment an das sehr exakt schaltbare 6-Gang-Getriebe zu schicken. Der Vierzylinder beschleunigt den lediglich 1.276 Millimeter hohen Cayman T in nur 5,1 Sekunden auf 100 km/h. Bei 275 km/h stoppt der Vorwärtsdrang. Damit ist dieser Cayman, ein Nachfolger des 924, auf dem Fahrleistungsniveau einer der größten Porsche-Ikonen aller Zeiten unterwegs: des 930 Turbo. Den Alltag erleichtern indes die zwei Kofferräume in Front und Heck. Direkt hinter den Sitzen: der Mittelmotor-Boxer. Die zentrale Lage des leichten Vierzylinders und das Highend-Fahrwerk machen den Cayman zu einem der am präzisesten fahrbaren Wagen unserer Zeit. Zudem wird mit jedem Kilometer klarer, dass der Turbo gut zu diesem Wagen passt. Denn der aufgeladene Boxermotor bietet gegenüber dem kleinen Sechszylinder-Sauger des Vorgängers spürbare 90 Newtonmeter mehr Kraft. Der sanfte Druck des Turboladers lässt den Hubraum dabei von 2,0 auf gefühlte 3,0 Liter steigen. Wir würden ihn übrigens als Cayman Style Edition in »Sternrubin Neo« im Stil des 964 Carrera RS 3.6 mit dem »Kontrastpaket Weiß« bestellen – ein neuer Klassiker von morgen. :::



Rad der Zeit: Die 20 Zoll großen Carrera-S-Räder des Cayman T gehören zur Serienausstattung. Der 924 S kontert mit Klappscheinwerfern.

Zwei Welten: Die Türen des Cayman sind rahmenlos und Trutzburgen gegen einen Seitencrash. Im 924 gibt es aber bereits integrierte Verstärkungen als Zusatzschutz.

The Moorings®
YACHTEIGNERPROGRAMM

Genießen Sie den Stolz, eine Yacht zu besitzen, ohne die damit verbundenen Kosten!

Informationen zum Yachteignerprogramm

Erwerben Sie Ihre Traumyacht im Yachteignerprogramm von The Moorings und erhalten Sie jeden Monat ein garantiertes Einkommen. Seit über 50 Jahren hält The Moorings ihr Versprechen für ein garantiertes Einkommen.

Besichtigen Sie alle Katamarane in unserem Winter-Showroom bis März 2023 in Saint-Raphaël.

8% garantiertes Einkommen pro Jahr

Segeln Sie weltweit bis zu 12 Wochen

Operative Kosten inbegriffen

Nutzen Sie alle Schwesterschiffe

+49 (0)6101 55 791 549 | www.mooringsyachteigner.de

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Martini Racing

Porsche 935

Der Porsche 935 ist nicht nur eines der erfolgreichsten, sondern auch eines der facettenreichsten Rennautos aus Zuffenhausen. Vor allem die Kremer Racing-Varianten, wie der 1979 in Le Mans siegreiche Porsche 935 K3, beeindrucken noch heute. Erfolgreich war der 935 von Anfang an. 1976 debütierte er – damals als reiner Werkswagen – und gewann auf Anhieb die Sportwagen-Weltmeisterschaft. Dabei entschieden der Deutsche Rolf Stommelen und der Liechtensteiner Manfred Schurti unter anderem das 6-Stunden-Rennen auf der damaligen Formel 1-Strecke von Watkins Glen im US-Bundesstaat New York für sich. Den Siegerwagen im Martini-Design hat Norev im Maßstab 1:18 herausgebracht. Ebenfalls erhältlich ist der 935 von der 1977er Auflage der 24 Stunden von Daytona, die damals zur Sportwagen-WM zählten. Hier konnten sich der Deutsche Jochen Mass und der Belgier Jacky Ickx die Pole Position sichern, ebenfalls in den Farben von Martini. Im Rennen schied das Auto allerdings nach mehreren Unfällen aus. Ohne die umfassenden Modifikationen der späteren Varianten erinnern diese beiden frühen Porsche 935 optisch noch stärker an den Vorgänger, den 911 Carrera RSR. Beide Norev-Modelle sind auf 1.000 Stück limitiert und wurden in hochwertiger Qualität exklusiv bei ck-modelcars produziert. Die Autos haben lenkbare Vorderräder und eine original-getreue Innenausstattung.

Porsche 935 Martini #4 Sieger 6h Watkins Glen 1976 Stommelen, Schurti 1:18, UVP 69,95 €, Art-Nr.: 187480

Porsche 935 Martini #1 24h Daytona 1977 Ickx, Mass 1:18 Norev, UVP 69,95 €, Art-Nr.: 187481

GT3 Sportler

Porsche 911 (992) GT3

Mit der 992 Modellreihe des Porsche 911 eroberte ein komplett neues Design die Straßen der Welt. Carpe Secundum – „Nutze die Sekunde" war dann das Motto für die Entwicklung des GT3-Modells. Ein breites Heck, große Lamellen am Heckdiffusor und ein außergewöhnlicher Schwanenhals-Flügel für mehr Abtrieb, große Öffnungen am Bug für eine optimale Bremsenkühlung und die motorsporttypische Carbon-Fronthaube mit integrierten Abluftöffnungen lassen den GT3 zu einem reinrassigen Sportler für die Straße werden. Neben der Body-Optimierung glänzt der GT3 auch in auffälligen Farben wie dem sportlich-aggressiven und zugleich anmutig fließenden Shark Blue. Das liquidartige Gewand stellt das stromlinienförmige Design des Straßensportlers optimal heraus und in Bewegung wirkt der Wagen beinahe als wäre er von Wasser umgeben, in dem er sich fortbewegt. Der Sportwagen besticht durch einzigartige Eleganz und Anmut, gepaart mit Kraft, Stärke und Faszination, ganz gleich, ob im klassischen Schwarz oder in Shark Blue. Der Hersteller Maisto hat den GT3 nun in gewohnt hoher Qualität und in mehreren Farben, im Maßstab 1:18, mit originalgetreuer Innenausstattung, lenkbaren Vorderrädern und zu öffnenden Türen herausgebracht.

Porsche 911 (992) GT3 Baujahr 2022 shark blue 1:18 Maisto, UVP 49,95 €, Art-Nr.: 36458

Porsche 911 (992) GT3 Baujahr 2022 schwarz 1:18 Maisto, UVP 49,95 €, Art-Nr.: 36458

Ur-Elfer

Porsche 911 S Coupé

Der scharfe Elfer aus den frühen Siebzigern glänzte durch die Abwesenheit von Renntechnik und Turboantrieb. Das Augenmerk lag auf der Verringerung von Abgaswerten, ganz nach der damaligen Vorgabe aus den USA, Fahrzeuge umweltfreundlicher zu bauen. Die neue Modellreihe 2.4 des Ur-Elfers wurde bereits komplett nach der Devise „Hubraum statt Drehzahl" überarbeitet. So kam der 911 S aus dem Baujahr 1973, die letzte Version vor dem sogenannten G-Modell, mit 2.341 ccm Hubraum und 190 PS auf den Markt. Der Ur-Elfer hatte 1966 im Vergleich dazu 1.991 ccm Hubraum mit 160 PS. Die besonders sportliche Form des 911 S Coupé war ein ganz klares Statement für Minimalisten. Sportliches Design, rudimentäre Innenausstattung, eine stoßempfindliche Lenkung, eine zu schwache Heizung und ein laut dröhnender Sechszylinder-Boxermotor sprachen damals wie heute vor allem Porsche-Kenner und Wiederholungstäter an. Schuco hat das Porsche 911 S Coupé von 1973 nun in blau metallic als limitierte Edition im Maßstab 1:18 herausgebracht. Das Modell besticht durch seine hochwertige Qualität, eine außergewöhnliche Detailtreue und zu öffnende Türen, Motorhaube und Kofferraum sowie lenkbare Vorderräder.

Porsche 911 S Coupe Baujahr 1973 blau metallic 1:18 Schuco, UVP 99,95 €, Art-Nr.: 450039100

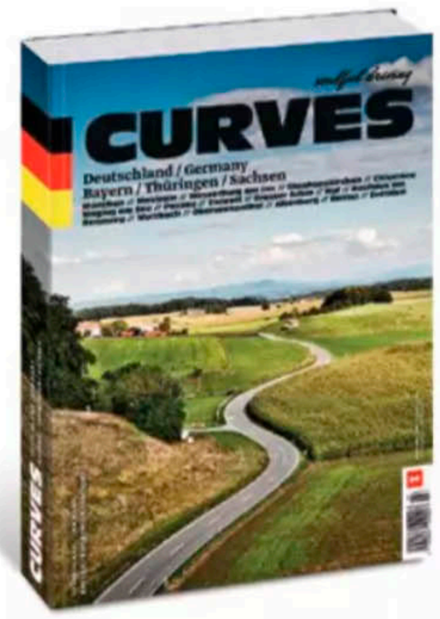
- Anzeige -

24h Le Mans 1974

Porsche 911 Carrera RSR 2.1

Sammelwürdig ist ein Porsche im Martini-Design üblicherweise sowieso. Besonders imposant in jeder Sammlung wirken die neuen CMR-Modelle des Porsche 911 Carrera RSR, der 1974 bei den 24 Stunden von Le Mans erfolgreich antrat. Neben der hochklassigen Verarbeitung beeindrucken die beiden Modelle mit ihrem Maßstab von 1:12. Dadurch sind die Autos 39 Zentimeter lang und 17 Zentimeter breit. Anstelle eines reinrassigen Prototyps brachte Porsche mit dem 911 Carrera RSR ein deutlich seriennäheres Auto zum französischen Langstreckenklassiker. Durch den Start in der Prototypenkategorie verschafften sich die Zuffenhausener jedoch einige Möglichkeiten für Modifizierungen. Dazu zählten der riesige Heckflügel und die markanten hinteren Kotflügel, die die charakteristischen breiten Reifen untergebracht haben. Erste Renneinsätze waren bereits erfolgreich verlaufen, zum Beispiel mit dem Sieg bei den 24 Stunden von Daytona 1973. Im Folgejahr führte in Le Mans allerdings kein Weg am Matra-Team vorbei. Der Schweizer Herbert Müller und der Niederländer Gijs van Lennep schafften es im RSR mit der Startnummer 22 allerdings, dem Führenden Matra auf den Fersen zu bleiben, als die Franzosen Getriebeprobleme ereilten. Selbige sollten allerdings auch Müller und van Lennep noch heimsuchen. Statt einen aufwendigen Getriebewechsel vorzunehmen, fuhr das Duo das Rennen ohne fünften Gang weiter in der Hoffnung, dass das Getriebe halten würde – und das tat es. So war der zweite Gesamtrang hinter dem siegreichen Matra ein großer Erfolg für den Porsche 911 Carrera RSR. Schließlich war er das erste Auto überhaupt, das die 24 Stunden von Le Mans mit einem Turbomotor in Angriff nahm und dabei auf Anhieb auf das Podium fahren konnte. Der zweite Martini-Porsche mit der Nummer 21 wurde von Helmut Koinigg aus Österreich und Manfred Schurti aus Liechtenstein gelenkt. Im Gegensatz zu den Teamkollegen erreichten die beiden allerdings nicht das Ziel, da sie nach 87 Runden mit Problemen am Motor ausgefallen waren. Während Schurti in den Folgejahren noch zu drei Klassensiegen mit Porsche fuhr, starb Koinigg wenige Monate später beim Formel 1-Grand-Prix in Watkins Glen. Die beiden Modelle wurden exklusiv für ck-modelcars aus dem hochwertigen Resine-Werkstoff hergestellt. Mit ihrem besonderen Maßstab und der detailgetreuen Fertigung sind die 911 Carrera RSR-Modelle zwei exquisite Erinnerungsstücke an ein ganz besonderes Kapitel rund um die kultigen Martini-Porsche.

Porsche 911 Carrera RSR 2.1 #22 2nd 24h LeMans 1974 Müller, van Lennep 1:12, UVP 219,95 €, Art-Nr.: CMR12024
Porsche 911 Carrera RSR 2.1 #21 24h LeMans 1974 Schurti, Koinigg 1:12 CMR, UVP 219,95 €: Art-Nr.: CMR12023



Neue Curven kratzen

Schon in Deutschlands Norden und Süden hat das Magazin »Curves« Panoramastraßen zum Verlieben finden können. Doch auch im Südosten Deutschlands gibt es sie: Traumstraßen, magische Orte und Menschen mit dem Hang zum Fahren um des Fahrens willen. Kurzum: diesen ganz besonderen Flow der Kurvenstraßen, dem Fotograf Stefan Bogner im neuesten Band der Reihe nachspürt. Seine Rundreise durch das nördliche Bayern, Thüringen und Sachsen hat er in einer faszinierenden Mischung aus Bildband und Reisebericht festgehalten. Seine typisch puristischen Fotos fangen die schönsten Kurven aus überwältigenden Perspektiven ein. Die Routenempfehlungen für kürzere Trips mit Tipps für Hotels, Restaurants und Sehenswürdigkeiten runden die optische Komponente perfekt mit nützlichen Hinweisen ab. Schnallen Sie sich an, und finden Sie die besten Reisetipps von München bis Dresden.

Preis: 19,90 €
ISBN: 978-3-667-12496-8
Zweisprachig deutsch/englisch

Hamburger Jung

Fotograf Sven Grot hat mit »Classic Cars« kein Porsche-Buch geschaffen, sondern eines der Klassiker mit zahlreichen Porsche. Wunderbar in Szene gesetzt in Hamburg und »um zu«. Grot sagt: »Im Laufe der Zeit ist mir klar geworden, dass man Young- und Oldtimer in einem bestimmten Umfeld inszenieren muss, damit die Fotos eine spezielle Stimmung entwickeln und die Autos mit ihren individuellen Formen und Farben eine eigene Geschichte erzählen können.« Grot macht genau das und nimmt uns mit in seine hanseatische Welt der Klassiker. Diverse Porsche sind dabei, aber auch viele weitere Ikonen – vom Alfa Romeo GT bis zum Volvo PV 544.

Preis: 44,00 €
ISBN: 978-3-96060-558-4
www.das-beste-pferd-im-stall.de

Klassik und Moderne

Beide Modelle baut Spark, beide sind im Maßstab 1:43 verkleinert, beide haben einen Porsche 911 zum Vorbild. Trotzdem liegen Welten und Jahrzehnte zwischen den Vorbildern. Denn dank Spark bekommt der Weihnachtsmann zwar einen roten Schlitten, aber in Form eines Porsche 911 2.7 RS mit sechs Zylindern statt Rentieren. Auf dem Dach ist eine kleine Tanne waidmännisch verzurrt. Gibt es übrigens auch in Weiß mit miniaturisiertem Nadelbaum. Die zwei Varianten dieses Coupés liefert Spark exklusiv an die Porsche-Händler. Die X-Mas-Klassiker sind auf je 2.022 Einheiten limitiert und kosten 65 Euro. Derselbe Obolus ist für den aktuellen Porsche 911 Sport Classic 992 fällig, der in Blau (Limit: 2.000 Stück) und unlimitiert in Grau als Resine-Modell debütiert. Wäre doch mal was für einen flotten Drift unter dem Tannenbaum, oder?

Das ist der Gipfel

K4 heißt nicht nur ein schwer bezwingbarer Achttausender, so lautete auch die Zusatzbezeichnung eines legendären Porsche-Rennwagens, der noch gerade so ein wenig wie ein 911er aussah. Der Kölner Rennstall Kremer Racing entwickelte 1981 das K4-Ungetüm mit flacher Nase, tiefergelegten Scheinwerfern und einer Karosserie, die nach hinten immer breiter wird, um den Fight mit den Capri-Ablegern von Ford aufzunehmen, die auch nur noch in der Silhouette an das passende Serienauto erinnerten. Werk83 baut diesen Kraftkeil im ersten Halbjahr 2023 in 1:18 nach, zweimal in grelloranger »Jägermeister«-Version aus der Deutschen Rennsportmeisterschaft und einmal in Schwarz mit der Startnummer 00, wie der K4 genannte Über-Elfer in der IMSA-Serie fuhr, nachdem ihn John Fitzpatrick von den Rheinländern erworben hatte. Die Verkaufspreise sollen zum Debüt 2023 für den 1:18er zwischen 70 und 80 Euro liegen. Tolle Proportionen zeigt die geschlossene Zinkdruckkarosserie mit zwei unterschiedlichen Nasenformen und Heckflügeln. Trotz der verschlossenen Türen ist auch die Inneneinrichtung klasse. Die Dekoration konnte bei den hier abgelichteten Vorserienmustern ebenfalls schon überzeugen.

Buch und Bolide

Wir hätten da einmal eine tolle Idee für ein Geschenk-Set zu Weihnachten. Zum einen das Buch »Einer dieser verwegenen Kerle« von Eckhard Schimpf über das Leben des privaten Rennfahrer-Multitalents Kurt Ahrens erstehen, das schon beim Öffnen den Duft von hochoktanigem Lesestoff verströmt (Delius Klasing: 114 Seiten, 29,90 Euro). Zum anderen ein bisschen bei Ebay und Co stöbern und das 1:43-Modell des Wagens ergattern, mit dem Ahrens sein letztes Rennen fuhr. Mit der gelben Startnummer 2 in psychedelischer Lackierung trat er bei den Neun Stunden von Kyalami 1970 an und wurde zusammen mit Jo Siffert Zweiter. Der 917er von Brumm aus Die Cast kostet um die 30 Euro als Schnapperpreis, und die Dekoration des Modellauto-Youngtimers, den es schon Jahre gibt, ist klasse.

Gegen das Kopfzerbrechen

Als Vierzylindermotor im Kleid eines Sechszylinder-Fahrzeugs hat man es manchmal nicht leicht. Klar ist: Der frühe Porsche 912, wie er bis 1969 vom Band lief, steht dem Ur-911 in Spritzigkeit kaum nach und kann in Kurven von seiner geringeren Schwungmasse hinter der Hinterachse profitieren. Aber wenn es um Teile geht, dann wird »die Dame« im Programm von Porsche leider gern vernachlässigt. Heritage Parts hat nun die Zylinderköpfe neu aufgelegt. Damit wird es unnötig, Altteile zu überholen. Gefertigt werden sie bei AA Performance, sie sind vorbereitet zur Aufnahme von 38-mm- und 34-mm-Ventilen. Der Stückpreis beträgt bei dem derzeitigen Wechselkurs 982,95 Euro. Weitere Infos unter: www.heritagepartscenter.com.

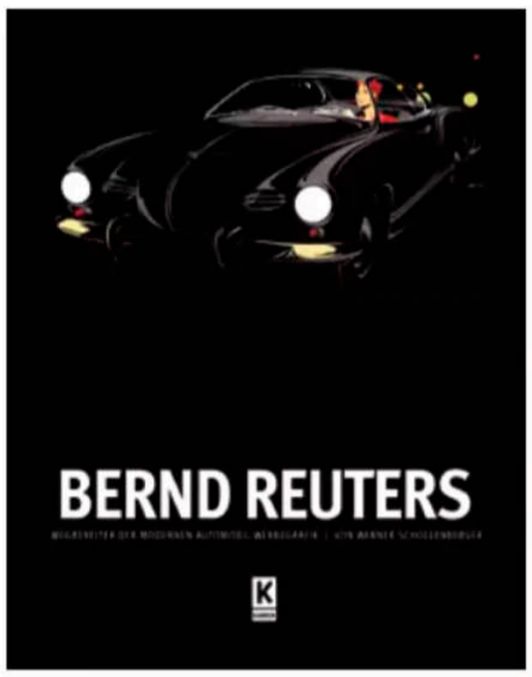
Bürzelkunst

Im Oktober 1972 präsentierte Porsche auf dem Pariser Salon »Mondial de l'Automobile« zum ersten Mal sein neuestes Sportmodell, den 911 Carrera RS 2.7. 50 Jahre später ist der RS eine Ikone, die zwar nicht in jeder Garage, aber durchaus in jeder Vitrine parken kann, denn Modelle des Entenbürzel-Porsche gibt es genügend in allen Farben, Formen, Größen. Das Schweizer Kunsthaus P-Directory fügt diesem Reigen nun ein sehr ungewöhnliches Modell im beachtlichen Maßstab 1:12 hinzu. In dieser aus Okumé-Holz gefertigten Interpretation des RS schwebt der Wagen ohne Räder, ist mehr Skulptur als Modell – und wird auch entsprechend behandelt: Nur 99 Exemplare werden von der italienischen Manufaktur Sculturia Cars für P-Directory hergestellt. So viel Exklusivität hat offensichtlich ihren Preis: 1.150 Euro soll die Kleinkunst mit dem Bürzel kosten. Plus Versand von 105 Euro innerhalb Europas. Weitere Infos unter: www.p-directory.com.

Reuters mal anders

Die Freunde zweier großer Ikonen des deutschen Automobilbaus – VW Typ 1 und 2, Käfer und Bulli – werden Bernd Reuters' Arbeit kennen und schätzen. Seine Grafiken, Prospekte und Handbücher der 50er-Jahre prägten stilistisch die Werbung des Volkswagen-Konzerns in der Nachkriegs- und Wirtschaftswunderzeit, trugen zum großen Verkaufserfolg bei und gaben Käfer und Bus ein schwungvoll-sympathisches Gesicht. Nur wenige aber werden wissen, dass Bernd Reuters bereits in der Vorkriegszeit zu einem bedeutenden Werbegrafiker reifte, dessen Einfluss weltweit zu sehen und zu spüren war. Mit weit über 1.000 Abbildungen dokumentiert dieses Buch nicht nur das Leben und Schaffen dieses Wegbereiters der modernen Werbegrafik und gibt uns eine plastische Vorstellung über dessen künstlerische und technische Präzision und Vielseitigkeit, sondern nimmt uns auch mit auf eine Reise durch die drucktechnischen und gestalterischen Möglichkeiten der Vorkriegszeit.

Preis: 128,00 €
ISBN: 978-3-942153-22-5



Doppelter Martini

Wie es sich für eine Sportwagenschmiede gehört, gab die Turbotechnik bei den Zuffenhausenern auf der Rennstrecke ihr Debüt. Es endete mit einem sensationellen zweiten Platz. Die beiden 911er, die im silbernen »Martini«-Look ihre Feuertaufe ablieferten, gingen 1974 mit den Startnummern 21 und 22 ins Rennen. Der Wagen hieß mit vollem Namen Porsche 911 RSR Turbo 2.1. Die Startnummer 22 von Gijs van Lennep und Herbert Müller musste sich damals nur dem Matra MS670C, einem Prototypenrennwagen von Henri Pescarolo, geschlagen geben. Beide silbernen Über-Elfer baut CMR, das gemeinsame Modellautolabel von CK-Modelcars und Modelissimo, jetzt für 219 Euro mit geschlossener Resine-Karosserie in der Riesenbaugröße 1:12 nach. Den spektakulär veränderten Elfer mit seinen massiven Kotflügelverbreiterungen, dem tief heruntergezogenen Frontspoiler, den verkleideten Fenstern hinter den Türen und dem Heckflügel im Tragflächenformat trifft dieses Kleinod mit gekonnter Brillanz. Auch im Interieur gibt sich die Miniatur keine Blöße und zeichnet Überrollkäfig wie Pilotenarbeitsplatz aufmerksam nach.

Der bleibt Traumwagen

Manchmal ist das Schicksal hart. Und auch ein Porsche-Traum kann einmal nicht Realität werden. Dem Projekt 919 Street erging es so. Die Idee: auf Basis des siegreichen Boliden 919, der unter anderem in Le Mans gewann, einen Straßen-Supersportwagen aufzulegen. Immerhin reifte diese Idee zu einem Clay-Designmodell. Ein Problem war aber nicht zu überwinden: Geschulte Mechaniker hätten rund 45 Minuten gebraucht, bis die stolzen Besitzer den komplexen Rennwagen hätten starten dürfen. Macht aber nichts: Spark baut zwei passende Resine-Modelle in 1:43 und 1:18, die bald lieferbar sein werden. Die kleinere Variante gibt es 2.000-mal für 65 Euro, die größere in 1:18 mit schöner Vitrine und robuster Bodenplatte nur 919-mal für 279 Euro. Beide Modelle kommen mit geschlossener Resine-Karosserie daher.

Der Cyberpunk

Im Konsolen-Blockbuster »Cyberpunk 2077« fährt der digitale Protagonist Johnny Silverhand was? Natürlich einen speziell modifizierten, getunten Porsche 911 Turbo 3.0, der sich auch durch eine ganz besondere Farbgebung in Silber, Weiß, Rot und Dunkelgrün unverwechselbar macht. Unter der Bestellnummer WAP0209300NTRB gibt es diesen Kult-Elfer aus der G-Modell-Evolution für die Gamerfraktion jetzt bei Porsche zu kaufen. Da Minichamps aus Aachen das Die-Cast-Modell in 1:43 ausliefert, ist die Designqualität des Coupés schon einmal über jeden Zweifel erhaben. Die akribisch nachempfundene Farbgebung setzt da noch einen drauf. Die Verkleinerung ist auf smarte 2.077 Stück limitiert und kostet, solange der Vorrat reicht, 65 Euro beim Händler der Zuffenhausener Marke.

Die Buchbox zum Legenden-Boxer

Den Porsche 550 Spyder eine Legende zu nennen, ist ähnlich, als würde man Walter Röhrl als passablen Rallyefahrer beschreiben: eine gelinde Untertreibung. Mit dem 1500 RS Spyder, wie er offiziell hieß, begann Porsche im Jahr 1953 mit dem Bau speziell für den Motorsport konzipierter Fahrzeuge. In dieser edlen Box fängt Stefan Bogner die zeitlos schlichte Formensprache des Spyders ein und dokumentiert einige der seltenen Originale in einem großformatigen Bildband, der in enger Zusammenarbeit mit dem Porsche Archiv entstand. Ein separates Factbook trägt die bekannten und weniger bekannten Informationen über den bahnbrechenden Sportwagen zusammen.

Preis: 148,00 €
ISBN: 978-3-667-11979-7
Zweisprachig deutsch/englisch

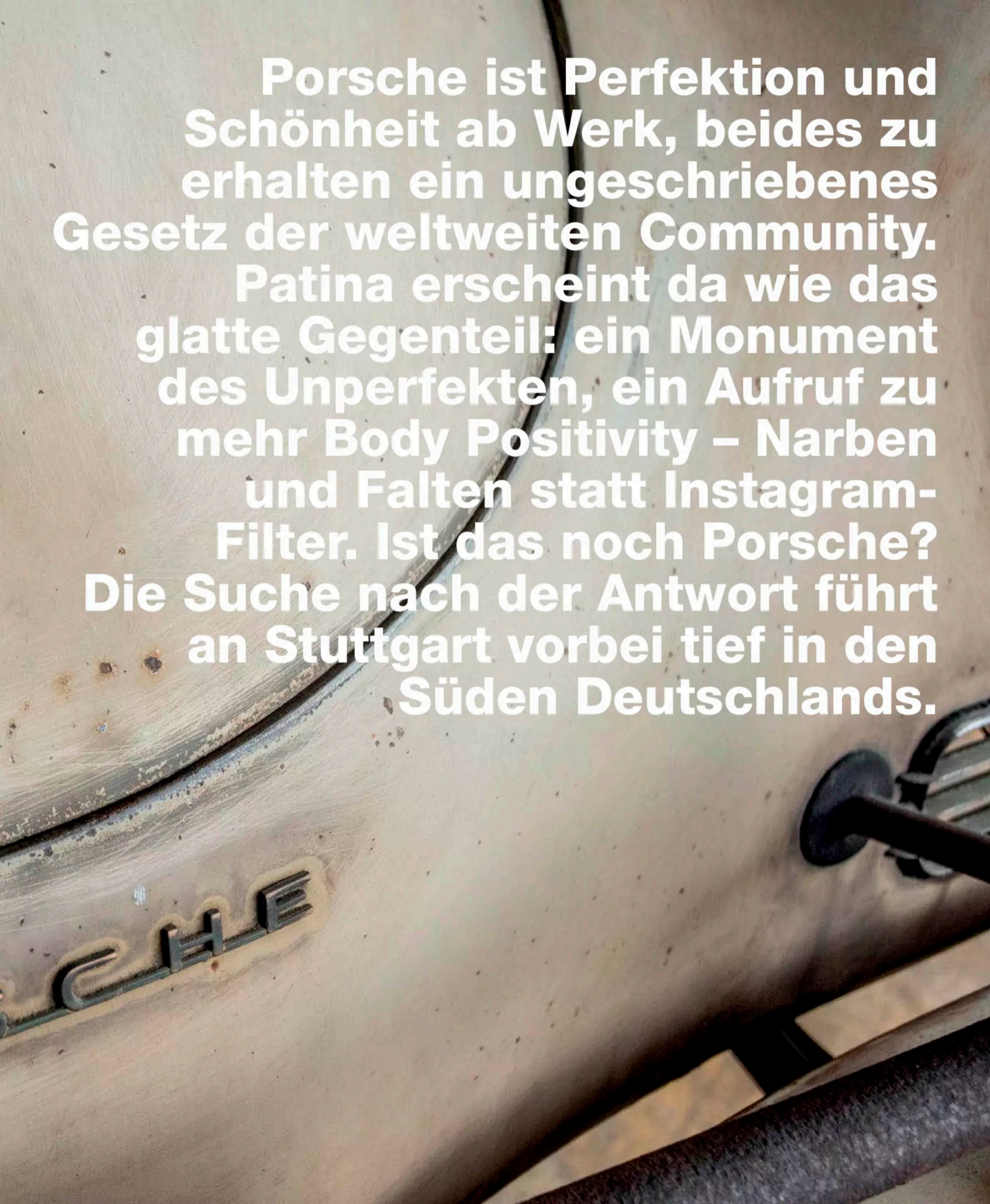
993 gedämpft

Neu im Programm von Heritage Parts ist ein alter Bekannter: der Bilstein-B6-Stoßdämpfer für die Hinterachse des Porsche 993. Der Gasdruckdämpfer eignet sich insbesondere für tiefergesetzte 993 inklusive des RS und des GT2 mit ihren Sportfahrwerken. Somit sind die »Bilsteine« eine interessannte Alternative zu den ab Werk montierten Dämpfern. Erhältlich sind sie zum Stückpreis von derzeit 216,15 Euro. Weitere Infos unter: *www.heritagepartscenter.com.*

Lebensfragen

AUTOR **THORSTEN ELBRIGMANN** FOTOGRAFIE **THEODOR BARTH, DENNIS KISSLING**

Von der Sonne verbrannt: 356 A Coupé von 1957 in Steingrau. Rostig der Chrom, stumpf der Lack, alles Gummi hart wie Kohle und brüchig. Wohin wird sein Weg ihn führen?



Porsche ist Perfektion und Schönheit ab Werk, beides zu erhalten ein ungeschriebenes Gesetz der weltweiten Community. Patina erscheint da wie das glatte Gegenteil: ein Monument des Unperfekten, ein Aufruf zu mehr Body Positivity – Narben und Falten statt Instagram-Filter. Ist das noch Porsche? Die Suche nach der Antwort führt an Stuttgart vorbei tief in den Süden Deutschlands.

Ein Autoleben gelebt: Ein extrem patinierter Wagen wie dieser ist nicht jedermanns Sache. Die Spuren der Jahre haben den Porsche zu einem Kunstwerk gemacht.

UV-Licht, Sand und Termiten: Der 356 hat in Kalifornien in einer offenen Scheune gestanden. Links ist er mehr verwittert als rechts. Sogar ein Termitennest hat er mal beherbergt.

Bald wieder unterwegs: Der neue Besitzer möchte den Wagen möglichst so erhalten, wie er ist. Das Rücklicht wird bei einer Wiederzulassung wohl keine Gnade bei den Prüfern finden. Es wird in einer Vitrine bewahrt werden.

Generationenwerk: Dennis Kissling und Ande Votteler sind Oldtimer-Fans und Geschäftspartner. Wenn's um Patina geht, schwingen beide auf einer Wellenlänge.

S

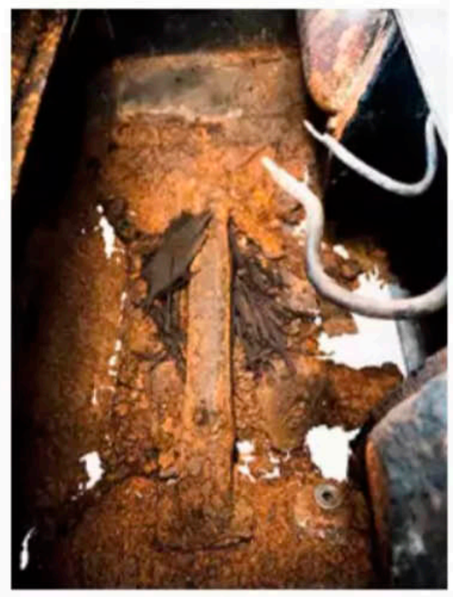
Sie sind ein eingespieltes Team: Wer Ande Votteler (63) und Dennis Kissling (29) beobachtet, dem fällt ihre große Gemeinsamkeit auf: Gelassenheit. Mit Ruhe und Sorgfalt gehen die beiden Geschäftspartner ihre Porsche-Projekte an. Beide Fans, beide studierte Maschinenbauer und Schrauber, die aufblühen, wenn sie über ihr zum Beruf gemachtes Hobby reden. Kennengelernt haben sie sich über ihre Liebe zu alten Unimogs und schnell gemerkt, dass sie ganz ähnlich ticken. Ande holt schon seit Jahrzehnten alte Porsche aus den USA nach Deutschland, Dennis wird das künftig tun und das Unternehmen Ande Votteler GmbH weiterentwickeln, das schon immer für eine bestimmte Art Porsche stand: patinierte »true survivor« oder »untouched originals«, möglichst unangetastete und original erhaltene Fahrzeuge.

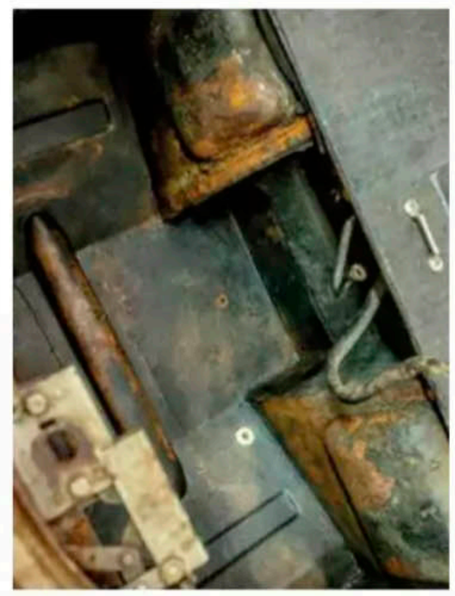
Genau deshalb sind wir hier. Denn nirgends sonst findet man wohl so viele gute Patina-Beispiele wie in Balingen, noch mal eine gute Autostunde südlich von Zuffenhausen, wo die Schwäbische Alb lockt mit ihren herrlichen Straßen. Gleich zwei Porsche mit Vorzeige-Patina stehen für einen Trip bereit: ein traumhafter signalroter 356 A Speedster von 1957 und ein hellgelbes 911 Coupé von 1973 – allerdings schon mit K-Jetronic wie das 74er -Modell. Beide in verschiedenen Stufen patiniert, beide zur Abfahrt bereit. »Später«, meint Ande augenzwinkernd und geht mit Dennis Richtung Werkstatt, wo ein kleines Patina-Tutorial wartet.

Dreimal Patina: Der hellgelbe Porsche 911 zeigt nur bei genauem Hinsehen Altersspuren, der steingraue 356 könnte kaum verwitterter aussehen, der signalrote Speedster ist moderat gealtert und immer nur bewegt und repariert worden.

Restaurieren kann man immer. Aber Patina gibt es nur einmal. Deshalb verändert sich der Charakter großer Fahrzeugsammlungen – Historie kommt vor Glanz

Patina – der Begriff kommt eigentlich aus dem Lateinischen: patina/patinae, Femininum – Pfanne, Schüssel. Und da sich früher auf metallenen Pfannen mit den Jahren eine Schicht ablagerte, wurde Patina in der Renaissance, als man die Klassik und ihre Sprachen und Sitten wiederentdeckte, auch zum Begriff für solche Schichten. Egal ob oxidiertes Kupfer oder Messing und später sogar nicht metallische Oberflächen: Alles Patinierte empfand man als erhaben, von Benutzung geadelt, aber – und das ist ein wichtiger Punkt – nicht verschlissen oder vernachlässigt. Ein patiniertes Objekt galt und gilt als qualitativ hochwertig. Jede Schicht ein Beleg von Alter und sinnhaftem Gebrauch.

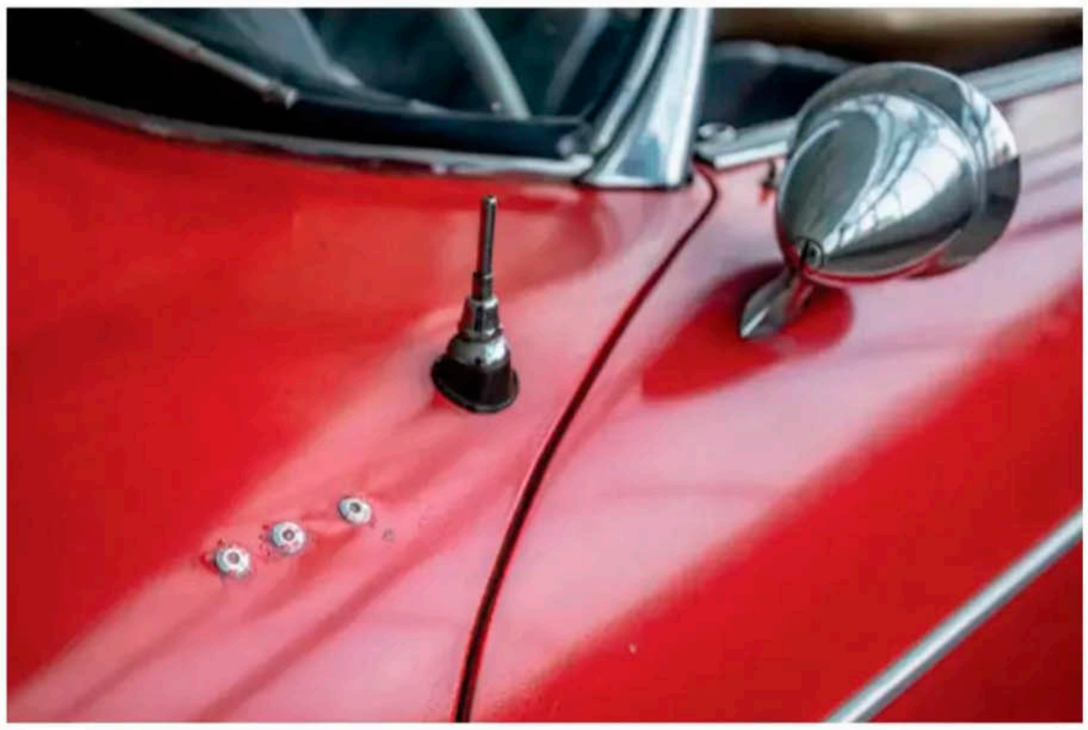




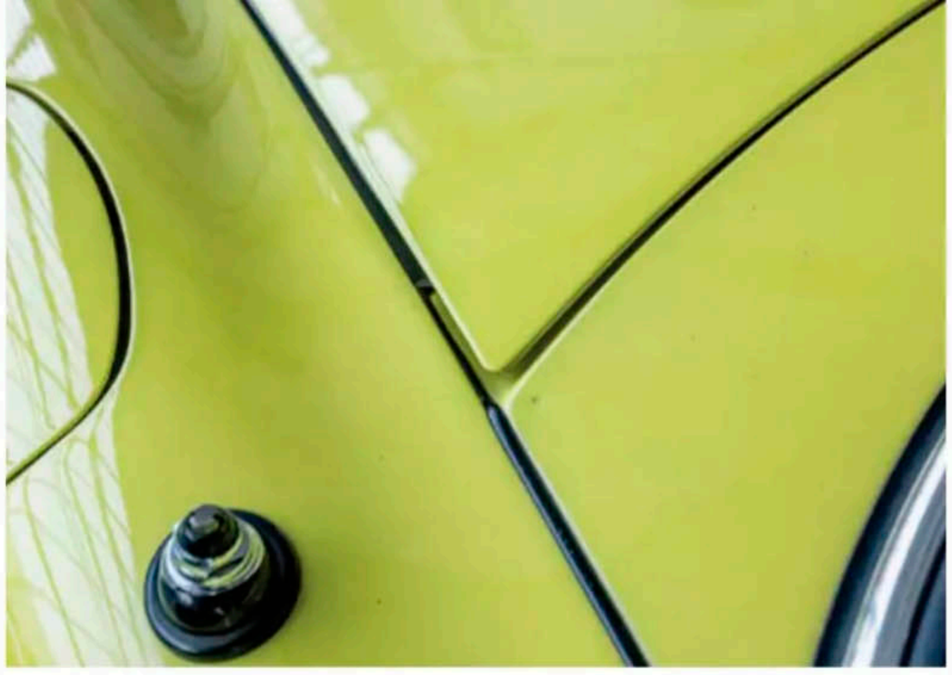
Steingrau: So sieht eine behutsam erneuerte Reserveradwanne aus, bei der die Patina angeglichen wurde.

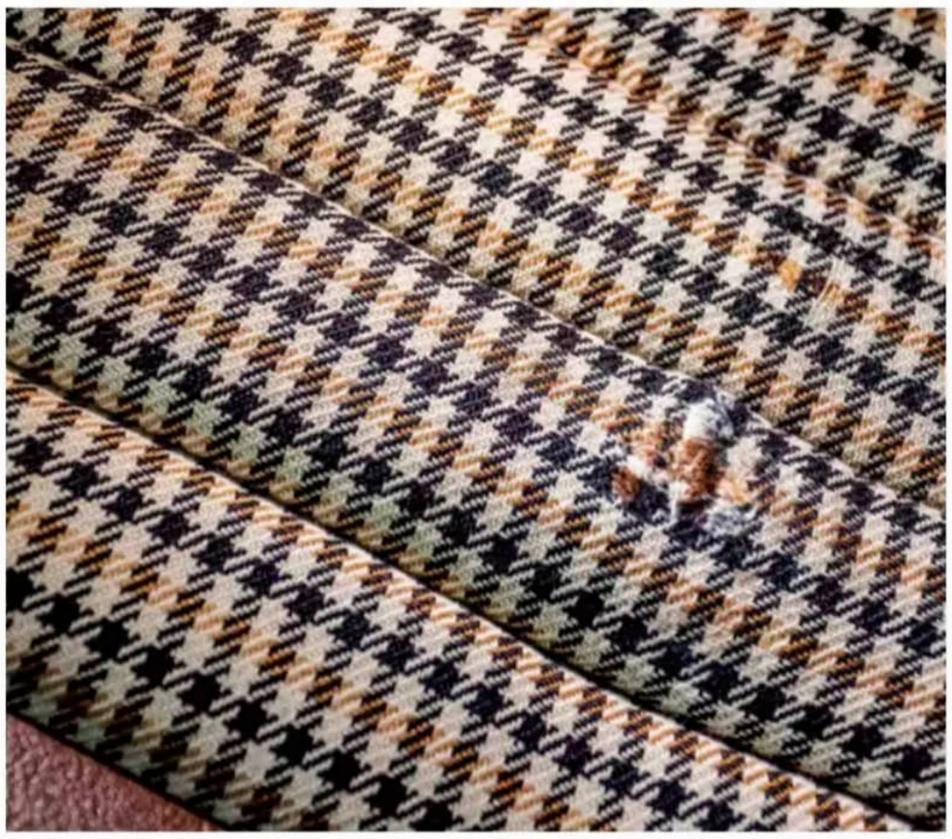
Im Grunde also ein perfekter Begriff für einen Porsche, der sein Leben gelebt hat und nun ehrenvoll die Halle eines Museums betritt oder die Garage des nächsten Besitzers entert, der ihn hegt und pflegt. Doch seit die Oldtimerszene den Begriff vor gut 15 Jahren für sich entdeckt hat, wird mit ihm viel Schindluder getrieben. Von der Kippenschachtel im Fußraum bis zum fußballgroßen Rostloch war auf einmal alles Patina. Ein ehrfurchtsvolles Wort, hinter dem sich gut die eigene Faulheit in der Wagenpflege verbergen ließ. Es musste eine Definition gefunden werden.

Die Charta von Turin der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) hilft heute, patinierte Fahrzeuge von Verbrauchtmobilen in unpflegender Letzthand zu unterscheiden. In 11 Artikeln fordert die Charta zur Erhaltung der historischen Substanz unter Verwendung zeitgemäßer Materialien und Arbeitsprozesse auf, wenn es um die Erhaltung, Restaurierung oder Reparatur historischer Fahrzeuge geht. Ein Handbuch erläutert diese 11 Gebote guten Handwerks und lässt auch Auslegungen zu. War in den 80er-Jahren der Spruch »besser als neu« noch gängig in jeder zweiten Kleinanzeige, so weiß man heute, dass manches Fahrzeug besser nicht neu lackiert worden wäre, weil damit ein Stück Autogeschichte verloren gegangen ist. Ande Votteler geht noch einen Schritt weiter: »Damals hat man meistens



Signalrot: Wieso sind da drei Nieten? Weil da mal ein Spiegel war, wie das historische Foto belegt. Der erste Besitzer ist mit dem Speedster Rennen gefahren, installierte erst den Spiegel, dann ein Radio und sah nun dauernd dessen Antenne darin. Also wurde der Spiegel versetzt und die Löcher pragmatisch verschlossen.





Hellgelb: Im Grunde präsentiert sich der Porsche 911 immer noch so taufrisch wie ein Jahreswagen, lediglich minimale Dellen im Windlauf und der kunstvoll gestopfte Sitzstoff belegen, dass das Coupé genutzt wurde.

überlappend und mit Schutzgas geschweißt. Es wurde millimeterdick gespachtelt, was das Zeug hält. Wenn ich da heute die Lackdicke messe, dann wird deutlich, wie weit diese Manie des ›Besser als neu‹ uns gebracht hat.« Er sieht darin ein Generationenproblem: »Gerade die Kriegsgeneration wollte alles Unperfekte, alles Graue hinter sich lassen. Heile Welt war Trumpf. Das hat sich auch in den Restaurierungen widergespiegelt.«

Am steingrauen 356 Coupé lässt sich wunderbar ablesen, was eine Patina-Restaurierung bedeutet. Der 1957 gebaute Wagen hat sehr lang in einer Art offenen Scheune gestanden. Vermutlich wegen eines Motorschadens ist er abgestellt worden. Der Zahn der Zeit hat an einigen Stellen genagt. An vielen aber erfreulicherweise überhaupt nicht. Die Reserveradwanne ist neu angefertigt, was man aber überhaupt nicht sieht. »Hier haben wir so wenig wie möglich herausgetrennt und dann auf Stoß WIG-geschweißt,« erläutert Dennis Kissling. Anschließend wurde der Bereich im Aussehen angepasst.

JETZT TESTEN!

2x MODELL FAHRZEUG für € 9,50

+ GESCHENK

VW T1 Samba-Bull in H0 (Limitiertes Modell von Wiking)

DIE TOP-THEMEN

- Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut von CMC in 1:18

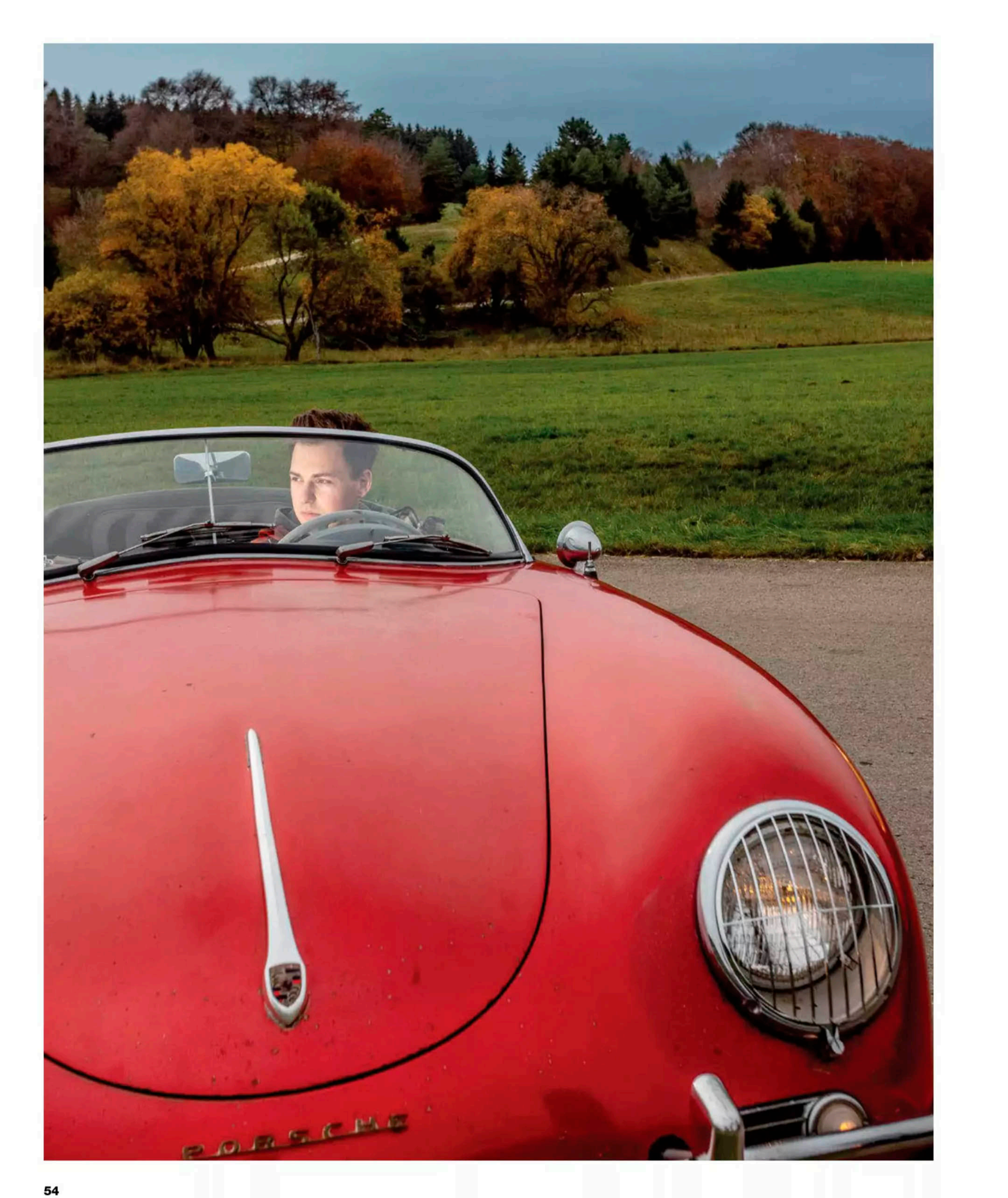
NUTZFAHRZEUG-SPEZIAL

- Alle Neuheiten von der IAA
- Der Bulli von Opel in 1:43
- Wiking und seine 1:87-Züge

WEITERE THEMEN

- BMW M3 & M4 von Minichamps in 1:18
- Neue Schuco-Vespas in 1:10

Hier direkt bestellen: **bit.ly/3uaHlr4**
0521-55 99 55 Kampagnen-Nr.: **03907**

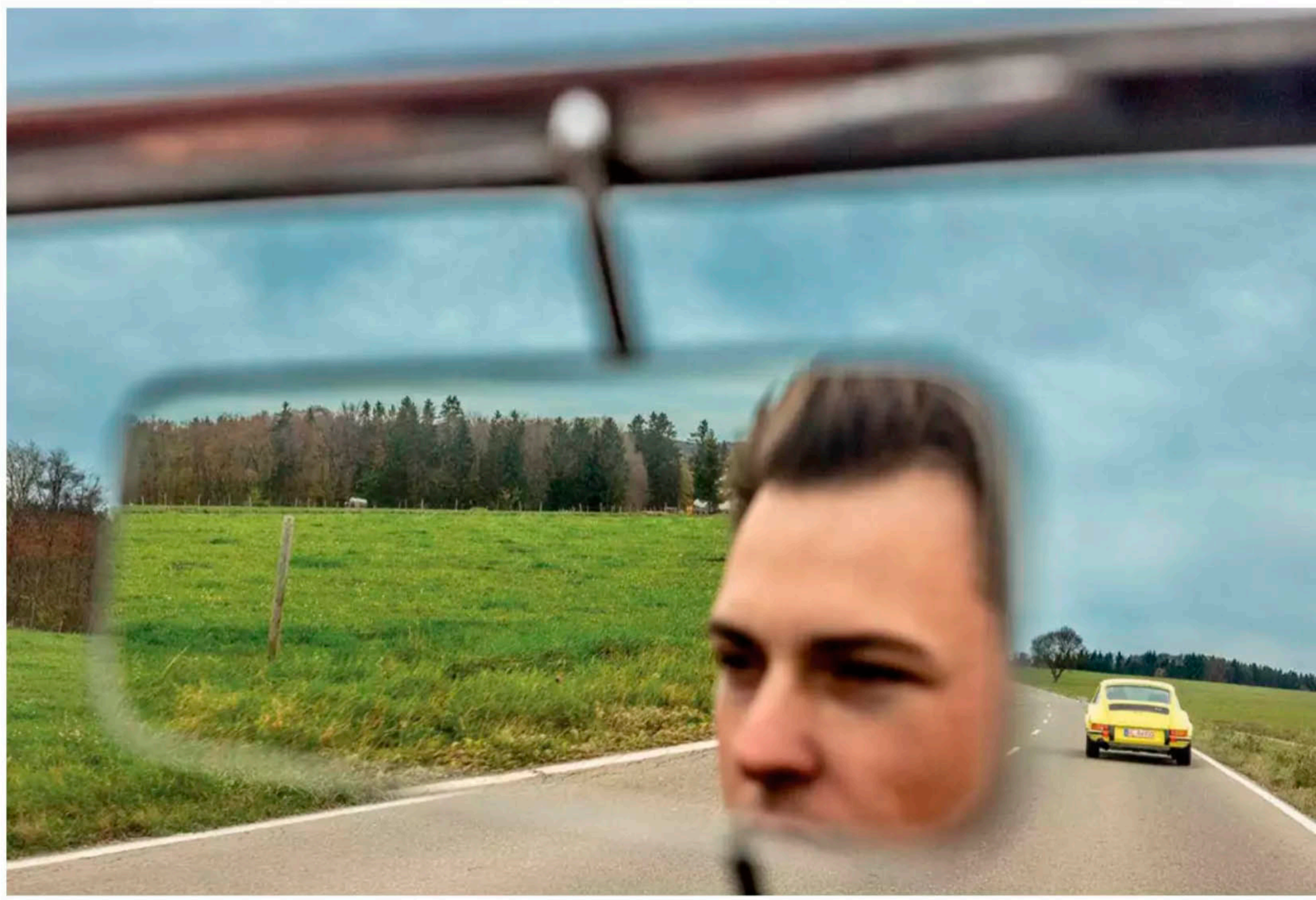

PORSCHE

D

Dennis hat jeden Arbeitsschritt mit der Kamera dokumentiert: »Das machen wir bei jedem Auto, das wir aufarbeiten.« Die besondere Kunst ist, dass man am Ergebnis praktisch nicht sieht, dass eingegriffen wurde, ein Nachpatinieren, das sich lohnt: Die Reserveradwanne des 356 wirkt, als könnte es gar nicht anders sein.

Bei den Sitzen ist allerdings Totalersatz angesagt. Das Kunstleder ist so von der Sonne verbrannt, dass es schon bei leichtem Druck einfach zerbröselt. Hier werden Alu-Sitzschalen mit passendem Bezug Einzug halten. Auch wegen des Seitenhalts. Bei der Technik schlägt das Pendel immer deutlich in Richtung Haltbarkeit und Zuverlässigkeit aus. Der Einsatz späterer, von Porsche in der Serie verbesserter Bauteile? Definitiv ja! Ein historisch korrektes Leistungs-Upgrade für den Motor unter Beibehaltung möglichst vieler Anbauteile im ursprünglichen, nur gereinigten Zustand? Sehr gern! »Es kommt auf die Kundenwünsche an. Wir beraten sehr viel, diskutieren Möglichkeiten, raten im Zweifel auch mal von Ideen ab, damit der originale Charakter des Fahrzeugs erhalten bleibt«, so Ande Votteler. Gleiches gilt auch für die Konservierung. »Es gibt keinen rostfreien Oldtimer. Irgendwo, in irgendeinem Winkel wird immer Rost oder zumindest Rostansatz sein«, weiß der erfahrene Restaurator. Beim Thema Hohlraumversiegelung gibt es für ihn dennoch keine Dogmen: »Eine Versiegelung ist sicherlich sinnvoll, aber wenn ein Besitzer nicht möchte, dass Hohlräume angebohrt werden, und er den Wagen vielleicht eher in eine Sammlung integriert und wenig fährt, dann muss das nicht sein.«

Wie restaurieren wir künftig? Behutsamer Umgang mit historischer Substanz, meisterhafter Ersatz von Blech und hochwertige Reproduktionen sind gefordert.



Neue Wege: Dennis Kissling saugt das Wissen von Ande auf, kombiniert es mit seinem Können und einem gewachsenen Netzwerk. So kann das Hobby fortbestehen.

Die Patina am 356 war für den Kunden ein wichtiger Kaufgrund. Für Ande und Dennis ist Patina aber nur ein Argument beim Autokauf. Originalität ist der entscheidende Faktor: »Die Substanz muss stimmen. Natürlich ist es gut, wenn noch nichts angetastet wurde. Oft bedingt das eine das andere. Ich würde nie ein billiges Restaurierungsobjekt kaufen einfach nur, weil es billig ist. Da steckt man viel mehr hinein«, weiß vor allem Ande aus fast 30 Jahren Erfahrung in diesem Geschäft. Er mag Patina gern, sein roter Speedster ist dafür der Beweis: »Die Gelassenheit des Vorbesitzers fasziniert mich. Er hat den Wagen immer gut gepflegt und repariert, aber nie zu viel gemacht.« Der Porsche wurde bei Slalomrennen und sogar bei der Pan American Rally III im Oktober 1962 eingesetzt, wovon bis heute die kleine Plakette am Armaturenbrett gleich links vom Motorola-Radio Zeugnis ablegt.

G

Ganz unbemerkt ist ein Schlüsselbegriff gefallen, der wie kein anderer für Patina steht und die Brücke bildet zu Ande und Dennis: Gelassenheit. Je gelassener die Vorbesitzer gehandelt haben, umso mehr hatte die Patinaschicht Zeit zu wachsen. Geduldig hat Ande schon immer nach solchen Fahrzeugen gesucht. Und mit der gleichen Gewissenhaftigkeit und Gelassenheit gehen Dennis und er mit ihren Partnern und Mitarbeitern an die Restaurierung der in Ehren ergrauten Porsche. Porsche und Patina passen zusammen. Perfekt oder unperfekt ist ebenso wie der Begriff Schönheit etwas Subjektives. Der Kult um vollständige Dokumentation und Patina geht Ande eigentlich schon zu weit: »Oft werden schlechte oder mittelklassige Fahrzeuge mit einer guten Historie aufgepeppt. Doch die Substanz des Autos ist wichtiger. Eine gute Historie ist das Tüpfelchen auf dem i.« Sein Credo: »Möglichst lang erhalten, restaurieren kann man immer noch. Auch zwei- oder dreimal. Patina-Autos sollte man schonen und sammeln. Doch kaputt stehen sollen sie sich auch nicht.

Und so folgt endlich der Fahrteil der Geschichte. Dennis und Ande gönnen sich eine Runde über die Schwäbische Alb. Die hochgereckten Daumen, die sie auf dieser Fahrt ernten, legen sich wie Balsam auf die Seele. Beide Autos zirkeln perfekt um die Ecken, laufen seidenweich. So soll es sein, so wird Dennis im Dienste des Hobbys weiterarbeiten. Patinaschicht für Patinaschicht. :::

»Oft werden schlechte oder mittelklassige Fahrzeuge mit einer guten Historie aufgepeppt. Doch die Substanz ist wichtiger.«

Ande Votteler

Keine Kompromisse: Technisch müssen auch patinierte Fahrzeuge wie neu sein. Nur so bleibt in jeder Kurve das gute Gefühl erhalten, einen Porsche zu fahren.

boot
Düsseldorf
MY
LOVE
IS
HERE
21.–29.1.2023
Jetzt Ticket
sichern auf
boot.de
Messe
Düsseldorf

Roadbook-Kontrolle

AUTOR **MICHAEL HEIMRICH** FOTOGRAFIE **O.V.SIMON**

Besser kann die zweite Ausgabe der Röhrl-Klassik kaum beginnen. Rothenburg ob der Tauber – von der Deutschen Zentrale für Tourismus zur schönsten Stadt in Deutschland gewählt – wird neuer Dreh- und Angelpunkt der Rallye. Wir haben uns mit Walter Röhrl und Organisator Peter Göbel auf Erkundungstour begeben. Stilecht im 356 Typ A und einem 993 Turbo.

Die 2. Ausgabe der Röhrl-Klassik, die vom Delius Klasing Verlag veranstaltet wird, führt auch durch die wunderschönen Weinberge am Bullenheimer Berg.

Walter Röhrl ließ sich nicht nur von Organisator Peter Göbel die Strecken erklären, sondern lernte auch die Gastfreundschaft in Rothenburg ob der Tauber kennen und wurde von Bürgermeister Kurt Förster persönlich begrüßt.

D

Die Macher dürfen sich ruhig ein wenig auf die Schultern klopfen, denn die erste Ausgabe der Röhrl-Klassik war ein voller Erfolg. Das weckt Begehrlichkeiten, und entsprechend hoch sind die Erwartungen an die nächste Auflage. Aber wer Organisator Peter Göbel kennt, der weiß, dass er zusammen mit dem Delius Klasing Verlag als Veranstalter immer noch ein paar Pfeile im Köcher hat.

Die erste Überraschung: Die Rallye zieht von der Mecklenburger Seenplatte nach Mittelfranken um. Das malerische Rothenburg ob der Tauber rückt in den Mittelpunkt, und von hier aus geht es auf die schönsten Strecken rund um die mittelfränkische Kleinstadt. »Dabei erreichen wir ganz sicher auch das Main-, Tauber- und Altmühltal sowie die Oberpfalz, die Fränkische Schweiz und den Spessart«, lässt sich Göbel noch ein wenig tiefer in die Karten schauen.

Für Abwechslung ist gesorgt, denn die ausgesuchten Straßen schmiegen sich kurvenreich in die hügelige Landschaft und finden große Zustimmung bei Walter Röhrl. Der Schirmherr und Namensgeber verschaffte sich im goldenen Oktober einen ersten Eindruck von den Strecken – stilecht im 993 Turbo. Dazu gesellte sich ein 356 Typ A, und damit wurden gleichzeitig auch die Eckpfeiler der zugelassenen Fahrzeuge abgesteckt. Startberechtigt sind weiterhin alle luftgekühlten Porsche-Modelle sowie die vier Transaxle-Typen 924, 944, 968 und 928 – bis zum Baujahr 1998. »Der rote Turbo markiert quasi das Ende dieser Linie, der silberne 365 den Anfang«, erklärt Göbel. 130 Fahrzeuge sollen es diesmal sein, rund 20 mehr als bei der Premiere. »Die Nachfrage ist groß, und natürlich wollen wir möglichst viele verschiedene Autos dabeihaben.«

Und was wäre eine Röhrl-Klassik ohne ihre großartigen Zwischenstationen? Schon in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg gab es jede Menge staunende Gesichter, so sollte es auch im Süden sein. Eine kleine Kostprobe gefällig? Googeln Sie doch einfach mal nach »Brückenbaron«. Vor zehn Jahren rettete Holger Metzger die alte Mainbrücke zwischen Segnitz und Marktbreit vor dem Schrottplatz und ließ sich die 120 Tonnen schwere Konstruktion nach Hause liefern. Daraus entstanden ist eine Event-Location der Sonderklasse und Zielpunkt des ersten Tages.

Statt Flachland und der großen Weite gibt es nun Wälder, Wiesen, Hügel und Seen. Für Abwechslung ist auch bei der 2. Röhrl-Klassik gesorgt.

Natürlich geht es auch am Plönlein vorbei, dem Wahrzeichen von Rothenburg ob der Tauber und dem meistfotografierten Gebäude der Stadt. Übersetzt heißt der Begriff Plönlein übrigens »Kleiner Platz am Brunnen«.

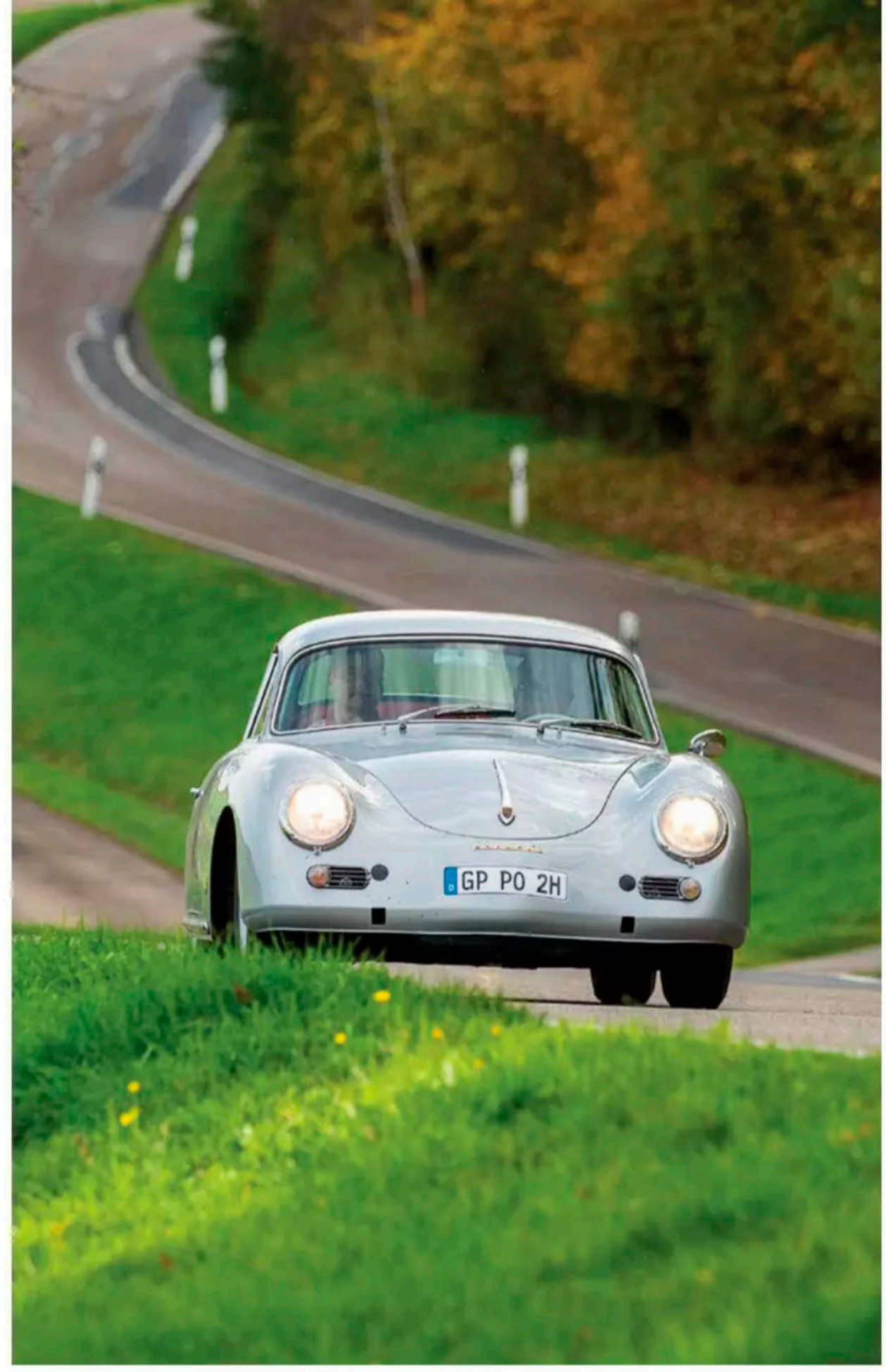
Die Erwartungen an die 2. Röhrl-Klassik sind hoch, und die ersten Eindrücke von den Strecken und Plätzen enttäuschen nicht.

Ein weiteres Highlight dürfte auch der Besuch des mit zirka 140 Einwohnern beschaulichen Örtchens Brunn werden. Seit 1987 säumen bis zu 1.000 Besucher die Zuschauerzone der legendären Wertungsprüfung der Rallye Fränkische Schweiz. »Deshalb würden wir uns dann auch sportlich etwas ganz Besonderes für eine Super Special Brunn einfallen lassen«, verspricht Peter Göbel.

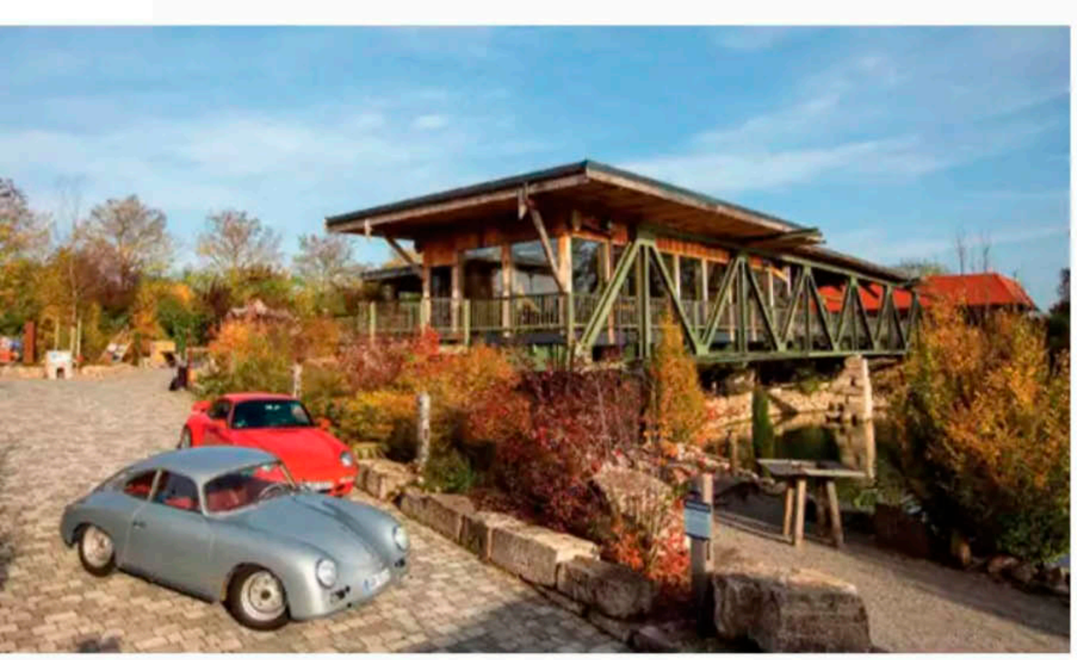
Jubelstimmung wird aber schon beim Start herrschen. Durch den frühen Termin im Mai steht der Marktplatz von Rothenburg ob der Tauber zur Verfügung, und wer den Zuspruch kennt, wenn die AvD-Histo-Monte im kalten Februar hier startet, kann sich leicht ausmalen, was hier erst im Wonnemonat los sein wird.

W

Walter Röhrl lässt sich das neue Konzept bei einer kleinen Rast im ältesten Haus Rothenburgs, der Weinstube ›Zur Höll‹, genau erklären. »Die Premiere in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg war großartig und die Reise an die Ostsee etwas Besonderes, weil ich noch nie dort war. Aber diese Rallye soll an keine Region gebunden sein, und nun erlebt man wieder neue Strecken«, sagt der Ex-Weltmeister. Was ihm besonders gut gefällt: Nicht nur



Wenig befahrene Straßen, dafür umso mehr Kurven. Walter Röhrl fand lobende Worte für die Streckenauswahl in Franken.



Vom ältesten Haus in Rothenburg, der Weinstube »Zur Höll«, geht es zum spektakulären »Brückenbaron«, der am ersten Tag auf dem Programm stehen wird.

111 JAHRE
DELIUS KLASING

UNBEKANNTE MODELLE

LIMITIERT auf 2.000 Exemplare

€ 148,– [D]
ISBN 978-3-667-12263-6

In diesem Buch wird das Unmögliche möglich: ein Blick auf noch nie gesehene Porsche. Nach dem überwältigenden Erfolg der Erstausgabe folgt jetzt die limitierte und signierte Sonderausgabe. Das Buch wird um zwei zusätzliche brandneue Modelle ergänzt und erscheint im vergrößerten Format. Zusammen mit zwei hochwertigen Kunstdrucken präsentiert sich diese Edition im edlen Schuber. Was bleibt, sind die faszinierenden Fotografien von Stefan Bogner. Jan Baedeker hat die Entstehungsgeschichte eines jeden Modells aufgezeichnet und mit Designchef Michael Mauer der Philosophie von Porsches Design-DNA nachgespürt.

PURISTISCHER SPORTWAGEN

LIMITIERT auf 1.550 Exemplare

€ 148,– [D]
ISBN 978-3-667-11979-7

Mit dem 1500 RS Spyder begann Porsche 1953 speziell für den Rennsport konzipierte Fahrzeuge zu bauen. Drei Jahre später erzielte Umberto Maglioli bei der Targa Florio den ersten Motorsport-Gesamtsieg. Gebaut wurden bis 1957 nur etwas über 100 Exemplare, was ihn zu einem der teuersten Porsche macht. Dazu trägt nicht zuletzt sein berühmtester Besitzer bei: James Deans tragischer Unfalltod war in einem 550 Spyder. In dieser edlen Box fängt Stefan Bogner die zeitlos-schlichte Formensprache des Spyders ein und dokumentiert einige der seltenen Originale in einem großformatigen Bildband.

Postkartenmotiv mit Walter Röhrl. Im Hintergrund das malerische Rothenburg. Der Porsche 993 und 356 A markieren stellvertretend die Bandbreite der zugelassenen Modelle vom ersten bis zum letzten luftgekühlten Modell aus Zuffenhausen.

Gastronom Klaus Wörle hat die Tür extra für ihn geöffnet, auch Bürgermeister Kurt Förster nimmt sich die Zeit, um Röhrl gleich beim ersten Besuch persönlich in der Stadt zu begrüßen.

Vom Plönlein aus – dem Wahrzeichen der alten Reichsstadt – geht die heutige Röhrl'sche Erkundungstour durch das mächtige Spitaltor und weiter in nördliche Richtung bis zu den Weinbergen am Bullenheimer Berg, auf halber Strecke zwischen Rothenburg und Würzburg gelegen. Das dortige weit verzweigte Wegenetz wird für die Teilnehmer durchaus eine Herausforderung werden, meint Röhrl, aber auch für jede Menge Fahrspaß und wunderbare Eindrücke sorgen. »Ein großes Lob an Peter Göbel und sein Team, was ich heute gesehen habe, hat mir sehr gut gefallen.«

Und das Allerwichtigste zum Schluss: Walter Röhrl hat nicht nur die Strecken »seiner« Rallye wohlwollend abgenickt, er will erneut mit der Startnummer 1 dabei sein. :::

2. Röhrl-Klassik-Rallye – die Eckdaten

- **Datum: 10.–13. Mai 2023**
- **Start- und Zielort: Rothenburg ob der Tauber**
- **Streckenlänge: ca. 750 km an 2,5 Fahrtagen**
- **zugelassene Baujahre: luftgekühlte Porsche- und Transaxle-Modelle bis Baujahr 1998**
- **max. Teilnehmerzahl: 130 Fahrzeuge**
- **Nennfrist: 1. Dezember 2022 bis zum 19. März 2023**
- **www.roehrl-klassik.de**

SPEZIA-
LISTEN-
LEKTÜRE.

IN DER NEUEN AUSGABE:

| SPECIAL Die ID.-Familie ID.3, ID.4 & ID.Buzz
| TEST VW Golf TGI DSG
| SPECIAL Geschenkideen für den Autofan + Gewinnspiel
| VORSTELLUNG Audi E-Tron Facelift

GUTE FAHRT – DAS MAGAZIN FÜR ENTHUSIASTEN.

Kein Magazin schaut genauer hin.
Erfahren Sie spannende Insights, Ergebnisse detaillierter Tests und wertvolle Tipps.

Jetzt in der neuen Ausgabe von GUTE FAHRT.

delius-klasing.de/gute-fahrt | 0521/55 99 55

Ein gebrauchter 911 SC für den Rallyeweltmeister: die Doduco-Story

AUTOR **KARSTEN ARNDT** FOTOGRAFIE **ARCHIV DIETER RÖSCHEISEN**

Wir schreiben das Jahr 1981, die Arbeitslosenzahl in Deutschland liegt bei rund 1,3 Mio. Einer von ihnen: Walter Röhrl, amtierender Rallye-Weltmeister – und das auf einem ersten Zenit seines kometenhaften Aufstiegs in den Motorsportolymp.

Kritische Blicke bei der ersten Sitzprobe im neuen Sportgerät: Walter Röhrl mit dem Initiator des von Doduco gesponserten Porsche 911 SC, Dieter Röscheisen. Unten: erste Testfahrt auf einem nahegelegenen Truppenübungsplatz.

Fotoshooting für die Pressemappe am Main in Würzburg (von links): Christian Geistdörfer, Werkstattinhaber Kurt Roth, Walter Röhrl und Dieter Röscheisen.

Es war aber nicht etwa eine mit der Gewerkschaft abgestimmte Massenentlassungswelle, die ihn ohne Cockpit dastehen ließ, sondern seine grundehrliche Einschätzung gegenüber seinem neuen Arbeitgeber Mercedes-Benz. Die Stuttgarter setzten mit ihrem heckgetriebenen SLC auf Sieg, doch Walter kannte die Tücken der Monte und sah sein Einsatzgerät realistischerweise bei Schnee chancenlos. Die erfolgsverwöhnten Schwaben zögerten nicht lange, und so wurde die Rallyeabteilung schneller geschlossen, als man den Namen des damaligen Motorsportchefs Waxenberger im Kopf buchstabieren kann.

Jetzt schlug die Stunde der alten Wegbegleiter, die es nicht mit ansehen konnten, dass Röhrl nun zum Beispiel Eisnoten für Kollegen schreiben oder die Erfolge der letztjährigen Konkurrenten für das Fernsehen kommentieren sollte. Einer dieser engagierten Freunde war der damals erst 25-jährige Dieter Röscheisen. Der Testfahrer und Versuchstechniker bei Porsche saß selbst als ambitionierter Amateur bei einigen Rallyes hinterm Lenkrad, und so kannte man sich von Starts bei der Deutschen Meisterschaft. Die beiden kamen ins Gespräch und verstanden sich auf Anhieb, sodass Röscheisen auch zur Feier des neuen Weltmeisters im Bayerischen Wald eingeladen war. Hier fädelte Röhrl sogar den Verkauf von Röscheisens Rallye-Porsche ein, was er in der Folge schnell bereuen sollte, wie sich Röscheisen erinnert: »Er hat dann bei mir eines Tages angerufen und gesagt ›Mensch das ist doch schade. Wenn wir dein Auto damals nicht verkauft hätten, könnten wir jetzt wenigstens die Zeit überbrücken, bis wir nächstes Jahr wieder einen Werksvertrag bekommen.‹«

Man kann sich förmlich vorstellen, welche Gedanken während dieses Telefonats durch Röscheisens Kopf schwirrten, und so zögerte er nicht lange: »Was hältst du denn davon, wenn ich versuche, Geld zu kriegen, und wir dir noch mal so ein Auto aufbauen?« Er ließ sich noch zusichern, dass Walter garantiert fährt, wenn

Die Presse überschlug sich, Sponsor Doduco war in aller Munde, und die Fans konnten sich auf einige Rallyeeinsätze ihres Idols freuen.

Auto geschenkt, damit Röhrl wieder siegen kann

Neuer Renner

Ein Porsche 911 SC

Dank Doduco ein Auto für Walter Röhrl

Fahrzeugaufbau in der Werkstatt von Roth Rallyesport in Würzburg.
Foto ganz rechts: Manx-Rallye mit Jürgen Barth als Beobachter. Hier im Austausch mit Christian Geistdörfer.

Bei zwei Rallyes saß Walter hinterm Steuer und war vor den Defekten auf Podiumskurs: bei der italienischen Piancavallo und der Manx-Rallye auf der Isle of Man.

Geld und Auto aufgetrieben würden, und dann ging alles ganz schnell. Über gute Beziehungen kam man zur Firma Doduco, einem Pforzheimer Hersteller von elektrischen Kontakten, und so hatte Dieter Röscheisen jetzt zwar den damals besten Rallyefahrer der Welt sowie das nötige Sponsorengeld, aber noch kein Auto. Also opferte er seinen kompletten Jahresurlaub, um einen gebrauchten 911 SC in Windeseile zum konkurrenzfähigen Rallyeauto umzustricken. Das Know-how dazu hatte er vom Aufbau seines eigenen Vorjahresautos, und auch Ideen zur Verbesserung flossen in den blau-weißen Doduco-911er ein. Da die Zeit knapp war, wurde der passende Motor direkt bei Porsche in Zuffenhausen zugekauft. Umso erstaunlicher, dass ausgerechnet dieser Werksmotor gleich beim ersten Rallyeeinsatz den Geist aufgab. Bei der italienischen Piancavallo lag Walter im Spitzenfeld und hatte gute Chancen, die Rallye zu gewinnen, bis eine defekte Ölleitung den Schmierstoff aufschäumte und einen kapitalen Motorschaden verursachte. Bei Porsche fand man schnell die Ursache für den Fehler, und postwendend wurde gratis ein nagelneuer Motor geliefert.

Wenn Dieter Röscheisen gewusst hätte, was ihm beim zweiten Einsatz des Doduco-Porsche noch blühen sollte, er hätte den Motor sicher lieber in Zuffenhausen gelassen. Auf der anderen Seite wäre die Geschichte dieses Autos um einige kuriose Anekdoten ärmer gewesen. Doch der Reihe nach:

Zur Vorbereitung auf die Rallye San Remo, die Walter in einem Werksauto unter der Bewerbung der Brüder Alméras bestreiten sollte, eentschied man sich für die Manx-Rallye. Dort sollte der Doduco-Porsche wieder zum Einsatz kommen. Die Zeit war knapp, und nach einem kurzen Technikcheck in der Pfalz, wo Walter gerade mit einem anderen Werks-Porsche trainierte, fuhren Dieter Röscheisen und Techniker Kurt Roth, in dessen Würzburger Werkstatt der Wagen aufgebaut worden war, mit dem vollgepackten Servicefahrzeug und dem Rallyewagen auf dem Anhänger in Richtung Isle of Man. Es ist nicht verwunderlich, dass ein Gespann mit einem offen transportierten Rally-Porsche, auf dessen Seite der Name des Weltmeisters prangt, für einiges Aufsehen gesorgt hat. Die von Röhrl am Rande der Probefahrt vorgeschriebenen Autogrammkarten waren jedenfalls schnell vergriffen, mit Blankokarten wollte Dieter Röscheisen die Fans aber auch nicht enttäuschen. »Und dann habe ich gesagt: ›Komm, ich probiere mal, die Unterschrift nachzumachen‹, und irgendwie hat es auch ganz gut funktioniert, und ich habe dann einfach ein paar Karten unterschrieben und die verteilt, und die Leute waren glücklich.« Was man nicht alles für die Fans tut …

In England angekommen, zerstörte eine Vollsperrung vor London alle Hoffnungen, die Fähre von Liverpool in Richtung Isle of Man noch pünktlich zu erreichen, um die technische Abnahme nicht zu verpassen. Getreu dem Motto »Die Hoffnung stirbt zuletzt«, steuerte das Rallyegespann den Fährhafen an, wo Dieter Röscheisen seinen Augen kaum trauen wollte: »Ich sehe bei der Anfahrt zum Hafen, dass die Fähre noch da ist. Die hatten die Klappe noch auf und waren gerade dabei, die Stricke loszumachen.« Jetzt brach im Auto Hektik aus. »Ich sage zu Kurt: ›Du fährst jetzt auf die Klappe drauf, und dann schauen wir mal, was passiert.‹ Das haben wir auch gemacht, alles blockiert, sind ausgestiegen und haben das Auto abgeschlossen.« Nun entbrannte eine wilde Diskussion darüber, wie man das Gespann noch auf die bereits vollbeladene Fähre fädeln könnte. Der Kapitän

Die Fähre wollte gerade in Richtung Isle of Man ablegen. Wir parkten das Gespann auf der noch offenen Auffahrrampe und warteten ab, was passieren würde.

Eine Autogrammstunde, bei der Walter einmal selbst schreiben darf. Hier in einer Würzburger Diskothek.

Dynamische Fahraufnahmen für die Autogrammkarte. Da Walter selbst keine Zeit hatte, trägt hier Dieter Röscheisen den Helm des Weltmeisters.

hatte schließlich ein Einsehen, und man verabredete, zumindest das abgeladene Rallyeauto noch auf die Fähre zu quetschen. Die Sicherungsgurte wurden in Windeseile gelöst, und jetzt musste nur noch kurz der Motor angelassen werden, um den Porsche wie verabredet auf dem Schiff zu parken, wie sich Teamchef Röscheisen erinnert. »Ich habe mich reingesetzt, und jetzt war Folgendes: Für den Einspritzmotor haben wir eine Startanreicherung gebraucht. Dazu haben wir eine kleine Pumpe eingebaut, die über Schläuche ein bisschen Sprit in den Ansaugtrakt gespritzt hat, damit der Motor beim Kaltstart anspringt. Ich drücke da drauf, es gibt einen Knall, und das Auto steht hinten in Flammen.«

Man muss sich diese Szene einmal bildlich vorstellen: Der Wagen wurde auf der offenen Klappe abgeladen, um sicherzugehen, dass die Fähre nicht doch noch kurzerhand ablegt, während man an Land rangiert. Zwischenzeitlich hatten sich einige Hundert Passagiere, darunter zahlreiche weitere Rallyeteams und Fahrer wie Björn Waldegård, auf dem Deck versammelt, um zu sehen, was dort vor sich geht, und wurden nun Zeuge, wie das Auto ihres vielleicht härtesten Gegners schon bei der Überfahrt Feuer fängt. Zum Glück waren damals schon Löschanlagen vorgeschrieben, sodass sich der Schaden in Grenzen hielt.

Nur die Geduld des Kapitäns war am Ende, und so durfte der Wagen in der Folge nur noch geschoben werden. Aufatmen bei Dieter Röscheisen beim Blick zurück vom ablegenden Schiff. Das Serviceauto stand an Land und würde mit der nächsten Fähre nachkommen, Röscheisen und das Rallyeauto hatten es doch noch an Bord der Fähre geschafft und würden nun rechtzeitig die technische Abnahme erreichen, wo am nächsten Tag Fahrzeug und Papiere kontrolliert würden. »Und da ist mir eingefallen: Die Fahrzeugpapiere, unser Geld, alles ist in einem Aktenkoffer im Serviceauto! Und dann hab ich gerufen: ›Kurt, ich brauche den Koffer!‹ Der war ganz perplex, holte den Koffer und schrie, was er jetzt damit machen sollte. Ich sag ›schmeiß!‹. Wir waren vielleicht vier bis fünf Meter weg, und dann hat er den Koffer

rübergeworfen, und damit hatte ich alles, was nötig war. Nur rief er mir jetzt zu: ›Und was ist mit mir? Ich habe kein Geld, ich habe überhaupt nichts mehr.‹ Er stand an Land, und ich erwiderte: ›Du hast jetzt zwei Tage Zeit, sieh zu, dass du irgendwie da rüberkommst!‹«

N

Nach einer entspannten Nacht im Hotel folgte dann am nächsten Morgen auf dem Weg zur technischen Abnahme ein wahrhaft weltmeisterlicher Auftritt – wenn auch in Abwesenheit des Weltmeisters. Walter wollte nämlich ausschlafen und schickte seinen Copiloten Christian Geistdörfer zusammen mit Dieter Röscheisen los, wie sich dieser erinnert: »Wir gehen aus dem Hotel raus, und es war eine Menschentraube um das Auto herum. Christian ist dann auf der Beifahrerseite eingestiegen, ich auf der Fahrerseite. Ich hatte mich noch gar nicht richtig angeschnallt, da sind schon die ersten Bücher bei mir durchs Fenster gereicht worden, weil die Fans Autogramme haben wollten. Ich war ja schon ein bisschen trainiert von der Fähre und hab dann halt in zwei, drei Bücher mal so ›Walter Röhrl‹ reingeschrieben. Christian hat gesagt: ›Ich kann es nicht mehr mit ansehen – fahr los jetzt!‹« Die Fans waren jedenfalls zufrieden, das Selfie noch lange nicht erfunden, und der Mann neben Christian Geistdörfer ist nun mal Walter Röhrl – ob mit Schnauzbart oder ohne!

Das Ergebnis lag dann leider unter den hochgesteckten Erwartungen. Das Team Röhrl/Geistdörfer hatte diesmal kaum technische Probleme und war trotz des immensen Reifenverbrauchs immer sicher auf Podiumskurs unterwegs, bis 500 Meter vor der allerletzten Zieldurchfahrt eine Achswelle gebrochen ist, die auf die Belastung durch die zahlreichen Sprünge nicht ausgelegt war. Das Ziel lag am Ende eines Bergaufstücks, was das Schieben des Autos unmöglich gemacht hätte. Trotz der beiden Ausfälle konnte Walter die Rallyefans mit seiner überragenden Fahrzeugbeherrschung begeistern, und Dieter Röscheisen war nach der Manx-Rallye um einen Spitznamen reicher: Nach seiner Showeinlage auf der Fähre war er von nun an »der Feuerteufel«. :::

Gebrochene Halbwellen waren ein stetiger Begleiter von Walters Rallyeeinsätzen auf Porsche. So auch im Doduco 911 SC.

Das ganze Interview von Karsten Arndt mit Dieter Röscheisen gibt es hier:

Erinnerungen an ein verrücktes Jahr: Walter Röhrl und Dieter Röscheisen 40 Jahre später in Walters »Stadl«, wie er seine Garage im Bayerischen Wald nennt.

GRIP
DAS MOTORMAGAZIN
RTLZWEI
DRIVESTYLE TRÄUME WAGEN MAGAZIN

WIR SUCHEN DEINE
GANZ PERSÖNLICHE GESCHICHTE

Träumst Du noch oder wagst Du schon? Erzähle uns, was Dich bewegt. Deine Experience. Deine Träume und wie Du sie lebst, wie Du sie umsetzt, wie Du sie wahr werden lässt. Du hast Dir Deinen Traum erfüllt? Du hast Deinen Klassiker gefunden? Du hast Deinen Traum gewagt? Du hast einfach eine coole Story?

Dann erzähle uns Deine Geschichte.

Bewirb Dich mit Deiner Geschichte, die wir auf unserer Homepage veröffentlichen und mit etwas Glück unseren Lesern im TRÄUME WAGEN DriveStyle Magazin vorstellen.

www.traeume-wagen.de/dein-traumwagen

All-Star-Ensemble

AUTOR **EDWIN BAASKE** FOTOGRAFIE **RENÉ STAUD**

917 Langheck Eine schon optisch absolut ästhetische Erscheinung – und sportlich eine Revolution. Der V12-Mittelmotor leistet 560 PS und katapultiert den 830 Kilogramm leichten Wagen auf bis zu 320 Stundenkilometern.

Er hat sie alle schon gehabt, alle legendären Sportmaschinen aus Weissach – René Staud, selbst Fotografen-Legende, zeigt die Porsche-Ikonografie passend zu 100 Jahren Le Mans.

Baujahr 1969 **Starstatus auf ewig. Die Motorsport-Ikone begründete den internationalen Rennsport-Ruhm der Marke und hätte doch beinahe Porsche in den Ruin getrieben.**

Überholprestige Die Konkurrenz wusste, wenn diese Scheinwerfer im Rückspiegel auftauchen, gilt es abzutauchen.

Moderne Raumfahrt So spartanisch das Cockpit des 917 auch erscheinen mag, so innovativ war es doch Ende der 60er-Jahre.

962 C LH von 1987 **Porsche produzierte rund 90 Modelle des sehr ästhetischen Renngeräts bis 1991. Insgesamt 54 Siege sind für den 962 notiert, eine prachtvolle Ausbeute.**

Mobiles Arbeiten Der 962 ist das erfolgreichste Modell der Porsche-Renngeschichte. Selbstverständlich triumphierte der Wagen auch bei den 24 Stunden von Le Mans.

Kraftzentrum
In der Mitte entspringt die Kraft. Aus 2,869 Litern Hubraum entfesselt der Sechszylinder-Boxer die Kraft von 500 Kilowattt oder 680 PS. Highspeed: 350 km/h.

47
D. BELL
H.-J. STUCK
A. HOLBERT
AUTOGLASS
PORSCHE
Shell
Rothmans
RACING
Rothmans
PORSCHE
DUNLOP
Shell
DUNLOP

917 K Der kurze 917 wog nur noch 800 Kilogramm und schöpfte aus fünf Liter Hubraum 630 PS, genug für einen sagenhaften Topspeed von 360 km/h.

Design by Zagato Nur 20 Exemplare des 356 Carrera A Coupé entstanden im Stil der Mailänder Karosserie-Stylisten.

Rufname Abarth Der 356 Carrera GTL von 1960 wog 778 Kilo und lieferte für damalige Zeiten unglaubliche 135 PS.

So schön kann schnell sein. René Stauds Porsche-Legenden gibt es jetzt als hochwertiges Buch mit 50 Modellen von 1939 bis 2019.

Porsche Legends
René Staud
240 Seiten
großformatiger Bildband
29 x 29 cm
rund 200 Fotografien
68,00 Euro
ISBN: 978-3-667-12531-6

So ein Familiending

AUTOR **WOLFGANG SCHÄFFER** FOTOGRAFIE **THORSTEN DOERK**

Eigentlich waren die drei Porsche 968 Cabrios schon in die Winterruhe verabschiedet. Doch anlässlich des Fotoshootings zeigte sich das Trio vor dem Grundstück von Erwin Schröder noch einmal in seiner ganzen Schönheit.

Drei Männer, eine Leidenschaft. Und die heißt Porsche 968 Cabrio. Vater und beide Söhne sind jeweils stolze Besitzer eines Autos dieser Baureihe, die lediglich von 1991 bis 1995 gebaut wurde. Die Cabrios gelten dabei als absolute Rarität.

OS UU 96

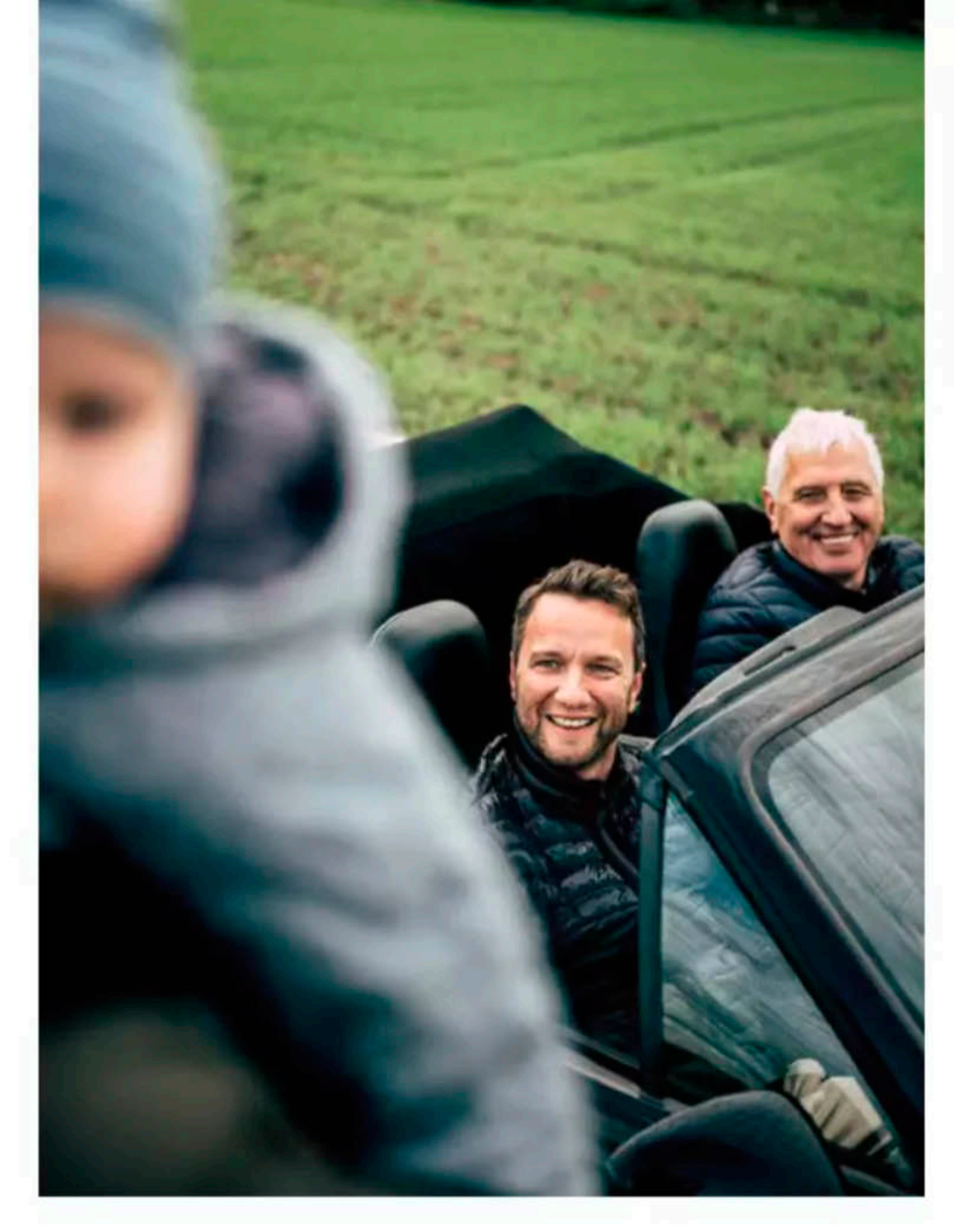
Erwin Schröder hat das 968-Virus mit seinem mitternachtsblauen Cabrio in die Familie gebracht. Sohn Christian wurde infiziert, verkaufte seinen 944, um den schwarzen 968 zu übernehmen, den sein Vater zuvor erstanden hatte.

E

Erwin Schröder und seine beiden Söhne Christian und Stefan haben einiges gemeinsam. Da ist zum einen der Beruf. Der 68-Jährige war zunächst Lehrer an einer berufsbildenden Schule im medizinischen Bereich, später bis zu seiner Pensionierung Schuldezernent. Christian (42) und Stefan (48) unterrichten ebenfalls in einer solchen Schulform. Der 42-Jährige wie der Vater im medizinischen Bereich, der ältere Bruder hat sich für das Banken- und Versicherungswesen entschieden.

Alle drei verbindet aber vor allem eine gemeinsame Liebe – die zum Porsche 968 Cabrio. Die Begeisterung für diese Baureihe hat dazu geführt, dass jetzt jeder der drei Schröders im Besitz eines solchen Autos ist. Das Modell hat mittlerweile echten Seltenheitswert. Zwischen 1991 und 1995 wurden gerade einmal 3.959 offene Exemplare gebaut. Lediglich 1.949 davon für den deutschen Markt, die anderen gingen in die USA und nach Kanada. Doch Erwin Schröder macht nicht ohne einen gewissen Stolz noch eine andere Rechnung auf. »In Deutschland sind aktuell um die 600 dieser Cabrios angemeldet. Das bedeutet, dass sich in unserer Familie immerhin fünf Prozent davon befinden«, sagt der 68-Jährige mit einem Schmunzeln.

Das Interesse an der Baureihe 968 wurde zunächst bei Erwin Schröder geweckt. »Schon in jungen Jahren war es mein Wunschtraum, einmal einen Porsche zu besitzen. Vor etwa 15 Jahren konnte ich mir den mit einem 911 G-Modell erfüllen. Den Wagen hatte ich aber nur kurze Zeit, da mir ein Targa SC angeboten wurde und ich den ziemlich schick fand.« Allerdings musste der Targa umfangreich restauriert werden. Mehr als sechs Jahre dauerten die samt Motorrevision ziemlich kostspieligen Arbeiten. Zwischenzeitlich beschäftigte sich Schröder aus Interesse in unterschiedlichen Medien mit Old- und Youngtimern des Sportwagenherstellers. »Nachdem ich das 968 Cabrio zum ersten Mal bewusst wahrgenommen und mich dann über die Baureihe informiert hatte, war mir sofort klar: Das ist mein Auto.« Dabei seien es außer der Optik die geringe Stückzahl der produzierten Einheiten und auch die außergewöhnliche Technik gewesen, die ihn auf Anhieb begeistert hätten. 2017 fand Schröder senior dann sein Traumauto: ein Cabrio, Baujahr 1992, in der Farbkombination Mitternachtsblau/Dunkelblau mit dunkelblauem Verdeck. »Der Wagen war innen und außen super gepflegt, der Motor hatte mit 120.000 Kilometern eine absolut akzeptable Laufleistung.« Die Liebe auf den ersten Blick wuchs mit der ersten Probefahrt. »Es ist einfach klasse, wie elastisch sich der mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe kombinierte 240 PS starke Dreiliter-Vierzylinder zeigt. Dazu das unfassbar gute Fahrverhalten aufgrund der Transaxle-Technik mit einer perfekten Gewichtsverteilung von 50 zu 50. Jeder Meter mit dem 968 ist pures Vergnügen.«



Erwin Schröder und Christian im Auto. Sie freuen sich mit Stefan, dass dessen neun Monate alter Sohn Mats die Fotosession auf Papas Arm mit einer gewissen Ruhe über sich ergehen lässt.

Als Nachfolger des 944 hatte Porsche das Transaxle-Konzept mit vorn eingebautem Motor und dem Getriebe an der angetriebenen Hinterachse für den 968 übernommen. Das wassergekühlte Reihenvierzylinder-Triebwerk war bereits im 944 S2 eingesetzt worden. Die Modifizierungen für die neue Baureihe umfassten unter anderem eine leichtere Kurbelwelle, leichtere Kolben, vergrößerte Einlassventile und eine bessere Kühlung. Eine überarbeitete Ansaugbrücke sowie eine neue Nockenwellenverstellung ermöglichten eine bessere Zylinderfüllung. Diese von Porsche patentierte hydraulische »VarioCam« hatte zur Folge, dass schon bei niedrigen Drehzahlen ein nicht nur hohes, sondern auch gleichmäßig verlaufendes Drehmoment zur Verfügung stand. Die 305 Newtonmeter bei 4.100 Umdrehungen pro Minute machten das Aggregat zum damals stärksten und hubraumgrößten Vierzylinder in einem Serienfahrzeug.

Das Transaxle-Konzept mit vorn eingebautem Motor und dem Getriebe an der angetriebenen Hinterachse hatte Porsche für den 968 vom 944 übernommen.

Und genau das ist es, was die Schröders noch heute so sehr an ihren Autos schätzen. Als Erster wurde Christian vom Porsche-Virus seines Vaters infiziert. »Der 911,

Für Stefan Schröder ist eines ganz klar: Sein roter Porsche 968 ist auf alle Fälle der Schönste des Trios.

Der Vorbesitzer musste den Wagen aus gesundheitlichen Gründen abgeben. Bei der Übergabe an Stefan Schröder hatte er Tränen in den Augen.

den mein Vater während meines Studiums hatte, war für mich so etwas wie eine Initialzündung, mich für die Marke zu begeistern.« Als es die finanziellen Möglichkeiten erlaubten, entschied sich der 42-Jähige für ein metallicblaues 944 Cabrio. Fünf Jahre lang war er damit an Sonnentagen und auf der einen oder anderen Klassik-Rallye unterwegs. Zunächst nur mit seiner Frau Nicole. Dann gab es zudem Ausfahrten auch mit seiner inzwischen sechs Jahre alten Tochter, die mittlerweile einen dreijährigen Bruder hat. »Meine Tochter saß dann vorne auf dem Kindersitz, meine Frau hinten nicht wirklich bequem quer auf den Notsitzen. Doch es hat uns allen Spaß gemacht.«

V

Von dem 944 hat er sich Anfang des Jahres getrennt. Der Grund dafür war Vater Erwin. Der nämlich hatte ein weiteres, bestens erhaltenes 968 Cabrio, Baujahr 1993, entdeckt und sofort gekauft. Direkt nach dem Erwerb Anfang des Jahres fuhr er bei Sohn Christian vor. »Im ersten Moment hat mich die Farbe nicht angesprochen. Fünf Jahre das strahlende Metallicblau meines 944, daneben wirkte der Porsche mit der Farbkombination Schwarz/Schwarz und schwarzem Verdeck zunächst sehr düster.« Zudem gab es keinen wirklichen Grund, sich von dem Wagen zu trennen. »Ich hatte zu dem 944 nach und nach eine leidenschaftliche Beziehung aufgebaut.« Erwin Schröder brauchte aber nicht lange, um seinen Sohn zu einer Probefahrt mit dem 968 zu animieren. »Der Unterschied war schon sehr groß, das Fahrverhalten nochmals deutlich besser. Mit dem Sechsgang- statt des Fünfgang-Getriebes im 944 machte der Motor noch mehr Spaß.« Das zusätzliche Wissen, mit einem 968 ein seltenes und damit sehr interessantes Auto zu besitzen, war letztlich ein weiterer Grund, den Wagen zu übernehmen und sich von der alten Leidenschaft zu trennen.

Ein absolutes i-Tüpfelchen sei es natürlich gewesen, dass er damit als Dritter im Familienbund der Schröders Besitzer eines Porsche 968 Cabrio war. Denn schon vier Jahre zuvor hatte sein Bruder Stefan ebenfalls ein solches Modell erworben. Der Wagen, Baujahr 1993, mit der Farbkombination Indischrot/Schwarz und schwarzem Verdeck ist für ihn »der Schönste des Trios«. »Ich finde die Form einfach klasse. Porsche war für mich vorher nie ein Thema. Doch mein Vater hat immer von dem Auto geschwärmt, und so habe ich mich irgendwann auf die Suche gemacht. Das erste 968 Cabrio, das ich mir dann angesehen habe, hat mir so sehr gefallen, dass ich es sofort kaufen musste.« Stefan erinnert sich noch gut, dass der Verkäufer, ein älterer Herr, der aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren konnte, sich mit Tränen in den Augen von dem Auto verabschiedete. »Er war als zweiter Besitzer im Fahrzeugbrief eingetragen, hatte den Wagen viele Jahre gefahren und

Außergewöhnlich sind beim Porsche 968 die Scheinwerfer, die beim Einschalten des Lichts aufklappen. Das flach gezeichnete Heck des Cabrios wird von markanten Rücklichtern dominiert.

Im Porsche 968 liegt ein 240 PS starker Dreiliter-Vierzylinder unter der vorderen Haube. Das Getriebe befindet sich an der angetriebenen Hinterachse.

immer intensiv gepflegt. Ich bin nach wie vor total glücklich mit dem 968. So lange ich fahren kann, werde ich den niemals hergeben.« Dann nimmt er seinen neun Monate alten Sohn Mats auf den Arm und sagt: »In ein paar Jahren sitzt du neben mir im Kindersitz und wir machen einen Ausflug.«

Vor allem aber stehen für Erwin, Christian und Stefan Schröder dann wieder gemeinsame Ausfahrten und Klassik-Rallyes auf dem Programm. »Es ist schon immer ein besonderes Ereignis, wenn wir mit drei Porsche 968 Cabrios vorfahren«, sagt Christian. Vor allem eine Fahrt zum Nürburgring ist ihm in Erinnerung. Dort sorgten die Autos ebenfalls für großes Aufsehen. Viele Nordschleifen-Besucher betonten, einen 968 noch nie auf der Straße gesehen zu haben. »Das ist schon ein tolles Gefühl.«

Absolut begeistert zeigt sich Christian Schröder außerdem davon, dass der 968 so pflegeleicht ist. »Ich hatte in den vier Jahren nicht ein einziges Problem mit dem Wagen. Inspektion und Ölwechsel, das war's. Besser geht es nicht.« Er würde mit diesem Auto jederzeit in den Urlaub fahren, was aber mit der vierköpfigen Familie natürlich nicht machbar sei. Dafür soll es mit Bruder und Vater im kommenden Jahr zum Porsche Museum in Stuttgart gehen.

Obwohl die Schwester von Christian und Stefan noch nicht vom 968-Virus befallen ist, hat sie bereits erste Symptome gezeigt. Christian: »Sarah hat sich mit ihrem Lebensgefährten in diesem Jahr schon zwei- oder dreimal mein Auto ausgeliehen.« Bleibt abzuwarten, ob aus dem 968-Trio in Zukunft nicht ein 968-Quartett wird. :::

Stöbern & staunen

Ab sofort bieten wir Ihnen in Zusammenarbeit mit Classic Trader einen Porsche-Kleinanzeigenmarkt der Extraklasse. In jedem Heft immer um die 100 Porsche-Träume in jeder Preisklasse.

Sie haben einen interessanten Porsche in den Kleinanzeigen entdeckt? Dann einfach diesem QR-Code folgen, oder geben Sie direkt die im Inserat angegebene Adresszeile in Ihren Browser ein:

https://www.classic-trader.com/porsche-klassik-finden

Sie wollen in weiteren Porsche-Kleinanzeigen stöbern? Dann folgen Sie diesem QR-Code:

https://www.classic-trader.com/de/automobile/suche/porsche

Sie wollen Ihre Classic Trader-Kleinanzeige in der kommenden Ausgabe von *Porsche Klassik* sehen? Einfach diesem QR-Code folgen:

https://www.classic-trader.com/porsche-klassik-kleinanzeigen

CLASSIC TRADER

356 1500 Super, 1953
Coupé, 51 kW/69 PS, 9.460 km
www.classic-trader.com/ct300815
+49 221 58830020 **240.356 €**

356 A 1600 S Speedster, 1957
Cabriolet, 55 kW/75 PS
www.classic-trader.com/ct280724
+49 40 45034341 **335.000 €**

356 B 1600 Super, 1961
Cabriolet, 66 kW/90 PS
www.classic-trader.com/ct308031
+49 40 45034341 **228.500 €**

356 1500 Super, 1953
Cabriolet, 51 kW/70 PS
www.classic-trader.com/ct286538
+49 7144 998260 **329.000 €**

356 A 1600 S Speedster, 1957
Cabriolet, 81 kW/110 PS
www.classic-trader.com/ct296206
+49 40 999986800 **395.000 €**

356 B 1600 Super 90, 1961
Cabriolet, 66 kW/90 PS, 1984 km
www.classic-trader.com/ct179776
+49 911 5805051 **270.000 €**

356 1300, 1955
Coupé, 32 kW/44 PS
www.classic-trader.com/ct276896
+49 8667 876366 **279.000 €**

356 A 1600, 1958
Coupé, 44 kW/60
www.classic-trader.com/ct193945
+49 8036 7004 **129.750 €**

356 B 1600 Super 90, 1962
Cabriolet, 66 kW/90 PS
www.classic-trader.com/ct270008
+49 6406 834444 **185.000 €**

356 A 1600 Speedster, 1956
Cabriolet, 44 kW/60 PS
www.classic-trader.com/ct298274
+49 6406 834444 **439.000 €**

356 B 1600 Super 90, 1960
Cabriolet, 66 kW/90
www.classic-trader.com/ct236303
+49 6406 834444 **298.000 €**

356 B 1600 Super, 1963
Coupé, 55 kW/75 PS, 2725 km
www.classic-trader.com/ct307978
+49 221 58830020 **103.356 €**

356 C 1600, 1963
Cabriolet, 55 kW/75 PS, 117.000 km
www.classic-trader.com/ct143670
+49 221 58830020 **127.356 €**

911 2.0 S, 1967
Coupé, 118 kW/160 PS, 31.050 km
www.classic-trader.com/ct305735
+49 2501 5998414 **169.900 €**

911 2.0 S, 1969
Coupé, 211 kW/287 PS
www.classic-trader.com/ct295004
+49 176 64833130 **429.000 €**

356 C 1600, 1964
Coupé, 55 kW/75 PS
www.classic-trader.com/ct298405
+49 8036 7004 **229.500**

911 2.0 T, 1967
Coupé, 81 kW/110 PS, 82.567 km
www.classic-trader.com/ct301132
+49 30 36411780 **94.500 €**

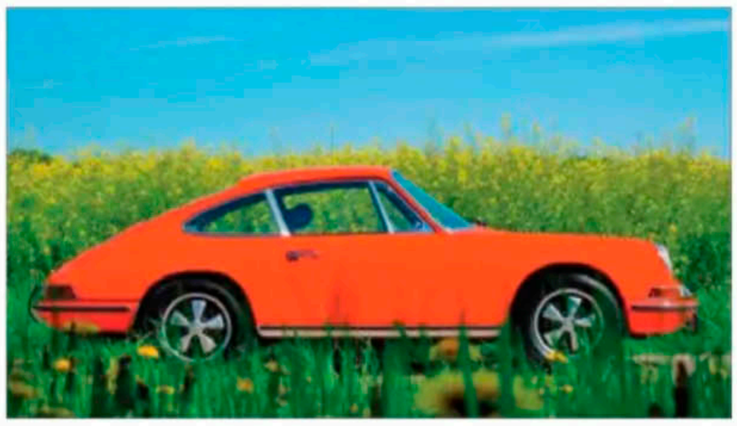
911 2.0 E, 1969
Coupé, 103 kW/140 PS
www.classic-trader.com/ct277678
+49 30 81476958 **88.000 €**

911 2.0, 1965
Coupé, 96 kW/130 PS, 1497 km
www.classic-trader.com/ct288445
+49 40 45034341 **168.500 €**

911 2.0, 1967
Coupé, 96 kW/130 PS
www.classic-trader.com/ct134740
+49 7763 8038705 **229.000 €**

912, 1969
Coupé, 66 kW/90 PS, 10.606 km
www.classic-trader.com/ct297487
+49 40 55503839 **65.500 €**

356 C 1600 SC, 1965
Coupé, 70 kW/95 PS, 20268 km
www.classic-trader.com/ct297001
+49 40 999986800 **139.000 €**



911 2.0 S, 1968
Coupé, 118 kW/160 PS, 198.380 km
www.classic-trader.com/ct136980
+49 711 512536 **239.911 €**

914/6, 1970
Cabriolet, 81 kW/110 PS
www.classic-trader.com/ct241025
+49 2691 9326400 **95.000 €**

911 ST 2.3, 1970
Coupé, 177 kW/240 PS
www.classic-trader.com/ct173874
+49 6731 992886 **395.000 €**

911 2.4 S »Öklappe«, 1972
Cabriolet, 140 kW/190 PS, 39.100 km
www.classic-trader.com/ct299715
+49 221 9853103 **149.911 €**

911 2.4 S, 1973
Coupé, 140 kW/190 PS, 6.293 km
www.classic-trader.com/ct274594
+49 40 55503839 **149.000 €**

911 2.2 T, 1970
Coupé, 92 kW/125 PS, 2.300 km
www.classic-trader.com/ct189805
+49 9129 26244 **119.911 €**

911 2.4 T »Öklappe«, 1972
Coupé, 96 kW/130 PS, 49.320 km
www.classic-trader.com/ct296845
+49 30 44652101 **109.000 €**

911 2.7, 1973
Coupé, 220 kW/299 PS, 5.600 km
www.classic-trader.com/ct192988
+49 7144 998260 **119.500 €**

911 2.2 S, 1971
Cabriolet, 132 kW/180 PS, 17.000 km
www.classic-trader.com/ct237352
+49 351 6524748 **179.000 €**

911 2.4 S, 1972
Coupé, 140 kW/190 PS, 52.298 km
www.classic-trader.com/ct286242
+49 711 96000130 **140.000 €**

911 Carrera 2.7, 1974
Cabriolet, 154 kW/210 PS, 76.040 km
www.classic-trader.com/ct296908
+49 40 999986800 **210.000 €**

911 2.4 T, 1971
Coupé, 96 kW/130 PS
www.classic-trader.com/ct262000
+49 7121 970911 **99.900 €**

911 2.4 S »Ölklappe«, 1972
Coupé, 140 kW/190 PS
www.classic-trader.com/ct244957
+49 89 122218787 **199.911 €**

911 Carrera 2.7 (US), 1974
Coupé, 129 kW/175 PS, 2.490 km
www.classic-trader.com/ct179778
+49 911 5805051 **85.000 €**

911 Turbo 3.0, 1977
Coupé, 191 kW/260 PS, 142.600 km
www.classic-trader.com/ct269822
+49 2691 9326400 **245.000 €**

911 Carrera 3.0, 1977
Coupé, 147 kW/200 PS, 54.496 km
www.classic-trader.com/ct214073
+49 6731 992886 **88.000 €**

911 SC 3.0, 1978
Coupé, 132 kW/179 PS, 164.300 km
www.classic-trader.com/ct296112
+49 89 74424460 **59.900 €**

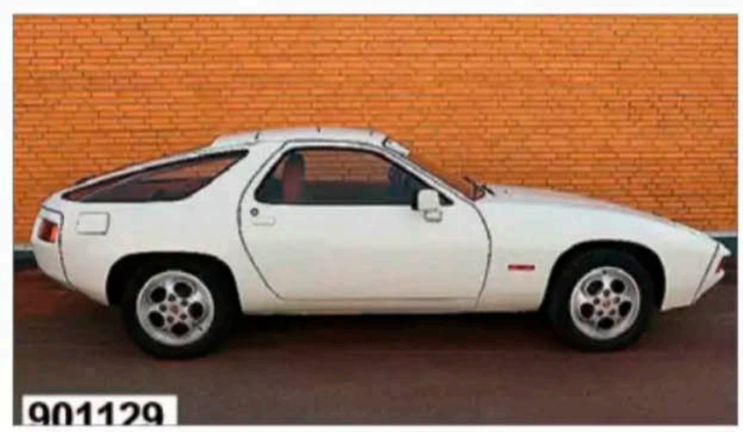
911 2.7 S, 1977
Coupé, 121 kW/165,154.713 km
www.classic-trader.com/ct297494
+49 40 55503839 **38.500 €**

911 2.7 S, 1977
Cabriolet, 121 kW/165 PS, 74.000 mls
www.classic-trader.com/ct271770
+49 7231 9488613 **71.000 €**

924 Turbo, 1979
Coupé, 125 kW/170 PS, 66.048 km
www.classic-trader.com/ct289545
+49 551 82020 **8.900 €**

911 SC 3.0, 1977
Cabriolet, 132 kW/179 PS, 86.251 km
www.classic-trader.com/ct286184
+49 40 6424272 **54.700 €**

911 2.7 S, 1977
Coupé, 129 kW/175 PS, 9.000 km
www.classic-trader.com/ct277133
+49 89 74424460 **69.500 €**



928, 1979
Coupé, 176 kW/239 PS, 81.000 km
www.classic-trader.com/ct196391
+49 551 82020 **54.900**

911 2.7 S, 1977
Coupé, 147 kW/200 PS
www.classic-trader.com/ct280340
+49 551 82020 **169.000 €**

928, 1978
Coupé, 176 kW/239 PS, 75.245 km
www.classic-trader.com/ct196459
+49 551 82020 **39.900 €**

911 Turbo 3.3, 1979
Coupé, 195 kW/265 PS
www.classic-trader.com/ct281510
+49 7144 998260 **475.000 €**

Der *Porsche Klassik* Kleinanzeigenmarkt in Zusammenarbeit mit: CLASSIC TRADER

911 Turbo 3.3, 1981
Coupé, 220 kW/299 PS, 169.170 km
www.classic-trader.com/ct301431
+49 89 74424460 **119.500 €**

944, 1983
Coupé, 120 kW/163 PS, 78402 km
www.classic-trader.com/ct305571
+49 172 1723201 **9.500 €**

911 SC 3.0, 1983
Cabriolet, 132 kW/180 PS, 3.649 km
www.classic-trader.com/ct300972
+49 711 96000130 **112.500 €**

911 SC 3.0, 1982
Cabriolet, 132 kW/180 PS, 159.000 mls
www.classic-trader.com/ct135370
+49 241 13271 **49.500 €**

944, 1983
Coupé, 110 kW/150 PS, 23.2000 km
www.classic-trader.com/ct304581
+49 172 1723201 **10.000 €**

911 Carrera 3.2 (WTL), 1985
Cabriolet, 170 kW/231 PS, 16.7800 km
www.classic-trader.com/ct296472
+49 2131 204360 **118.000 €**

911 SC 3.0, 1982
Coupé, 132 kW/179 PS, 132.465 km
www.classic-trader.com/ct202933
+49 551 82020 **69.900 €**

911 SC 3.0, 1983
Coupé, 150 kW/204 PS
www.classic-trader.com/ct299290
+49 172 8206360 **77. 900 €**

911 Carrera 3.2, 1985
Cabriolet, 170 kW/231 PS, 154.500 mls
www.classic-trader.com/ct261399
+49 4175 802020 **69.500 €**

911 Turbo 3.3 Flachbau, 1982
Coupé, 221 kW/300 PS, 58.739 km
www.classic-trader.com/ct303037
+49 6271 4391 **270.000 €**

911 SC 3.0, 1983
Cabriolet, 132 kW/180 PS, 149.000 mls
www.classic-trader.com/ct158855
+49 241 13271 **62.000 €**

911 Carrera 3.2 (WTL), 1985
Cabriolet, 160 kW/218 PS, 85.342 km
www.classic-trader.com/ct220908
+49 9129 9062911 **99.000 €**

911 Carrera 3.2, 1986
Cabriolet, 170 kW/231 PS, 123.444 km
www.classic-trader.com/ct299245
+49 1577 9874666 **109.000 €**

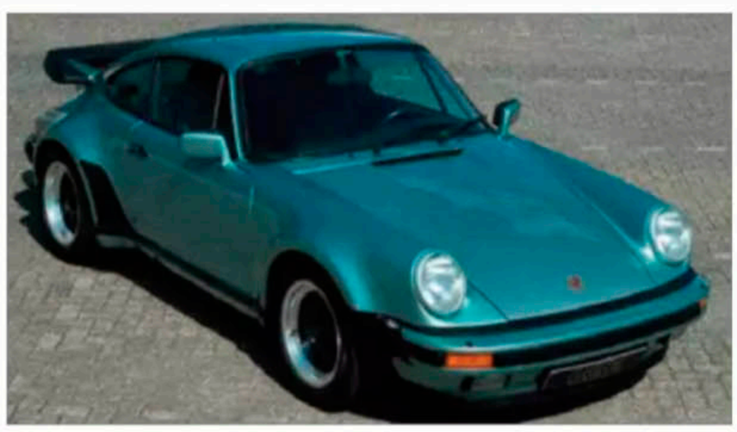
944 Turbo, 1986
Coupé, 162 kW/220 PS, 115.651 km
www.classic-trader.com/ct294412
+49 551 82020 **32.011 €**

911 Turbo 3.3, 1987
Coupé, 221 kW/300 PS
www.classic-trader.com/ct296259
+49 171 4181498 **94.000 €**

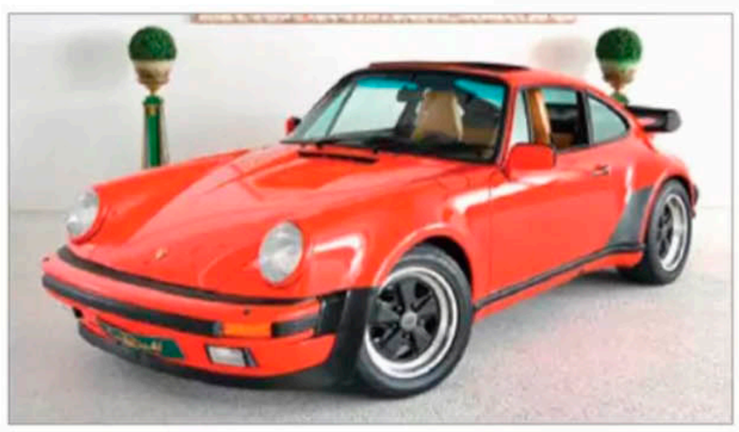
962, 1986
Rennwagen, 257 kW/349 PS
www.classic-trader.com/ct241031
+49 2691 9326400 **290.000 €**

928 S, 1986
Coupé, 212 kW/288 PS, 119.500 km
www.classic-trader.com/ct196582
+49 551 82020 **34.900 €**

944, 1987
Coupé, 120 kW/163 PS, 67.000 km
www.classic-trader.com/ct299278
+49 221 58830020 **25.944 €**



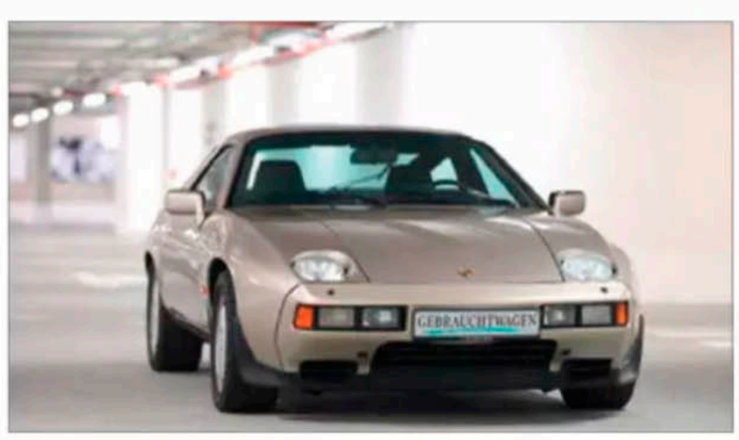
911 Turbo 3.3, 1986
Coupé, 210 kW/286 PS, 47.950 km
www.classic-trader.com/ct295357
+49 40 39870570 **152.500 €**



911 Turbo 3.3, 1986
Coupé, 221 kW/300 PS, 159.450 km
www.classic-trader.com/ct286330
+49 711 96000130 **134.000 €**

944, 1987
Coupé, 120 kW/163 PS, 124.800 km
www.classic-trader.com/ct304439
+49 30 6623818 **27.800 €**

944 Turbo, 1986
Coupé, 162 kW/220 PS, 110 855 km
www.classic-trader.com/ct284668
+49 5043 9870399 **27.500 €**



928 S, 1986
Coupé, 212 kW/288 PS
www.classic-trader.com/ct258137
+49 7121 970911 **39.900 €**

911 Turbo 3.3 Flachbau, 1987
Coupé, 330 kW/449 PS, 53.000 km
www.classic-trader.com/ct251298
+49 30 8155022 **99.900 €**

911 Carrera 3.2, 1987
Cabriolet, 153 kW/208 PS, 70.068 km
www.classic-trader.com/ct275909
+49 40 45034341 **78.500 €**

928 S4, 1988
Coupé, 235 kW/320 PS, 53.685 km
www.classic-trader.com/ct196377
+49 551 82020 **34.391 €**

911 Carrera 2 (WTL), 1990
Cabriolet, 184 kW/250 PS, 228.000 km
www.classic-trader.com/ct301426
+49 1516 4029462 **69.990 €**

911 Carrera 3.2, 1987
Cabriolet, 174 kW/236 PS, 52.960 km
www.classic-trader.com/ct307529
+49 8036 7004 **118.950 €**

928 S4, 1988
Coupé, 235 kW/320 PS, 75.000 km
www.classic-trader.com/ct228866
+49 551 82020 **35.900 €**

911 Carrera 2, 1990
Cabriolet, 184 kW/250 PS, 50.045 mls
www.classic-trader.com/ct304950
+49 172 1723201 **75.000 €**

911 Turbo 3.3, 1987
Coupé, 221 kW/300 PS, 47.083 km
www.classic-trader.com/ct228491
+49 9129 9062911 **147.500 €**

928 S4, 1989
Coupé, 235 kW/320 PS, 68.891 km
www.classic-trader.com/ct228867
+49 551 82020 **14.875 €**

928 GT, 1990
Coupé, 243 kW/330 PS, 180.000 km
www.classic-trader.com/ct294422
+49 551 82020 **24.900 €**

911 Turbo 3.3, 1988
Cabriolet, 210 kW/285 PS, 70.300 mls
www.classic-trader.com/ct249774
+49 2171 506244 **149.500 €**

911 Carrera 3.2 »25 Jahre 911«, 1989
Cabriolet, 160 kW/218 PS, 77.100 km
www.classic-trader.com/ct295159
+49 89 74424460 **73.500 €**

928 S4, 1990
Coupé, 235 kW/320 PS, 71.959 km
www.classic-trader.com/ct196643
+49 551 82020 **41.531 €**

968, 1991
Coupé, 176 kW/239 PS, 104.176 km
www.classic-trader.com/ct90702
+49 30 6623818 **36.900 €**

911 Carrera 2, 1992
Cabriolet, 184 kW/250 PS, 79.200 km
www.classic-trader.com/ct297042
+49 521 37722 **76.950 €**

911 Turbo 3.3, 1992
Coupé, 235 kW/320 PS, 9.838 km
www.classic-trader.com/ct220322
+49 9129 9062911 **358.500 €**

968, 1992
Coupé, 177 kW/240 PS, 246.421 km
www.classic-trader.com/ct307318
+49 172 1723201 **19.500 €**

911 Carrera 2, 1992
Cabriolet, 184 kW/250 PS
www.classic-trader.com/ct299438
+49 89 56822229 **89.911 €**

911 Carrera 2, 1993
Cabriolet, 184 kW/250 PS, 9.4275 mls
www.classic-trader.com/ct296936
+49 40 39870570 **72.000 €**

911 Carrera RS, 1992
Coupé, 191 kW/260 PS, 163.500 km
www.classic-trader.com/ct285167
+49 221 9853103 **159.964 €**

968, 1992
Coupé, 177 kW/240 PS, 173.700 km
www.classic-trader.com/ct301433
+49 89 74424460 **28.900 €**

911 Carrera RS »America«, 1993
Coupé, 213 kW/290 PS, 64.980 km
www.classic-trader.com/ct278159
+49 551 82020 **190.000 €**

968, 1992
Cabriolet, 177 kW/240 PS, 54.283 km
www.classic-trader.com/ct306106
+49 4102 7075384 **46.500 €**

911 Carrera RS, 1992
Coupé, 191 kW/260 PS, 61.353 km
www.classic-trader.com/ct220317
+49 9129 9062911 **265.000 €**

968 CS, 1993
Coupé, 177 kW/240 PS, 122.000 km
www.classic-trader.com/ct251126
+49 5908 9378548 **49.900 €**

Der *Porsche Klassik* Kleinanzeigenmarkt in Zusammenarbeit mit: CLASSIC TRADER

968, 1994
Coupé, 176 kW/239 PS, 49.757 km
www.classic-trader.com/ct288361
+49 1577 9874666 **39.900**

911 Carrera, 1996
Cabriolet, 210 kW/286 PS, 13.4800 km
www.classic-trader.com/ct305161
+49 89 74424460 **79.900 €**

911 Carrera 4S, 1998
Cabriolet, 210 kW/286 PS, 2.505 km
www.classic-trader.com/ct290222
+49 4102 7075384 **189.900 €**

968, 1994
Coupé, 177 kW/240 PS, 49.950 km
www.classic-trader.com/ct307151
+49 172 1723201 **32.000 €**

Boxster, 1997
Cabriolet, 150 kW/204 PS, 12.3000 km
www.classic-trader.com/ct280727
+49 551 82020 **20.111 €**

911 Carrera, 1998
Coupé, 221 kW/300 PS, 150.900 km
www.classic-trader.com/ct306084
+49 89 74424460 **29.900 €**

911 Carrera 4S, 1996
Coupé, 210 kW/286 PS, 111.889 km
www.classic-trader.com/ct306739
+49 172 1723201 **96.000 €**

911 Carrera, 1997
Coupé, 210 kW/286 PS, 10.888 km
www.classic-trader.com/ct220303
+49 9129 9062911 **149.500 €**

911 Carrera, 1999
Cabriolet, 221 kW/300 PS, 88.560 km
www.classic-trader.com/ct67364
+49 30 6623818 **39.900 €**

911 Carrera, 1996
Cabriolet, 210 kW/286 PS, 87.290 km
www.classic-trader.com/ct307035
+49 40 45034341 **108.500 €**

911 Carrera, 1998
Coupé, 210 kW/286 PS, 19.600 km
www.classic-trader.com/ct152209
+49 2504 2741 **99.993 €**

911 GT2, 2002
Coupé, 427 kW/580 PS, 43.115 km
www.classic-trader.com/ct306077
+49 7042 270990 **135.000 €**

Steigert Patina den Fahrzeugwert?

AUTOR **CHRISTIAN PLAGEMANN** FOTOGRAFIE **THEODOR BARTH**

Der Klassikermarkt ist im Wandel. Experte Christian Plagemann vom Online-Marktportal Classic Trader ordnet die Schlüsselbegriffe ein.

Der internationale Klassikermarkt hat sich in den vergangenen zehn Jahren stark verändert. Befördert durch eine überdurchschnittliche Entwicklung von Werten und einem Generationswandel in der Szene hat eine Professionalisierung stattgefunden. Die in deutlich größeren Stückzahlen produzierten Fahrzeuge der 70er-, 80er- und 90er-Jahre eröffneten zudem einer neuen Generation von Erstkäufern den Markt. Zeitgleich ist der eigene Klassiker heute deutlich stärker Ausdruck der eigenen Individualität und »ein Zeichen guten Geschmacks« geworden, als dies noch bei der Vorgängergeneration der »Enthusiasten« der Fall gewesen ist.

Die digitale Revolution hat zu einer größeren Markttransparenz geführt und so die Möglichkeit der Vergleichbarkeit von Fahrzeugen eröffnet. Dementsprechend haben sukzessive differenzierende Merkmale und werttreibende Eigenschaften an Relevanz zugenommen. Ganz vorn dabei sind die Themen Seltenheit, Provenienz, Originalität, Unrestauriertheit und Patina. Vor allem bei marktgängigen und beliebten Modellen werden diese Faktoren immer mehr zu wertdifferenzierenden Merkmalen am Markt. Das hat unter anderem auch etwas mit der Professionalisierung des Sammlungsmanagements zu tun. Denn heute steht der Faktor Werterhalt und -entwicklung vor allem auch bei großen Sammlungen deutlich mehr im Vordergrund, als dies noch vor 20 oder 30 Jahren der Fall gewesen ist. In der Konsequenz wird nicht mehr nur nach Emotion und persönlicher Vorliebe gekauft, sondern durchaus gezielt nach besonders wertvollen, werterhaltenden und sich differenzierenden Fahrzeugen gesucht. Das Thema »Originalität« steht dabei besonders häufig im Fokus. Der Mechanismus dahinter ist nachvollziehbar, denn je älter ein Fahrzeug, desto unwahrscheinlicher ist es, dass es unbeschadet und unrestauriert durch die Zeit gekommen ist. Dementsprechend sind original erhaltene Fahrzeuge deutlich seltener und somit auch wertvoller. Wertbildend ist in diesem Kontext ebenfalls das Thema Provenienz. Je besser und eindeutiger die Historie eines Fahrzeuges nachvollziehbar ist und je genauer alle an dem Fahrzeug durchgeführten Arbeiten dokumentiert wurden, desto besser und desto potenziell wertvoller ist ein Fahrzeug in Relation zu anderen am Markt angebotenen, weniger gut dokumentierten Fahrzeugen dieses Modells. Wichtig ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass unrestaurierte Fahrzeuge im Originalzustand vornehmlich Sammler ansprechen, die ihre Fahrzeuge weniger bewegen, dafür aber größten Wert auf Substanzerhaltung und Pflege legen.

Der Marktwert von Patina lässt sich nur schwer anhand gängiger Statistiken bemessen.

Der Marktwert von »Patina« lässt sich nur schwer anhand gängiger Statistiken bemessen. Zu beobachten ist, dass es einen ausreichend großen Käuferkreis gibt, für den Originalität und Authentizität eine – wenn nicht sogar die entscheidende Rolle – bei der Kaufentscheidung spielen. Die Bereitschaft, für authentische Originalfahrzeuge deutliche »Aufgelder« zu zahlen, lässt sich nicht nur in Auktionen beobachten. Auch

Verbrannt, gerissen, voller Macken: Manche Fans lieben solche Fahrzeuge – aber wie viel Patina ist förderlich beim Wiederverkauf?

Provenienz, Originalität und die damit oft verbundene Patina werden mit zunehmendem Fahrzeugalter immer wichtiger und wertsteigernder.

wir von Classic Trader verzeichnen seit geraumer Zeit deutlich höhere Angebots- und Verkaufspreise für gut erhaltene und patinierte Originalfahrzeuge, insbesondere bei beliebten und nachgefragten Modellen wie z. B. Porsche-Klassikern in allen Modellreihen des 911. So konnten beispielsweise Händler wie die sich auf originale luftgekühlte Porsche spezialisierte Firma Karero aus Berlin in den letzten Jahren für frühe unrestaurierte 911-Modelle der 60er-Jahre und 930 Turbo 3.0l Kaufpreise erzielen, die im Schnitt 30 bis 50 Prozent über den Marktpreisen für restaurierte Fahrzeuge in gutem bis sehr gutem Zustand lagen. In Einzelfällen lagen die Verkaufspreise für authentische Originalfahrzeuge um 100 Prozent über denen von restaurierten Fahrzeugen, wie Karero zu berichten weiß.

Beim Thema Restaurierung stellt sich die Frage, wie das Fahrzeug sowohl technisch als auch optisch wieder in den Originalzustand versetzt werden kann und ob und wie man die am Fahrzeug noch vorhandene Originalsubstanz erhalten und konservieren kann. Werden defekte Teile durch Neuteile vom Sekundärmarkt getauscht, beschafft man sich gute gebrauchte Teile, um die Authentizität zu bewahren, oder lässt man gar die originalen defekten Teile aufwändig instand setzen? Welcher dieser verschiedenen Ansätze herangezogen wird, machen viele Fahrzeugbesitzer oftmals vom Kostenaufwand im Verhältnis zum Wert des Fahrzeuges abhängig. Häufig entscheidet aber leider auch der Zufall, weil die Oldtimerbesitzer nicht fachkompetent beraten werden.

E

Ein Beispiel: Ein früher Porsche 911 (F-Modell) mit nachvollziehbarer Historie, der sich bis heute noch im originalen, gut erhaltenen Lack präsentiert, wird in einen Unfall verwickelt und einer der Kotflügel dabei so beschädigt, dass der Wagen ohne Weiteres fahrtüchtig und verkehrssicher bleibt und lediglich eine optische Beeinträchtigung erleidet. Hier stellt sich die Frage, was der richtige Weg ist: Lässt man den Schaden nun reparieren mit der Konsequenz, dass der gesamte Kotflügel neu lackiert werden muss und damit der vorhandene Erstlack zerstört wird, oder erhält man besser den Originallack und lebt mit der Delle? Entscheidet man sich schließlich für eine Reparatur, gibt es wiederum verschiedene Möglichkeiten. Versucht man eine Teillackierung des Kotflügels unter größtmöglichem Erhalt des alten Lacks, oder lackiert man den Kotflügel komplett neu? Wie passt man dann die Neulackierung an den übrigen 50 Jahre alten Lack an, und welchen Lack verwendet man? Arbeitet man mit aktuellem Wasserlack oder herkömmlichem Acryllack, oder greift man gar auf den seinerzeit bei der Herstellung des Fahrzeugs verwendeten Kunstharzlack zurück?

In der Realität wird hier die Entscheidung für die Form der Reparatur allzu häufig allein von den Kosten der Instandsetzung abhängig gemacht, obwohl letztlich die gewählte Form der Reparatur den Wert des Fahrzeuges negativ beeinflusst. So wäre zwar in unserem Beispiel etwa eine Teillackierung des Kotflügels mit Kunstharzlack die aufwändigste und kostenintensivste Form der Instandsetzung. Allerdings führt sie selten zu einer signifikanten Wertminderung, weil die meisten Sammler gar nicht erwarten, dass ein Fahrzeug nach 50 Jahren noch zu 100 Prozent im Erstlack ist, und gut mit einer authentischen, schön angepassten Beilackierung in Kunstharzlack leben können. Leider mangelt es hier vielen Werkstattbetrieben auch an der nötigen Fach- und Beratungskompetenz, um die Fahrzeugbesitzer in die Lage zu versetzen, sich für die richtige Alternative zu entscheiden. Beim Thema richtige Restaurierung oder Instandsetzung von Originalfahrzeugen bedarf es noch einer stärkeren Sensibilisierung der Werkstätten und Oldtimerbesitzer.

Kleiner Unfall – große Entscheidungen. Hier ist kompetenter Expertenrat gefragt.

Bleibt zu resümieren, es gibt einen wachsenden Markt für original erhaltene patinierte Fahrzeuge. Die preisliche Spannbreite in diesem Segment ist ebenso groß wie die Spannbreite der Zustände. Und zum Abschluss noch ein Gedanke zum Thema »Patina« und »Originalität«: Diese Begriffe werden zunehmend gern von Verkäufern in ihren Fahrzeugbeschreibungen werbend herangezogen. Man darf aber durchaus kritisch hinterfragen, ob beispielsweise bei einem Porsche 928 S mit 220.000 Kilometer Laufleistung eine von unzähligen Steinschlägen beschädigte Motorhaube im Erstlack zu einer Wertsteigerung des Fahrzeuges führt. Wir denken, eher nicht, denn entscheidend für die Wertbildung wäre bei einem solchen Fahrzeug sicherlich der aktuelle mechanische Wartungszustand. :::

Foto: Anne Welsing

Christian Plagemann ist einer der Macher von Classic Trader und kennt die Parameter der Wertentwicklung.

Traumbild **gesucht?**

Code
X-MAS-2022
-10%
bis 5.01.2023

© brizmaker - stock.adobe.com 504361868 / Wandbild-Haub

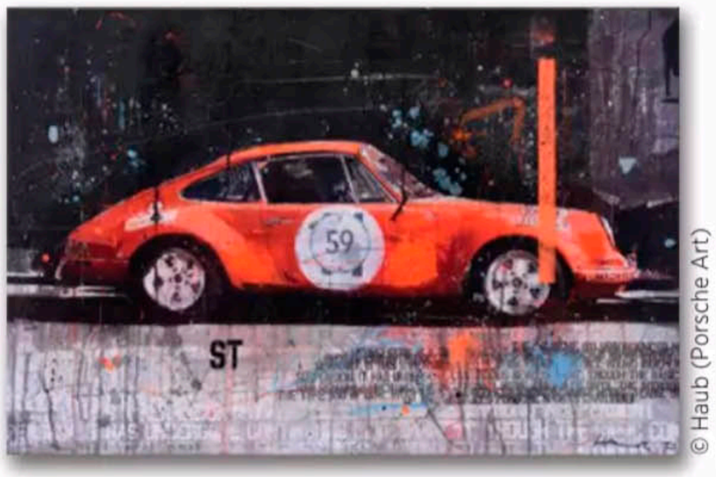
www.delius-klasing.de/bildershop

© Haub (Porsche Art)

© Gielen

© Gielen

© Vidal „Am Gardasee"



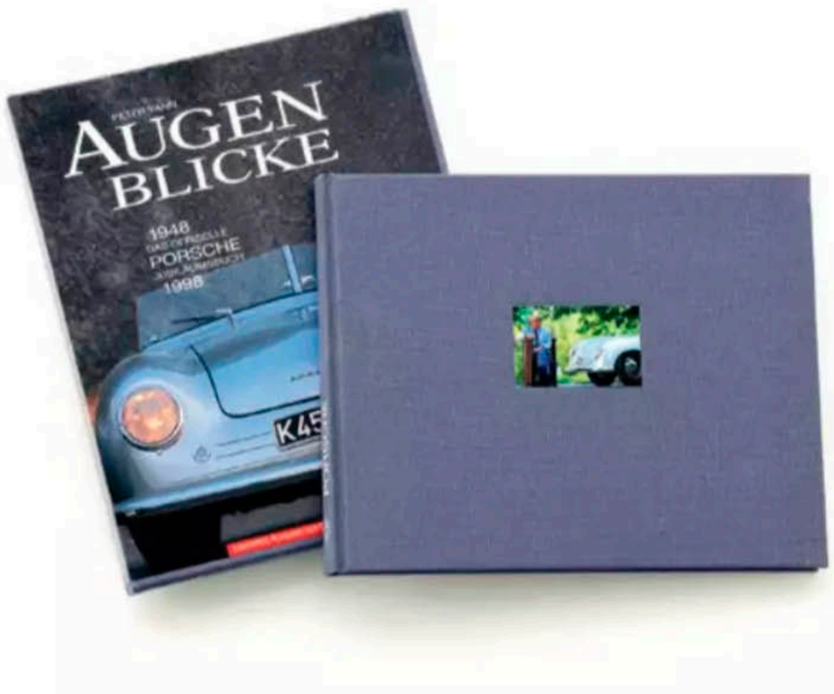
© Haub (Porsche Art)

© Haub (Porsche Art)

Dein Wunschbild auf **Leinwand, Acrylglas oder Alu-Dibond**
6 Formate von 30 x 20 bis 150 x 100 cm
inkl. Befestigungsmaterial

DELIUS KLASING

www.delius-klasing.de/bildershop



Porsche-Bücher, die man haben sollte – Folge 17:

1998 feierte Porsche seinen 50. Geburtstag – es war ein glückliches Jahr für die Firma, die aus kleinsten Anfängen zu einer Weltmarke geworden war und den Motorsport mit dominierte. Aber es war auch ein trauriges Jahr, denn am 27. März war der Gründer und Doyen Ferdinand »Ferry« Porsche gestorben – er hatte seine Vision von einem sportlichen Coupé auf der Basis des von seinem Vater entscheidend geprägten Volkswagens in ein kleines, elegantes Coupé umgesetzt. Kein Wunder, dass sich Porsche zu diesem runden Geburtstag ein besonderes Buch schenkte, in dem der eine oder andere Aspekt der Genese dieses Hauses beschrieben wurde und mit Peter Vann einer der großen Autofotografen für eine eigene Bildsprache sorgte.

Dass dieses Buch im Querformat – was für Autobücher einfach die beste Lösung ist – so spektakulär gelang, lag an mehreren Faktoren: an der Fotokunst des Schweizers Vann, der etliche Jahre lang das Genre Autofoto neu definierte – und an der Unterstützung von Herbert Völker, damals Chef der österreichischen »Autorevue«, der eben nicht – wie zu erwarten gewesen wäre – eine Chronologie des Geschehens vorschlug, sondern ein paar Highlights herauspickte, die den Spirit der Marke Porsche kennzeichneten und von der Crème de la Crème der damaligen Journalistengilde aufgezeichnet wurden. Beispiele gefällig? Rico Steinemann schrieb über Begegnungen mit Ferry Porsche; Helmut Zwickl über den 904 Carrera GTS, während Clauspeter Becker die Genese des damaligen Überfliegers 959 dokumentierte – und Herbert Völker sich um den heroischen Rallye-Einsatz des 911 SC bei der East African Safari kümmerte. Und das Vorwort? Stammte aus der Feder des BMW-Chefs Eberhard von Kuenheim – heute unvorstellbar. *Jürgen Lewandowski*

Peter Vann
Augenblicke – das offizielle Porsche-Jubiläumsbuch
Praetor & Rindlisbacher Verlagsgesellschaft mbH
Motorbuch Verlag, Stuttgart
Erschienen: 1998

IMPRESSUM

11. JAHRGANG
ISSN 2199-9228

HERAUSGEBER
Edwin Baaske, Thomas Fuths

CHEFREDAKTION
Christina Rahmes,
Thorsten Elbrigmann

CHEFREPORTER
Jürgen Lewandowski

ART DIRECTION
Jörg Weusthoff

LAYOUT
Weusthoff & Reiche Design,
Hamburg

AUTOREN
Karsten Arndt, Edwin Baaske,
Andreas Berse, Marc Christiansen,
Thomas Fuths, Michael Heimrich,
Dani Heyne, Jürgen Lewandowski,
Siems Luckwaldt, Christian Plagemann,
Wolfgang Schäffer, Christian Steiger

LEKTORAT
Petra Schomburg

HEAD OF PHOTOGRAPHY
Markus Bolsinger

FOTOGRAFEN
Theodor Barth, Markus Bolsinger,
Thorsten Doerk, Dani Heyne,
Dennis Kissling, Archiv D. Röscheisen,
O. v. Simon, René Staud, Porsche AG u.
Unternehmensarchiv der Porsche AG

UNSER DANK GEHT AN
Unternehmensarchiv der Porsche AG,
Porsche Classic, Öffentlichkeitsarbeit
und Presse der Porsche AG,
das Porsche Museum

Porsche Klassik erscheint im Delius
Klasing Verlag

DELIUS KLASING

DELIUS KLASING VERLAG GMBH
Siekerwall 21, 33602 Bielefeld
Telefon: (0521) 55 90
Telefax: (0521) 55 91 14
E-Mail: info@delius-klasing.de
Commerzbank Bielefeld
BIC: DRES DE FF 480
IBAN: DE20 4808 0020 0208 3942 00

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Tim Ramms, Lars Joachim Rose
geschaeftsfuehrung@delius-klasing.de

PUBLISHER
Tim Ramms
t.ramms@delius-klasing.de

VERTRIEB & MARKETING ZEITSCHRIFTEN
Anke Möller
a.moeller@delius-klasing.de

MEDIA SALES
Ann Katrin Richard
mediasales@delius-klasing.de

MEDIA SALES AUTOMOBIL
Katrin Jäger
Telefon: (0521) 55 92 82
k.jaeger@delius-klasing.de

Gültige Preisliste Nr. 11
auf www.dk-mediasales.de

DIGITAL
Tim Ramms
t.ramms@delius-klasing.de

PRODUKTION
Michael Reinfarth
m.reinfarth@delius-klasing.de

REPRODUKTIONEN
Ralf Reiche, K2Konzept

DRUCK
Vogel Druck und
Medienservice GmbH,
97204 Höchberg

REDAKTIONSANSCHRIFT
Porsche Klassik
Siekerwall 21
33602 Bielefeld
info@porscheklassik.com
Telefon: (0521) 55 90
www.porscheklassik.com

ABONNEMENT (4 AUSGABEN)
38,90 € (Deutschland), 51,00 € (Ausland), jeweils inkl. Versandkosten, *Porsche Klassik* ist nach Ablauf der Mindestbezugszeit jederzeit kündbar.

LESER-SERVICE
Telefon: (0521) 55 99 55
abo@delius-klasing.de
Mo–Fr 8–18 Uhr und Sa 8–14 Uhr

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. *Porsche Klassik* wird ganz oder in Teilen im Print und digital vertrieben.

WO FINDE ICH PORSCHE KLASSIK IM HANDEL?

Unter https://www.mykiosk.com/suche/24411/porsche-klassik/ sind alle Verkaufsstellen in Deutschland, Österreich und der Schweiz aufgelistet.

111 JAHRE
DELIUS KLASING

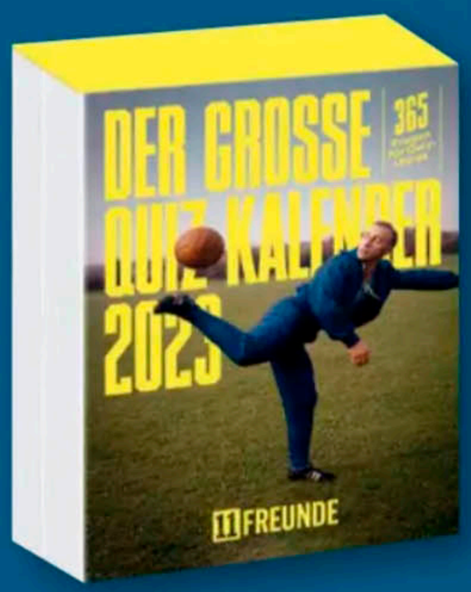
RASANT SCHÖNE BILDER FÜR 2023

€ 78,– [D] • ISBN 978-3-667-12310-7

€ 16,90 [D] • ISBN 978-3-667-12311-4

€ 39,90 [D] • ISBN 978-3-667-12312-1

€ 49,90 [D] • ISBN 978-3-667-12323-7



€ 15,90 [D]
ISBN 978-3-667-12297-1

€ 36,50 [D] • ISBN 978-3-667-12299-5

DELIUS KLASING

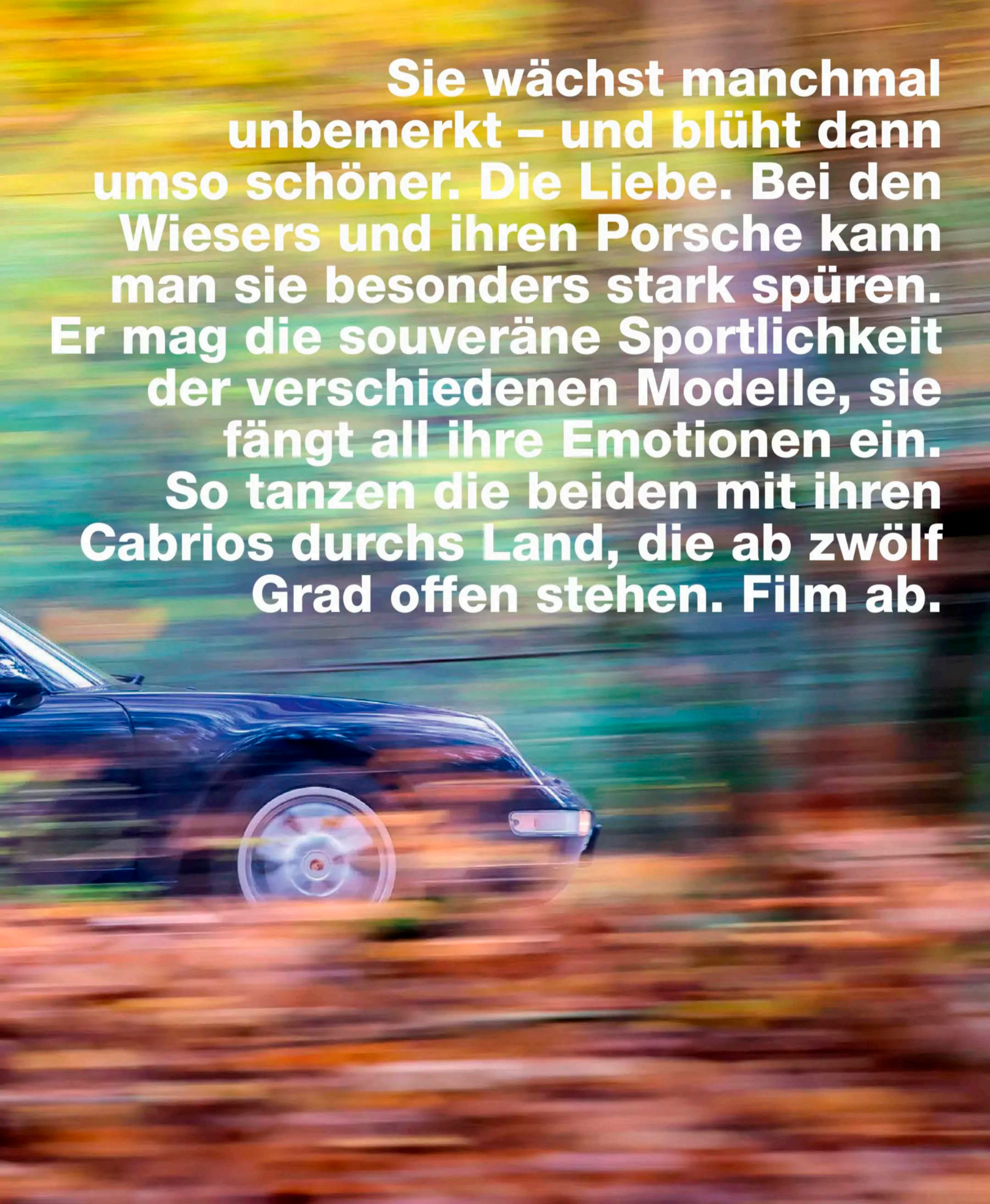
www.delius-klasing.de/kalender

Klimaneutral produziert

Eine große Portion Liebe

AUTOR & FOTOGRAFIE **DANI HEYNE**

Was gibt's Schöneres, als mit dem 993 durch den paradiesischen Herbst zu cruisen? Das lieben die Wiesers an ihren offenen Porsche – die Umgebung so ungefiltert spüren zu können.


Sie wächst manchmal unbemerkt – und blüht dann umso schöner. Die Liebe. Bei den Wiesers und ihren Porsche kann man sie besonders stark spüren. Er mag die souveräne Sportlichkeit der verschiedenen Modelle, sie fängt all ihre Emotionen ein. So tanzen die beiden mit ihren Cabrios durchs Land, die ab zwölf Grad offen stehen. Film ab.

Für Markus Wieser ist der Boxster der fahraktivste seiner Porsche. Leicht, direkt und so dynamisch. Ein wunderbares Sportgerät. Passt perfekt zur Marke. Die limitierte Sonderserie des RS 60 sowieso.

Heute geht's um die Liebe. Dieses großartige Gefühl. Mit den vielen verschiedenen Gesichtern. Dass es die Wiesers mal derart erwischen würde …

Das Tor misst locker vier Meter und rattert langsam zur Seite. Hat es in seinem Leben wohl schon viele tausend Male getan, und doch scheint es in den letzten Jahren mehr Freude daran zu haben. Vermutlich, weil es eine feine Sammlung ausgewählter Automobile behütet. Modelle, die Markus Wieser ans Herz gewachsen sind. Wer ihm genau zuhört, der bekommt eine Ahnung, wie groß seine Leidenschaft für Autos sein muss. Blaue und rote Planen umhüllen die Karossen. Auto-Pyjamas, innen weich flaniert – für besten Lackschutz. Über jedem Stellplatz hängt ein Kennzeichen, bedruckt mit den jeweiligen Typenbezeichnungen. Sauber. Schnörkellos. Ordentlich. Wenn Markus Wieser etwas macht, dann gründlich. Drei Autos liegen ihm besonders am Herzen. Mit ihnen möchte er heute übers Land tanzen.

Draußen drückt sich der Nebel um die Ecken, nur einen Moment lang kann sich die Morgensonne durchmogeln. Genau dann kommt Christine durch die Toreinfahrt spaziert. Kurze blonde Haare und ein herzliches Schmunzeln. »Kann's losgehen?«

»Gleich«, ruft Markus. Und steckt geschickt die roten Kennzeichen an den dunkelblauen 911, der sich vor dem alten Tor warm brummt. Der Wagen kommt aus den USA. »Die Farbkombination hat's hier beim 993 nicht gegeben«, erklärt er. Christine sagen Typenbezeichnungen nicht viel, sie liebt den Charakter der Autos, die Details, den Sound – und die Art, wie der Wind durch ihr Haar wuschelt, wenn die beiden sportlich auf die Alpen zufahren. »All unsere Porsche haben kein festes Dach, weil wir so gern offen fahren. Grundsätzlich ab zwölf Grad Außentemperatur«, erklärt sie und freut sich sichtlich, dass Markus den 993 öffnet. »Für mich

Gestatten: die Wiesers – ein Liebespaar, das die Leidenschaft für offene Porsche teilt. Am liebsten auf kurvenreichen Strecken.

hat der hier die schönste Innenausstattung von allen«, betont Christine und zeigt auf die beigefarbenen Sitze des Elfers. Markus mag, wie er sich fährt. Da spürt er, was er tut. Und wie das Auto darauf reagiert.

W

Während das Tor der Halle langsam zurattert, reisen wir kurz in die Vergangenheit. Die Liebe im Visier. Den einen Porsche-Moment – den Zündfunken – gab's bei beiden nicht. Dafür kann sich Markus genau erinnern, wo er Christine das erste Mal gesehen hat. »Auf der Rückbank eines Simca 1308 mit Doppelvergaser und 85 PS. Ein rotes Auto mit grauen Velourssitzen und vier elektrischen Fensterhebern. Das war am 22. Februar 1980.« Ein paar Monate zuvor hatte er das damals erst fünf Jahre alte Auto von Rost befreit.

Die Liebe zu Porsche – sie kam eher langsam zu den beiden, fast unbemerkt. Markus war 16, als er in einer Werkstatt den Aufbau eines F-Modells bestaunte. »Vor allem den flach bauenden Motor und die tiefe Einbauposition.« Rund 15 Jahre und einige Autos später reisen beide Mitte der 1990er über die Tauernautobahn und lesen »Porsche Museum«. Markus setzt den Blinker und will sich ein Stündchen Zeit lassen. Ein ganzer Tag soll es werden; denn: »Da läuft uns der Gründer Helmut Pfeifhofer über den Weg, Jahrgang 1938 – wie meine Schwiegereltern«, erzählt Markus und schmunzelt. Zur Erinnerung: Pfeifhofer eröffnete 1982 das erste private Porsche-Automuseum Europas – in Gmünd, wo Ferry Porsche 1948 den ersten Porsche baute. Pfeifhofer schien die Autoliebe der Wiesers zu spüren, denn er

Im offenen GTS unterwegs zu sein? Ist für die beiden Entspannung pur. Gerade für lange Strecken nehmen sie gern ihren modernsten Elfer. Und schonen ihn dabei nicht. Der Wagen filtert so viel weg, strengt auch bei hohem Tempo nicht an.

bot ihnen direkt einen 356 an. »Stark verbastelt, aber komplett«, erinnert sich Markus. »War das der Braune?«, fragt Christine?. »Genau der.« Die beiden sagen nicht sofort zu, sondern hinterlassen eine Anzahlung. Markus will sich erstmals mit Porsche – und dem 356 – im Detail beschäftigen. »Damals waren die Autos ja noch günstig«, weiß er. Da in seiner Garage alle Restaurierungen abgeschlossen waren, holte er den 356 schließlich in »einer Nacht-und-Nebel-Aktion. Christine war anfangs weniger begeistert«. Anderthalb Jahre später ist der Wagen fertig. Und trägt beide durch mehrere Sommer und noch mehr Oldtimer-Rallyes. Die Liebe wächst. »Danach ist uns immer wieder ein Porsche zugelaufen. Ingesamt hatten wir mal acht Stück zusammen. 356er, F- und G-Modelle. Eine gute Mischung.«

Der Boxer des 993 ist warm, der Nebel auf dem Rückzug. Die Wiesers leben nahe der Stadt Lutherstadt Wittenberg. Die Straßen schwingen sich hier durch bunt gefärbte Wälder und kommen hin und wieder der Elbe

Den 993 gab es in dieser Farbkombination leider nicht in Deutschland. Markus Wieser hat ihn in den USA aufgespürt. Ein wunderschöner 993 – 286 PS stark.

Ganz unterschiedlich sind diese drei Porsche – was Christine Wieser so an ihnen schätzt. Modellbezeichnungen oder Leistungsangaben sind ihr nicht wirklich wichtig. Sie mag den Charakter der Modelle.

„Wir lieben es, unsere Porsche auszuführen. Gern auch auf Oldtimer-Rallyes, auf denen Zeit und Geschicklichkeit zählen. Und nicht nur schöne Aussichten. Denn: Unsere Autos wollen wir anständig bewegen – das macht uns Freude."

Egal mit welchem Baujahr wir tanzen – die Porsche-Handschrift lässt sich in jedem Cockpit ablesen. Zeitloses Design trifft hier auf gute, langlebige Materialien. Damit lässt sich die Zeit gut überdauern.

verlockend nah. Ideales Terrain für den 993, der erst sanft und dann sportlich über die Teerstreifen geführt wird. Sein 286 PS starker Sechszylinder brummt dumpf und kernig. In den Waldpassagen wirkt es, als würde der Elfer mit den Blättern verschmelzen. Christine schaut nach oben – genießt den Farbrausch.

»Sie ist die einzige vollgasfeste Frau, die ich kenne«, flüstert Markus stolz und setzt sich neben seine Frau auf einen Baumstumpf. Vor ihnen knistert der Carrera 4 GTS – Baureihe 991. »Markus wollte den Wagen in Indischrot, die Farbe ist zu aggressiv für meinen Geschmack. Das Karminrot steht ihm doch viel besser.«

Markus lacht verschmitzt. Und merkt an: »Der 991 wird der letzte neue Porsche sein, den wir uns gekauft haben. Mit dem wunderbaren Sechszylinder-Sauger. Die neuen Turbomotoren sind nicht meins.«

Auch das gehört zur Liebe: Zu wissen, was man nicht will.

Der letzte Tanz für heute – er gehört dem Boxster. Ein RS 60 Spyder, die Hommage an den legendären 718 RS 60 Spyder. Auf 1.960 Stück limitiert. »Dieser Wagen transportiert so viel Porsche-Fahrgefühl, er ist so dynamisch, so wunderbar direkt«, schwärmt Markus und öffnet das Verdeck. Christine steht noch neben dem Auto und gesteht: »Bei der Farbe der Innenausstattung denke ich immer: Schlampenporsche.« Als sie eingestiegen ist, müssen beide herzhaft lachen – denn sie wissen, wie's gemeint ist. Der Boxster wohl auch, nach dem Warmfahren flitzt er durch die ersten Kurven vor dem nächsten Waldstück. Wie ein junger Hund dem Hasen hinterher.

Der schönste Porsche? Christine: »Von den neueren Modellen gefällt mir der Macan ganz gut. Vor allem sein schöner Hintern.« Markus grübelt noch. Dann ist er sich sicher: »Für einen guten 991 GT3 RS würde ich was investieren.« Die Porsche-Liebe – bei den Wiesers wird sie gelebt. Gestern. Heute. Und sicher auch morgen. :::

Der letzte Tanz für heute? Er gehört dem Boxster, einem der limitierten RS 60 Spyder. In dem steckt viel Porsche-DNA.

Geht's um die volle Halle? Nein. Es geht um eine große Portion Liebe. Die haben die Wiesers – für sich und für ihre Autos. Wenn das kein Happy End ist.

PORSCHE KLASSIK

Jetzt im Abo
+ Kalender gratis

Mehr Porsche geht nicht zwischen zwei Umschlagseiten.

Ersparnis über 50% – Portofrei nach Hause

Hier direkt bestellen: 0521/55 99 55

www.delius-klasing.de/porsche-klassik-2022

Das bleibt richtig gut

Wenn die Preise steigen, das war schon immer so, dann schärft das nicht nur die Prioritäten, sondern vor allem das Auge für bleibende Qualität. Für Investments, die länger als eine Saison überstehen und gefallen. Einige Ideen finden Sie hier!

Der perfekte Morgenkaffee? In jedem Fall »un italiano vero«

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, werte Leserinnen und Leser, aber irgendwann hat man einfach genug von den geschmacklichen Enttäuschungen to go, oder? Mal entpuppt sich der Cappuccino als reine Milchspezialität ohne eine Spur von Aroma, dann entfalten die viel zu stark gerösteten Bohnen einen fiesen Abgang à la voller Aschenbecher ... und ein Umweltalbtraum sind Becher, Deckel, Stäbchen und Konsorten ohnehin. Die Alternative ist das Daheim-Trinken. Doch auch hier wartet die Qual der Wahl: Vollautomat mit WLAN-Anschluss, klassisches Siebträger-Monster für ganz kräftige Arme, schmuckloser Plastikkasten für flaue Pulverpads ...? Non, grazie. Da vertraue ich mich doch lieber den Caffè-Könnern von Illy an, deren Designikone X1 in diesem Jahr ihren 20. Geburtstag feiert. In ihrem geschwungenen Metallkorpus, dessen Form einst Luca Trazzi entwarf, vereint die Jubiläumsedition ein Best-of an Funktionen. Die perfekte Melange für anspruchsvolle Kaffeegenießer mit hektischem Alltag: von der Dampfdüse für Milchschaum bis zu den Iperespresso-Kapseln, die ganz traditionell in den Siebträger mit dem wuchtigen Barista-Griff eingesetzt werden. *Preis: zirka 500 Euro, illy.com*

Es muss nicht immer Wintertristesse sein

Der Herrenmantel hat in den letzten Herbstkollektionen der meisten Modemarken eine grandiose Karriere hingelegt. Ob innovative Materialien, helle, freundliche Farben oder die Neuinterpretation traditioneller Schnitte für eine jüngere Klientel – in dem wärmenden »Oldie« steckt noch reichlich Musik, wie dieser vielseitige Wurf von Joop! mit dezentem Checkmuster beweist. *Preis: 500 Euro; joop.com*

Bis zur letzten Runde, für Fahrer wie Beifahrer

Neulich in einer angesagten Hamburger Bar. Die Cocktailkarte führt eine ganze Reihe nicht alkoholischer Kreationen auf. Und zwar nicht das übliche Fruchtsaftgepansche, sondern entschärfte Varianten bekannter Drinks, die man im Hipstersprech jetzt »Mocktails« nennt. Muss man aber nicht. Unter den Empfehlungen war auch ein Gin Tonic ohne Umdrehungen, gemixt mit Siegfried Wonderleaf. Nach den üblichen Begleiterkommentaren wie »Warum dann überhaupt noch was trinken gehen« und »Die verdienen also quasi an Wasser« wurde probiert und für wunderbar befunden. Nun, da die Trendkarawane weiterzieht, legt die Marke aus Bonn mit einer Nicht-Rum-Buddel nach, die sie Wonderoak getauft hat. Weil das wohlig-warme Aromenprofil einem Zuckerrohrschnaps aus dem Holzfass ziemlich nahekommt. Tonkabohne, Muskat und Eiche sorgen für einen runden Geschmack, während Bockshornklee, Limette und Curaçao-Orange etwas Exotik dazugeben.
Preis: zirka 19 Euro, hellosiegfried.com

Das Auge »zapft« schließlich mit

Die richtige Armatur für Waschtisch oder Spüle zu finden ist mindestens so komplex wie der Kauf eines Classic Car. Vielleicht sogar schwieriger, immerhin geht es um Perfektion en miniature! Da kommt das Modell »911« der dänischen Kultmarke Vola ins Spiel, das wir mit diesem Namen einfach vorstellen mussten! Handgebürsteter Edelstahl veredelt jedes Produkt zum Unikat, während Luftsprudler und Schallabdichtung für einen leisen, harmonischen Strahl sorgen. Über den Fachhandel, *de.vola.com*

Das ist ja richtig groovy, Baby!

Schon mit der Retrolinie »Sixties«, die mit aufwändigen bunten Emaillezifferblättern versehen war, gelang Glashütte Original ein wahrer Verkaufsschlager. Auch die Kollektion »Seventies«, deren eckige Optik dem Folgejahrzehnt und seiner Formen- wie Farbensprache Tribut zollt, hat sich für die Uhrenschmiede bezahlt gemacht. Von den lauten Versionen mit orange- und türkisfarbenem Zeit-Gesicht und Stahlband bis zu diesem Flyback-Chronographen in »Fab Green« und mit sportlichem Kautschukband. Die inneren Werte wissen ebenso zu überzeugen, vornehmlich das kunstvoll finissierte Automatikwerk, das durch den Glasboden bei der Arbeit beobachtet werden kann. Auch mit Leder- und Stahlband erhältlich.
Preis: zirka 13.900 Euro, glashuette-original.com

Stilgespür alla Milanese

In Deutschland leider (noch) kaum bekannt, sind Accessoires der 1928 gegründeten Mailänder Ledermanufaktur Serapian anderswo längst ein Must-have für Geschäftsreisende und stilsichere Jetsetter. Besponders prägnant bringt diesen Ruhm die Reisetasche »The Stepan '72« auf den Punkt, die es jetzt in intensivem »Ocean Blue« gibt. Ihr Obermaterial ist wasserdicht beschichtetes Segeltuch, bedruckt mit dem Intrecciato-Flechtmuster, das große Teile der übrigen Kollektion ziert. Hier versehen mit kontrastierenden Ledergriffen und -details. Wie geschaffen, um das aktuelle Revival der 1970er unterwegs auf subtile Art mitzumachen. Es müssen ja nicht gleich Schlaghosen, schrille Pullunder und Schnauzer sein. *Preis: zirka 1.200 Euro, serapian.com*

Uwe Petry
Feine Steine

Wenn Natur
zum Kunstwerk wird.

Spezialisiert auf
Meisterstücke!

Standort Schmelz
Am Erzweg 36
66839 Schmelz
+49 (0) 6887 - 900 99 0

Standort Mallorca
Ronda de Migjorn 74
07620 Llucmajor
+34 634-33-46-74

www.uwe-petry.de

Fünf Freunde

AUTOR CHRISTIAN STEIGER FOTOGRAFIE UNTERNEHMENSARCHIV DER PORSCHE AG

Vor 70 Jahren beginnt bei Porsche die Ära Carrera. Für den ersten Achtungserfolg in Mexiko braucht es nicht viel: zwei serienmäßige 356 Super 1500, einen jungen Mechaniker aus Weissach, vier junge Adelige mit Vollgas-Gen – und den Leichtsinn der frühen Nachkriegszeit.

Name Gottes So heißt Nombre de Dios auf Deutsch, die Kleinstadt liegt bei Durango in der Sierra Madre. Es ist Freitag, der 21. November 1952, am selben Tag klemmen die Ventile des 356 Cabriolets, weil der Kraftstoff verharzt ist.

»Das Cabriolet, in dem ich fuhr, war der Privatwagen des Prinzen, ein normaler 1500 Super und im Übrigen damals der einzige Porsche in Mexiko.«

Philipp Constantin Graf von Berckheim

Gefühlssache Die Starter der Carrera Panamericana überwinden 3.000 Meter Höhenunterschied, die Einstellung der beiden Solex-Vergaser muss an die dünne Luft der Gebirgsetappen angepasst werden. Links Herbert Linge, Graf von Berckheim schaut ihm zu.

Lesehilfe Die Marke Porsche ist noch jung, deshalb steht der Name noch mal groß auf dem Kofferraumdeckel. Und dazu ein Hinweis auf den Hubraum, mit dem sich der 356 gegen größere Rivalen durchsetzt. An der Fahrertür Fürst von Metternich, gegenüber Graf von Berckheim.

»Am Ziel tat mir der rechte Fuß weh vom dauernden Vollgasgeben.«

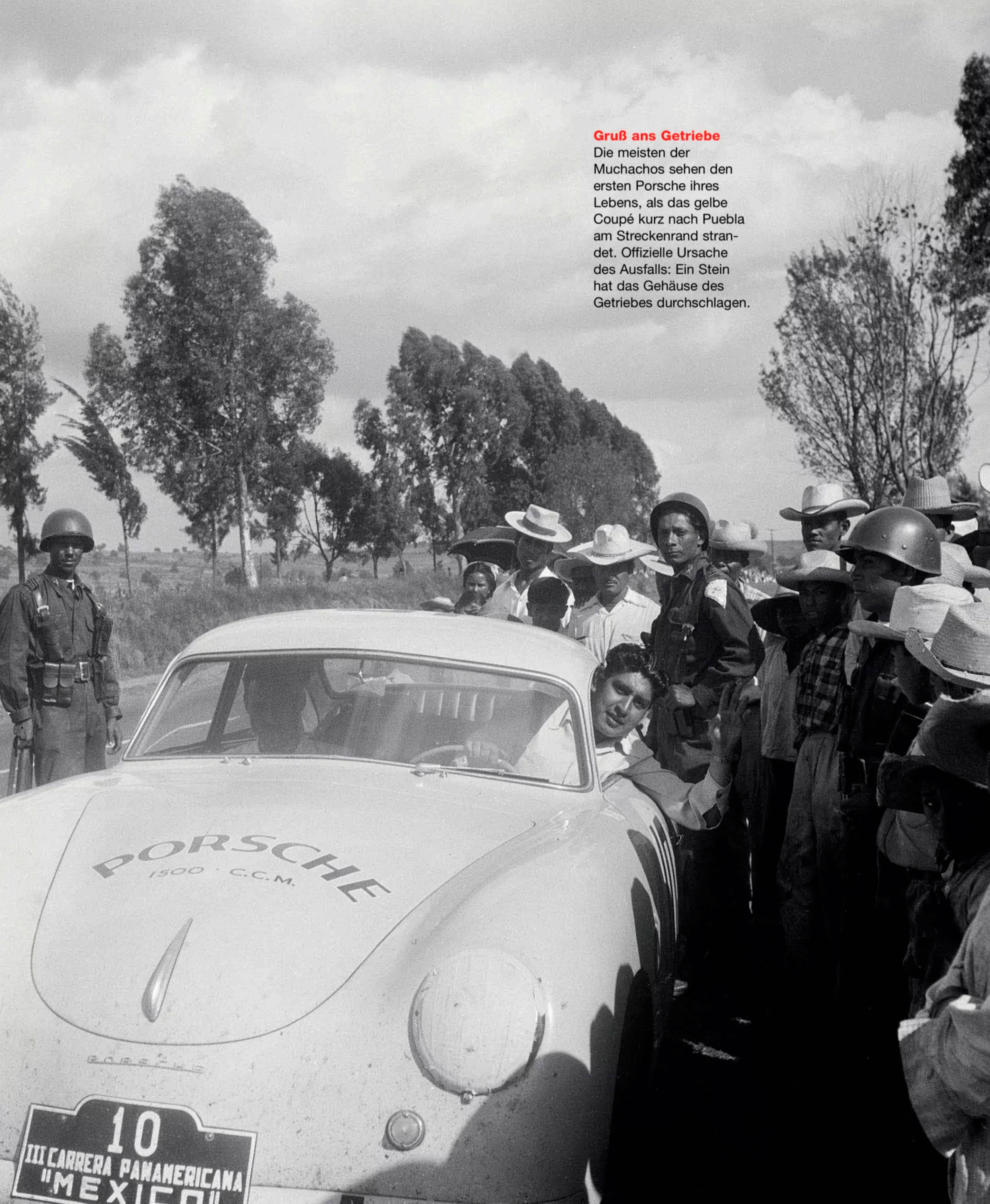
Alfonso Prinz zu Hohenlohe-Langenburg

Spontanreise »Ich fand mich mit dem Gedanken ab, alleine fahren zu müssen«, so erinnert sich Paul Fürst von Metternich (Mitte) später. Doch zwei Tage vor dem Start trifft er auf Manuel Baron de Teffé von Hoonholtz (r.), einen furchtlosen Diplomaten mit Mille-Miglia-Vergangenheit.

S

Sie sind zu fünft, ein Baron, ein Fürst, ein Graf und ein Prinz, nur Herbert Linge ist nicht von Geburt an adlig, sondern ein bürgerlicher Kfz-Mechaniker aus Weissach bei Stuttgart, deshalb machen sie ihn zum Herzog. Die mexikanischen Zeitungen glauben das gern, weshalb »Das königliche Team mit den kleinen Autos« die Schlagzeilen fett macht. So einfach ist es vor 70 Jahren mit den Public Relations, als die ersten beiden Porsche bei der Carrera Panamericana mitfahren. Das ganze große Land dreht durch, wenn das Langstrecken-Rennen über die neue Fernstraße von der Grenze zu Guatamela bis nach Ciudad Juárez im Norden läuft. Zum dritten Mal findet das Spektakel im November 1952 statt, doch die Organisatoren haben erst im Jahr zuvor das Reglement gelockert, jetzt sind auch Sportwagen dabei und nicht mehr nur Fünfsitzer. Und zum ersten Mal gehen deutsche Teams an den Start. Natürlich bringt Mercedes den neuen Flügeltürer mit. Gleichzeitig beginnt für Porsche die Ära Carrera, auch wenn es nicht der Hersteller selbst ist, der die 356er meldet. Darum kümmert sich in bester Guerilla-Manier der Club junger Blaublüter, die ihren Schrauber kurzerhand in den Adelsstand erheben.

Glamouröse Typen sind sie alle, deshalb lohnt sich ein Blick in ihre Lebensläufe, bevor es ums Rennen geht. Der



Gruß ans Getriebe
Die meisten der Muchachos sehen den ersten Porsche ihres Lebens, als das gelbe Coupé kurz nach Puebla am Streckenrand strandet. Offizielle Ursache des Ausfalls: Ein Stein hat das Gehäuse des Getriebes durchschlagen.

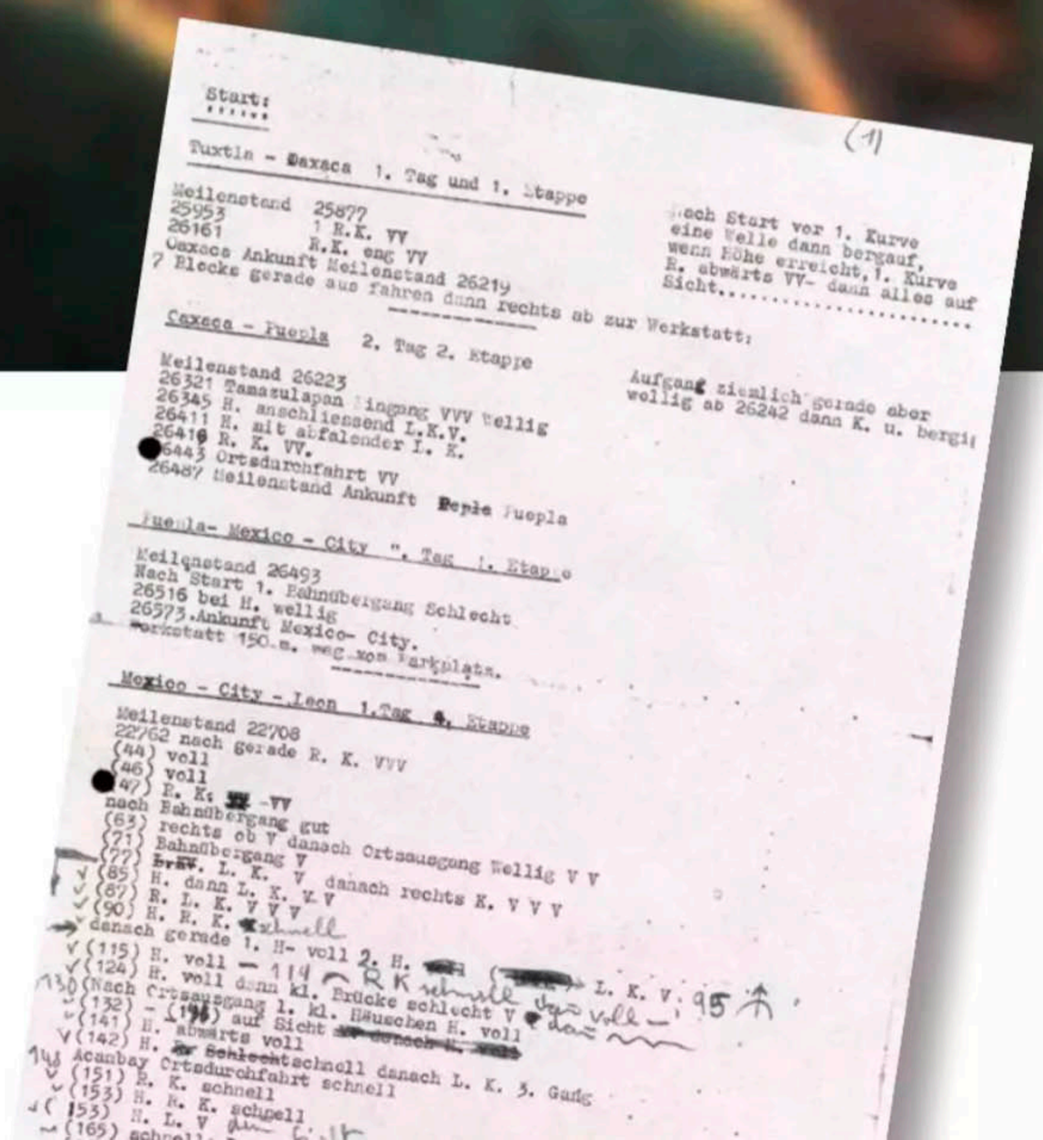
Platz ist zu knapp, um alle Vornamen des damals 28-jährigen Prinzen zu Hohenlohe-Langenburg aufzuzählen, deshalb nennen wir ihn einfach Alfonso. Die Kommunisten haben ihn von seinen böhmischen Besitzungen nach Mexiko verjagt, in die Heimat seiner Mutter, wo er neben zahlreichen Jetset-Aktivitäten als Volkswagen- und Porsche-Importeur wirkt. Der Sportwagen-Absatz könnte allerdings besser anlaufen, sein dunkelblaues 356 1500 Super Cabriolet ist vor 70 Jahren der einzige Porsche in der Weite des boomenden Lands. Das soll sich mit der Carrera Panamericana ändern, beschließt der Prinz, deshalb ist auch ein gelbes 1500er Coupé auf dem Weg nach Mexiko. Blöd nur, dass ihm seine Familie die Teilnahme an der Carrera verbietet.

E

Es hilft, dass Alfonso noch immer gut in der alten Heimat vernetzt ist, so kommen Paul Alfons Fürst von Metternich (damals 35) und Philipp Constantin Graf von Berckheim (28) ins Spiel. Den Besitz großer Weingüter haben sie ebenso gemeinsam wie ihre Liebe zum Rennsport. Metternich wird später Präsident des Automobilclubs von Deutschland und vor allem der FIA werden, die Teilnahme an der Carrera traut er sich anfangs ohne Beifahrer zu. Doch dann steht da zwei Tage vor dem Start auf einer Cocktailparty in Tuxtla-Gutierrez Manuel Baron de Teffé von Hoonholtz, ein brasilianischer Diplomat mit Rennvergangenheit.

»Er war Feuer und Flamme«, erinnert sich Metternich später, »am nächsten Tag nahm ich ihn gleich mit an die Strecke.« Da wartet auch schon der 24-jährige Herbert Linge aus Weissach, der es nicht weit nach Mexiko

Drei Mann in einem Boot Hinten im Cabriolet sitzt »Herzog« Herbert Linge, am Steuer Alfonso Prinz zu Hohenlohe-Langenburg, neben ihm Philipp Constantin Graf von Berckheim.



Start:

Tuxtla - Oaxaca 1. Tag und 1. Etappe

Meilenstand 25877
25953 1 R.K. VV
26161 R.K. eng VV
Oaxaca Ankunft Meilenstand 26219
7 Blocke gerade aus fahren dann rechts ab zur Werkstatt:

Nach Start vor 1. Kurve eine Welle dann bergauf, wenn Höhe erreicht, 1. Kurve R. abwärts VV- dann alles auf Sicht.....

Oaxaca - Puepla 2. Tag 2. Etappe

Meilenstand 26223
26321 Tamazulapan Eingang VVV wellig
26345 H. anschliessend L.K.V.
26411 H. mit abfalender L. K.
26416 R. K. VV.
26443 Ortsdurchfahrt VV
26487 Meilenstand Ankunft Puepla

Aufgang ziemlich gerade aber wellig ab 26242 dann K. u. bergi

Puepla- Mexico - City ". Tag 3. Etappe

Meilenstand 26493
Nach Start 1. Bahnübergang Schlecht
26516 bei H. wellig
26573.Ankunft Mexico- City.
Werkstatt 150.m. weg vom Parkplatz.

Mexico - City - Leon 1.Tag 4. Etappe

Meilenstand 22708
22762 nach Gerade R. K. VVV
(44) voll
(46) voll
(47) R. K. VV
nach Bahnübergang gut
(63) rechts ob V danach Ortsausgang Wellig V V
(71) Bahnübergang V
(77) L. K. V danach rechts K. V V V
(85) H. dann L. K. V V
(87) R. L. K. V V V
(90) H. R. K.
danach gerade 1. H- voll 2. H.
(115) H. voll — 114 RK L. K. V. 95
(124) H. voll dann kl. Brücke schlecht V
130 (Nach Ortsausgang 1. kl. Häuschen H. voll
(132) - (136) auf Sicht
(141) H. abwärts voll
(142) H. schnell danach L. K. 3. Gang
Acanbay Ortsdurchfahrt schnell
(151) R. K. schnell
(153) H. R. K. schnell
(155) H. L. V
(165) schnell

Souvenirs, Souvenirs Die Stuttgarter Tageszeitungen berichten vom Start der lokalen Teams in Mexiko, die Meldung bewahrt Herbert Linge 1952 ebenso auf wie den Streckenplan und das Roadbook mit seinen handschriftlichen Notizen (r.).

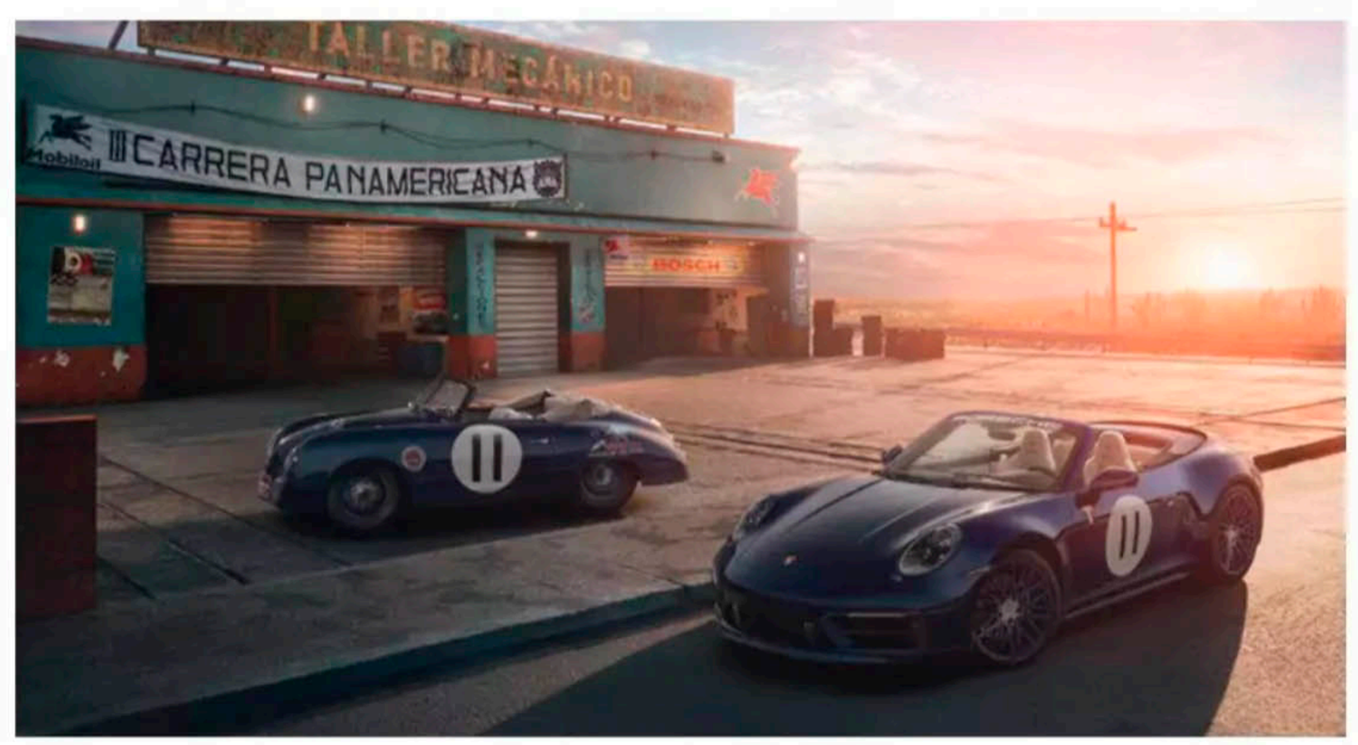
Blaupause Es ist nur eine Montage, den originalen 356 mit der Nummer 11 gibt es längst nicht mehr. Der 911 Carrera Panamericana Special in der Lackfarbe Enzianblau existiert dagegen wirklich – als Unikat, das Porsche Lateinamerika zusammen mit Porsche Mexiko und der Porsche Exclusive Manufaktur zum Jubiläum realisiert hat.

hatte, weil er für Porsche und den New Yorker Traumwagen-Großhändler Max Edwin Hoffman gerade das amerikanische Servicenetz aufbaut. Tagsüber soll er als Beifahrer ins Coupé des Grafen Berckheim steigen und nachts an den beiden Autos schrauben, so viel offizielle Unterstützung aus Zuffenhausen muss vorerst reichen.

Zwar fährt zur Unterstützung auch der Prinz zu Hohenlohe mit, auf dessen Oldsmobile in fetten Lettern »Mama Porsche« steht, doch völlig inoffiziell ist es das Serviceteam von Mercedes-Benz, das für die schwäbischen Kollegen unter anderem den Transport der Reifen übernimmt. Dafür hilft der ortskundige Prinz Alfonso dem Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer beim Verhandeln mit den mexikanischen Behörden. Im Porsche-Hausmagazin »Christophorus« klingt es hinterher so, als müsste es ein Wochenschau-Sprecher mit vielen rollenden rrrr sprechen: »Es stand hier keine Minute eine Konkurrenzfrage zur Diskussion, wir alle waren eben deutsche Sportsleute, die eine große Aufgabe zu erfüllen hatten. Wir haben in den wenigen Wochen in der Neuen Welt vielleicht mehr für den deutschen Namen getan, als es der beste Diplomat in Jahren vermag.«

Doch vorher kämpfen die deutschen Teams mit denselben Problemen. In der Sportwagen-Klasse treten sie gegen den Vorjahres-Sieger Ferrari an, als ebenso zähe Gegner erweisen sich aber die Amischiffe mit ihren getunten V8-Motoren und massiv modifizierten Fahrwerken, zu denen pro Rad zwei armdicke Stoßdämpfer gehören. In ihren rasenden Festungen geben die Amerikaner einfach Vollgas, wenn sich vor ihnen eine tiefe Senke auftut, die den leichten Wettbewerber aus Old Germany schon bei Tempo 50 abheben lässt. Und die Bodenwellen sind im Mexiko der frühen Fünfziger überall, weil sie während der Regenzeit als Wasserabläufe dienen und gleichzeitig Schnellfahrer vor den Ortseingängen bremsen sollen.

Kopfsache Die kreidegrauen Ledersitze des Einzelstücks zieren der eingestickte Carrera-Panamericana-Schriftzug und ein klassischer Rennhelm. Als Kontrast dazu sind die Keder blau abgesetzt.



Unverkäuflich Aber ein Höchstgebot lohnt sich trotzdem: Bei einer Auktion soll das 911-Unikat demnächst versteigert werden, der Erlös fließt wohltätigen Zwecken zu.

A

Auch auf den rauen Asphalt der Fernstraße sind die Deutschen nicht vorbereitet. Die mexikanische Fahrbahndecke »ist eine Teer-Makadam-Schicht, aus der die einzelnen Körnchen wie kleine Nadeln herausstehen«, wie Fürst Metternich notiert. Das Gummi der europäischen Dunlop-Reifen raspelt die Oberfläche in Rekordzeit ab, es kommt sogar zu Leinwandbrüchen, wie der Fürst berichtet. Auf den 3.371 Kilometern Gesamtstrecke verschleißt er im Schnitt alle 100 Kilometer einen Reifen, trotzdem reißt er die letzte Etappe mit einem Schnitt von 169 km/h ab. Und am Ende kommt er als Achter der Gesamtwertung ins Ziel, was die Muchachos im Publikum so begeistert, dass sie vor Freude auf den kleinen Heldenwagen springen.

Das gelbe Coupé des Grafen Berckheim dagegen fällt schon in der zweiten Etappe von Oaxaca nach Puebla aus. Es liegt am Getriebe, so viel steht fest, doch von da an unterscheiden sich die Quellen. Der deutsche Journalist Günther Molter berichtet von »einem Stein, der das Getriebegehäuse durchschlagen hat«, während Porsche-Protokollant Ghislaine Kaes am 12. Dezember 1952 mit dem Hinweis »Vertraulich« festhält, was wirklich los war. »Mehrmals sprang der vierte Gang heraus,

bis kein Gang mehr einzuschalten war. Herr Linge mühte sich etwa eine halbe Stunde ab. Dann konnte der zweite Gang eingeschaltet werden. Mit dem zweiten Gang fuhr Graf von Berckheim die Vormittagsetappe zu Ende. Am darauffolgenden Nachmittag musste ein Durchschnitt von 86 km/h gehalten werden. Graf von Berckheim versuchte das mit dem zweiten Gang. Der Versuch mißlang.«

Mit einem zerstörten Getriebe und den Beulen im Blech des Cabriolets kommen die Deutschen gut weg. Legendär wird die dramatische Begegnung der Mercedes-Piloten Karl Kling und Hans Klenk mit einem Aasgeier, der in die Windschutzscheibe ihres 300 SL fliegt und den Gesamtsieg dennoch nicht vereitelt. Bitterer gehen die diversen Kollisionen mit frei laufenden Kühen und Eseln aus, »obwohl Polizei und Militär den Befehl haben, sämtliches Viehzeug an der Strecke abzuschießen«, wie der staunende Günther Molter damals schreibt. Doch auch ohne lebendes Hindernis legt sogar ein alter Routinier wie Alberto Ascari seinen Ferrari 340 aufs Dach. Und sein französischer Kollege Jean Behra kommt – so noch einmal Molter – »nur durch ein Wunder mit dem Leben davon«, als er mit seinem Gordini Type 15 S in eine Felsschlucht rast. Dem Fürsten Metternich im blauen 356 Cabriolet tut im Ziel dagegen nur der rechte Fuß weh – »vom dauernden Vollgasgeben«.

Prinz Alfonso ist es recht, er bestellt nach dem Rennen erst einmal drei weitere Neuwagen in Zuffenhausen. »Für Porsche zeichnet sich eine erfolgreiche Zukunft in Mexiko ab«, meint auch Ghislaine Kaes und nimmt für die Teilnahme an der Carrera 1953 die Anregungen des Prinzen zu Hohenlohe-Langenburg und des Grafen zu Berckheim auf. Ganz wichtig: »Fahrer und Beifahrer sollten Sturzhelme tragen«. :::

Ur-Elfer Vielleicht gibt es ja wirklich keine Zufälle, jedenfalls beginnt mit der Startnummer 11 die Porsche-Erfolgsgeschichte in Mexiko.

JETZT BESTELLEN!

INKL. KÄFER REVUE!

Foto: © Jan Bürgermeister

Jetzt schnell sein:
Die vorjährigen VW CLASSIC-Ausgaben gibt´s noch im Shop!

Direkt bestellen: 0521-55 99 55 | abo.vwclassic@delius-klasing.de
delius-klasing.de/vw-classic | Aktions-Nr.: KP02649/KP02650

Instagram

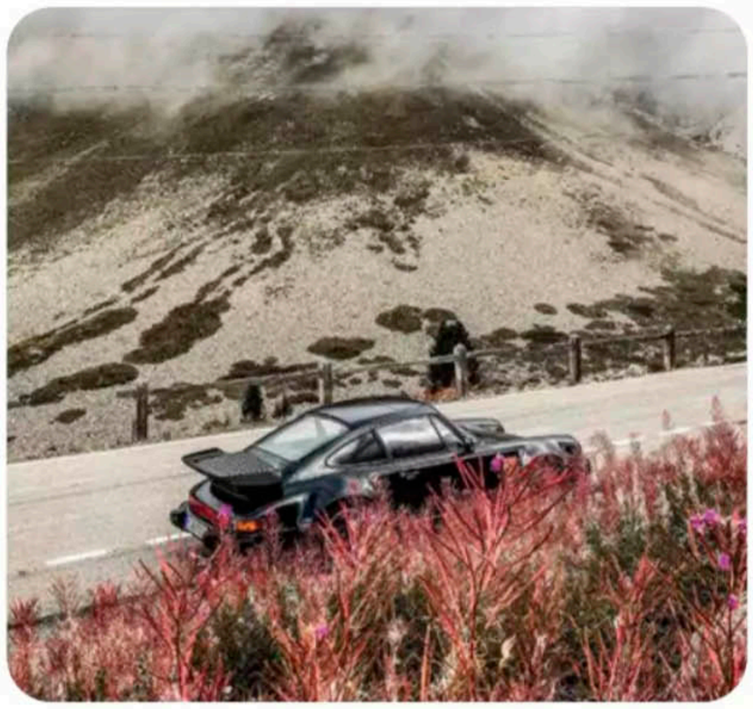
Die letzte Seite im Heft öffnet Euch ganz neue Seiten bei Instagram. Wir zeigen Euch Kanäle, denen es sich lohnt zu folgen. Dazu aktuelle Hashtag-Empfehlungen:
#PorscheKlassik
#aircooled
#flat6
#PorscheOwner
#Zuffenhausen
#Transaxle
Kennt Ihr gute Instagram-Kanäle? Dann schreibt uns!
info@porscheklassik.com

@rodemory

Man könnte Rod als Erfinder des sogenannten Resto-Mod bezeichnen. Seit mehr als 25 Jahren verwandelt der Blechvirtuose bereits verloren geglaubte 356 und auch 911 in Herzschlag-Unikate. Dafür gibt es definitiv ein Follow von uns!

Folgen

@susanne.marack



Die Münchnerin besitzt neben diversen Vierzylinder-Transaxle-Modellen auch 911 und 930. Und daneben noch Vierrädriges aus Wolfsburg und Ingolstadt. Kurz: alles, was uns Fans heilig ist – schaut mal auf ihrem Kanal vorbei.

Folgen

@zwart

Jeder, der in die Marke Porsche vernarrt ist, kennt mit Sicherheit auch Jeffrey »Jeff« Zwart. Der Tausendsassa ist im wahren Leben Werbefilmregisseur. Zudem ist er Rennfahrer (Stichwort: Pikes Peak), Fotograf und Kameramann. Sein Fuhrpark und seine Fotos lassen uns immer wieder staunen. We like!

Folgen

@porsche_klassik

Bleibt auf dem Laufenden und schaut mal bei uns vorbei! Unser Instagram-Experte Marc Christiansen sorgt nicht nur für immer frische Inhalte, sondern kennt auch jeden Insta-Winkel und fördert so ständig klasse Links zutage, die Lust aufs Stöbern machen.

Folgen

Voraussetzung für einen ungestörten Winterschlaf?

Die richtige Vorbereitung.

Als zertifizierter Porsche Classic Partner kümmern wir uns mit viel Herzblut und persönlicher Hingabe um Ihren Klassiker. Ob professionelle Wartungen, Instandsetzungen oder Reparaturen: Bei unserem kompetenten Team aus erfahrenen Meistern und Mechanikern ist auch Ihr Klassiker in den besten Händen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Porsche Zentrum 5 Seen
Hörmann Sportwagen GmbH
Am Römerstein 53
82205 Gilching-Argelsried
Tel. +49 8105 3766-0
www.porsche-5seen.de

PORSCHE

Tutima
GLASHÜTTE

Grand Flieger Airport

Der Grand Flieger Airport Chronograph jetzt im 41-mm-Edelstahlgehäuse mit Keramiklünette in Military Green. Zuverlässigkeit, Präzision und optimale Ablesbarkeit. Geschaffen mit eben jener Perfektion, die das Attribut „Made in Glashütte“ zu einem Qualitätsversprechen von Weltrang gemacht hat.
Erfahren Sie mehr auf www.tutima.com.

FÜR DIE GEMACHT, DIE MACHEN.

DEUTSCHES MANUFAKTUREN SIEGEL
MANUFAKTUR DES JAHRES 2018

TUTIMA UHRENFABRIK GMBH NDL. GLASHÜTTE
01768 Glashütte/Sa. · Deutschland · Tel. +49 35053 320 20 · Exklusiver Katalog unter info@tutima.com · www.tutima.com