PORSCHE FAHRER

PORSCHE FAHRER

PORSCHE-PREISGUIDE 2025

TURBO TOP TEN

1975 – 2000

996 CARRERA 4
READY FOR ROLLSTUHL

968 ROADSTER
SCHICKSAL EINES EINZELSTÜCKS

CAYENNE TURBO 9PA
KAUFBERATUNG IM ERNSTFALL

Mehr **Fahrdynamik** und erhöhte **Fahrsicherheit** für viele **Porsche Klassiker**

www.MediaTel.biz

street comfort | street performance | track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

garantiert auch für dich.

KW®

Für die global...

...operierende Porsche-Transaxle-Szene (zu der ich mich ohne Wenn und Aber auch selbst zähle) ist 2025 ein Jahr der relevanten Jubiläen. Vor 50 Jahren wurde das neue Einstiegsmodell 924 präsentiert (abwarten, da kommt dieses Jahr bei PORSCHE FAHRER noch etwas auf Sie zu), vor 40 Jahren erschien der erste 944 mit Aufladung und vor 30 Jahren liefen die letzten 928 und 968 vom Band. Was 1975 mit einem viel beachteten Paradigmenwechsel begann, kam 1995 still und leise zu einem Ende. Und trotzdem hat diese Zeit tiefe Spuren hinterlassen. Was und wo die Firma und die Marke Porsche ohne ihre Transaxle-Typen heute wären, bleibt Spekulation. Es darf jedoch als gesichert gelten, dass die Autowelt ohne den Design-Meilenstein 928, die nach Porsche-Maßstäben neuartig konzipierten Vierzylinder-Modelle 924 und 944, die in großen Stückzahlen gutes Geld verdienten, als der 911 lahmte, und den qualitativ hochwertigen 968 ein gutes Stück ärmer wäre. Auch ein Auto wie der lange vergessene 968 Roadster, dessen Entstehungsgeschichte wir in dieser Ausgabe beleuchten, wirft Fragen auf. Als Showcar war er gedacht, blieb deshalb ein Einzelstück. Aber hätte er das Potenzial gehabt, die aufs Wesentliche reduzierte, von 356 und 911 gelebte Speedster-Idee ins Transaxle-Segment zu tragen? Eine faszinierende Vorstellung! Hätte der der 968-Modellpalette gut getan?
Wir glauben, dass solch ein sparsam und puristisch ausgestatteter 968 Roadster heute ein gesuchter Klassiker wäre. Für den publizistischen Start ins Transaxle-Jubiläumsjahr ist er auf jeden Fall das richtige Auto. Und obwohl es nie für einen Messe-Auftritt im Rampenlicht oder die Großserie reichte, spielt der unvollendete offene 968 eine wichtige Rolle im Porsche-Kosmos. Mit dem Blick auf die Konkurrenz und den 968 Roadster fiel die Entscheidung gegen ihn – und für ein alternatives, weitaus dramatischeres Show-Car, noch viel mehr Roadster als es der 968 je sein konnte: die Studie „Boxster“ von 1993. Porsches Neubeginn startete auch mit dem Ende der Transaxle-Epoche. Wir werden sie in diesem besonderen Jahr gebührend feiern.

Es grüßt aus 944 und 968 Roadster Ihr...

Jan-Henrik Muche

BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...

www.porsche-fahrer.de

porschefahrer.magazin

porschefahrer_magazin

porschefahrermagazin

RÜCK SPIEGEL

Volltanken, bitte! Mitte der Siebzigerjahre, als der nagelneue 924 auf den Markt kommt, gibt es ihn noch: den Tankwart, Inbegriff des Service-Gedankens. Zwar existiert an der Shell-Station Hornbergstraße in Stuttgart, wo Porsche-Hausfotograf Erich Strenger 1975 das Pressefoto schießt, bereits ein Shop, aber noch sind Diesel, Supershell und Prüfdienst die Verkaufsschlager. Und heute? Lässt es sich in einer alten Tankstelle sogar ganz gut wohnen! Mehr dazu ab S. 82.

Shell Prüfdienst
DIESEL
Diesel
SHELL SUPERSHELL
S EL 8495

CAYENNE TURBO TYP 9PA/957

Der Preis ist heiß, die Versuchung ist groß. Noch einmal richtig Turbo fahren! Wohl nirgendwo im Porsche-Kosmos gibt es derzeit soviel Luxus, Leistung, Platz und Hightech fürs Geld wie beim Kauf eines Cayenne Turbo der 1. Generation. Wir erklären, worauf es beim Kauf des hochkomplexen SUV ankommt.

996 GT3

Wäre es nach dem Chef Wendelin Wiedeking gegangen, hätte es einen Elfer wie ihn nie gegeben. Aber dann kam es anders. Technischer Ehrgeiz, Mut zum Ausprobieren und das Gespür für den richtigen Moment machten den 996 GT3 möglich. Teil 1 der Entstehungsgeschichte.

968 ROADSTER

Die puristische Idee des 911 Speedster sollte der 968 Roadster auf die Vierzylinder-Baureihe übertragen und als Showcar auf der Messe stehen. Doch als er fertig war, hatte die Zeit den reduzierten offenen Transaxle-Typen überholt. Heute, da sind wir uns sicher, wäre er ein gesuchter Klassiker.

48

TURBO-TOP TEN 1975 – 2000

Motor hinten, mittig oder vorne? Luftkühlung oder Wasserkühlung? Oder beides? Heck- oder Allradantrieb? Wie sehen sie aus, die faszinierendsten Turbo-Typen des letzten Porsche-Jahrtausends. Eine hoch emotionale Auswahl.

MASCHINEN

14 TITELSTORY
TOP TEN DER TOLLSTEN TURBO BIS 2000 – AUFLADUNG HOCH 10

48 REPORT
968 ROADSTER – KNAPP DANEBEN

66 KLASSIK
996 GT3 – ERSTENS KOMMT ES ANDERS …

74 TUNING
MEYERS MANX BUGGY – CARRERA CONNECTION

SERVICE, TEST + TECHNIK

28 MARKT-ANALYSE BY ELFERSPOT
JUGEND IST ZUKUNFT

42 ROUTEN-PLANER
TAIWAN

58 KAUFBERATUNG
CAYENNE TURBO 9PA/957 – MACHT BRINGT VERANTWORTUNG

MENSCHEN + MOTOREN

34 MAGAZIN
911 CARRERA 4 TYP 996 – AUF SECHS RÄDERN

82 HAPPY END
WOHNEN IN DER TANKSTELLE – SUPER! PLUS +

RUBRIKEN

08 LESERBRIEFE I NEWS

94 PORSCHE MARKT

98 VORSCHAU I IMPRESSUM

WOHNEN IN DER TANKSTELLE

Einziehen wo andere auftanken. Zwei Porsche-Fans erzählen, wie sie aus der alten Caltex Tankstelle von 1957 ein Zuhause für die Zukunft machten. Eine Geschichte mit vielen Altlasten, hohen Kosten und jeder Menge Tankstellen-Romantik.

RARE.SPHERE – 911 „60 JAHRE PEPITA“

Wer an frühe Elfer denkt, hat das schwarz-weiße Muster der Sitzmittelbahnen vor Augen, das in diesen Modellen zu einem Designklassiker wurde: Pepita. In Kooperation mit den Wuppertaler Porsche-Spezialisten early911s hat RARE.SPHERE-Mitbegründer Tobias Aichele zum Jubiläum „60 Jahre Pepita“ einen ganz besonderen Elfer auf die Räder gestellt: den „Pepita“. Der 911 S von 1966 trägt heute die moderner anmutende Stoff-Kombination Schwarz-Weiß-Blau – das Blau findet sich auch an den 4,5 Zoll breiten Fuchs-Felgen, Pepita auch an der Knieleiste. Als Botschafter und Bindeglied sozialer Medien und leibhaftiger Treffen wird der RARE.SPHERE 911 S Pepita in der Saison 2025 auf Reisen gehen und an Porsche-Hotspots wie Heizr, Petro-Surf und Luftgekühlt zu sehen sein.

PORSCHE DESIGN – ROADSTER ALUMINIUM TROLLEY

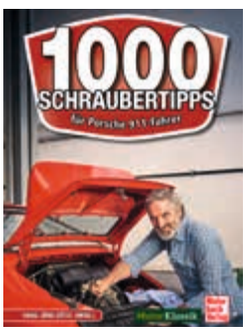
Vor zehn Jahren stellte Porsche Design die neue Koffer-Serie Roadster Hardcase vor, jetzt wird die Kollektion mit der Trolley-Serie Roadster Aluminium erweitert. Formschön, hochwertig und gut strukturiert. Zwei Farben, Silber und Schwarz, sowie die Größen S (1.250 Euro), M (1.320 Euro) und L (1.490 Euro) sind erhältlich.
www.shop.porsche.com

LITERATUR

The Americans – Beautiful Machines

Bücher, die sich ernsthaft statt schablonenartig über Hubraum und PS-Zahlen schwadronierend mit dem Thema US-Auto auseinandersetzen, sind auf dem deutschen Markt selten. Ein Buch, das Zeit, Markt und US-Auto-Design mit der gebotenen Tiefe zueinander in Verbindung setzt, darf als Rarität gelten. Wenn also AMC Astra-Gnome, ein Show-Car wie eine Mischung aus Nautilus und Raumschiff, Plymouth XNR und Vector W8 auf real gehandelte Traumautos wie Cord 812, Continental Mk II, Chevrolet Camaro Z/28 und DeLorean DMC-12 treffen, braucht es keine besondere Affinität zu US-Autos – es reicht es aus, ein Liebhaber großartigen Auto-Designs zu sein, um das Buch „Beautiful Machines“ toll zu finden. Für eine komplette Abhandlung der „ikonischsten US-Autos ihrer Ära“ kann der Platz nicht reichen, aber die Kategorisierung nach Epochen, bzw. Jahrzehnten hilft bei der Navigation im teilweise verwirrenden, weil mit alten und neuen Fotos durchsetzten Layout. Eine Entdeckung und Lehrstunde zum Thema Auto-Design und Auto-Kultur in wertiger Machart zu einem attraktiven Preis ist es allemal – und ein Buch zu schönen Maschinen/Autos italienischer Herkunft gibt es auch.
Blake Z. Rong: The Americans – Beautiful Machines: The Most Iconic US-Cars of their Era, 320 Seiten, 300 x 270 mm, Englisch, Hardcover, Gestalten, Berlin 2024, 60,00 €, ISBN 978-3-96704-160-6

ZUM THEMA



1000 Schrauber-Tipps für Porsche-Fahrer

Hans-Jörg Götzl (Hrsg.)
208 Seiten, Softcover
Motorbuch
29,90 Euro
ISBN 978-3-613-04739-6

Porsche Rennsport Reunion

Stefan Bogner / Thomas Ammann
288 Seiten, Hardcover
Delius Klasing
68,00 Euro
ISBN 978-3-667-12854-6

hoch5.com

ROT PUNKT KÜCHEN

driven by passion.

Zeit für einen Boxenstopp – Zeit für Rotpunkt Küchen. Getrieben von der Leidenschaft für gutes Design und Premiumqualität wissen wir, dass Geschwindigkeit im Leben nicht alles ist, dass es hin und wieder Pausen braucht – und einen Ort zum Ankommen, zum Entspannen, zum Entschleunigen, zum Auftanken. **Eine Küche von Rotpunkt.**

Fuß vom Gas, Finger auf die Tastatur:
rotpunktkuechen.de

FARBE BEKENNEN I

In Ihrem Editorial der aktuellen Ausgabe haben Sie zum "Farb-Jubiläum" von Indischrot die Frage gestellt, welche Farbe die Leserschaft gerne am eigenen Porsche sehen würde, worauf ich gerne antworten möchte. Meinen 968, Baujahr 1992, Japan-Ausführung, Linkslenker, habe ich 2014 mit unbekannter Historie und fragwürdiger Laufleistung gekauft. Der Wagen hat sich leider innerhalb kurzer Zeit als komplette Ruine herausgestellt und war de facto reif für die Presse. Einen zweiten Kauf konnte ich mir nicht leisten, also blieb nur eine stufenweise Restaurierung übrig. Der Wagen war durchaus fahrbereit und wurde von mir genutzt, blieb aber witterungs- und temperaturunabhängig immer wieder stehen, sprang aber auch wieder an. Im Laufe dieser etwa sieben Jahre dauernden Zeit, den 968 in einen technisch verlässlichen Zustand zu versetzen, ist mir der Porsche wirklich ans Herz gewachsen. Ich nutze ihn ganzjährig als mein einziges Auto, leider ist er mangels Garage Laternenparker. Nachdem er dann technisch wieder einigermaßen gut dastand, störte ich mich erst recht an der Optik: Ich hasse alle Nichtfarben, außerdem mag ich keine Metallic-Lacke. Da ich den Wagen nicht mehr verkaufen möchte, war ich also völlig frei in der Gestaltung. Für den Innenraum habe ich mich für einen Mix aus Himbeere und Brombeere in Fake-Alcantara mit Steppung in Limette entschieden. Jetzt fehlte noch die äußere Umgestaltung. Hier fiel die Wahl auf „Lichtgrün", zumal es mit der Limetten-Steppung harmoniert. Als Felgenfarbe habe ich mir einen Mittelton zwischen Racinggelb und Speedgelb mixen lassen. Der Heckflügel wurde gleichfalls auf der Oberseite in Lichtgrün rücklackiert, die Unterseite verblieb in Gelb. Streifen sollten auch noch drauf, und da bereits alles Andere in Fruchtfarben lackiert worden war, wurden die Streifen das klassische Siebzigerjahre-PorscheOrange. Zu guter Letzt fehlte irgendwie noch was für den "speziellen Touch“: Um eine optische Verbindung zum Innenraum herzustellen, bekam das Dach dann noch eine Lackierung in Himbeer mit Streifen in Brombeer. Schön, finde ich.

Zuletzt, die Außenwirkung: Un-fass-bar! Ich werde bei jedem Tankstopp angesprochen, Kinder winken, lachen, rufen – ich winke natürlich immer zurück! Es fragen Väter an, ob sich ihr Kind mal kurz für ein Foto hinein setzen darf. Na klar doch! Um jetzt noch den Kreis zum Editorial der letzten Ausgabe zu schließen: Als Schulbub habe ich mir auf dem Schulweg mit offenem Mund einen parkenden, damals frisch auf dem Markt angekommenen 924 in eben jenem Indischrot mit den Augen verschlungen – bis der Besitzer aus dem Haus gerannt kam und mich unter Androhung von Backpfeifen verscheucht hat. Wird bei mir nicht passieren! Ich freue mich über jeden Passanten gleich welchen Alters, der sich über den Anblick der Lackierung dieses Wagens freut.

Holger Donn

917-030

Der Bericht über den 917-030 aus der Ausgabe 3-2025 hat mir besonders gefallen. Ich lese seit vielen Jahren fast alle deutsch- und französischsprachigen Autozeitschriften. Und es stimmt, dass bestimmte Fahrzeuge und Geschichten so besonders sind, dass sie hängenbleiben. Früher habe ich manche Zeitschriften als Erinnerung aufgehoben. Einige Umzüge und Aussortieraktionen später sind nur noch die in meinen Augen wichtigsten Berichte übriggeblieben. Zwei Berichte über straßenzugelassene 917 sind darunter. Der erste, ein Nachdruck aus einer Veröffentlichung von Heft 14/1975 der auto zeitung, zeigt dasselbe Fahrzeug. Ich habe es beigefügt, weil sich die zeitgenössischen Fotos in mein Gedächtnis eingebrannt haben. Bei der Überführungsfahrt von Stuttgart nach Paris überquert der Graf mit seinem Sekretär, standesgemäß im Anzug mit Krawatte gekleidet, die deutsch-französische Grenzen an der Goldenen Bremm bei Saarbrücken. Das Bild von der Autobahn ist auch krass. Man kann sich nicht vorstellen, wie sich die anderen Verkehrsteilnehmer gefühlt haben müssen. Im zweiten Bericht, in der speedster-Ausgabe #042 in französischer Sprache erschienen, lernen wir, dass ein Geschäftsmann (Claudio Roddaro) aus Monaco es ebenfalls geschafft hat, seinen 917 (917-037) für den öffentlichen Straßenverkehr zuzulassen. Dies bedeutet auch, dass Ihre Aussage auf Seite 89 nicht ganz richtig zu sein scheint: Das Fahrzeug von Graf Rossi scheint nicht der einzige 917 mit Straßenzulassung zu sein. Sei's drum, die Geschichten sind einfach genial!! Ihr Bericht schafft es in jedem Falle auch mit meine kleine aber feine Sammlung besonderer Artikel.

Wolfgang de Loth

Anm. d. Red.: *Ja, wir haben hier einen ähnlichen Artikel aus der auto, motor + sport von damals vorliegen. Inzwischen haben sich im Porsche-Archiv auch Bilder von der Abholung des 917 in Weissach gefunden, die für den Druck aber leider zu spät kamen. Die Geschichte des 917-037 aus Monaco hatten wir übrigens in Ausgabe 4-2018 gebracht, allerdings war diese Straßenzulassung ein Produkt der Neuzeit (und wahrscheinlich den besonderen Bedingungen vor Ort geschuldet). Der einzige originale, echte Straßen-917 bleibt der des Grafen!*

LIEBE LESER, wir freuen uns über Ihre Meinung, Feedback,Fragen, Statements usw. in Form von Leserbriefen an: redaktion@pf-magazin.de oder an: PORSCHE FAHRER-Leserservice, Pottscheid 1, 53639 Königswinter.

CAYENNE GTS

Gerade den Artikel gelesen und über die Anerkennung des Cayenne GTS Typ 957 gefreut – das ist wirklich der perfekte Daily Driver. Als Fahrer der „Obendrüber“-Design Edition (ab Werk ohne Sticker) habe ich zwei Fragen. Wo gibt es eine Quelle zu den 583 gebauten Exemplaren? Wurden die 1000 avisierten Exemplare etwa gar nicht ausgereizt?

rainernord via Instagram

***Anm. d. Red.:** Eine verlässliche Quelle für Stückzahlen ist das Buch von Marc Bongers: "Porsche – Alle Serien- und Sportwagen seit 1948“. Dort wie im Artikel sind 593 GTS Design Edition (nicht 583) angegeben. Warum keine 1000 zustande kamen? Es konnten wohl nicht so viele verkauft werden. Das GTS-Badge war so beim Kauf am Auto montiert – auch nach erneuter Prüfung konnten wir keine ungenaue Montage feststellen.*

MEHR 356

Ein kleines Anliegen: Ich hätte gerne mehr Reportagen und Bildbeiträge, Besitzer- oder Restaurierungsberichte, zum wunderbaren 356. Cabrio, Coupé oder Roadster, Typ 356 A, B oder C.

Rolf Wiemer jun.

***Anm. d. Red.:** Wird erledigt, gleich in der nächsten Ausgabe 5-2025. Siehe Vorschau auf S.98.*

FARBE BEKENNEN II

Lieber Herr Muche. Wir mögen ja beide die Porsche-„Fehlfarben“, und welches die schönste oder schrägste ist, könnte ich nicht sagen. Für den 964 mag ich Amazonasgrün-Metallic, für den 924 Minerva-Blau-Metallic (natürlich mit brauner Innenausstattung). Bahamagelb und natürlich Vipern-Grün als Sechzigerjahre-Farben. Als Fan des Films „Le Mans“ gehört Schiefergrau zu meinen Favoriten, Irisch-Grün als Porsche-Farbe und ganz klassisches Grand-Prix-Weiß. Ich bin gespannt, welche Farbpalette zusammenkommt.

Lars Hurtig

ANZEIGE

ROBINSON
Share the moment

TRAUMURLAUB ZU GEWINNEN!

Neu in der ROBINSON Familie: Der ROBINSON FIEBERBRUNN öffnet im Juli 2025 seine Türen – und mit ihnen ein Paradies für alle, die Sehnsucht nach den Bergen spüren. Ob Outdoor-Eldorado im Sommer oder Pistenparadies im Winter, hier entstehen Bergträume für die Ewigkeit. Und wenn die Nacht anbricht? Dann tanzen die Erinnerungen zwischen bunten Lichtern und wummernden Beats. ROBINSONtypisch, unvergesslich.

Lust auf ein Kennenlernen? Wir verlosen 7 Nächte Clubaufenthalt für 2 Personen im ROBINSON FIEBERBRUNN.

Und so geht's:
QR-Code scannen, Daten eingeben und mit etwas Glück gewinnen.

*7 Übernachtungen für 2 Personen im Doppelzimmer inkl. Vollpension made by ROBINSON, nach Verfügbarkeit in der Sommersaison 2025 bei Eigenanreise. Teilnahmeschluss ist der 05.06.2025. Teilnahmebedingungen findest du online.
TUI Deutschland GmbH . Karl-Wiechert-Allee 23 . 30625 Hannover

FRÜHLING LIEGT IN DER LUFT – UND TOLLE GEWINNE AUCH!

Die Tage werden länger, die Sonne zeigt sich wieder öfter, und die Natur erwacht zu neuem Leben. Was gibt es da Schöneres, als mit einem Gewinnspiel in den Frühling zu starten?! Jetzt mitmachen und den Frühling genießen!

Coboc E-Bike nach Wunsch

Wert: bis zu 4.499 Euro

E-Bikes aus Heidelberg. Bei Coboc dreht sich alles um den einen zentralen Gedanken, der vor über zehn Jahren die Gründer inspiriert hat: Ein Elektrorad bauen, das richtig gut funktioniert und dabei auch noch verdammt gut aussieht.
Ein weiterer zentraler Aspekt in der Herangehensweise ist der hohe qualitative Anspruch. Coboc E-Bikes machen nicht nur Spaß und erleichtern den Alltag, sie sind auch langlebig.

- Designed in Heidelberg
- Alle Modelle leichter als 20 Kilogramm
- Zeitlos elegantes Aussehen
- Einzigartiges, natürliches Fahrgefühl
- Formschön integriertes Antriebssystem
- Einsatzgebiete für Urban, City, Trekking und Sport
- Auch ohne die Unterstützung des Motors wie ein normales Fahrrad nutzbar
- Simple Bedienung, auch per App
- Deutschlandweites Händlernetzwerk mit persönlicher Beratung

Der Gewinner darf sich aus den Modellen Bristol, Sydney und Iseo sein Wunsch-E-Bike aussuchen!

www.coboc.biz

Teilnahme bis zum 31. Mai auf www.porsche-fahrer.de.

Zwei Übernachtungen im LIFESTYLE Resort Zum Kurfürsten in Bernkastel-Kues

Wert: 694 Euro

Zeit mit glücklich sein verplempern – genau darum geht es im LifeStyle Resort Zum Kurfürsten. Hier trifft moderne Eleganz auf pure Entspannung, ein Ort, an dem Alltag und Stress keine Chance haben. Auf 4.500 Quadratmetern entfaltet sich eine Wellnesswelt der Extraklasse, die Körper, Geist und Seele verwöhnt. Eintauchen, treiben lassen, genießen – das ist das Motto der einzigartigen Poollandschaft. Das Panorama-Dachschwimmbad (32°C) mit Wasserfall und Whirlpool schenkt unvergessliche Feel-Good-Momente. Wer Frischluft liebt, kann im ganzjährig beheizten Außenpool (30 °C) oder im warmen Attraktionspool (35°C) pure Entspannung erleben. Und für Naturliebhaber? Der 20-Meter-Naturbadeteich sorgt für ein erfrischendes Bad – ganz ohne Chemie.
Es sind die besonderen Details, die das LifeStyle Resort so einzigartig machen. Es lohnt sich, sie zu entdecken ...

www.zum-kurfuersten.de

Kärcher Hartbodenreiniger FC 8 Smart Signature Line

Wert: 549,99 Euro

Frisch gewischte Böden, ohne vorher Staub zu saugen: Der Hartbodenreiniger FC 8 Smart Signature Line von Kärcher macht's möglich.
Auf dem Boden sorgt der akkubetriebene Hartbodenreiniger für makelloses WOW – und das in der Hälfte der üblichen Zeit. Dank 4-Walzen-Technologie entfernt er alle Arten von trockenem und nassem Alltagsschmutz ganz ohne Vorsaugen. LED-Leuchten im Reinigungskopf lassen kein Staubkorn unentdeckt, und spezielle Filter sorgen für eine gute Haaraufnahme. Das Topmodell ist mit attraktivem LCD-Display und App-Verbindung ausgestattet zur smarten Unterstützung bei Ihren Reinigungsaufgaben.

www.kaercher.de

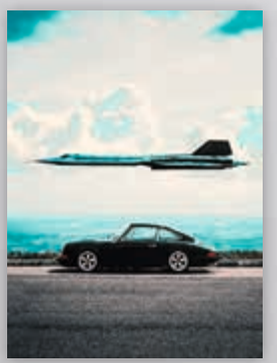
ANZEIGE

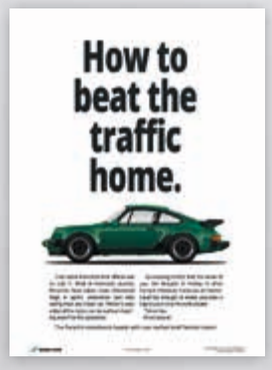
PORSCHE-KUNST

ALS PORSCHE FAHRER-LESER
10% SPAREN!

OB FÜR DIE MAN CAVE, DIE GARAGE, DAS BÜRO ODER DAS WOHNZIMMER:
DIESE PORSCHE-KUNST KANN SICH ÜBERALL SEHEN LASSEN.
UND ALS PORSCHE FAHRER-LESER SPAREN SIE MIT DEM **CODE PF10**
JETZT 10% AUF DAS KOMPLETTE KUNSTDRUCK-SORTIMENT!

WWW.REARVIEWPRINTS.COM





ERHÄLTLICH ALS KUNSTDRUCK IN MUSEUMSQUALITÄT AUF SCHWEREM, MATTEM PAPIER IN IHRER WUNSCHGRÖSSE.
OPTIONAL AUCH BEREITS MIT RAHMEN (HANDGEFERTIGT).

Carrera
S CR 8801

TITELSTORY – TURBO-TOP TEN 1975 – 2000

AUFLADUNG HOCH 10

Das Jahr 2024 gehörte den Feiern zum 50. Jubiläum des 930, aber das Thema Porsche und Turbo ist aktueller denn je – heute ist der aufgeladene Porsche die Regel, der Saugmotor die Ausnahme. Im letzten Jahrtausend, als einige der faszinierendsten Turbo-Porsche mit Straßenzulassung entstanden, war das andersrum.

1 964 TURBO S

Schon klar: Andere haben mehr Leistung, Biturbo-Aufladung, Allradantrieb. Aber eben weil der 911 Turbo S der Baureihe 964 ohne all das auskommt, sich wie ein Rennauto mit Straßenzulassung benimmt und trotz aller Extreme bereit ist, den Alltag zu meistern, sichert ihm dieser Tanz auf Messers Schneide die Poleposition. So viel Gänsehaut liefert sonst keiner. Kostbar und selten war er ja schon immer: Nur 86 Stück wurden in Weissach gefertigt, der Stückpreis lag bei 295.000 Mark.

Porsche baute den S, weil ein vom Brumos-Rennstall frisierter 911 Turbo in den USA die populäre IMSA-Meisterschaft gewonnen hatte und die Kunden auch solch ein Auto wollten. Auf dem Genfer Salon im Frühjahr heißt die vorgestellte Studie noch „911 Turbo Leichtbau“. Luxusattribute wie elektrische Fensterheber, Klimaanlage und Zentralverriegelung fehlten, auch Rücksitze und Unterbodenschutz gab es erst gar nicht. Fronthaube und Heckdeckel bestanden aus einem glasfaserverstärkten Karbon-Kunststoff-Mix, die Sitze waren dünne, ausschließlich in Längsrichtung verstellbare Schalen und bei Seitenscheiben und Heckfenster handelte es sich um Dünnglas. Dafür trug erstmals ein Elfer 18 Zoll große, dreiteilige Speedline-Felgen, was den Einbau einer größeren Bremsanlage an der Vorderachse möglich machte. 180 Kilogramm betrug der Gewichtsvorteil im Vergleich zum 964 Turbo. Im Heck saß der schon vom 930 bekannte Sechszylinder-Turbo mit 3,3 Liter Hubraum. Nockenwellen mit geänderten Steuerzeiten, größere Einlassventile und ein um 10 kg leichteres Einmassenschwungrad wurden verbaut, Ein- und Auslass-Kanäle poliert, der maximale Ladedruck wurde von 0,8 auf 0,9 bar angehoben. Mit 381 PS bei 5.700 U/min lag die Literleistung mit 115 PS zum ersten Mal jenseits der 100 PS-pro-Liter-Marke. Und die Öffnungen in den Flanken, durch die Luft zum Kühlen und Verbrennen zum Motor strömte, trug der 964 Turbo S vor 993 Turbo und 993 GT2.

964 Turbo S

Leistung: 381 PS bei 5.750 U/min,
max. Drehmoment 490 Nm bei 4.800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,6 sec
Stückzahl: 86 (1992 – 93)

„NOCH NIE, GLAUBE ICH, LAG EIN KOMPROMISS EINES SERIENFAHRZEUGS SO DICHT BEIM RENNWAGEN."

Helmuth Bott, Porsche

959

Platz 2 für den Wagen, der seit bald 40 Jahren wie kaum ein anderer Gemüter bewegt und 2024 ganz oben auf der Liste der wertvollsten Porsche stand? Der Super-Biturbo, der Superlativ 959 von einem heiß gemachten 964 knapp geschlagen? Ja, aber auch deshalb, weil dem Technologieträger in letzter Konsequenz der raue, unvermittelte Charakter fehlt, der den Turbo so berühmt-berüchtigt macht. Vielleicht ist der 959 ja auch einfach ein bisschen zu perfekt?

Bei Technik, Leistung und Anspruch steht der 959 in einer Reihe mit Meilensteinen wie 356 Carrera 2, Carrera GT oder 918 Spyder – jeder einzelne von ihnen stellte (auch beim Preis) zu seiner Zeit das maximal Mögliche der Marke Porsche dar. Beim 959 meinte das: 450 PS aus 2,85 Litern Hubraum, Biturbo-Aufladung, elektronisch geregelter Allradantrieb, Spitze über 300 km/h, Basispreis 420.000 Mark. „Porsche-Technologie bis ins Jahr 2000". Die Bugschürze bestand aus Polyurethan, Fronthaube und Türen waren aus Aluminium gefertigt, die Außenhaut – also Dach, Kotflügel, Schwellerverkleidung, Motorhaube mit Heckspoiler, die aus einem Stück bestehende, riesige Heckschürze sowie die Unterbodenverkleidung – aus Kevlar. Die Rastatter Waggonfabrik lieferte den feuerverzinkten, lackierten und mit Kevlar-Beplankung versehenen Metallkorpus, der anschließend im „Rössle-Bau" des Werks 1 in Zuffenhausen mit dem in Weissach vormontierten Antriebsstrang samt Motor verheiratet wurde. Soll heißen: Schon die Karosserie war ein Kunstwerk der Ingenieure. Die DENLOC-Reifen von Dunlop mit Notlaufeigenschaften, die Zentralverschluss-Hohlspeichenräder aus Magnesium mit integriertem Luftdruckkontrollsystem, die Vierkolben-Bremsanlage kamen direkt aus dem Motorsport, vom Gruppe C-Rennwagen 956 erbte der 959 das gezähmte, für den Alltagsbetrieb umkonstruierte 935/76-Sechszylinderaggregat mit Luft-Wasser-Kühlung und Aufladung. Auch der Allradantrieb war neu, aber am Ende war der 959 mehr als die Summe seiner Teile – eben einer der faszinierendsten Porsche aller Zeiten.

959

Leistung: 450 PS bei 6.500 U/min,
max. Drehmoment 500 Nm bei 6.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,9 sec
Stückzahl: 292 + 9 (1987 – 8 + 1992)

930

Andere sind seltener, stärker, extremer, aber mit dem 911 Turbo fängt nun einmal alles an. Wer heute „Turbo“ sagt, denkt immer noch an muskulöse Radhäuser und einen großen Flügel am Heck. An überquellende Leistung bei schlagartig einsetzendem Ladedruck, aber auch an Luxus. Ein ebenso wilder wie feiner 930 ist und bleibt das Sinnbild eines aufgeladenen Elfers. Auch deshalb gebührt ihm ein Platz auf dem Treppchen.

Für Porsche markierte der 911 Turbo der G-Serie den Einstieg in die Liga der Supersportwagen. Zur Leistungsbereitschaft eines 911 Turbo gehörte neben schierer, im Rennsport erprobter Kraft auch immer eine Extraportion Luxus: Colorglas, elektrische Fensterheber, Heckscheibenwischer, hochflorige Veloursteppiche und automatische Heizungsregulierung waren Teil der Serienausstattung. 25.000 Mark mehr als das bisherige Topmodell 911 Carrera mit dem legendären 2,7-Liter-RS-Motor kostete damals der neue 911 Turbo, mit einem Preis von 68.500 Mark kostete er fast so viel wie zwei normale Elfer. Der Turbo war auch deshalb so teuer, weil die stählernen Kotflügelverbreiterungen anfangs noch von Hand montiert werden mussten – wie beim Carrera RS ging Porsche von kleinsten Stückzahlen aus, da wurde nicht in teure Presswerkzeuge investiert. Im Vergleich zum 911 mit 2,7-Liter-Saugmotor kam der Turbo mit einem Dreiliter-Sechszylinder. Das Hubraum-Plus schüttete das Turboloch ein wenig zu, liefert ausreichend Drehmoment auch in unteren Drehzahlregionen. In etwas mehr als fünf Sekunden beschleunigte der Turbo auf 100 km/h, die Spitze lag bei 250 km/h und je nach Witterung auch mal etwas drüber. Und weil Porsche als erster Hersteller Turbotechnik mit Einspritzung kombinierte, erfüllte der 930 die strengen Abgasvorschriften in den USA. Und ihm genügte Normalbenzin, was zum Zeitpunkt der Präsentation kurz nach der Ölkrise ein echtes Verkaufsargument war. Danach reichte es aus, „der Turbo“ zu sein.

930

Leistung: 260 PS bei 5.500 U/min,
max. Drehmoment 343 Nm bei 5.500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,5 sec
Stückzahl: 2.850 (1974 – 77)

„TROTZ ÜBERRAGENDER LEISTUNGSFÄHIGKEIT VERZICHTET DER NEUE PORSCHE AUF ALLE NEGATIVEN ATTRIBUTE KONVENTIONELLER HÖCHSTLEISTUNG. ER IST WEDER HART NOCH SPARTANISCH AUSGESTATTET ODER EMPFINDLICH IM BETRIEB.“

Porsche

„PORSCHE CARRERA GTS – EIN RENNWAGEN MIT STRASSENZULASSUNG. KOMPROMISSLOSE TECHNIK, EXTREM IN AUSSTATTUNG UND AUSSEHEN. EXKLUSIVE ALS EINZELEXEMPLAR. FERTIGUNG AUF 50 FAHRZEUGE BEGRENZT."

Porsche

924 CARRERA GTS

Am 924 Carrera GTS führt hier kein Weg vorbei! Im Vergleich zu ihm sind sogar 964 Turbo S und 959 Großserie, selbst die Straßenversion des GT1 bietet mehr Komfort. Mit seiner zwischen „On" und „Off" wechselnden Motorcharakteristik, den dünnen Makrolon-Fensterscheiben und dem Öleinfüllstutzen des Trockensumpfes am Heckblech ist der ultimative aufgeladene 924, der als einziger seiner Baureihe den Drehzahlmesser mittig trägt, ein nur mühsam domestizierter Rennwagen.

Das Homologationsmodell vom Typ 939 war der 924, den bei der Vorstellung der Baureihe 1975 niemand für möglich gehalten hätte. Als der GTS 1981 auf den Markt kam, war er mit einem Preis von 110.000 Mark der teuerste Serien-Porsche, den es bis dahin je gegeben hatte – ein PS schlug mit 1.428 Mark zu Buche. Und das optionale Clubsport-Paket kostete noch einmal 35.000 Mark extra! Sofort gab sich der GTS an den feststehenden Scheinwerfern unter Plexiglas-Abdeckungen zu erkennen, welche die für den Renneinsatz aerodynamisch nachteiligen Klappscheinwerfer ersetzen. In Kombination mit einer Ladedruckerhöhung auf 1,0 bar bei gleichzeitiger Verringerung der Verdichtung auf 8,0:1 betrug die Leistung des Zweiliter-Aggregats 245 PS bei 6.250 U/min, das maximale Drehmoment lag bei 335 Nm und 3.000 U/min. 1121 Kilogramm waren das Ergebnis der Leichtbaumaßnahmen. Die hinteren Schräglenker bestanden aus Aluminiumguss, Türen und Motorhaube waren aus Kunststoff gefertigt, auch Dämmmaterial und die Notsitze im Fond schienen verzichtbar. Dünner Nadelfilz im Innenraum und zwei Schalensitze mit Hosenträgergurten aus dem Rennwagen 935 gehörten zum Serienumfang, ein Überrollkäfig aus Aluminiumrohren stand als Sonderwunsch zur Verfügung. 59 ausschließlich linksgelenkte Exemplare wurden zwischen Februar und April 1981 produziert, 15 davon erhielten eine Leistungssteigerung auf 270 PS. Selbst beim GTS ging noch was.

924 Carrera GTS

Leistung: 245 PS bei 6.250 U/min,
max. Drehmoment 335 Nm bei 3.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 6,2 sec
Stückzahl: 59 (1981)

5

GT1

Wenn der 924 Carrera GTS ein Rennwagen aus der Großserie ist, handelt es sich beim GT1 um ein Rennauto für die Straße. Um einen Prototyp, der entwickelt wurde, um in Le Mans zu gewinnen, aber für dessen Zulassung im Rennsport das Reglement ein Straßenauto forderte. Ausgerüstet mit einem 3,2 Liter großen Sechszylinder-Boxer, der mit zwei KKK-Ladern und Ladeluftkühlung sowie DOHC- und Vierventiltechnik und ergänzender Wasserkühlung 544 PS an die Hinterräder schickt. 1,55 Millionen Mark kostet 1997 ein GT1, Porsche baut 20 Stück – plus einer Straßenversion im Jahr davor und einer danach.

Im Juni 1995 nahm das ehrgeizige Projekt Fahrt auf, im April 1996 wurde der erste GT1 für die Straße zugelassen, dann ging es im Juni direkt in Le Mans an den Start. Bilanz beim 24h-Rennen: Platz 2 und 3. Im Winter 1996/97 lief in der Motorsportabteilung in Weissach die manuelle Fertigung der Straßenautos an, im November 1997 begann die Entwicklung einer GT1-Variante für die Saison 1998 – alles in allem eine auf und abseits der Rennstrecke langwierige und komplizierte Evolution mit vielen Wendungen. Dass der Prototyp für den Straßenverkehr eine wilde Mischung aus verschiedenen Technik- und Designkomponenten darstellte, störte niemanden. Das Armaturenbrett stammte noch aus dem 993, kleine Details wie die Türöffner sowie die gut sichtbaren Frontscheinwerfer und Heckleuchten aus Marketinggründen von der zukünftigen 911-Generation 996. Die optische Nähe zur Serie war ein wichtiger Punkt des Lastenhefts, auch wenn die Mittelmotorkonstruktion Rennsport pur war. Um zu zeigen, dass es sich auch beim GT1 nur um ein ganz normales Auto handelte, schickte ihn Porsche für einen Bericht in der Hauszeitschrift Christophorus durch Stuttgart. Wie viele GT1 von ihren Besitzern wohl als Auto für den Weg zur Arbeit eingesetzt wurden? In Le Mans 1998 stand zumindest der lange vorbereitete Gesamtsieg zu Buche.

Platz 5 – GT1

Leistung: 544 PS bei 7.000 U/min,
max. Drehmoment 600 Nm bei 4.250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,7 sec
Stückzahl: 20 (1997 – 98)

„DIE ZAHLREICHEN ANFRAGEN VON POTENZIELLEN KUNDEN UND DIE POSITIVE RESONANZ IN DER ÖFFENTLICHKEIT AUF DIESES AUTO HABEN UNS ÜBERZEUGT, DEN STRASSEN-GT1 ZU BAUEN."

Porsche

„DER MOMENT FÜR EIN FINALES 993-SONDERMODELL WAR GÜNSTIG – MIT DEM LUFTGEKÜHLTEN 993 STANDEN ZUM LETZTEN MODELLJAHR 50 JAHRE PORSCHE-SPORTWAGENBAU, STAND EINE GANZE ÄRA AUF ABRUF."

Jan-Henrik Muche

993 TURBO S

Warum kein 993 GT2, dieses wilde Turbo-Tier mit Heckantrieb und ohne doppelten Boden, zu den aufgeladenen Top Ten zählt? Weil das Bessere der Feind des Guten ist! Und weil ein 993 Turbo S mit dem 450 PS starken M64/60 S-Motor, dem schlupffrei Leistung auf den Asphalt bringenden Allradantrieb und der unendlich hochwertigen, kompletten Luxusausstattung den luftgekühlten Turbo-Gipfel der Baureihe darstellt. Dafür braucht er noch nicht einmal martialisch aufgenietete Kotflügelverbreiterungen.

Der Turbo S stellte die letzte Entwicklungsstufe der Turbotechnik dar, die beim 993 mit 408 PS begonnen hatte. Aus den optionalen 430 PS der ersten Werksleistungssteigerung wurden beim Turbo S zum Modelljahr 1998 mit WLS II maximal erhältliche 450 PS bei 6.000 U/min. Sportfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung und Aerokit II-Spoilersatz waren hier serienmäßig, Carbonteile an Cockpit, Türverkleidungen und anderen Innenraumteilen sowie Sicherheitsgurte in vier zur Auswahl stehenden Farben (Schwarz, Gelb, Blau und Rot) gehörten zum Lieferumfang. Hellgraue Zifferblätter, speedgelb lackierte Bremssättel und Nokia-Fernbedienung fürs Soundsystem? Waren dabei! Wie der 959 davor und 996 Turbo danach trug der Super-Turbo Lufteinlässe in den Seitenteilen hinter den Türen. Im 993 Turbo S steckte alles drin, was Porsche an Technik und Luxus-Features im Programm führte – es war nur konsequent, dass die Exclusive-Abteilung im Werk 1 die Fertigung übernahm. Die Zahl 300 spielte eine wichtige Rolle. Die Höchstgeschwindigkeit eines 911 lag hier erstmalig bei 300 km/h, mit einem Preis von 304.650 Mark war der 993 Turbo S der bis dahin teuerste Serien-911er aller Zeiten und überhaupt der erste Elfer, der die 300.000-DM-Marke übersprang. Ein Superlativ in jeder Hinsicht.

993 Turbo S

Leistung: 450 PS bei 6.000 U/min,
max. Drehmoment 585 Nm bei 4.500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,1 sec
Stückzahl: 345 (1997 – 98)

7

968 TURBO S

Im Vergleich zu einem 968 Turbo S sind alle anderen neun Porsche hier fast schon gängig und gut verfügbar. Der große Exot der Transaxle-Familie ist nicht nur ultraselten, er bildet auch technisch und konzeptionell Schnittmengen zwischen den Baureihen und den Turbo-Typen. Der Zylinderkopf stammt vom 944 Turbo, die dreiteiligen Speedline-Felgen trägt auch der 964 Turbo S und die Bremsanlage mit den Vierkolben-Alu-Festsätteln kommt vom 993 Turbo S.

Mit einem Preis von 175.000 Mark war der 968 Turbo S zwar deutlich billiger als sein nächster Verwandter aus der 911-Familie, aber für ein Vierzylinder-Frontmotormodell fantastisch teuer – und damit dem 924 Carrera GTS sehr ähnlich. Mit dem Ausgangsprodukt, dem 1993 eingeführten 968 Turbo RS (Preis: 225.000 DM), plante Porsche engagierten Sportfahrern, die im neu geschaffenen ADAC GT-Cup bzw. dem internationalen GT-Sport an den Start gehen wollten, eine geeignete Elfer-Alternative an die Hand zu geben. Der parallel angebotene Turbo S zeigte sich variabler, konnte auf Rennstrecke oder Straße zum Einsatz kommen. Anstelle des Vierventilkopfes mit variabler „VarioCam“-Ventilsteuerung des 968 mit Saugmotor erhielt die Turbo-Version des 968 allerdings den alten Zweiventil-Zylinderkopf des 944 Turbo mit entsprechender Verdichtung im Verhältnis von 8,0:1. 305 PS bei 5.400 U/min leistete der Dreiliter-Vierzylinder, das maximale Drehmoment von 500 Nm fiel bei 3.000 U/min an. Auffälligste Änderungen waren Spoiler und Flügel an Front und Heck, leichter als ein handelsüblicher 968 war der Turbo S natürlich auch. Dafür war auf die meisten Komfort-Extras verzichtet worden, der Kabelbaum geriet sparsamer, Rücksitzanlage und sogar die PVC-Beschichtung des Unterbodens fehlten. Am Ende war das zu viel des Guten, der aufgeladene Frontmotor-Porsche kam der etablierten Heckmotor-Markenikone zu nahe – nach nur 17 Exemplaren, inklusive drei Einheiten des 968 RS und eines Vorführautos, wurde das Projekt eingestellt.

„MIT DEM NEUEN 968 TURBO S BIETET PORSCHE DEM EHRGEIZIGEN PRIVATIER EIN AUTO, DESSEN ECKDATEN SEHR VIELVERSPRECHEND ERSCHEINEN.“

Claus Mühlberger, sport auto

968 Turbo S

Leistung: 305 PS bei 5.400 U/min,
max. Drehmoment 500 Nm bei 3.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,0 sec
Stückzahl: 17 (1993)

„DER 911 TURBO IST DER GT FÜR DIE SCHNELLE REISE, BEI ALLER KRAFT AKUSTISCH FAST SO ZIVILISIERT WIE EINE LUXUSLIMOUSINE."

Götz Leyrer, auto, motor + sport

8

996 TURBO

Der wassergekühlte Turbo mit der Typennummer 996 ist der 911 an der Grenze zum neuen Jahrtausend, im Januar 2000 kam er auf den Markt. Dass er heute schon 25 Jahre alt ist, sich aber beim Fahren nie so anfühlt und das Zeug zum Elfer für jeden Tag inklusive Winterzeit hat, ist ein Wesenszug, der den Vorgängern nicht zu eigen war. 420 PS sorgen für Souveränität, Allradantrieb für Sicherheit. Es gibt den 996 Turbo als Cabrio und erstmals auch vollautomatisch mit Fünfgang-Tiptronic S. Mehr Elfer, könnte man meinen, braucht es nicht. Alles was danach kam, war nur noch Feintuning.

Die 420 PS des 3,6 Liter großen Biturbo-Sechszylinders, dessen solider Block noch auf dem Mezger-Motor basierte, entsprach in der Leistung dem Triebwerk des alten 993 GT2 – die Leiden der ersten wassergekühlten Motorengeneration blieben dem konstruktiv älteren Turbo dadurch erspart. Wie 993 GT2 und Turbo S gab sich der 996 Turbo an Öffnungen in den hinteren Seitenteilen zu erkennen, durch die Luft zu den Ladeluftkühlern gelangte. Mehr Platz und Komfort gab es sowieso, die waren beim 996 mit 2350 mm Radstand hinein konstruiert. Der Allradantrieb war ebenfalls neu gedacht: Erstmals arbeitete dieser mit einer Kardanwelle, zwischen 5 und 40 Prozent Antriebskraft leitete die Visco-Kupplung je nach Bedarf an die Vorderachse. Technisch war der 996 Turbo auf dem neusten Stand, aber dass Material und Machart des Innenraums selbst im Laufe der Modellpflege nie an die Generationen 964 und 993 heranreichten, war auch ein Teil der Wahrheit. Mit dem handelsüblichen Turbo als Coupé mit 420 PS ging es los. Ende 2000 liefen die ersten Turbos mit nagelneuer, individuell zu bestellender PCCB-Keramikbremse vom Band, 996 Turbo und GT2 erhielten sie als Erste. Ab November 2001 war eine Werksleistungssteigerung X50 auf 450 PS erhältlich, ab 2003 ergänzte das Cabrio die Modellpalette – das erste 911 Cabrio mit Aufladung seit 1989! Aus der Ausnahme wurde im Mai 2004 die Regel, als der Turbo S mit serienmäßigen 450 PS auf den Markt kam.

996 Turbo

Leistung: 420 PS bei 6.000 U/min,
max. Drehmoment 560 Nm bei 2.700 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 305 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,2 sec
Stückzahl: 22.062 (2000 – 04)

9 930 CABRIO

Warum Porsche so lange, immerhin zwölf Jahre, damit gewartet hat, dem 911 Turbo eine aufgeladene Turbo-Variante in Targa-Ausführung und als Cabrio zur Seite zu stellen, lässt sich heute gar nicht mehr mit Bestimmtheit sagen. Der Erfolg der Turbolook-Modelle mit Saugmotor wird seinen Anteil daran gehabt haben, vor allem den aufnahmefähigen US-Markt hatte der Vertrieb im Visier. Die Frage, ob Turbo Targa oder Turbo Cabrio die begehrenswertere Variante darstellen, muss vermutlich der eigene Geschmack beantworten. Zur stets auch luxuriösen Ausrichtung des Turbo-Konzepts passt eine Portion Extra-Glamour auf jeden Fall sehr gut.

Rund 40 Jahre später ist klar, dass die letzten Ausführungen des 930 die Krönung des Ur-Turbo darstellten: maximal ausgereift, komplett ausgestattet, leistungsstark und ganz zum Schluss sogar mit einem Fünfganggetriebe gesegnet. Das Turbo-Cabrio lieferte dabei in jeder Hinsicht den Superlativ: Hier wurde die ursprüngliche Version eines Elfer-Cabrios, erhältlich in G-Serie-Ausführung seit dem SC, mit der Faszination des ersten Turbos kombiniert. Das hatte seinen Preis. Im März 1987 kostete ein 911 Turbo Cabrio 145.000 Mark, der Aufpreis zum Coupé betrug 20.000 DM. Zum finalen Baujahr 1989 war der Preis des Luxusguts bereits auf 169.000 Mark gestiegen. Ein elektrisches Verdeck, die vom 917 abgeleitete Hochleistungsbremsanlage und endlich auch eine hydraulische Kupplung und das nagelneue G50-Getriebe waren im finalen Modelljahr serienmäßig, auch elektrisch verstellbare „Turbo"-Sitze in Leder, Zentralverriegelung, Kälteanlage und ein letztmalig optimiertes Fahrwerk ab Werk enthalten. Mehr als ein Cabrio konnte ein serienmäßiger Elfer zum Ende der G-Serie nicht werden! Ein Hauch Hollywood – so konstatierten wir bei PORSCHE FAHRER bereits zum Turbo-Jubiläum – fährt beim Cabrio immer mit.

930 Cabrio

Leistung: 300 PS bei 5.500 U/min,
max. Drehmoment 430 Nm bei 4.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,2 sec
Stückzahl: 1.642 (1987 – 89)

„BISLANG HATTEN LEDIGLICH PORSCHE-TUNER DIE OFFENKUNDIGE MARKTLÜCKE GENUTZT – NACHFRAGE BESTAND IN DER TAT DANACH, DAS LEGENDÄRE TURBOSÄUSELN BEI SCHÖNEM WETTER OHNE BLECHDACHFILTER ZU ERLEBEN."

Dirk-Michael Conradt

10

944 TURBO S SILBERROSA

Ein 944 mit Aufladung ist der stille Star, der Perfektionist unter den Transaxle-Typen der Marke: verlässlich, haltbar, wertig und solide, dabei undramatisch stark und schnell. Und damit den verwandten 924 S und 928 S4 sehr ähnlich. Wobei ein Mangel an Exaltiertheit nur den frühen und späten Typ 951 zu bescheinigen ist – im Vergleich zum Turbo S der mittendrin platzierten Sonderserie, in welcher der 250 PS starke Cup-Motor seinen Einstand in der Großserie feierte, wirkt sogar ein 944 Turbo Cabrio zurückgenommen.

Der Lack in „Silberrosa-Metallic“ in Tateinheit mit einer Innenausstattung in extravagantem „Multicolor Weinrot“ hob das in limitierter Stückzahl gefertigte Sondermodell mit dem internen Kürzel M758 heraus. ABS, ein Sportfahrwerk mit Koni-Stoßdämpfern, härteren Buchsen, kürzeren und strafferen Federn sowie neu abgestimmten Torsionsstäben, neu designte Schmiederäder, Sperrdifferenzial und die vom 928 S4 übernommene Bremsanlage waren neben vielen Komfort-Extras wichtige Zutaten, die einen Aufpreis von 20.000 Mark gegenüber dem normalen Turbo mit 220 PS rechtfertigen sollten. 99.800 Mark kostete ein 944 Turbo S 1987, für einen Vierzylinder eine traumatisch hohe Summe. Das Herzstück des Ganzen war der aus dem Turbo-Cup übernommene Motor, der mithilfe eines größeren Turboladers und eines höheren Ladedrucks auf eine Leistung von 250 PS bei 6.000 U/min kam. Bei 260 km/h lag die Spitze, in 5,9 Sekunden beschleunigte der Transaxle-Turbo von 0 auf 100 km/h. Auf einmal stieß ein 944 in Geschwindigkeitsregionen vor, für die es zehn Jahre zuvor noch einen 911 Turbo gebraucht hatte. 1.635 Einheiten des 944 Turbo S baute Porsche, dann wurde aus der Sonderserie mit 250 PS beim neuen 944 Turbo der Normalfall. Seltenheitswert und Extravaganz verschaffen der schrillen Achtzigerjahre-Sonderserie einen Platz unter den Top Ten – ein gutes Auto ist ein 944 Turbo ja sowieso.

944 Turbo S Silberrosa

Leistung: 250 PS bei 6.000 U/min,
max. Drehmoment 350 Nm bei 4.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,9 sec
Stückzahl: 1.635 (1987 – 88)

„HERGESTELLT IN BEGRENZTER AUFLAGE, IST DER 944 TURBO S EIN SONDERFALL IM PORSCHE-PROGRAMM: SUPERSCHNELL, ABER AUCH SUPERKOMFORTABEL. OBWOHL DIESES AUTO EIN RESULTAT DER TURBO-CUP-RENNSERIE IST, SCHICKT PORSCHE DAMIT KEINEN VERKAPPTEN RENNWAGEN AUF DIE STRASSE.“

Reinhard Seiffert, Christophorus

Text: Jan-Henrik Muche
Fotos: Andreas Beyer, Porsche, Roman Rätzke

417 ES
An Icon Reborn

Andere zeigen
die Zeit an,
Hanhart misst sie.

Hanhart®

MARKTANALYSE BY ELFERSPOT

JUGEND IST ZUKUNFT

Wie sieht er aus, der Porsche-Markt von heute und morgen? Elferspot, die Spezialisten des weltweit agierenden Porsche-Online-Marktplatzes, haben den Finger am Puls der Zeit, wenn es um klassische und jung gebliebene Sportwagen aus Zuffenhausen geht. Zwei Trends sind klar erkennbar: Das Interesse an Porsche nimmt weiter zu, wassergekühlte Elfer sind immer gefragter.

S GO 9115
S GO 784H

Die zweite wassergekühlte 911-Generation gewinnt an Popularität. Das Design des tailliert geschnittenen 997 erinnert an ältere Baureihen, die Leistungskurven zeigten klar nach oben.

PLATZ 1 2025: 977

„WIR BEOBACHTEN SEIT 2022 EIN STEIGENDES INTERESSE AN FAHRZEUGEN DER VON 2004 BIS 2012 GEBAUTEN BAUREIHE 997. DIE ZWEITE WASSERGEKÜHLTE 911-GENERATION KLETTERT IN DER RANGLISTE DER FAHRZEUGAUFRUFE IMMER WEITER“

Lukas Berger

Gut 3.500 bis 4.000 Porsche, vom klassischen 356 bis zum aktuellen 992, finden sich Tag für Tag auf der Onlineplattform – was hier angeschaut und gehandelt wird, geht direkt in die Statistik ein.

Dabei geht es um eine Langzeitbeobachtung. Seit Gründung des Marktplatzes im November 2017 analysiert Elferspot kontinuierlich die Zugriffszahlen auf Inserate sämtlicher Baureihen. Die Klicks bieten die verlässlichste Metrik für das Interesse an Fahrzeugen der einzelnen Typen und Modellgenerationen.

Die wohl wichtigste Nachricht für Sammler und Liebhaber der Marke Porsche: Jahr für Jahr machen die Experten aus dem österreichischen Linz deutliche Anstiege der Fahrzeugaufrufe aus. Die Zuwachsraten liegen dabei kontinuierlich im zweistelligen Prozentbereich. Dementsprechend lässt sich kein Abkühlen des Marktes ausmachen. Das Gegenteil ist der Fall: Über alle Baureihen hinweg steigt das Interesse auch im Jahr 2025 weiter an.

Der Anteil einzelner Baureihen an den Aufrufzahlen lässt allerdings einige spannende Rückschlüsse auf den Markt zu. In der Vergangenheit lagen im Ranking der meistgeklickten Fahrzeuge ausnahmslos luftgekühlte Typen in der Gunst der User vorn. Doch diese Vormachtstellung könnte 2025 erstmals wackeln. „Wir beobachten seit 2022 ein deutlich steigendes Interesse an Fahrzeugen der von 2004 bis 2012 gebauten Baureihe 997. Die zweite wassergekühlte 911-Generation klettert in der Rangliste der Fahrzeugaufrufe immer weiter“, sagt Lukas Berger, Elferspot-Akteur der ersten Stunde.

„Während der 997 im Jahr 2022 mit etwa 10,5

Prozent aller Zugriffe noch den fünften Rang im internen Ranking belegte, kam er 2023 auf Platz 4, 2024 schon auf Platz 3 und belegt nach den ersten Monaten 2025 mit über 12 Prozent aktuell sogar den Spitzenplatz“, so Berger.

Mit etwas Respektabstand folgen dicht gedrängt Modelle der Baureihen 964 und 993, G-Serie und der vergleichsweise junge 991. Sie bringen es auf jeweils 10 bis 11 Prozent aller Inseratanfrufe. Weil der Elferspot-Marktplatz weltweit geöffnet ist, handelt es sich dabei nicht um einen national begrenzten Trend.

INTERNATIONALER MARKT

Die Internationalisierung schreitet voran. „Wir stellen vor allem fest, dass immer mehr Interessenten ihren Traum-Porsche im Ausland finden. Auch deutsche Käufer schauen mittlerweile immer häufiger im benachbarten EU-Ausland nach attraktiven Angeboten“, sagt Richard Lindhorst, Redakteur des Elferspot-eigenen Onlinemagazins. Und während früher in erster Linie Fahrzeuge aus den USA auf Containerschiffen nach Europa exportiert wurden, kehrt sich dieser Trend zunehmend um. Hauptgrund sei dabei die vereinfachte Einfuhr von Fahrzeugen ab 25 Jahren Fahrzeugalter.

Auch der erste wassergekühlte 911 der Baureihe 996 befindet sich auf dem Vormarsch. "Mittlerweile gehen im Verhältnis mehr Aufrufe auf das Konto des 996 als auf das des 911-Urmodells. Die jüngeren Elfer-Modelle mit Wasserkühlung gewinnen im Verhältnis tendenziell mehr Klicks hinzu als 356, F- und G-Modell“, sagt Lindhorst. „Und je jünger das Modell ist, desto schneller geht es beim Verkauf.“

Ein weiteres Phänomen betrifft die jeweili-

Lange galt der 964 als luftgekühlte Übergangslösung zwischen klassischer G-Serie und finaler 993-Generation. Die Wahrnehmung hat sich verändert, die Preise liegen auf konstant hohem Niveau.

gen Standzeiten der Autos bei den Verkäufern. „Jüngere Gebrauchte finden tendenziell schneller eine neue Garage als Klassiker."

Das sei allerdings eher ein europäisches Phänomen. „In den USA sind die Unterschiede nicht ganz so groß. Dort verkaufen sich zum Beispiel 356 oder F-Modelle meist innerhalb von zwei bis drei Monaten. In Europa dauert der Verkaufsprozess oft vier bis sechs Monate. Fahrzeuge, bei denen von außen betrachtet Zustand und Preis in einem auffällig guten Verhältnis stehen, verkaufen sich jedoch über alle Baureihen hinweg nach wie vor sehr schnell", sagt Richard Lindhorst.

Als mögliche Gründe für die längere Vermarktungsdauer nennt Elferspot beispielsweise den bei Klassikern nötigen, umfangreichen Fahrzeugcheck. Dieser erfordere naturgemäß häufiger externe Expertise, um den jeweiligen Zustand und die Originalität fundiert einschätzen zu können.

Ein Trend im Trend: Die in den letzten Monaten erhöhte Nachfrage bei Jubiläumsmodellen. „Besonders das 964-Jubiläumsmodell ‚30 Jahre 911' und der 991 Carrera S ‚50 Jahre Edition' sind meist schnell verkauft", sagt Lukas Berger. Ebenso lägen Sonderfarben oder Modelle mit ausgefallenen Interieurs nach wie vor im Trend. Doch auch günstigere Modelle seien momentan stark nachgefragt. „996 und 997 Carrera-Modelle im guten Zustand und besonders mit niedrigen Laufleistungen sind meist sehr schnell wieder vom Markt." Schwieriger sei die Lage derzeit bei 718 GT4 RS und Spyder RS. Beide Modelle wurden bislang über Listenpreis gehandelt. Doch selbst quasi fabrikneue Modelle mit dreistelligen Kilometerständen gibt es inzwischen in großer Vielfalt am Markt. Deshalb finden sich mittlerweile vermehrt Fahrzeuge zu Preisen unterhalb des damaligen Neupreises. Jung allein reicht nicht.

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche

Wirklich weg war er nie. Der letzte luftgekühlte Elfer ist der Evergreen des Porsche-Markts. Spezialitäten wie der Targa steigen im Kurs.

PLATZ 1 2022: G-SERIE

Die G-Serie galt lange als der 911, auf den sich alle einigen konnten. 2022 lag er noch an der Spitze, doch der Trend geht zu jüngeren Typen.

KLICK FÜR KLICK – DIE HITLISTE DER AUFRUFZAHLEN 2022 BIS 2025:

2025:

1. 997	**12,17 %**
2. 964	11,10 %
3. 993	11,00 %
4. G-Serie	10,56 %
5. 991	10,02 %

2024:

1. 964	**12,26 %**
2. G-Serie	11,72 %
3. 997	11,35 %
4. 993	10,82 %
5. 991	10,39 %

2023:

1. 993	**11,87 %**
2. G-Serie	11,52 %
3. 964	11,31 %
4. 997	10,94 %
5. 991	10,14 %

2022:

1. G-Serie	**11,98 %**
2. 964	11,01 %
3. 991	10,99 %
4. 993	10,88 %
5. 997	10,47 %

Elegante
HiFi-Komplettlösung
nuJubilee 50

NEU

Qualcomm aptX HD · Dolby AUDIO · dts

Die limitierte Jubiläums-Edition 2025 zum Jubelpreis: 950 Euro/Paar*

- Anspruchsvolles Standlautsprecherpaar mit integriertem Verstärker und Bluetooth 5.0
- Für faszinierenden Klang aus dem Smartphone, TV und allen klassischen Musikquellen
- Individueller Hörgenuss: Klanganpassung für optimierte Räumlichkeit und perfekte Sprachverständlichkeit

* nuJubilee 50 Bassreflex-Aktivlautsprecherpaar · 240 W · 41 Hz (-3 dB) je 94,3 x 23,5 x 29,5 cm · in Schwarz oder Weiß · 30 Tage Rückgaberecht Preis inkl. 19% MwSt., ggf. zzgl. Versand

Direkt + günstig vom Hersteller nubert.de

Nubert electronic GmbH, Nubertstr. 1, D-73529 Schwäbisch Gmünd
Webshop: nubert.de · Vorführstudios in Schwäb. Gmünd, Duisburg und Salzburg (A) · Expertenberatung +49 (0) 7171 8712-0

nubert

Küschall
Küschall

MAGAZIN – 911 CARRERA 4 (TYP 996)

AUF SECHS RÄDERN

Es geht besser als gedacht. Ein Elfer kann ein gutes Auto für Rollstuhlfahrer sein, sogar ein sehr gutes. Marc Friedrich und sein 996 beweisen es Tag für Tag.

Idealzustand: Farbe und Motor passen und im Gegensatz zu den luftgekühlten Vorgängern liefert der 996 mit seinem längeren Radstand das entscheidende Stückchen mehr Platz im Innenraum, damit ein Rollstuhl hinter die Sitze passt.

Der erste Eindruck ist: Hier möchte jemand nicht auffallen. Lack in Dunkelgrün-Metallic, schwarze Räder und folierte hintere Seitenscheiben lassen diesen 996 zurückhaltend wirken. Den zerlegten Rollstuhl auf der Rückbank sieht man erst auf den zweiten Blick, wenn überhaupt. Das sorgt für ungewöhnliche Momente. „Wenn ich den Wagen auf einen Behindertenparkplatz stelle, bekomme ich regelmäßig zuerst einmal böse Blicke zugeworfen“, sagt Marc Friedrich. Öffnet er die Tür und beginnt, den Rollstuhl auszuladen, wechselt die Stimmung. „Dann freuen sich die Leute.“

Warum sollte ein Rollstuhlfahrer nur in der Rolle eines Fans bleiben und nicht auch selbst am Steuer sitzen? Steigt Marc Friedrich aus dem Auto, wirkt alles völlig selbstverständlich. Doch dahinter steckt jahrelanges Training. Schnell ist der Rollstuhl zusammengesteckt, mit Schwung wechselt er vom Fahrersitz hinüber. Und lacht. 911-Fahren macht glücklich, das sieht man ihm an. „Wenn ich etwas bereue, dann den Umstand, mir nicht schon viel früher so einen Wagen gekauft zu haben“, sagt er heute. Seit 2019 fährt Marc Friedrich 996. Und sitzt seit 1995 im Rollstuhl.

Am 9. Dezember 1995 war er als 23-Jähriger auf der Autobahn A 73, damals als B 173 noch eine Bundesstraße, bei Ebensfeld im Landkreis Lichtenfels in einer schnellen Linkskurve in Fahrtrichtung Bamberg von der Fahrbahn abgekommen und hatte sich auf einem angrenzenden Feld mehrfach überschlagen. Betrachtet man die Bilder des Unfallwagens, fällt es schwer zu glauben, dass jemand so ein Unglück überleben kann.

„Ich war äußerlich kaum verletzt, aber alle Rippen links waren kaputt, ebenso ein Schlüsselbein und ich hatte eine Gehirnerschütterung. Zudem war der achte Wirbel der Wirbelsäule gebrochen.“ Seitdem ist Marc Friedrich abwärts gelähmt. Ein halbes Jahr verging, bis er das Krankenhaus wieder verlassen konnte. „In den ersten Wochen habe ich mir nicht vorstellen können, dass ich überhaupt jemals wieder Auto fahren könnte.“

Es dauerte vier Jahre, bis er auch die psychischen Folgen seines Unfalls überwunden hatte. „Vor allem die ersten beiden Jahre waren fürchterlich.“ Sein Studium im Bauingenieurwesen brach er ab. „Ich habe dann vier Semester, also zwei Jahre lang, nur trainiert und außer Therapie und Training nichts gemacht.“ Dann wechselte er zu einer Ausbildung als Bürokaufmann, weil es im Rollstuhl beschwerlich ist, auf Baustellen unterwegs zu sein.

996 ALS THERAPIE

Heute arbeitet er in einem Lichtenfelser Architekturbüro. Dort brachte Weihnachten 2018 ein Bauunternehmer Weihnachtsgeschenke vorbei. „Metermaß mit Logo, Kugelschreiber und solche Sachen. Der hatte es eigentlich eilig.“ Dann bemerkte er, dass

auf dem Tisch von Marc Friedrich ein 993 als Modell stand. „Du bist auch ein Porsche-Fan?“, fragte er. „Ja, schon immer“, habe ich geantwortet.

Im Kindergarten in Nürnberg, wo er aufwuchs, war ein grünes Tretauto des italienischen Herstellers Gimca sein Lieblingsspielzeug. „Das habe ich schon allein wegen des freundlichen Gesichts gemocht, das ein 911 nun einmal hat.“ Der Bauunternehmer hatte es plötzlich gar nicht mehr eilig, eine Stunde unterhielten sich die beiden und er erzählte viel von dem 997 GTS, den er sich als Neuwagen 2012 gekauft hatte.

„Worauf wartest du eigentlich? Irgendwann ist es zu spät“, bekam Marc Friedrich zu hören. „Dieser Spruch ist mir in den Weihnachtsferien so oft durch den Kopf gegangen, dass ich mir gedacht habe: Ja, jetzt gehe ich auf die 50 zu. 30.000 Euro sind auch nicht so extrem teuer, das hätte ein Golf auch gekostet. Meiner hat dann zwar 35.000 Euro gekostet, aber das ist er ja heute immer noch wert. Das ist ja das Schöne an dem Auto.“

Doch ein Verkauf ist nach sechs Jahren ohnehin kein Thema mehr: „Der 996 ist inzwischen ein Teil von mir geworden.“ 77.000 Kilometer war der Wagen beim Kauf gelaufen, heute geht er auf die 150.000 Kilometer zu. Der 996 ist kein Stehfahrzeug.

Der ursprüngliche Traum von Marc Friedrich war es immer, einen Elfer der G-Serie zu besitzen, eventuell auch einen 964 oder 993. „Wobei die schon zu teuer waren.“ Aber alle luftgekühlten 911 sind hinten eng geschnitten – und genau dort braucht Marc Friedrich den Platz für den Rollstuhl. Deshalb suchte er gezielt einen 996 der zweiten, modellgepflegten Serie, die ihm besser gefällt, oder einen 997.

„Ich habe nach schwarzen oder dunklen Lackierungen geschaut. Ich dachte gar nicht, dass es viele Grüne im Angebot gibt. Aber dann ist der halt aufgetaucht, als ich ohne bestimmte Farben suchte, und mir sofort ins Gesicht gesprungen.“ Lagogrün-Metallic und schwarze Ledersitze, dazu die Tiptronic und Allradantrieb. „Wenn ich ihn selber 2003 hätte konfigurieren müssen, hätte ich das wahrscheinlich alles genauso gemacht. Vielleicht hätte ich noch die Bose-Anlage angekreuzt.“

Er rief den Händler an: „Anfang Januar 2019 meldete ich mich und habe meine Situ-

„LAGOGRÜN-METALLIC UND SCHWARZE LEDERSITZE, DAZU TIPTRONIC UND ALLRADANTRIEB. WENN ICH IHN SELBER 2003 HÄTTE KONFIGURIEREN MÜSSEN, HÄTTE ICH DAS WAHRSCHEINLICH ALLES GENAUSO GEMACHT. DER BEHINDERTENGERECHTE UMBAU WAR ÜBERHAUPT KEIN PROBLEM.“

Marc Friedrich

ation geschildert und erst einmal gefragt, ob man bei dem auch die Rückbank umklappen kann. Wenn man das macht, dann entsteht hinten eine richtig große Ablagefläche."

Eine Probefahrt im eigentlichen Sinne konnte Marc Friedrich nicht machen. „Ich habe gesagt, wenn das Auto so ist, wie es hier beschrieben ist und keinen Schaden hat und ich den Rollstuhl hineinbekomme, nehme ich ihn." Ganz vorsichtig tastete er sich vor, bis er alles verstaut hatte und im Wagen saß. „Danach habe ich den Wagen per Handschlag durch das Fenster gekauft."

77.000 Kilometer erschienen ihm überschaubar, das Fahrzeug gab sich sehr gepflegt. Auch der italienische Erstbesitz, es bewegte ihn eine Boutique-Besitzerin, störte nicht. „Der wurde in der Ferrari-Hauptstadt angemeldet, in Modena."

KAUF OHNE PROBEFAHRT

Seit dem Kauf läuft der 996 ohne Probleme. „Es war noch nichts Großes kaputt, außer halt Sachen, die zwangsläufig kommen, wie Zündkerzen, Zündspulen oder Lichtmaschine. Die Endstufe der Musikanlage war defekt, aber dafür kann das Auto auch nichts." Den teuersten serienmäßigen Posten bildete bislang eine neue Auspuffanlage. Der Motor gibt sich trocken und besitzt auch keinen ungewöhnlichen Ölverbrauch: „Man hört ja so einiges von dieser Motorengeneration, aber da war noch nichts", sagt Marc Friedrich.

Der Umbau zum behindertengerechten Elfer gestaltete sich vergleichsweise einfach: „Das ist ja ein normaler Tiptronic und da gibt es mehrere verschiedene Umbauvarianten. Ich habe die Version mit einem elektronischen Gasring gewählt, der aufs Lenkrad aufgeschraubt wird." Der überträgt über ein Potenziometer durch entsprechenden Druck direkt ein Spannungssignal zur elektrischen Drosselklappe im Motorraum.

Außerdem gibt es rechts neben dem Lenkrad ein Gestänge für die Bremse, das rein mechanisch über ein Umlenkgestänge auf das Pedal drückt. Den Gasring kann man zuschalten oder ausschalten. „Wenn jemand mit den Füßen fahren will, kann er mit den Füßen fahren, einfach die Funktionen von dem Ring über einen Schalter außer Betrieb setzen." Knapp 7.000 Euro fielen für den Umbau an.

Wie erinnert er sich an seine erste Fahrt nach dem Umbau? „Da ging es von Niederfüll-

„ES WAR WÄHREND DER CORONA-PANDEMIE. DA HABE ICH AM LANDRATSAMT ANGERUFEN UND GESAGT, ALS ROLLSTUHLFAHRER SIND DIE FAHRTEN MIT DEM PORSCHE MEINE JOGGING-RUNDEN. ICH BEKAM ZUR ANTWORT: JA, DAS KANN ICH MACHEN, ICH MÜSSE HALT DEN BLAUEN SCHEIN VORNE HINEINLEGEN.“

Typisch Generation Wasserkühlung: Vom Sechszylinder-Boxer sieht man nicht viel. In der modellgepflegten Ausführung leistet der 3,6 Liter-Motor 320 PS und harmoniert prächtig mit der Fünfstufen-Tiptronic.

bach zurück nach Bad Staffelstein. Ich habe ganz vorsichtig auf den Ring gedrückt. Für mich war das im Vergleich zu meinem BMW E61 Kombi, ein 523 mit 177 PS, eine ganz andere Welt. Ich hatte ja vorher auch noch nie ein Auto mit 320 PS gefahren. Das ist schon eine ganz andere Kategorie. Aber ich habe mich so langsam nach und nach hingetastet."

Erstmals ausgefahren ist er den 996 in der Zeit der Corona-Pandemie. „Da gab es eine Phase, da durfte man nicht groß herumfahren, aber vor die Tür zum Joggen oder Spazierengehen. Da habe ich am Landratsamt angerufen und gesagt, als Rollstuhlfahrer sind die Fahrten mit dem Porsche meine Jogging-Runden. Ich bekam zur Antwort: Ja, das kann ich machen, ich müsse halt den blauen Schein vorne hineinlegen. Es war gutes Wetter, die Autobahn war im Prinzip wie gesperrt."

Der 996 ist das ganze Jahr über angemeldet. „Wenn es geht, fahre ich ihn auch immer im Alltag. Nur Salz soll er nicht sehen. Ich weiß ja jetzt, wie schnell es geht, dass von jetzt auf gleich alles vorbei sein kann. Ich habe es durch diese tausendfachen Krankenhausaufenthalte noch einmal eindrücklicher erlebt, auch bei anderen Menschen die Folgen gesehen. Es sind ja immer nur Sekundensachen, in denen so etwas passiert."

Die Landschaft um seinen Wohnort herum bietet ihm viele schöne Strecken. Vom Maintal aus schwingen sich die Straßen in weiten Schwüngen auf sanfte Berge, es gibt viele offene, übersichtliche Passagen. 320 PS aus dem 3,6-Liter-Boxer sind hier mehr als ausreichend. Das serienmäßige Fahrwerk verströmt Gelassenheit, die Tiptronic gibt sich agiler als ihr Ruf.

Der Porsche schenkt Marc Friedrich mit ganz einfachen Dingen Freude: Als schönste Reise in seinem 996 hat er eine Fahrt mit seinem Neffen vor rund zwei Jahren in Erinnerung behalten: „Ich bin mit ihm 500 Kilometer nach Bochum zu meinem Bruder gefahren." Für ihn mit seinem Handicap eine lange Strecke. „Das war schön, weil mein Neffe auch so begeistert war wie ich. Zwei Tage später sind wir wieder heimgefahren. Das kam mir gar nicht lang vor. Aus so einem Auto will man ja gar nicht mehr aussteigen."

Text und Fotos: Tobias Kindermann

HINTER DEN SITZEN IST PLATZ FÜR DEN ROLLSTUHL, ALLRADANTRIEB UND TIPTRONIC SORGEN FÜR SICHERHEIT IM ALLTÄGLICHEN UMGANG. EIN 966 CARRERA 4 IST PRAKTISCHER, ALS VIELE DENKEN MÖGEN.

ANZEIGE

Maximale Raffinesse auf kleinstem Raum - wie gemacht für Porsche Fahrer.

Erleben Sie ein neues Wohngefühl: minimalistisch, hochwertig, kompromisslos.

Unsere Design-Tiny Houses verbinden architektonische Klarheit mit smarter Funktion – für alle, die auch unterwegs das Besondere suchen.

Ob als stilvolles Wochenend-Refugium, inspirierendes Home-Office im Grünen oder exklusiver Fitnessraum direkt in Ihrem Garten.

ROUTEN-PLANER

TAIWAN

REGION : TAIPEH

LAGE: NORDÖSTLICHER INSELBEREICH

SEHENSWÜRDIGKEITEN: TAIPEI,
SHIFEN OLD STREET, BUYANTING ROAD,
BEIYI ROAD CAFE

« 山海明珠 »
PERLE DER BERGE
UND MEERE

Taiwan, vielen bekannt für seine pulsierende Metropole Taipeh, hält auch Entdeckungen einer völlig anderen Art bereit: spektakuläre Bergstraßen. Für fahraktive Zeitgenossen bietet dieses riesige Labyrinth aus kurvenreichen Straßen die ideale Kulisse für ein einzigartiges Fahrerlebnis. Hier sind wir also, mit einem 997 GTS und einem Boxster 986, um an zwei Vormittagen die schönsten Straßen Taiwans zu erkunden.

Es ist früher Morgen, als unser Porsche-Cabrio-Duo durch die Straßen von Taipeh rollt und das Geräusch der Motoren von den hohen Türmen der Hauptstadt widerhallt. Nach kaum 30 Minuten Fahrtzeit auf der Schnellstraße erreichen wir schon den Fuß der Berge, nur dichte Vegetation und ein paar einfache Behausungen umgeben uns. Unser erstes Ziel des Tages ist die Xiping-Straße 汐平公路.

Sofort ändert sich der Fahrrhythmus und ich folge meinem einheimischen Vordermann am Steuer des 997. Die Straße taucht in den Dschungel ein und beginnt, sich den Berghang hochzuschlängeln. Die Fahrbahn ist breit, auch wenn zu dieser frühen Morgenstunde der Asphalt wegen des tropischen Klimas noch etwas feucht ist. Der Nebel und die Wolken mischen sich und hüllen die umliegenden Gipfel, aber manchmal auch die Straße ein. Dadurch können wir zwar nicht die sonst ungehinderte Aussicht genießen, aber es entsteht eine mystische und faszinierende Stimmung. Als wir den Gipfel erreichen, befinden wir uns leider mitten in den Wolken. Ohne Fernsicht beschließen wir weiterzufahren. Nur wenige Kilometer später liegen acht aufeinanderfolgende Haarnadelkurven vor uns.

Die Szene sieht aus wie in einem Film über Drifteinlagen – die gelegentlichen Reifenspuren auf dem Asphalt verstärken diesen Eindruck noch. Bei einem Halt am Straßenrand können wir die Umgebung auf uns wirken lassen, bevor es zurück ins Tal geht.

Dort sind die Straßen weniger kurvenreich und bieten eine gute Gelegenheit, die Kultur vor Ort zu entdecken. Man kann anhalten, um lokale Spezialitäten zu probieren, abgelegene Tempel zu besuchen oder einfach mit den Einheimischen zu plaudern. Diese authentischen Begegnungen bereichern die Reise und lassen die Herzlichkeit der taiwanesischen Kultur und die Freundlichkeit der Menschen spüren.

Diese Dörfer entlang der Straßen sind oft von unberührten Naturlandschaften umgeben, mit Flüssen, versteckten Wasserfällen oder spektakulären Aussichtspunkten.

Nach einigen Kilometern durch die grünen Täler Taiwans folgt wieder ein Anstieg auf die Höhen. Die verschiedenen Straßen sind alle auf ihre Art beeindruckend. Einige sind schmal und nur langsam zu befahren, andere sehr breit und lassen mehr Tempo zu. Die Ausblicke sind so begeisternd, dass es manchmal fast schwerfällt, sich auf das Fahren zu konzentrieren. Danach geht es wieder hinunter an die Nordküste der Insel, wo sich nach einer Kurve der Blick auf den Pazifischen Ozean öffnet.

Hier beginnt die Küstenstraße in den Osten Taiwans – diese Strecke ist eine der spektakulärsten und einprägsamsten des Landes. Auf einer Länge von rund 500 Kilometern führt die Straße entlang von Nord nach Süd mit dem Pazifik auf der einen und den imposanten Bergklippen auf der anderen Seite.

Zweiter Morgen in Taiwan, zweiter Weckruf vor Sonnenaufgang. Wir treffen uns mit anderen Fahrern und machen uns auf den Weg in den Südosten von Taipeh, in den für seine Teeplantagen bekannten Bezirk Pinglin.

„Beiyi-Straße 北宜公“

Meinen Reiseführern zufolge ist die Nord-Yigong „die am besten befahrbare Straße der Region“. Diesmal ist die Gesamtsteigung geringer, und die Straße, die immer noch von dichter Vegetation umgeben ist, schlängelt sich unerbittlich von einer engen Kurve zur nächsten durch den taiwanesischen Dschungel. Für Könner ist diese Straße ein reines Vergnügen, sie ist schnell, erfordert aber viel Präzision und ein hohes Maß an Konzentration. Nach einem sehr anspruchsvollen und schnellen Anstieg erreichen wir den höchsten Punkt der Straße. Hier halten wir auf einem großen Parkplatz voller Sportwagen: Zu dieser frühen Stunde ist es nicht mehr nur ein Abenteuer in den Bergen, sondern ein Fest der Autoleidenschaft Taiwans.

Ob Porsche oder Supersportwagen, japanische oder europäische Autos, das Aufgebot an Fahrzeugen ist vielfältig. Und das alles in einer freundlichen und entspannten Atmosphäre.

Bei der Rückfahrt in Richtung Osten ändert sich die Kulisse, da sich die Vegetation öffnet und mehr Blick in die Weite freigibt. Wie bei der Hinfahrt ist der Straßenbelag absolut perfekt, aber diesmal ist die Straße viel breiter. Die Kurven und Biegungen liegen weiter auseinander, sodass eine höhere Geschwindigkeit gehalten werden kann. Einige der Kurven sind sogar überhöht und fühlen sich wie auf einer Rennstrecke an – beeindruckend.

Weiter unten, bevor wir das Tal erreichen, befindet sich in einer Haarnadelkurve ein Café mit Blick auf die Straße. Der kleine Parkplatz ist wieder voll und wir alle sind hier, um eine Erfrischung oder einen Kaffee zu genießen und die gleiche Leidenschaft zu teilen. Eine perfekte Art, zwei Tage auf den bemerkenswerten Straßen Taiwans zu beenden. ◄

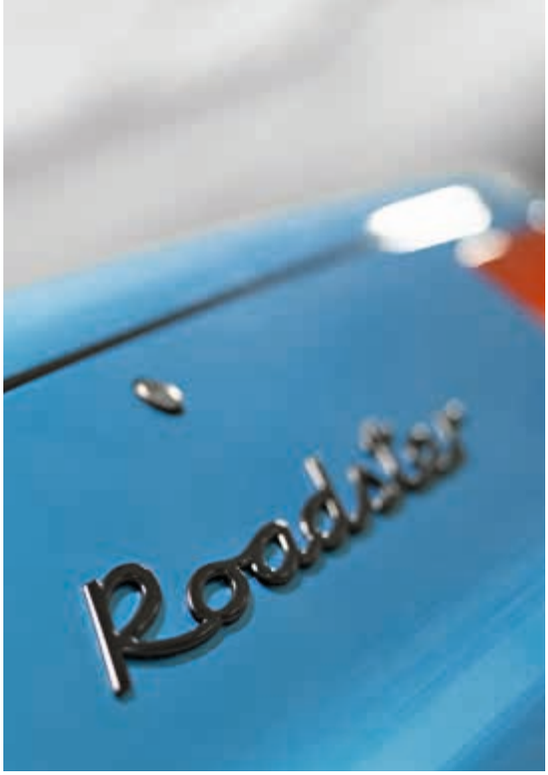
Text und Fotos: CurvesHunter

Übersetzung: Manfred Kolb

DIE KÜSTENSTRASSE IN DEN OSTEN TAIWANS IST EINE DER SPEKTAKULÄRSTEN UND EINPRÄGSAMSTEN DES LANDES. AUF EINER LÄNGE VON RUND 500 KILOMETERN FÜHRT DIE STRASSE ENTLANG VON NORD NACH SÜD MIT DEM PAZIFIK AUF DER EINEN UND DEN IMPOSANTEN BERGKLIPPEN AUF DER ANDEREN SEITE.

KNAPP DANEBEN

An Modellvielfalt mangelte es den Porsche mit Frontmotor nie. In der etwas mehr als 20 Jahren währenden Laufzeit gab es die Transaxle-Typen als Vier- und Achtzylinder, als Coupé und Cabrio und in vielen feinen Verästelungen der Baureihen auch als Turbo, Turbo S und RS, als Carrera sowie GT oder GTS. Nur der Roadster auf 968-Basis blieb ein Einzelstück. Warum eigentlich?



Roadster statt Speedster. Als Styling-Studie durfte das 968-Einzelstück der frühen Neunzigerjahre auf die formalen Zwänge der Großserie verzichten.

Er hatte keine Chance, aber er nutzte sie! Zu einer Zeit, als wohl nur die überzeugtesten Anhänger des Konzepts das kommende Ende des Transaxle-Kapitels nicht sehen wollten, schaffte es der 968 Roadster von der Idee in die Realität. Heute lässt sich sagen: An der puristischsten und vielleicht sogar attraktivsten Version des 968 ist ein Klassiker verloren gegangen.

30 Jahre nach Ende der Baureihe 968 wissen wir, dass der Roadster wohl in Schönheit gestorben wäre. Schon vom deutlich mehrheitsfähigeren 968 Cabrio liefen nur gering dosierte 3.959 Einheiten vom Band. Für ein weiteres, zudem sparsamer konfiguriertes Derivat, hätte es wohl einfach keinen Platz gegeben. Oder vielleicht gerade doch? Hätte der Roadster nicht das Zeug gehabt, die gleiche Rolle zu spielen, wie es die Clubsport-Version beim Coupé tat?

Dass Porsche den Arbeitstitel „Roadster“ ins Spiel brachte, gab einen Hinweis auf die Ausrichtung: Der einfach ausgestattete, mit einem manuell zu bedienenden Stoffverdeck versehene 968 nahm sich die Speedster-Version der 911-Baureihe zum Vorbild. Die Verbindung zwischen beiden ergab sich aus der Historie der 356-Baureihe.

EIGENE LINIENFÜHRUNG

Den ersten und letzten Roadster hatte Porsche auf Basis des 356 B gebaut. Der Nachfolger von 356 Speedster und 356 Convertible D geriet mit Kurbelfenstern und normalen Sitzen komfortabler als seine Vorgänger, war in seiner ganzen Auslegung eher ein reduziertes Cabrio als ein höher positionierter Speedster. Carrera-Motoren gab es beim 356 Roadster nie, die handelsüblichen 1,6-Liter-Triebwerke mit 60, 75 und 90 PS mussten reichen. Den Anspruch, der 356 für Puristen zu sein, erfüllte der Roadster nur teilweise. Zwischen August 1959 und Juni 1962 liefen bei Drauz in Heilbronn und D´Ieteren in Brüssel 2.902 Exemplare vom Band.

Die Vision eines 968 Roadster brachte also vorneweg eine gewisse Bescheidenheit mit sich. Gleichzeitig schien

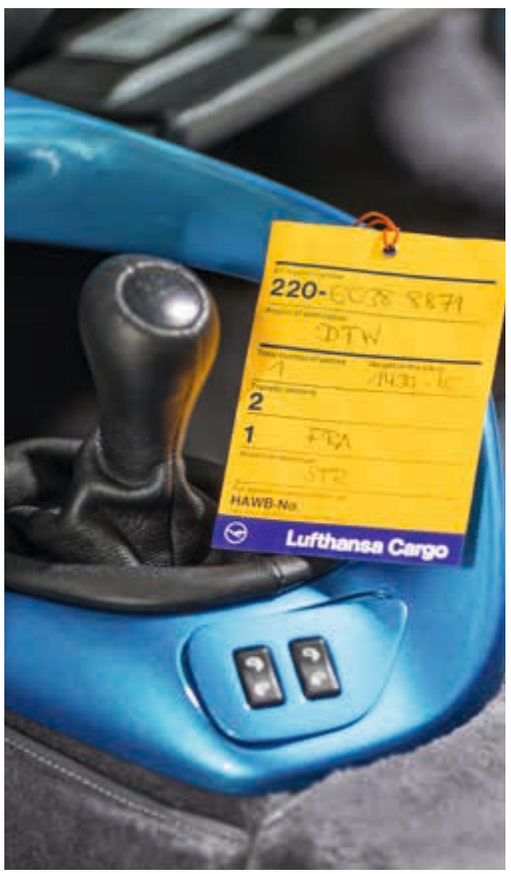
es wie ein kluger Schachzug, den prestigeträchtigen Zusatz „Speedster“ für die 911-Baureihe zu reservieren. Bei der Ausstattung wurde gespart, Hubraum und Leistung blieben unverändert. Aber wie der 911 Speedster durfte sich auch der 968 Roadster den Luxus einer eigenen Linienführung erlauben.

Für diese zeichneten Stephen Murkett, Anfang der Neunzigerjahre Leiter des Advanced Design, und Matthias Kulla – beides Absolventen des Londoner Royal College of Art – verantwortlich. „Tatsächlich war das Rendering eines 944 Roadster meine erste Arbeit, die Spuren bei Porsche hinterließ“, sagt Kulla mehr als 35 Jahre später. Im April 1989 zu Porsche gekommen, legte er im Mai den Entwurf eines offenen 944 vor, „der etwas rassiger und emotionaler aussehen sollte als das normale Cabrio.“

Die Skizze schaffte es über Designchef Harm Lagaay zu Entwicklungschef Dr. Ulrich Bez – aber aktuell wurde das Thema erst 1991, als Bedarf für ein Showcar angemeldet wurde. „Und weil der 989 inzwischen gestoppt worden war und ich Zeit hatte, landete das Projekt bei mir“, sagt Matthias Kulla (63), bis zu seinem Ausscheiden Ende 2024 Designprojektleiter für die Baureihen Boxster und 911.

Auffälligste Änderungen des 968 Roadster: eine flacher stehende Frontscheibe in einem filigranen Rahmen wie beim 911 Carrera 3.2 Speedster, fehlende Dreiecks-

Auf den zweiten Blick. Heck und Seitenteile wurden neu modelliert, eine Persenning fürs Verdeck war nicht vorgesehen. Die Reifen tragen einen eigenen „Porsche“-Schriftzug.



fenster in den Türen und eine im Vergleich zum serienmäßigen Cabrio niedriger bauende Heckpartie mit fließenden Seitenteilen und weniger stark ausgestellten Kotflügeln. Merkmale, die schon auf der Skizze von 1989 zu finden waren.

Wie beim Speedster verschwand das einfach und dünn gehaltene Stoffverdeck ohne aufzutragen hinter den Vordersitzen – schon optisch trat der Roadster wie eine leichtere, dynamischere Version des offenen 968 auf.

Die Ähnlichkeiten zum reduzierten Elfer fanden sich auch bei der Ausstattung wieder. Fensterkurbeln statt elektrischer Fensterheber, einfachste Türverkleidungen mit rudimentären Plastikformteil-Armlehnen und Griffen, fehlende Rücksitze. Stattdessen fand hinter den Sitzen, eingezwängt unter einem angedeuteten Überrollbügel, das Notrad Platz. Und anstelle einer Mittelkonsole mit Radio, Armauflage und Ablagen gab es nur einen weit geschwungenen Haltegriff. Selbst die verstellbaren Lamellen der Lüftungsdüsen wurden gegen einfache, engmaschige Netze getauscht.

SPARSAME AUSSTATTUNG

Nur etwas Extraglanz und wenige Luxus-Features wurden dem Roadster mit auf den Weg gegeben. Ein polierter Ventildeckel, elektrisch verstellbare Außenspiegel, dreiteilige Speedline-RS-Räder … und maßgefertigte Reifen der Größe 235/40 ZR 18 vorn und 265/35 ZR 18 hinten, deren Flanken ein „Porsche“-Schriftzug zierte. So viel Purismus erlaubte sich selbst der spätere 968 Clubsport nie.

Immerhin darf das Einzelstück heute blau-türkis-lilagraues, flirrendes Neunzigerjahre-Sonderleder „Provenceblau“ tragen. Die auf anderen Fotos zu sehenden schwarzen Ledersitze scheinen bei so viel Extravaganz viel zu nüchtern. Aber welche sind original, welche trug der Roadster vor über 30 Jahren?

„ZWEIMAL WAREN PORSCHE-MODELLEUR PETER MÜLLER UND ICH IN DER ENTSTEHUNGSPHASE DES 968 ROADSTER, DER AUF EINEM NAGELNEUEN CABRIO BASIERTE, BEI ASC IN DETROIT.“

Matthias Kulla

Etwas mehr Rennsport-Feeling. Ersatzrad und angedeuteter Überrollbügel sind wenig funktional, aber machen ganz im Sinne des Showcar-Konzepts optisch was her.

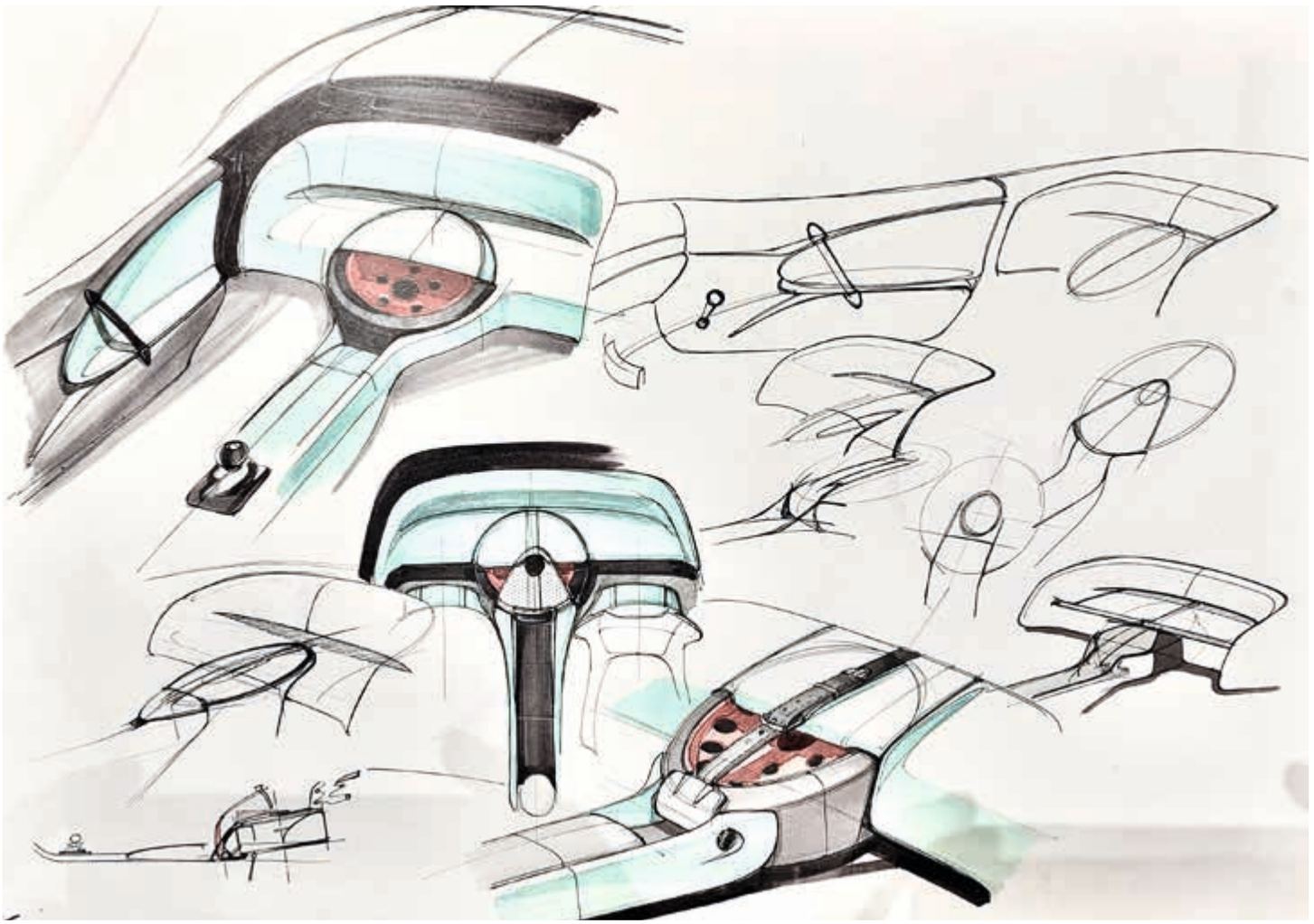
Etwas mehr Glanz für den Vierzylinder, sonst keine Änderungen. Wie bei der 911-Speedster-Variante blieb es auch beim 968 Roadster bei der Serienmotorisierung.

DREISTELLIGE LAUFLEISTUNG

Über Jahre dämmerte das Showcar nach Einstellung des Projekts in einer Garage nahe des Skidpad in Weissach vor sich hin, dann folgte eine Restaurierung. Über die Geschichte ist nur wenig bekannt, das meiste davon passt ins Handschuhfach des Einzelstücks mit der Fahrgestellnummer 830-303. Ein Luftfracht-Begleitschein gibt einen Hinweis auf den Zielort des 968 in der im offiziellen Programm unbekannten Farbe „Mauve“: DTW, Detroit Metropolitan Wayne County Airport/Michigan. Kilometerstand bei Abreise 1991: 331. Kilometerstand beim Fototermin 2025: 334.

Während das Design des 968 Roadster in Weissach entstand, übernahm den Bau die American Sunroof Company (ASC) in den USA. Diese Lösung lag nahe, am deutschen ASC -Standort in Weinsberg bei Heilbronn waren bereits die Cabrio-Versionen des 944 vom Band gelaufen.

„Zweimal waren Porsche-Modelleur Peter Müller und ich in der Entstehungsphase des 968 Roadster, der auf einem nagelneuen Cabrio basierte, bei ASC in Detroit“, sagt Matthias Kulla. „Dort gab es ein kleines Designstudio mit einer Handvoll toller Designer, Inge-



nieure und Modelleure, von denen viele Hot Rod-Erfahrung hatten. So blieb die Karosseriestruktur weitgehend erhalten, und viel wurde ganz klassisch in Blech umgesetzt, nachdem wir die Form zunächst in Plastilin modelliert hatten. Und nach nur zwei Wochen gab es eine fertige Dachkonstruktion mit Aluminium-Spriegeln, dafür reichten den Kollegen einige Zeichnungen von mir. Beeindruckend!“ Auch für das Interieur brauchte es lediglich einige Skizzen, und schon gingen die Modellbauer von ASC an die Umsetzung.

BOXSTER STATT ROADSTER

Dass zum Zeitpunkt der Entstehung, als der 968 gerade sein Debüt gefeiert hatte, eine dritte Variante zumindest denkbar schien, zeugt vom Mut der Beteiligten. Oder von der Verzweiflung. Mit Preisen von 89.900, bzw. 99.800 Mark waren weder 968 Coupé noch Cabrio echte Einsteigermodelle.

Die Idee zum 968 Roadster, sagt Kulla heute, hätte noch dem alten Denken entsprochen: ein vorhandenes Modell nehmen, modifizieren, fertig. Doch als das Showcar fertig war, sah die Auto-Welt längst anders aus. „Harm Lagaay hat Porsche-Chef Arno Bohn, der wenig Erfahrung in der Autobranche hatte, 1991 über die Tokio Motor Show geführt. Und was die Japaner da auf ihren Ständen stehen hatten, machte klar, dass Porsche stärkere Geschütze würde auffahren müssen, um dem Wettbewerb Paroli zu bieten.“

Noch in Tokio wurde das Projekt abgeblasen und die Weichen für den Boxster gestellt, der 1993 auf der Detroit Auto Show debütieren würde. „Und der stand dann tatsächlich für den geplanten Neustart.“

Warum alles ganz anders kam, erklärt die finale Porsche-Hausmitteilung zum Thema am 2. September 1996 in wenigen Worten. „Der Roadster sollte für die Baureihe 968 das sein, was der Speedster für den 911 ist: eine leichte, besonders emotionale Variante. Entworfen von Style Porsche im Herbst 1991 und bei ASC in Detroit aufgebaut, sollte diese Studie auf dem Genfer Salon 1992 gezeigt werden. Wegen des geplanten Boxsters wurde auf die Vorstellung verzichtet.“ Die Rolle des Roadsters spielte das neue Mittelmotor-Modell überzeugender.

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Götz von Sternenfels / Matthias Kulla / Porsche

Mehr Spannung und Sport, weniger Komfort. So stellte sich Designer Matthias Kulla 1990 eine formal geschärfte Version des 968 vor (o.). Das knappe Roadster-Verdeck (u.) sah auch in der Realität gut aus.

LEBEN AM LIMIT – CAYENNE TURBO (TYP 9PA / 957),
TEIL 1: KAUFBERATUNG

MACHT BRINGT VERANTWORTUNG

Als Porsche 2007 den überarbeiteten Cayenne der ersten Generation präsentierte, gab es nicht nur ein erkennbares Facelift und ein erweitertes Modellangebot, sondern auch ein deutliches Leistungsplus. Ganz oben in der Nahrungskette: der neue Cayenne Turbo mit 500 PS. Oder mehr.

Die Zahlen und Fakten des Cayenne Turbo beeindrucken auch fast 20 Jahre später noch. 4,8 Liter Hubraum, V8-Biturbo, 500 PS und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in nur 5,1 Sekunden. Aber wie bei jedem Hochleistungsfahrzeug gilt auch beim Topmodell der „dritten Baureihe“: große Kraft erfordert große Verantwortung. Besonders beim Gebrauchtwagenkauf!

Das Luxus-SUV, einst leistungsstärkster Vertreter der Porsche-Modellpalette, verlangt nach sachkundiger Pflege und einem geschulten Blick bei der Begutachtung.

Der Cayenne der Baureihe E1 II – intern als „957“ bezeichnet – wurde ab dem Modelljahr 2007 als Facelift der ersten Generation (E1, 955) produziert. Herzstück und potenziell größte Schwachstelle des Cayenne Turbo ist der 4,8-Liter-V8-Biturbo vom Typ M48.50 mit Direkteinspritzung (DFI). Porsche-Experte Frederik von Aschwege von der Firma RECON Classic Car Concept warnt: "Obwohl der 4,8-Liter-Motor weniger anfällig ist als sein Vorgänger mit 4,5 Litern Hubraum, ist er nicht immun gegen Kolbenkipper und Laufflächenschäden. Mit der variablen Nockenwellenverstellung VarioCam Plus und der damals neuen Direkteinspritzung ist er ein komplexes Stück Technik.“

Probleme bereitet vor allem die Beschichtung der Zylinderlaufflächen. Häufige Kaltstarts, mangelnde Ölwechsel und thermische Beanspruchung können zu Riefenbildung in den Laufbahnen führen. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Zylinder 4 bis 6 der zweiten Bank gelegt werden, die als besonders anfällig gelten. Dabei sollte besonders auf folgende Symptome geachtet werden: ungewöhnliche Klopfgeräusche im Leerlauf sowie Fehlzündungen bei niedrigen Drehzahlen und erhöhter Ölverbrauch. Mehr als 0,5 Liter pro 1.000 Kilometer gelten als kritisch. "Eine rechtzeitige Erkennung ist entscheidend", betont von Aschwege. Ideal wäre deshalb eine endoskopische Untersuchung der Zylinder bei der Kaufprüfung.

Um dem Problem vorzubeugen, rät der Experte zu verkürzten Ölwechsel-Intervallen, bestenfalls alle 10.000 km oder jährlich. Bei bereits fortgeschrittenem Schaden bleibt oft nur der empfindlich teure Weg eines Austauschmotors oder einer kompletten Revision, was mit Kosten zwischen 15.000 und 25.000 Euro zu Buche schlagen kann. Allerdings muss die Gefahr im Verhältnis gesehen werden: Dank der deutlich geringeren Verdichtung des M48.50 im Vergleich zu den Saugmotor-Geschwistern mit 385 PS und 405 PS in den S- und

S GO 234
Porsche Museum

FACELIFT MIT LEISTUNGSZULAGE: “OBWOHL DER 4,8-LITER-MOTOR WENIGER ANFÄLLIG IST ALS SEIN VORGÄNGER, IST ER NICHT IMMUN GEGEN KOLBENKIPPER UND LAUFFLÄCHENSCHÄDEN. MIT DER VARIABLEN NOCKENWELLENVERSTELLUNG VARIOCAM PLUS UND DER DAMALS NEUEN DIREKTEINSPRITZUNG IST ER EIN KOMPLEXES STÜCK TECHNIK.“

Frederik von Aschwege

GTS-Varianten sind die Turbo-Modelle deutlich seltener von diesem Problem betroffen.

Doch nicht nur der Motor selbst, auch seine Nebenaggregate verdienen Aufmerksamkeit. "Ein häufig übersehenes Problem beim Cayenne sind die Kühlmittelrohre", erklärt von Aschwege. Die ursprünglich verbauten verklebten Plastikrohre im Kühlsystem neigen dazu, sich abzulösen. Die Klebeflächen an den Flanschen halten dann nicht mehr dicht, was zu einem schlagartigen Kühlmittelverlust führt.

SCHWACHSTELLE KÜHLMITTELROHRE

Beim 957 wurden zwar ab Werk teilweise bereits verbesserte Leitungen verbaut, dennoch sind Risse und Undichtigkeiten im Kühlsystem keine Seltenheit – deshalb sollte umgehend geprüft werden, ob das Fahrzeug noch mit den alten Kunststoffrohren ausgerüstet ist. Ein präventives Upgrade auf die Aluminiumrohre der jüngeren Modelljahre ist definitiv empfehlenswert. Geübte Schrauber tauschen die Rohre auch ohne den Ausbau des Motors; ansonsten geht diese Reparatur trotz verhältnismäßig günstiger Ersatzteilpreise kräftig ins Geld.

Weitere kritische Punkte sind Zündspulen und Ventildeckeldichtungen. Die Zündspulen altern bedingt durch die speziell beim Turbo hohen Temperaturen im Motorraum schneller und können Fehlzündungen verursachen. Ein präventiver Tausch aller acht Spulen samt Zündkerzen für etwa 1000 Euro kann teure Folgeschäden verhindern.

Gleichzeitig sollte auf Ölverlust durch undichte Ventildeckeldichtungen geachtet werden, die zu Ölansammlungen im Zündkerzenschacht führen können. Eine andere Form von Ansammlung findet sich oft im Ansaugtrakt. Durch den Einsatz der Direkteinspritzung entfällt der „säubernde“ Kraftstoffnebel im Luftsammler und Einlasskanal, weshalb es hier verstärkt zu Ölkohleablagerungen kommt, was zu verringerter Leistung, unrunden Motorlauf und ebenfalls zu Fehlzündungen führen kann.

Es gilt aber auch hier wie beim Kolbenkipper: Der Cayenne Turbo ist in Sachen Ölkohleablagerung in Summe eher unauffällig. Gleiches gilt für Themen wie den Kettentrieb der Nockenwellensteuerung. Wer genau hinhört und die Wartungen penibel einhält, der macht es auf jeden Fall richtig.

Die restlichen Aggregate teilt sich der Cayenne Turbo im Wesentlichen mit den Saugmotor-Typen. Das von Aisin-Warner zugelieferte Tiptronic S-Automatikgetriebe mit seinen sechs Fahrstufen gilt als robust. Naturgemäß leidet das Getriebe bei häufigem Abrufen der maximal möglichen 700 Newtonmeter unter stärkerem Verschleiß. Verschlissenes ATF-Öl und verbrauchte Filter machen sich dann mit Ruckeln, unsauberen Gangwechseln oder verzögerten Reaktionen auf Gaspedalbefehle bemerkbar und sind Warnsignale für bevorstehende Probleme.

Ähnliches gilt für das Verteilergetriebe. Es kann durch altes und verbrauchtes Öl Probleme bereiten, die sich in Ruckeln beim Anfahren oder dem Fehlercode P1870 äußern. Porsche empfiehlt hier einen Ölwechsel alle 60.000 km mit dem spezifischen Porsche TF 0873-Öl. Auch die Kardanwelle verdient Beachtung: Ab etwa 150.000 Kilometer Laufleistung hat das Mittellager meist ausgedient. Das Gummi ist dann rissig und kann die Welle nicht mehr sauber führen. Unter Last verursacht ein defektes Mittellager dann Klopfgeräusche und schlägt mit relativ üppigen Reparaturkosten zu Buche, da es das Lager bei Porsche nur als Ganzes mit der Kardanwelle gibt. Im Nachrüstmarkt sind allerdings auch Lagersätze oder geteilte PU-Buchsen mit einem neuen Lagerbock erhältlich, die ohne Demontage von Auspuff und Kardanwelle montiert werden können.

SECHS FAHRWERKSSTUFEN

Ein echtes Komfort-Highlight des Cayenne Turbo ist das serienmäßige Adaptiv- Luftfahrwerk mit PASM (Porsche Active Suspension Management). Es bietet nicht nur exzellenten Fahrkomfort, sondern punktet vor allem mit seinem extrem weiten Verstellbereich: Zwischen 273 Millimeter und 157 Millimeter Bodenfreiheit verfährt das Fahrwerk ganz nach Bedarf in sechs verschiedenen Stufen und bietet damit mehr Spielraum als bei den meisten Konkurrenten.

157 mm: Beladungsniveau, manuell und nur im Stand auszuwählen. Ab Geschwindigkeiten über 5 km/h wird in das Normal- bzw. Tief-Niveau gewechselt, je nachdem, was zuvor ausgewählt war.

179 mm: Sonder-Tiefniveau, automatisch über 210 km/h ausgewählt. Sobald die Geschwindigkeit wieder unter 170 km/h fällt, wird das Tiefniveau angefahren.

190 mm: Tiefniveau, manuell und als Standard auswählbar anstelle des Normalniveaus. Das Tiefniveau wird bei Geschwindigkeiten über 125 km/h automatisch angefahren und fährt erst unter 40 km/h wieder in das Normalniveau zurück, sofern dieses vorher ausgewählt war.

217 mm: Normalniveau

243 mm: Geländeniveau, manuell auswählbar und bis zu Geschwindigkeiten unter 80 km/h aktiv. Sofern die Reduktionsuntersetzung des Getriebes aktiviert ist, bleibt das Geländeniveau bis 100 km/h aktiviert. Darüber wird jeweils automatisch das Normalniveau angefahren.

273 mm: Sonder-Geländeniveau, manuell auswählbar und bis zu Geschwindigkeiten von 30 km/h aktiv.

Die große Flexibilität bringt allerdings auch große Komplexität. Ein hohes Luftvolumen in den Federbeinen braucht einen entsprechend kraftvollen Kompressor und ein großes Reservoir, dazu müssen die Leitungen und Ventile dem Druck standhalten und eine ganze Reihe an Steuergeräten die Fahrzeuglage und Fahrzeugdynamik überwachen. Ein im Stand abgesackter Cayenne E1 ist deshalb leider keine Seltenheit.

Undichtigkeiten an den Luftfedern oder Probleme mit dem Kompressor können bei fortgeschrittenem Defekt kostspielig werden. Eine gründliche Probefahrt mit mehrfacher Höhenniveauregulierung zeigt schnell, ob das System ordnungsgemäß arbeitet, Geräusche oder gar Fehlermeldungen auftreten. Glücklicherweise gibt es einen großen Nachrüstmarkt für die Fahrwerksteile und von Restdruckhalteventilen über ganze Ventilblöcke bis hin zu OE-Kompressoren und überarbeiteten Federbeinen. Ein Cayenne kann auch ohne teure Originalteile auf gewohntem Niveau gehalten werden.

PDCC GEGEN AUFPREIS

Gegen Aufpreis konnte das Fahrwerk der Cayenne Generation 957 weiter aufgerüstet werden. Stichwort: Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Das System kombiniert hydraulisch gesteuerte Stabilisatoren mit einer intelligenten Sensorik, um die Aufbaubewegungen in Kurven aktiv auszugleichen und nahezu völlig zu eliminieren. Während der Fahrt analysieren diverse Sensoren dazu Querbeschleunigung, Lenkwinkel und Fahrzeugneigung, um die Stabilisatoren binnen Millisekunden zu versteifen oder zu entlasten.

Das Ergebnis: Ein SUV, der in Kurven ohne Seitenneigung wie ein Sportwagen liegt und gleichzeitig auf unebenen Strecken maximale Radaufstandsfläche und damit maximalen Komfort behält. Doch dieses High-Tech-System hat seine Tücken – besonders im Alter. Die Achillesferse des PDCC-Systems offenbart sich oft durch plötzliche Warnmeldungen wie "Fahrwerk Systemfehler" oder "Fehler Sport Modus", begleitet von ungewöhnlichem Karosseriewanken. Die Hauptprobleme liegen meist im hydraulischen Kreislauf. Korrodierte Leitungen, besonders die schwer zugänglichen Rohre am hinteren Stabilisator, neigen zu Undichtigkeiten, was Druckabfälle im System verursacht.

DRUCKABFALL IM SYSTEM

Spezialist Frederik von Aschwege berichtet von Fällen, bei denen bereits Steinschlag an der Unterseite zu Mikrorissen in den Aluminiumleitungen führte. Die Folgen sind fatal. Bei Druckverlust deaktiviert sich das PDCC automatisch, der Cayenne entwickelt plötzlich das Wankverhalten eines Wohnmobils. Ebenfalls kritisch: Das Hydrauliksystem wird von einer Tandempumpe gespeist, die gleichzeitig die Servolenkung versorgt. Trockenlaufen des PDCC-Kreislaufs kann binnen Minuten den extrem teuren Pumpenblock zerstören.

Rettungsmaßnahmen beginnen beim präventiven Flüssigkeiten-Management. Das spezielle Hydrauliköl Pentosin CHF 11S altert durch hygroskopische Eigenschaften – Experten empfehlen einen Wechsel alle 60.000 km. Der oft vernachlässigte PDCC-Behälter mit integriertem Filter sollte laut Porsche-Vorgabe alle sechs Jahre getauscht werden. Bei Undichtigkeiten an den Ventilblöcken haben sich Nachrüstsätze aus Edelstahl bewährt, die den originalen Alu-Komponenten überlegen sind. Die smarte Lösung ist deshalb ein regelmäßiger Ölwechsel im System mit einer gründlichen Entlüftungsprozedur mit dem PIWIS-Tester und der Einbau von Schutzblechen gegen Steinschlag an den empfindlichen Leitungen.

Elektronische Fehler können sich nicht nur beim Fahrwerk einschleichen. Es sind vor allem abgesoffe-

Anfangsstadium: Der V8-Turbo der ersten Generation verfügte über 4,5 Litern Hubraum und 450 PS. Mit Werksleistungssteigerung waren 500 PS möglich, der Turbo S leistete 521 PS. Beim Typ 957 wuchsen Hubraum und Leistung auf 4,8 Liter und 500 PS.

ZUR PERSON

Fabian Mechtel (38) weiß, was er tut. Heute arbeitet er als Journalist und Berater im Digitalmarketing, aber die Ausbildung zum KFZ-Mechatroniker absolvierte er auf klassischen Rennwagen – auch 550 Spyder, 718, 904 und 906 sowie 910, 917 und 935 gehörten dazu. So entstand die Liebe zur Marke Porsche, der Cayenne Turbo von 2007 ist nur ein Auto im Fuhrpark. Im zweiten Teil der Mini-Serie erzählt Fabian Mechtel, wie es sich mit dem Cayenne im Alltag lebt.

„Zum Glück hat mein Turbo die normale Bremsanlage, nicht die sauteure gelbe PCCB“, sagt Fabian Mechtel. Nach dem Wechsel von Winter- auf Sommerreifen kann es losgehen zur Fotoproduktion.

ne Steuergeräte und korrodierte Stecker, die massive Kontaktprobleme und damit eine ganze Heerschar an Problemen verursachen – bei denen selbst moderne Diagnosesysteme wie das Porsche PIWIS bisweilen im Dunkeln tappen oder die Ursache in völlig falscher Richtung verorten. Es gilt deshalb auch beim Turbo wie auch für den Rest der ersten Cayenne- Generation: Feuchtigkeit und Nässe sind ein großes Thema.

Die regelmäßige Kontrolle und Reinigung der Wasserabläufe ist beim 957 kein Luxus, sondern eine Notwendigkeit. Besonders das optionale große Panorama-Glasdach verlangt nach penibler Pflege. Gleiches gilt für die Wasserkästen unter der Frontscheibe und die Karosserieverbreiterungen, wo Feuchtigkeit und Nässe für Rost sorgen können.

Ein lückenloses Serviceheft ist beim Cayenne Turbo des Baumusters E1 II beinahe unbezahlbar. Wartungen und Inspektionen sind in der Regel aufwendiger als bei konventionellen SUV. Es gilt darauf zu achten, dass Öl-, Filter- und Getriebeölwechsel sowie Zündkerzen- und Spulenwechsel sauber dokumentiert wurden. Dazu gehören bestenfalls auch Nachweise über Reparaturen rund um Kühlmittelrohre, Luftfahrwerk oder andere anfällige Komponenten. Ebenso empfehlenswert ist ein Blick in die Historie von Rückrufen oder Serviceaktionen, denn Software-Updates oder kleinere Werksoptimierungen können eine Menge potenzieller Probleme entschärfen.

CHECK DER SERVICEHISTORIE

Eine Probefahrt gehört zum Pflichtprogramm. Gerade in der Kaltlaufphase zeigen sich oft Geräusche oder Ruckeln, die später bei hoher Betriebstemperatur nicht mehr auffallen. Zusätzlich lohnt es sich, einen OBD-Scanner anzuschließen, um einen ersten Überblick über den Stand der Dinge bei den Steuergeräten zu bekommen: So lassen sich Fehlercodes auslesen und Adaptionswerte überprüfen, die Auskunft über den allgemeinen Motor- und Getriebezustand geben.

Am Ende bleibt der Preis. Gute Exemplare des modellgepflegten Cayenne Turbo der Generation 9PA sind selten als Schnäppchen zu haben. "Ein Cayenne Turbo ist kein Alltagsauto für jedermann", resümiert Frederik von Aschwege. Wer ein auffällig günstiges Angebot entdeckt, sollte deshalb aufhorchen: Häufig versteckt sich hier ein großer Reparaturstau, den der Vorbesitzer nicht mehr stemmen wollte. Der bessere Weg ist meist ein Exemplar mit gepflegter Historie und intakten Verschleißteilen wie Bremsen, Fahrwerk und Peripherie – auch wenn der Kaufpreis höher liegt. Teuer ist und bleibt ein Cayenne Turbo in jedem Fall.

FAZIT

Als Topmodell der ersten Cayenne-Generation bietet der Turbo des Baumusters 957 eine hinreißende Mischung aus sportlicher Dynamik und souveräner Präsenz. Sowohl der Antritt des 4,8-Liter-Biturbo-Motors wie auch der Reisekomfort begeistern noch heute. Und wer sich jedoch bewusst ist, dass neben den Anschaffungskosten auch regelmäßige Wartung und gelegentliche Reparaturen auf der Rechnung stehen, der wird mit einem der vielseitigsten Sportwagen belohnt, die Porsche je gebaut hat.

Text: Fabian Mechtel

Fotos: Porsche / Roman Rätzke

PFF 25 JAHRE

MOTORWORLD
REGION STUTTGART

No.16

2025

PFF - DIE FREIE PORSCHE COMMUNITY

JAHRESTREFFEN

SA. 31. MAI 2025, MOTORWORLD BÖBLINGEN

WWW.PFF-TREFFEN.DE

PORSCHE EXPERIENCE
BILSTEIN
Porsche Zentrum Böblingen
PIRELLI
DAVID PATRICK KUNDLER® ALLIANZ GENERALVERTRETUNG

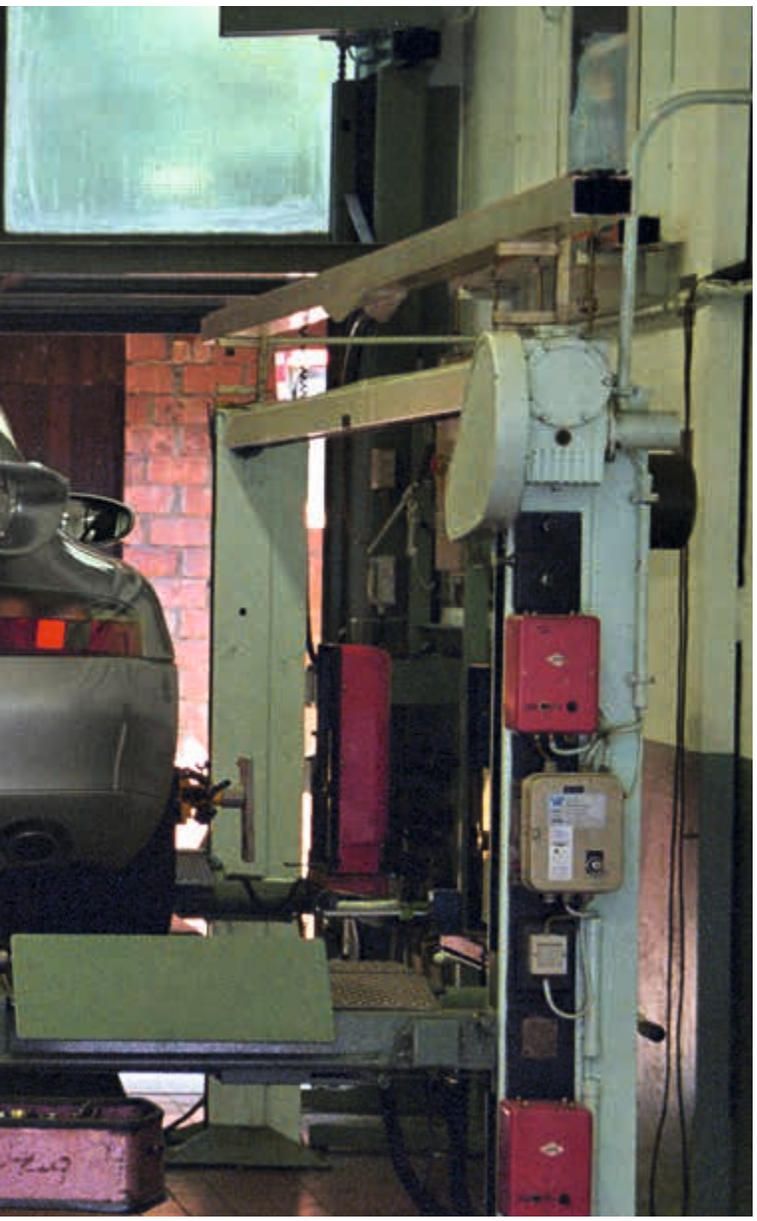
TEIL 1

KLASSIK – 911 GT3 TYP 996

ERSTENS KOMMT ES ANDERS…

Porsche machte einen harten Schnitt. Als die neue Elfer-Generation in Planung war, sollte es nur einen 911 geben – und nicht mehr. „Kein Rennsport“, gab Porsche-Chef Wendelin Wiedeking den Entwicklern mit auf den Weg. Und an einen Turbo war auch nicht zu denken. Vorerst, wie der ehemalige Motorsportchef Hartmut Kristen erzählt.

GT3
S PR 495



Bühne frei für den GT3: Bis aus der Idee einer 996-Sportvariante Wirklichkeit wurde, mussten Entwicklung und Produktion viele Umwege gehen.

Gerade ihn hätte es besonders treffen müssen. Kristen war damals der Leiter des Bereichs Kundensport und in den ersten Jahren auch Projektverantwortlicher für den 996 GT3. Doch heute kommen von ihm besonnene Worte: „Die Lage war damals wirklich ernst. Wiedeking hatte die Entscheidung getroffen, um alle zu zwingen, sich zu fokussieren.“ Ohne einen Erfolg des 996 hätte Porsche wohl nicht überlebt.

Als Wendelin Wiedeking 1993 Vorstandsvorsitzender wurde, leistete sich das Unternehmen noch den Luxus, drei verschiedene Baureihen von Sportwagen zu produzieren: neben dem 964 die Transaxle-Modelle 968 und 928. Untereinander gab es praktisch nichts, was diese Wagen technisch und auch in der Produktion gemeinsam hatten. Dazu kam das gescheiterte Projekt des Viersitzers 989, das Porsche viel Geld gekostet hatte.

Der technischen Vielfalt standen desaströse Verkaufszahlen gegenüber. Vom 964 des Modelljahres 1993 wurden gerade einmal 7.265 Exemplare verkauft, auch der 993 kam in seinem ersten Modelljahr 1994 nur auf 8.953 Fahrzeuge. Dazu kamen 3.175 Einheiten des 964. Die Typen 928 und 968 trugen nur noch in geringer Zahl zum Umsatz bei. Während seiner vierjährigen Bauzeit setzte Porsche vom 968 insgesamt 11.763 Stück ab, der 928 kam in derselben Zeit auf etwas über 700 Fahrzeuge pro Jahr.

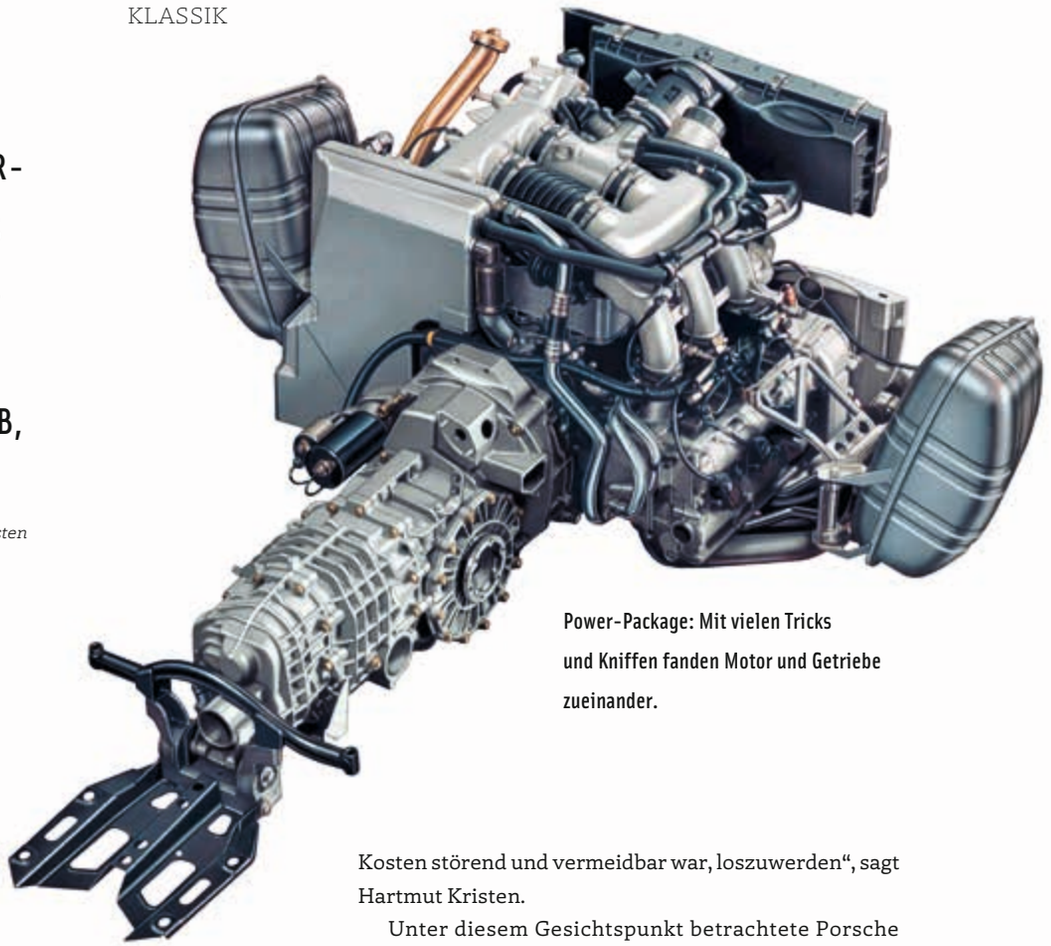
„Man muss sich ja noch einmal vergegenwärtigen, wo Porsche damals stand, als diese ganzen Entscheidungen getroffen wurden. Da haben wir gerade mal bis zu 15.000 Autos im Jahr weltweit verkauft“, sagt Kristen. Die Boxster-Studie stand Anfang 1993 in Detroit als Hoffnungsträger auf der Autoshow, gleichzeitig wurde im Werk in allen Bereichen aber noch kräftig Personal abgebaut.

„Da hieß es ganz klar, es wird neben dem Boxster ein 996 Coupé als Basis geben und damit hat sich das erst mal.“ Vieles, was die Motorsport-Ingenieure bei Porsche brauchten, fiel beim neuen, wassergekühlten 996 von vornherein dem Rotstift zum Opfer. Weder sollte der Motor Reserven für große Leistungssteigerungen besitzen noch die Basis für eine aufgeladene Variante bilden. Auch die Trockensumpfschmierung sollte es nicht mehr geben. „Wenn man sich mal so die Platzverhältnisse beim 996 anguckt, ist das nicht so ganz ohne, so etwas nachzurüsten“, sagt Kristen mit Blick auf den 996 GT3.

„Hinzu kam, dass es für den 996 kein Getriebe in der Art gab, wie wir das kannten.“ Die Gangräder waren auf die Getriebewellen aufgeschrumpft und nicht gesteckt. Kurz an der Rennstrecke die Übersetzung wechseln, das ging so nicht. „Wir haben davor in den RS-Modellen und den Cup-Versionen ja im Prinzip das Straßengetriebe mit anderer Übersetzung und teilweise mit anderen Synchronringen gefahren.“

„WENN MAN SICH MAL SO DIE PLATZVERHÄLTNISSE BEIM 996 ANGUCKT, IST DAS NICHT SO GANZ OHNE, SO ETWAS NACHZURÜSTEN. HINZU KAM, DASS ES FÜR DEN 996 KEIN GETRIEBE IN DER ART GAB, WIE WIR DAS KANNTEN.

Hartmut kristen



Power-Package: Mit vielen Tricks und Kniffen fanden Motor und Getriebe zueinander.

30.000 Fahrzeuge zweier produktionstechnisch optimierter Fahrzeuge im Jahr – das war das Ziel. Eine Verdoppelung der Verkäufe unter der Vorgabe der Rentabilität bei Sicherstellung eines positiven Betriebsergebnisses. „Diese Festlegung sollte lange Bestand haben."

VERDOPPELUNG DER VERKÄUFE

Wie ging Porsche dabei vor? Hartmut Kristen denkt da weniger an die Materialgüte des Innenraums, die nicht mehr das hohe Niveau des 993 erreichte. „Man musste sich nur die Elektrik der letzten G-Modelle anschauen. Da war im Sicherungskasten noch jedes Kabel einzeln eingeschraubt. Dann hat man den ersten Schritt beim 964 gemacht, mit einer Zentralelektrik, bei der schon Mehrfachstecker im Bereich des Sicherungskastens verwendet wurden. Das hat sich weiterentwickelt zu einer modularen Bauweise. Wenn man sich anschaut, wie die Scheinwerfer beim 996 eingebaut sind: Da waren auf einmal alle Beleuchtungskörper des Vorderwagens in einem Bauteil integriert. Hineinstecken in den Kotflügel, einen Bügel umlegen und dann waren die montiert. Fertig!"

Porsche habe großen Wert darauf gelegt, die Fertigungszeiten zu senken und mit weniger Aufwand eine Null-Fehler-Produktion zu erreichen. „Weder bei der Herstellung der Teile noch am Fließband sollte ein hohes Fehlerpotenzial bestehen, um eben alles, was an Kosten störend und vermeidbar war, loszuwerden", sagt Hartmut Kristen.

Unter diesem Gesichtspunkt betrachtete Porsche auch den Motor: „Dazu gehörte das Thema Turbo. Es sollte keine Maschine konstruiert werden, die in der Serie eine Leistung von 300 PS bringt, aber nachher für 400 oder 500 PS Reserven bietet. Genau das sollte nicht passieren."

War man bei Porsche wirklich bereit, das alles aufzugeben? Die Vielfalt, den Turbo, den Rennsport? „Ich würde es andersrum betrachten. Wiedeking hat an die Kreativität seiner Mitarbeiter geglaubt. Aber er wollte auch sicher sein, dass Porsche überlebt. Wiedeking ist zuletzt stark kritisiert worden, aber damals hat er mit seinem privaten Vermögen gebürgt. Wenn Porsche den Bach runtergegangen wäre, was 1993 oder 1994 durchaus noch nicht komplett ausgeschlossen war, hätte er persönlich gehaftet."

KONSEQUENTE KOSTENKRONTROLLE

Eine Schlüsselrolle für den Bau eines 996 GT3 sollte ein Rennwagen übernehmen, der damals für lange Zeit Porsches letztes Engagement im Langstrecken-Spitzensport bleiben sollte: der 911 GT1. „Wir haben 1996 im Prinzip auf Basis einer Mischung aus 959- und 962-Motor den GT1-Rennmotor gebaut. Den musste es ja auch aus Homologationsgründen als Straßenmotor geben. Nachdem er sich im Rennsport bewährt hatte, kam Herbert Ampferer in einer Besprechung mit Horst Marchart, der damals Entwicklungsvorstand war, auf die Idee: Warum probiert man denn nicht mal, noch mehr aus dem Motor zu machen?"

GT3 im Werk1: Eines der wenigen Fotos aus der Entwicklungsphase zeigt den Prototypen mit „Carrera GT3"-Schriftzug auf den Flanken.

Ampferer ließ danach Package-Untersuchungen vornehmen. Dabei kam heraus, dass der Motor von der Baulänge in den 996 passte, wenn auch knapp. Dass man diesen Motor noch einmal würde überarbeiten müssen, die Werkzeuge nicht auf Serienproduktion ausgelegt waren, war auch klar. Einzig und allein beim Motorgehäuse kam ein einstiges Serienwerkzeug zum Einsatz.

Auch das Getriebe war ein Knackpunkt. Der 996 besaß ein anderes Flanschbild als die bisherigen 911-Varianten. Hartmut Kristen: „Da haben wir schnell gemerkt, dass das funktionieren würde." Ganz wichtig: Der Abstand vom Flansch zum Mittelpunkt der Antriebswelle passte. Es mussten am vorderen Deckel nur Anpassungen für die Seilzugschaltung vorgenommen werden. So fand das modifizierte Getriebe aus dem 993 GT2 Eingang in das GT3-Konzept.

Schließlich kamen Ingenieure aus der Serienfertigung auf die Idee, wie der Öltank unterzubringen wäre, der zuvor separat am Fahrzeug montiert war. Das erhöhte die Montagezeit, weil alle Ölschläuche erst in der Fertigung angeschlossen wurden. So entstand die Lösung eines motorfest montierten Öltanks, der vorne oben am Triebwerk saß. Auf Basis dieser neuen Konstruktion entstand auch die Turbo-Version.

Ganz ohne kleinen Trick ging es aber nicht: In der Hutablage gibt es für die GT- und Turbo-Varianten die sogenannte „Turbo-Delle", unter welcher der Öltank Platz fand. „Damit haben wir mit Minimalaufwand ein funktionierendes Package hinbekommen", sagt Kristen.

„Hans-Georg Breuer war als Projektleiter verantwortlich für den Motor. Natürlich musste er eng mit der Serie zusammenarbeiten, wo parallel die Entwicklung des neuen Turbomotors lief. Abstimmung war wichtig, um nicht alle Sachen zwei- oder dreimal zu machen." Die Vorgabe war, wesentliche Gussteile wie Zylinderkopf oder Wassermantelgehäuse als Rohteil identisch zu gestalten – in der weiteren Bearbeitung durften sich diese dann unterscheiden. „Wir hatten beim GT3 nachher etwa gefräste Kanäle und einen gefrästen Brennraum."

Einer der ganz wesentlichen Punkte im Lastenheft war eine Leistungsausbeute von 100 PS pro Liter. Das war für Porsche nicht selbstverständlich: Weder 911

Turbo noch 964 Turbo 3.3 kamen auf eine solche Literleistung. Selbst der neue 3,4-Liter-Motor des 996 leistete nur 88,6 PS pro Liter Hubraum.

100 PS PRO LITER HUBRAUM

Hinzu kamen Herausforderungen um die Fertigung des GT3-Motors. „Zu Beginn hegten wir die Hoffnung, mit Stahlpleueln auszukommen. Diese Lösung erwies sich jedoch als nicht praktikabel, weshalb wir auf Titanpleuel umsteigen mussten." Die Differenz bei den Materialkosten belief sich auf einen vierstelligen Betrag. Darüber hinaus musste eine getrennte Montagelinie eingerichtet werden, die Zahl der Motoren war limitiert. „Meiner Erinnerung nach war die Kapazität anfänglich auf 20 Exemplare am Tag begrenzt. Alles musste im Nachgang an die Planung angeflanscht werden, denn weder Turbo noch GT3 waren ja ursprünglich vorgesehen gewesen."

Erst die GT3-Motoren bauen, dann die vom Turbo, war dann die Planung. „Das wäre auch gegangen, wenn die Volumenplanungen gepasst hätten. Doch es stellte sich schnell heraus, dass die Nachfrage nach dem GT3 deutlich größer war als erwartet."

Basierend auf den Erfahrungen und Erkenntnissen, die Porsche während der ersten Bauphase des GT3-Motors gesammelt hatte, fiel der Entschluss zu weiteren Optimierungen. So wurden teilweise neue Werkzeuge für die Gussteile angefertigt, um Ausschussraten zu reduzieren und andere qualitätssteigernde Maßnahmen umzusetzen. Und dann galt es ja auch noch den Rest des Wagens zu entwickeln.

Text: Tobias Kindermann

Fotos: Porsche

„MEINER ERINNERUNG NACH WAR DIE KAPAZITÄT ANFÄNGLICH AUF 20 EXEMPLARE AM TAG BEGRENZT. DOCH ES STELLTE SICH SCHNELL HERAUS, DASS DIE NACHFRAGE NACH DEM GT3 DEUTLICH GRÖSSER WAR ALS ERWARTET."

Hartmut Kristen

Den 2. Teil der Entstehungsgeschichte des 996 GT3 lesen Sie in PORSCHE FAHRER 5-2025.

L9A 6PX
Carrera GT

TUNING – MEYERS MANX BUGGY

Carrera Connection

1964 stellte Bruce Meyers seinen Buggy mit GFK-Karosserie vor, den Manx. Ein Freizeitmobil unter der Sonne Kaliforniens, basierend auf solider VW-Technik. Doch es gab Ausnahmen, einige Exemplare erhielten sogar Porsche-Technik als Antriebsquelle. Aber nur ein Meyers Manx erhielt einen Fuhrmann-Motor!

„ICH HABE NICHT DEN DUNE BUGGY ERFUNDEN, SONDERN DEN DUNE BUGGY AUS GFK.“

Bruce Meyers

Früher war der Carrera-Motor mit seinen vier oben liegenden, über Königswellen angetriebene Nockenwellen, die so leistungsstarke wie komplexe „Jugendsünde“ des Ernst Fuhrmann, reine Renntechnik. Er trieb 550 Spyder, 718 RSK oder 904 Carrera GTS zu Höchstleistungen und fand seinen Weg leicht entschärft und in verschiedenen Ausbaustufen ins Heck diverser 356-Typen. Heute ist er eine Legende der Motorenbaukunst des letzten Jahrhunderts. Und eine Kostbarkeit.

Der Meyers Manx hingegen war nie etwas anderes als handfeste Unterhaltung, ein Fahrzeug für die einfachen und schönen Tage des Lebens, für Strand und Sonnenschein – der Dune oder Beach Buggy. 5.280 GFK-Karosseriebausätze produzierte B. F. Meyers & Co. zwischen 1964 und 1971, aber der Einfluss auf den Autobau reichte viel weiter.

Unzählige kleine und größere Hersteller kopierten den Buggy im Laufe der Zeit oder ließen sich zumindest von ihm inspirieren, auch die Firma Karmann stellte ein Buggy-Derivat auf VW-Käfer-Plattform her. Bruce Meyers schätzte, dass der von ihm entworfene Original-Manx weltweit zu 350.000 Kopien oder Nachahmerprodukten geführt hat. Der witzige kleine Wagen ist auch heute noch beliebt, wie beim Goodwood Revival 2024 zu sehen war: Dort hatten sich zum 60-jährigen Jubiläum des Manx 100 Buggys zum Feiern eingefunden.

RUND 350.000 MANX-KOPIEN

Der Meyers Manx war ein Produkt der zweiten Hälfte der Sechzigerjahre, als mit den Babyboomern ein Hauch von Freiheit durch Amerika wehte. Während die meisten Kunden preiswerte VW-Motoren bevorzugten, entschieden sich einige für den Einbau von Por-

Ich war ein Käfer! Der Buggy basiert auf einem gekürzten VW-Plattformrahmen, Details wie die alte Kurbellenker-Vorderachse (l.) liefern den Hinweis. Die Farbgebung mit roten Akzenten soll an „Little Bastard", James Deans 550 Spyder erinnern.

sche-Triebwerken. Und trotzdem: Ein Buggy mit einem Carrera 2-Motor ist die Ausnahme von der Regel.

Schon bis zur Vorstellung des Manx bot Bruce Meyers' Lebensgeschichte reichlich Stoff für eine TV-Serie. Der 1926 geborene kalifornische Künstler und Ingenieur überlebte im Krieg einen Kamikazeangriff, bei dem 389 amerikanische Soldaten ums Leben kamen. Er arbeitete mit dem legendären Surfbrett-Hersteller Dave Velzy zusammen, segelte über den Pazifik zu den Cook-Inseln und nach Tahiti, er gehörte zu den Pionieren des GFK-Segelbootsbaus. Und er entwarf sein eigenes Auto.

Kurz nachdem er 38 Jahre alt geworden war, baute Meyers Old Red, den Buggy, der die Automobilwelt aufmischte. Allerdings stellte er selbst klar: „Ich habe nicht den Dune Buggy erfunden, sondern den Dune Buggy aus GFK."

Die ersten zwölf Fahrzeuge entstanden in Monocoque-Bauweise, aber Bruce Meyers erkannte bald, dass es praktischer und wirtschaftlicher war, eine um 36 Zentimeter verkürzte VW-Käfer-Bodengruppe zu verwenden – und so wurde 1964 der Meyers Manx geboren.

MEYERS-COMEBACK IN 2000

Nach der Schließung von B. F. Meyers & Co. sieben Jahre später verschwand Meyers aus der Welt der Buggys, frustriert von seinen Erfahrungen als Geschäftsmann, der sich einem gnadenlosen, wenn nicht gar unfairen, Wettbewerb gegenübersah. Eine Europareise im Jahr 1994, auf der er in etlichen Ländern die Begeisterung der Menschen für den Buggy erlebte, den er 30 Jahre zuvor geschaffen hatte, motivierte ihn neu: Im Jahr 2000 stieg Meyers wieder in die Buggy-Herstellung ein. 2021 verstarb Bruce Meyers im Alter von 94 Jahren,

nur wenige Monate nachdem er sein Unternehmen an einen Investor verkauft hatte, der das Projekt bis heute weiterführt.

Auch bei der Entwicklung des Vier-Nockenwellen-Porsche-Motors, der sein Debüt zehn Jahre vor dem Meyers Manx feierte, spielte ein einzelner Mann eine wichtige Rolle. Der spätere Porsche-Chef entwarf das Vierzylinder-Triebwerk, das in der Porsche-Nomenklatur zunächst als Typ 547 geführt wurde.

Ernst Fuhrmann schuf ein mechanisches Wunderwerk, bei dem er die Lösung mit einer untenliegenden Nockenwelle aufgab und durch eine Konstruktion ersetzte, bei der zwei oben liegende Nockenwellen pro Zylinderkopf über Königswellen angetrieben wurden. Weitere interessante technische Merkmale waren eine rollengelagerte Kurbelwelle und eine Doppelzündung mit zwei Zündkerzen pro Zylinder.

Um sicherzustellen, dass alle Motorkomponenten auch bei extremen Kurvengeschwindigkeiten ausreichend mit Öl versorgt werden, erhielt der Motor eine Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank. Das Ergebnis war ein 1498 cm^3 großer Boxermotor mit einer Leistung von 110 PS bei 6.200 U/min, der erstmals im 550 Spyder zum Einsatz kam und über Jahre in verschiedenen Ausbaustufen im Rennsport aktiv blieb.

MOTOR AUS 356 CARRERA 2

In der Serienfertigung seit 1958 verfügbar, markierten die 356-Modelle mit Fuhrmann-Motor stets die Spitze der Modellpalette, der Motor überspannte schließlich die Generationen 356 A, B und C. Den Höhepunkt stellte der 356 C 2000 GS Carrera 2 dar, dessen 2,0-Liter-Motor 130, bzw. in GT-Ausführung 140 PS leistete.

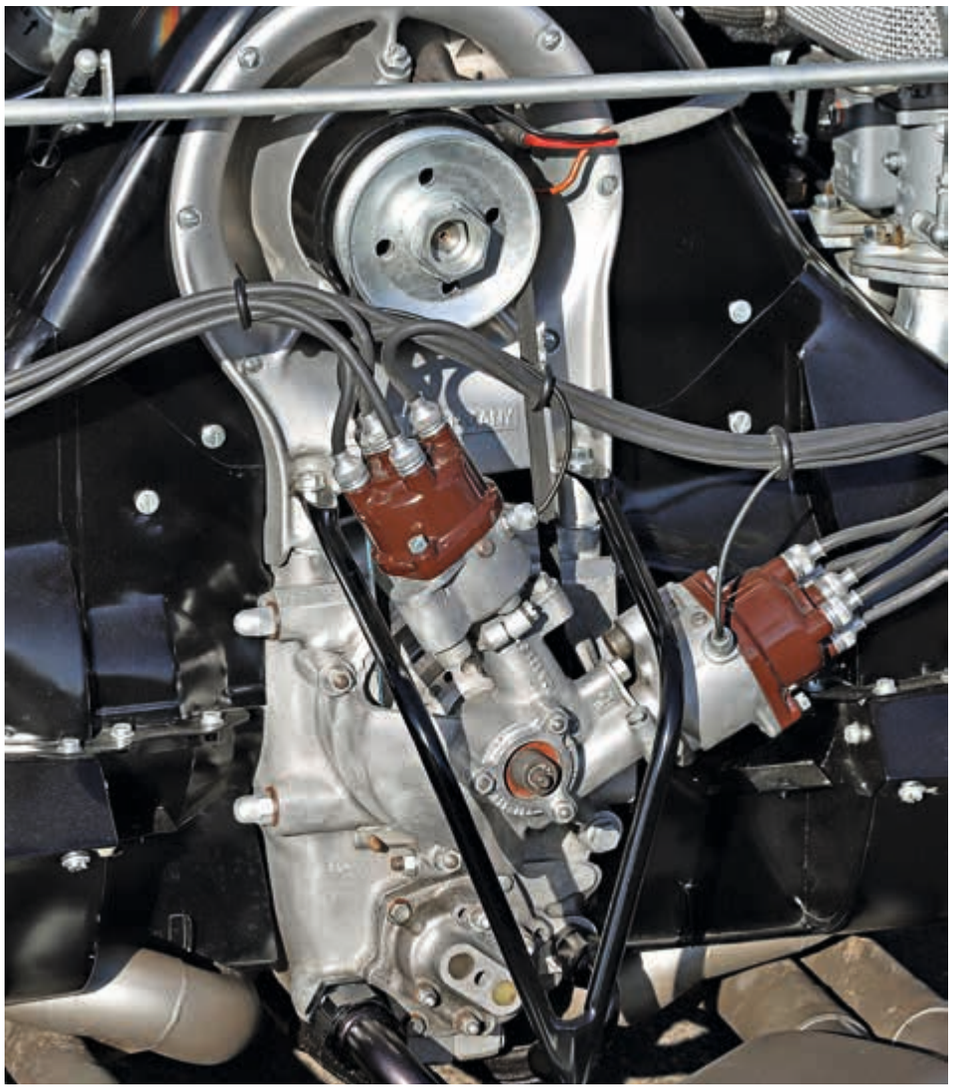
Als Phillip Sarofim, Vorstandsvorsitzender von Meyers Manx und Autosammler, einen Motor vom Typ 587/2 aus einem 356 Carrera 2 in die Hände bekam, wusste er genau, wie er ihn präsentieren wollte. Nicht in seinem Wohnzimmer, wie es einige Sammler in der Vergangenheit getan hatten, sondern in einem nagelneuen Meyers Manx! Eigentlich die perfekte Art, ein so schönes Triebwerk zu zeigen, denn das offene Heck eines Buggys gewährt freien Blick auf den Motor.

Die Aufgabe wurde dem für Restaurierungen bekannten Unternehmen Road Scholar übertragen, die Inspiration lieferte die Idee, wie wohl vor 40 Jahren ein vom Porsche-Händler und Rennstallbesitzer Vasek Polak vorbereiteter Manx Buggy ausgesehen hätte.

Der Aufbau begann mit einer nackten Manx-Karosserie, die eine Einschichtlackie-

EIN MEYERS MANX IST EIGENTLICH DER PERFEKTE ORT FÜR EIN SO SCHÖNES TRIEBWERK, WEIL DAS OFFENE HECK DES BUGGY FREIEN BLICK AUF DEN MOTOR GEWÄHRT.

Im Innenraum vermischen sich Porsche- und Volkswagen-Teile, das Carrera-Motto dominiert. So nah waren sich Rennsport und Buggy noch nie.



Die Doppelzündung mit zwei Verteilern gehört zum Gesamtkunstwerk Fuhrmann-Motor (l.). Breite Räder, eine offene Karosseriewanne ohne Türen und ein leichtes Verdeck sind Merkmale der vor über 60 Jahren vorgestellten Gattung Dune Buggy (r.).

rung im Stil des Porsche-typischen Silbermetallic erhielt. Auf den hinteren Kotflügeln sind rote Zierelemente vorhanden – ein Detail, das auch an James Deans Spyder vorhanden war. Sie werden von goldenen Zierstreifen eingefasst, die von Hand gezogen wurden.

Wie seit über 60 Jahren üblich, sitzt die Karosserie auf einem gekürzten Volkswagen-Plattformrahmen mit Pendelachsaufhängung. Road Scholars baute zusätzlich einen Überrollkäfig ein, der auch zur Versteifung des Fahrgestells dient. Modifikationen an der Frontpartie senkten den Vorderwagen etwas ab und ermöglichten den Einbau einer größeren 356-Bremsanlage.

UMBAU BEI ROAD SCHOLARS

Zu den weiteren Änderungen an der Aufhängung gehörten einstellbare Ridetech-Stoßdämpfer, speziell angefertigte und tiefer ausgeführte Längslenker hinten sowie Polyurethanbuchsen rundum. Die im historisch korrekten Porsche-Felgensilber lackierten Räder haben eine maßgeschneiderte Einpresstiefe und wurden mit Dunlop-Rennreifen der Dimensionen 5.00L-15 und 6.50M-15 bereift.

Das Porsche-Thema ist im Cockpit allgegenwärtig, angefangen bei den authentischen RSK/Spyder-Instrumenten und -Schaltern, die in ein dazu passendes Aluminium-Armaturenbrett eingelassen sind. Kenner des originalen 550 Spyder werden auch die Pedalerie, den Handbremshebel und den Schalthebel mit Rückwärtsgangsperre wiedererkennen.

Das in Kalifornien ansässige Unternehmen Rancho Performance Transaxles lieferte ein verstärktes Volkswagen-Getriebe. Die Motor- und Getriebeaufhängung erforderte einige Sonderanfertigungen, und auch die Kupplung zwischen dem Fuhrmann-Motor und dem VW-Getriebe benötigte ein spezielles Ausrücklager. Nach dem Einbau der Motor-Getriebeeinheit mussten einige Detaillösungen gefunden werden, wie zum Beispiel für den Öltank mit speziell angefertigten Leitungen zum vorne montierten Ölkühler. Zum Schluss folgten restaurierte und angepasste Motorabdeckbleche sowie eine Porsche-Sebring-Auspuffanlage.

In den letzten sechs Jahrzehnten wurden einige Dune Buggys mit 356- oder 912-Motoren ausgestattet, aber kein anderer hatte eine so starke Verbindung zum Porsche-Rennsport. 60 Jahre nach dem Debüt des ersten Meyers Manx und der Fertigung des letzten 356 Carrera 2 fanden Buggy und Motor nun zusammen.

Text und Fotos: Stephan Szantai / Übersetzung: Manfred Kolb

HAPPY END – WOHNEN IN DER TANKSTELLE

SUPER! PLUS +

Es gibt praktischere Grundrisse als eine Küche mit Montagegrube und einen großzügig verglasten, aber engen Raum zur Straße hin, um ein Bett hineinzustellen. Michael Jung und Waldemar Petker-Jung sind trotzdem eingezogen, in die denkmalgeschützte Caltex-Station von 1957.

Wohnen im Tankmal: 2024 konnten Waldemar Petker-Jung (l.) und Michael Jung endlich Bezug melden. „Jetzt sind wir halt die zwei Bekloppten mit der Tankstelle."

Als die Bauarbeiten abgeschlossen waren und in die alte Tanke wieder Leben einzog, kamen die Schlaumeier. Jahahaa, das hätten sie ja auch vorgehabt: Eine Kneipe oder ein Eiscafé an gleicher Stelle einrichten, einen Oldtimertreff organisieren. Mindestens! Aber dort einziehen, wo andere zum Tanken hielten? Auf die Idee kam zuerst nur Michael Jung. Heute kann er, der Architekt, der Mann vom Fach, nur jedem empfehlen, sich so eine Schnapsidee gut zu überlegen.

Die Planung, die Altlasten, der Denkmalschutz. Überhaupt, die Kosten! Er und Ehemann Waldemar haben es trotzdem durchgezogen. „Jetzt sind wir halt die zwei Bekloppten mit der Tankstelle."

Zehn Jahre ist es her, dass Michael Jung die alte Tankstelle an der Frankfurter Straße 352 im Gießener Ortsteil Kleinlinden erstmals auffiel. Ein erodierendes Symbol einer vergangenen Epoche der Individualmobilität.

Die bezog in den Fünfziger- und Sechzigerjahren, als es mit Wirtschaft und Verkehr in der jungen Bundesrepublik aufwärtsging, gerne Quartier an den Ein- und Ausfallstraßen der im Wiederaufbau befindlichen Städte und Gemeinden. Tankstellen waren ein boomendes Business, ein Gewerbe mit Zukunft, sie waren überall – so wie Handyläden 50 Jahre später. Allein in der Frankfurter Straße, sagt Michael Jung, habe es früher auf wenigen hundert Metern noch zwei weitere Tankstellen der Konkurrenz gegeben. Sogar das Nachbarhaus hatte zwei Zapfsäulen mit angeschlossener Werkstatt vor der Tür stehen.

EINZIEHEN STATT AUFTANKEN

Um im hart umkämpften Geschäftsfeld aufzufallen, setzte das US-Unternehmen Caltex ab 1955 auf ein einheitliches, modernes Auftreten mit hohem Wiedererkennungswert: ein 13 Meter langes, freitragendes Betondach, das sich vom Tankwarthaus über die Insel mit den Zapfsäulen spannte. Diesen schon aus der Ferne gut sichtbaren Entwurf lieferte der Frankfurter Architekt Willy H. Weisensee. Die links oder rechts anzubauende Wagenhalle, optionaler Teil des modularen Konzepts, war stets ein Extra.

Weil die Tochter des ersten Pächters noch immer vor Ort wohnt, fanden die originalen Caltex-Unterlagen von 1957, als das „moderne Tankwarthaus (Typ W III) mit freitragender Überdachung in Stahlbetonausführung" in Planung war, den Weg zu den heutigen Bewohnern.

Geschichte in Schwarz-Weiß: Als die Tankstelle in den Fünfzigern errichtet wurde, war Gießen im Wiederaufbau und Platz reichlich vorhanden. Ab den Sechzigern ergänzte Autohandel das Portfolio.

ALS BENZIN BOOMTE

In der Bundesrepublik war Caltex eine steile, aber nur kurze Karriere beschieden, aber in anderen Teilen auf der südlichen Welthalbkugel existiert die Mineralölmarke weiter. 1936 von Standard Oil of California (Kalifornien) und Texaco (Texas) gegründet, erschien Caltex (California Texas Oil Company) 1955 auf dem westdeutschen Tankstellenmarkt – im Gegensatz zu den eingeführten Caltex-Farben Rot und Weiß mit rotem Stern und schwarzer Schrift aber in grün-weißer Farbgebung. Die optimistischen Planungen für den Aufbau eines eigenen Tankstellennetzes auf dem boomenden bundesdeutschen Benzinmarkt gingen von bis zu 4.000 Stationen aus, realisiert wurden jedoch nur rund 800. Nach der Übernahme der Deutschen Erdöl AG (DEA) durch Texaco 1966 trennten sich die Wege der Anteilseigner; Caltex-Tankstellen wurden ab 1969 zu Chevron-Stationen mit blau-weiß-rotem Doppelwinkel-Logo umgelabelt.

„NATÜRLICH HATTEN WIR ZWISCHENDRIN UNSERE KRISEN UND ZWEIFEL. ABER ALS ES ENDLICH SO WEIT WAR, WIR HIER DEN ERSTEN TAG WOHNTEN, FÜHLTE ES SICH VOM ERSTEN MOMENT RICHTIG UND GUT AN."

Waldemar Petker-Jung

„50.000 Mark kostete damals der Neubau! Eine enorm hohe Summe, wie ich finde“, sagt Michael Jung kopfschüttelnd. Zum Vergleich: Ein Volkswagen in Standardausführung kostete 3.790 Mark. „Die Investition in solch eine Tankstelle musste man ja erst einmal wieder reintanken.“

Auch deshalb wurde das Geschäftsmodell Benzin und Diesel schon früh durch einen Verkauf von Fahrzeugen der Marke DKW ergänzt. Frau Ilge briet zur Mittagszeit für Lastwagenfahrer und die US-Soldaten der vielen umliegenden Barracks in einer Ecke des Kassenraums Koteletts, berichtete deren Tochter. Auf DKW folgten Škoda-Automobile, aus der Caltex-Station wurde erst eine Chevron- und schließlich eine Shell-Tankstelle.

Die Firma „Auto-Schach“, Händler und Exporteur von gebrauchten Mercedes-Modellen mit angeschlossener Karosseriewerkstatt, zog in den Chevron-Zeiten der frühen Siebziger ein, in den Achtzigern wurde eine weitere Halle angebaut.

Irgendwann liefen die letzten Liter Sprit durch den Hahn, eine freie Werkstatt übernahm die schon leicht marode Substanz – die typische Laufbahn einer aus der Mode gekommenen Tankstelle, die den Anforderungen der Moderne nicht mehr genügte.

Dann traten Architekt Michael (44) und Kieferorthopäde Waldemar (34) auf den Plan. „Wir wussten schon damals, dass wir ein Leben lang drinbleiben wollten“, sagt Michael. „Natürlich hatten wir zwischendrin unsere

Umnutzung: Aus der alten Wagenpflegehalle mit Montagegrube wurde die großzügige Küche. Die Fliesen stammen noch von 1957, die Fenster entsprechen heutigen Denkmalschutz-Vorgaben.

Neu ist alt: Die Fliesen des Kamins sind NOS-Ware und wurden ursprünglich für den Beckenrand von Schwimmbädern hergestellt. Der Boden im Industrielook wurde nachträglich gegossen, darin befindet sich die Fußbodenheizung.

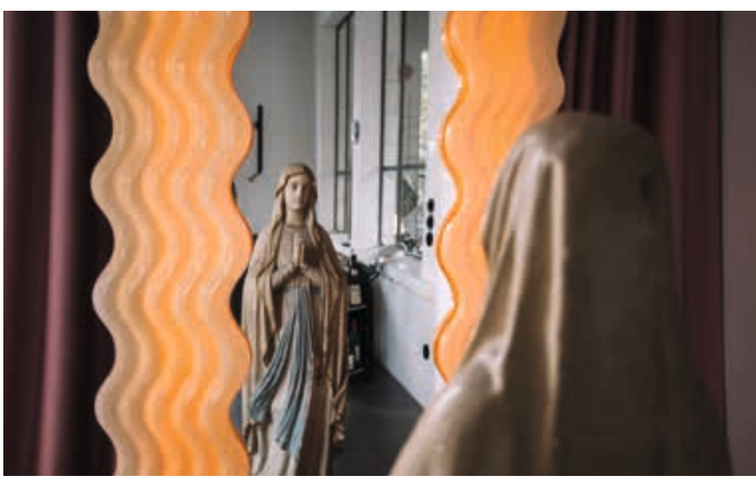
Krisen und Zweifel. Aber als es endlich so weit war, wir hier den ersten Tag wohnten, fühlte es sich vom ersten Moment richtig und gut an“, ergänzt Waldemar.

Zuerst galt es die Hürden des Erbpachtrechts, des Denkmalschutzes und der Entsorgung von Altlasten zu nehmen. Nicht nur Bodenproben mussten genommen und hochbelasteter Asphalt entsorgt werden, es kam sogar der Kampfmittelräumdienst vorbei. „Weil Gießen im Krieg großflächig bombardiert wurde“, sagt Michael Jung.

Die Kurzform des komplizierten Erwerbs sah so aus: „Erst konnten wir das Grundstück kaufen, dann schließlich und endlich auch das Gebäude. Es war ein schwieriges Hin und Her mit verschiedenen Beteiligten und ganz zum Schluss musste tatsächlich der Shell-Vorstand grünes Licht für den Verkauf geben“, sagt Michael Jung. Vor sechs Jahren begann die Planung, im Januar 2023 war Baubeginn.

KAUF MIT HÜRDEN

Um das Gebäude den Auflagen entsprechend dämmen zu können, machte er, der Denkmalschutz-Experte, gleich noch eine passende Fortbildung zum Energieberater im Denkmalschutz. „Die Fenster waren ein wichtiges Thema, die historisch korrekte Reproduktion der großen Hallentore hat uns fast wahnsinnig gemacht, da ging es um kleinste Details.“ Ein richtiger Keller fehlt, aber die Konstruktion des weit auskragenden, mit großer Leichtigkeit schwebenden Dachs mit den



Vorgaben und Kosten zum Bau der Caltex-Station im Jahr 1957 finden sich in den Unterlagen, welche die Tochter des ersten Pächters vorbeibrachte. Heute ergänzen Design-Objekte aus vielen Jahrzehnten das Tankstellen-Ensemble.

ZUM BAD GEHT ES DURCH DIE ALTE STAHLTÜR, HINTER DER SICH FRÜHER DIE TOILETTE FÜR KUNDEN BEFAND. WO EINST DIE ÜBERDACHTEN ZAPFSÄULEN AUF IHREM LEICHT ERHÖHTEN PODEST DIREKT VOR DEM TANKWARTHAUS STANDEN, PLÄTSCHERT HEUTE EIN WASSERSPIEL MIT KLEINEM TEICH.

im Tankwarthaus verbauten Stahlbeton-Bauteilen als Gegengewicht begeistert den Architekten immer wieder aufs Neue. „Natürlich musste das Grün den alten Caltex-Vorgaben entsprechen und die Bemalung der Fassade mit Stern und Streifen stimmen – wenn man in einem Denkmal wohnen will, muss man sich unterordnen."

So wurde aus der Werkstatt mit Grube eine großzügige Küche, aus der neueren Wagenhalle das Wohn- und Esszimmer, dessen sagenhaftem Echo nur mit langen, schallschluckenden Vorhängen beizukommen war. Ein neuer Fußboden, der aussieht wie ein alter Industriebelag und in dem die Heizung läuft, musste gegossen werden, den nachträglich eingebauten Kamin verzieren neue alte Fließen.

CALTEX-GRÜN WIE DAMALS

„Es gab hier in Gießen die tatsächlich weltberühmte Keramikfirma Gail, bekannt für ihre Schwimmbadfliesen", sagt Michael Jung. „Wir haben Restbestände bekommen und Beckenrandfliesen mit Grip im Wohnzimmer verbaut. Die weißen Fronten in der Küche sind aus Corian®. Wir haben nur Rillen einfräsen lassen, damit es sich gut in die Umgebung einfügt.

Zum Bad geht es durch die alte Stahltür mit Mann-Frau-Piktogramm, hinter der sich früher die Toilette für Kunden befand. Wo einst die überdachten Zapfsäulen auf ihrem leicht erhöhten Podest direkt vor dem Tankwarthaus standen, plätschert heute ein Wasserspiel mit kleinem Teich. „Und bis der Anbau fertig ist, schlafen wir eben im ehemaligen Kassenraum. Später wird das unser Büro werden", sagt Waldemar Petker-Jung. „Aber fast das Schönste ist der Garten, ein echter Mehrwert. Dass wir den so toll finden würden, hätten wir selbst nicht von uns gedacht."

Vorher hätten sie in einem großen Industrie-Loft in Nähe zu Autobahn und Bahngleisen gewohnt, das Geräusch der Straße hörten sie gar nicht. „Aber die Leute haben sich an der Betonmauer gestört, die wir gezogen haben. Hilft nichts: So offen wie das Gelände war, konnte es nicht bleiben."

Inzwischen habe sich die Aufregung gelegt, sowohl die alte Tankstelle wie ihre neuen Bewohner seien in Kleinlinden angekommen. „Die Nachbarin von gegenüber hat Schwarz-Weiß-Bilder von der Eröffnung 1957 vorbeigebracht, jemand anderes meint, er habe hier früher bei Auto Schach mal einen Wagen gekauft. Tatsächlich haben ganz viele Leute aus der Gegend eine Verbindung zu der alten Caltex-Tankstelle und etwas zu erzählen."

Die eigene Autogeschichte parkt heute unter dem großen Schwung des Caltex-Dachs: ein 997 Carrera 4S von 2006, Blau in Blau. Sein allererster Bauherr, sagt Michael Jung, habe ihn mit auf die Nürburgring-Nordschleife genommen und mit der Porsche-Begeisterung infiziert. Ein früher 996 im seltenen Libelltürkis-Metallic steht gerade noch in der Werkstatt, „aber eigentlich wäre ein Carrera GT mein größter Wunsch." Man wird ja wohl noch träumen dürfen. Das mit dem Wohnen in einer alten Tankstelle hat ja auch geklappt.

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Roman Rätzke

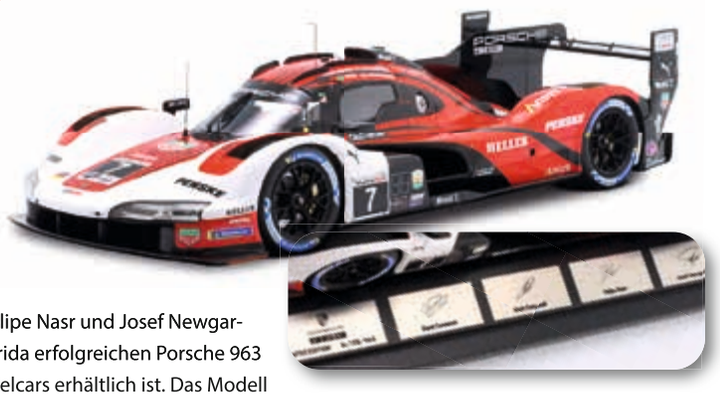
Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 GT3 R

Man nehme einen reinrassigen Rennwagen, entferne alle nötigen Homologationselemente und lasse dann einen der wohl puristischsten 911er überhaupt von der Leine. Das Ergebnis ist der im September 2023 vorgestellte Porsche 911 GT3 R rennsport. Zu den Besonderheiten des auf 77 Exemplare begrenzten Sammlerstücks zählen die markant gestaltete Karosserie und der Porsche-typische Sechszylinder-Boxermotor, der brachiale 620 PS auf den Asphalt bringt. Das Auto vereint den wuchtigen Auftritt eines reinrassigen GT3-Fahrzeugs mit modernen Designelementen aus der Autoindustrie. Mit seitlichen Finnen, Flicks, Luftleitblechen und dem riesigem Heckflügel wirkt der GT3 R rennsport bullig und imposant. Seine Karosserie aus Karbon erinnert dabei an legendäre Vorgänger wie den Porsche 935 oder den 911 GT1. Er hat keine Endschalldämpfer, keine Klimaanlage und lediglich ein Ziel: die pure Performance auf der Rennstrecke. Spark hat den Porsche 911 GT3 R rennsport nun exklusiv für ck-modelcars als hochwertiges Modell im Maßstab 1:18 produziert. Limitiert auf 911 Exemplare ist das Modell ein Highlight in jeder Porsche-Sammlung.

Porsche 911 GT3 R Rennsport multicolored 1:18 Spark, Verkaufspreis 349,95 €, Art-Nr.: WAP0215010SGTR

Porsche 963



Nach einer holprigen Debütsaison schlug 2024 die große Stunde des Porsche 963. Neben der Fahrer-WM in der WEC sicherten sich die Zuffenhausener in der amerikanischen IMSA-Meisterschaft alle sechs Titel in der GTP-Kategorie. Den gelungenen Auftakt in die erfolgreiche Saison 2024 markierte der Sieg bei den 24 Stunden von Daytona Ende Januar. Im packenden Schlussspurt gegen Cadillac behielt Porsche die Oberhand und feierte damit den ersten Daytona-Gesamtsieg seit 2003 sowie den ersten Triumph für das Einsatzteam von Penske Motorsport seit 1969. Am Lenkrad wechselten sich Dane Cameron, Matt Campbell, Felipe Nasr und Josef Newgarden ab. Modellhersteller Spark hat den beim Langstreckenklassiker in Florida erfolgreichen Porsche 963 im Maßstab 1:18 und in einer limitierten Edition auferlegt, die bei ck-modelcars erhältlich ist. Das Modell ist – analog zur Typenbezeichnung – auf 963 Exemplare limitiert, die einzeln nummeriert sind. Das Auto wird inklusive Vitrine in einer Porsche Werks Umverpackung ausgeliefert. Zudem befinden sich Metallschilder mit eingravierten Fahrerunterschriften auf der Bodenplatte.

Porsche 963 #7 Sieger 24h Daytona 2024 Porsche Penske Motorsport 1:18 Spark, Verkaufspreis 319,95 €, Art-Nr.: WAP0210870S963

Porsche 935/78 Moby Dick

Unter der Leitung von Porsche-Renningenieur Norbert Singer entstand für die Saison 1978 der 935/78. Die auf geringen Luftwiderstand ausgelegte Karosserieform in Kombination mit der weißen Farbe brachte dem Auto, in Anlehnung an den weißen Pottwal aus dem gleichnamigen Roman von Herman Melville, den Spitznamen „Moby Dick" ein. Auf der Hunaudières-Geraden von Le Mans erreichte der 935 eine Spitzengeschwindigkeit von beeindruckenden 366 km/h. Mehr als Platz acht beim legendären 24-Stunden-Rennen war für Rolf Stommelen und Manfred Schurti allerdings nicht drin, nachdem Fehlzündungen und ein Ölleck aufgetreten waren. Dennoch steht „Moby Dick" bei Rennsportfans hoch im Kurs. Exklusiv bei ck-modelcars bietet Hersteller CMR ein detailgetreues und eindrucksvolles Modell im Maßstab 1:12 an. Im gleichen Maßstab erhältlich ist eine Nachbildung des 935/78, den Jochen Mass und Jacky Ickx in der Sportwagen-WM steuerten, zu der auch die 24 Stunden von Le Mans zählten. Beim 6-Stunden-Rennen in Silverstone gelang dem deutsch-belgischen Duo der einzige Sieg in der kurzen, prägnanten Einsatzzeit von „Moby Dick".

Porsche 935/78 Moby Dick #1 Martini Racing Sportwagen-WM 1978 Maas, Ickx 1:12, UVP 219,95 €, Art-Nr.: CMR12032

Porsche 935/78 Moby Dick #43 8th 24h LeMans 1978 Schurti, Stommelen 1:12 CMR, UVP 219,95 €, Art-Nr.: CMR12003

- Anzeige -

Porsche 911 (992) GT3 RS

MINICHAMPS®

Im August 2022 präsentierte Porsche mit dem 911 (992) GT3 RS ein kompromissloses Tracktool mit Straßenzulassung. Sein 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor leistet 525 PS. Die aktive Aerodynamik erzeugt bei 200 km/h 409 Kilogramm Anpressdruck – doppelt so viel wie beim Vorgänger. Der große Heckflügel ragt erstmals bei einem GT3 RS über die Höhe des Dachs hinaus. Minichamps hat das Fahrzeug als hochwertiges Modell im Maßstab 1:18 als Teil der Sammlerserie „Faszination Sportwagen" exklusiv für ck-modelcars in unterschiedlichen Varianten und mit vielen Funktionen umgesetzt. Die Türen und der Frontdeckel lassen sich öffnen und der Heckflügel ist beweglich. Das Modell verfügt über lenkbare Vorderräder und ein originalgetreu nachgebildetes Interieur mit fein ausgearbeiteten Details. Die weiße Ausführung mit blauen Felgen, blauen Akzenten und Weissach-Paket ist auf 500 Stück limitiert. Gleiches gilt für die weiße Variante mit roten Felgen und roten Highlights. Die rote Version mit schwarzen Felgen und Weissach-Paket ist mit 333 Stück die exklusivste. Alle drei Modellautos überzeugen durch Präzision, Qualität und authentische Verarbeitung.

Porsche 911 (992) GT3 RS Baujahr 2022 weiß / rote Felgen 1:18 Minichamps, UVP 209,95 €, Art-Nr.: 113062028
Porsche 911 (992) GT3 RS Weissach-Paket 2022 rot / schwarze Felgen 1:18, UVP 209,95 €, Art-Nr.: 113062027
Porsche 911 (992) GT3 RS Weissach-Paket 2022 weiß / blaue Felgen 1:18, UVP 209,95 €, Art-Nr.: 113062023

~~209,95 € UVP~~
je 129,95 €

Zu den Modellen:

Shipment worldwide

www.ck-modelcars.de

ck-modelcars Christoph Krombach e.K.
Willeckstrasse 7 • 35614 Asslar • Tel.: 06443 - 81284-28

TRUSTED SHOPS

Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

PORSCHE - SERVICE
P. Drux (Inh. G. Scalise)
PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
Alle Modelle von damals bis heute
www.P-Drux.de
Berner Str. 18 - 20
60437 Frankfurt / Main
Werkstatt@P-Drux.de
Tel.: 069 / 95 000 212
oder: 069 / 507 10 83
Fax: 069 / 507 72 88

MITTELMOTOR.
PayPal
PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT
FACEBOOK.COM/MITTELMOTOR INSTAGRAM.COM/MITTELMOTOR.DE
BOCHUM / GERMANY
T +49 234 935 14-14
INFO@MITTELMOTOR.COM
MITTEL MOTOR .COM

ORIGINALE PORSCHE FELGEN
UND KOMPLETTRÄDER
INSIDERFELGEN
Moritz Rode
Rheinstraße 4/2 · 79588 Efringen-Kirchen · Deutschland
+49 179 / 92 63 514 +49 7628 / 95 03 540 · info@insiderfelgen.de · www.insiderfelgen.de

BIETE

4x Porsche Kronprinz Felgen 5,5x15 ET 53, Gestempelt 16/80, VB 750 €. Tel. 01718246350

Porsche 911 Carrera 3.0 Satz Instrumente, passend für alle G-Modelle, VDO- generalüberholt, elektr. Tacho 300 km/h genullt, Zierringe + Gläser neu, absolut neuwertiger optischer und technischer Zustand, € 2.290,00. Tel.: 0162-3661816

Porsche 911 / 912 H4 BOSCH Scheinwerfer gelb mit Chromring, passend für F- und G-Modelle (auch 964 ohne LWR), neu und unbenutzt, Teilenummer 1305614005, Satz € 790,00. Tel.: 0162-3661816

Schluss mit Platzproblemen!

Mit dieser Viersäulenhebebühne können Sie zwei Fahrzeuge auf einen Platz stellen. Ideal auch um Reparaturen durchzuführen. Durch mitgelieferte Einklinkrollen leicht fahrbar. Inkl. Wagenhebertraverse und Öltropfwannen. Einfache Montage. Hubkraft 3200 kg, 220 V.
€ 2.630.- (inkl. MwSt.) **Tel. 0170 3 01 57 14**
www.speedwerft.de

13 Jahre Porschefreunde Bergisches Land! Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. www.porschefreunde-bergischesland.de

Porsche 911 SC Carrera RS Drehzahlmesser 8000 UPM/RPM, roter Filter innen beliebig variabel mit Drehknopf einstellbar, passend für alle G-Modelle mit Bosch HKZ, VDO-Sonderanfertigung, generalüberholt, u.a. Meßwerk neu gedämpft, Zierring erneuert, Topf neu verzinkt und Schrauben mit grünem Werkslack neu versiegelt, funktionsgeprüfter Topzustand, € 690,00. Tel.: 0162-3661816

SUCHE

Cayman-Fan sucht gut erhaltenen speedgelben Porsche Cayman 987!
Angebote bitte per SMS an 0175/2038439

Suche Porsche Boxster S 987 oder RS60 Spyder. Tel. 01718246350

Suche Porsche Boxster RS 60 (987). Tel. 01718246350

Suche für Porsche 997 GT3 MKII original Heckspoiler. Tel. 01718246350

Buch-Tipp

Vintage Automatic-Uhren aus der Schweiz
352 Seiten, zahlreiche Abbildungen,
240 x 270 mm, Hardcover,
ISBN: 978-3-96664-920-9
€ 65,-
www.heel-verlag.de

BOTT FAHRZEUGTECHNIK
www.bott-fahrzeugtechnik.de
www.bott-parts.de
Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930, G50, Sportomatic
CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914
Tel.: +49(0)6681 - 9170742

23.-24.08.25
Salzburgring
SALZBURG RING
- GLP
- TRACKDAY
- FÜR OLDTIMER
- OLDTIMER TREFFEN
- RALLYE BIS ZUM GROSSGLOCKNER
- GROSSE ZUSCHAUERVERANSTALTUNG

Buchung und Infos unter:
www.oldtimertrackdays.de

PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE
www.ps-historacing.de
Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930
Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe
Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

Buch-Tipp

Rolex - Eleganz, Präzision und Innovation
184 Seiten, zahlreiche Abbildungen,
240 x 240 mm, Hardcover mit Schutzumschlag,
ISBN: 978-3-96664-894-3
€ 50,-
www.heel-verlag.de

www.HAHN-GFK.de
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

Döpper – Porsche-Bezugsstoffe
www.doepper-profile.de
Tel.: 0 22 61 – 2 45 93

Zündverteilerüberwachung für den 964 + 993
Reißt der Zahnriemen im Doppelzündverteiler bleibt dies meist unbemerkt. Nicht selten resultiert daraus ein sehr kostspieliger, kapitaler Motorschaden. Auch eine turnusmäßige Verteilerüberholung mit neuem Zahnriemen und neuen Lagern schützt nicht zuverlässig vor einem Schaden.

Einzigartig – Elektronisch – Zuverlässig:
Die wahrscheinlich sinnvollste Investition in Ihren Porsche. Gönnen Sie sich das ultimative Sicherheitspaket. Unser mikroprozessorgesteuertes, leicht nachrüstbares Überwachungssystem warnt Sie bei einem Riss des Zahnriemens. Die Kontroll-Leuchte der Keilriemenüberwachung leuchtet auf.

CARTRONIC motorsport Ing.GmbH **Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com**

NICHT SCHNELL GENUG AM KIOSK GEWESEN?

www.pf-magazin.de/nachbestellen

PORSCHE FAHRER

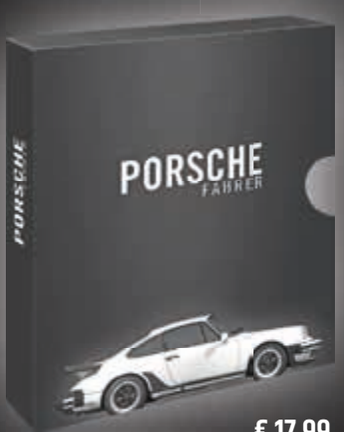
Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:

Steffen Wagner
s.wagner@heel-verlag.de
02223 9230-53

Ausgabe 5-2025
Erscheinungstermin: 10.07.2025 | Anzeigenschluss: 03.06.2025

FÜR SAMMLER



€ 17,99

Schuber für ca. neun Ausgaben

Jetzt bestellen auf **www.heel-verlag.de!**

Dansk
MOTORSPORT
by JP Group Automotive

NEUER GT3 Look für Ihren 964

Sportauspuff mit zwei Ø70mm Endrohren. Alles in rostfreiem Stahl.
***Keine Modifikationen bei der Auspuffkonfiguration notwendig.**

Passt zu:
Porsche 964, C2/C4 (3.6) ’88-’94

NEU! Dansk. Ref. 92.560SGT
JP Nr. 1620614900

Kreieren Sie Ihr eigenes System mit dem neuen Auspuff!

*Schneiden Sie die Heckschürze ab oder ersetzen Sie sie

Scannen Sie den QR-Code und sehen Sie die verschiedenen DANSK-Systeme. Dieser neue Auspuff passt als Alternative zu 92.560S bei den Systemen: Standard, Sport 1, Sport 3 und Ultra Sport 2.

www.jpgroup.dk

Wir beliefern Ihren lokalen Händler

VORSCHAU

TITELSTORY
Zeitzeuge 006 – Der älteste 356 aus deutscher Produktion

FUTURE CLASSIC
Jubiläumsmodell 987 – Boxster RS 60 Spyder

FAHRBERICHT
Cabrio 992.2 – Carrera T

PORSCHE FAHRER 5–2025 erscheint am 10. JULI 2025

Die Redaktion behält sich vor, angekündigte Themen aus Aktualitätsgründen zu ändern oder zu verschieben.

IMPRESSUM

Verlag:
HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0
service@pf-magazin.de | www.pf-magazin.de

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Chefredakteur: Jan-Henrik Muche

Redaktionsanschrift:
Rhönstraße 131, 60385 Frankfurt | redaktion@pf-magazin.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Karsten Arndt, Andreas Beyer, Martin Harbich (Lektorat), Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung), Fabian Mechtel, Richard Lindhorst (Elferspot), Roman Rätzke, Stephan Szantai, Götz von Sternenfels, Jordan Zigang-Divet (Curveshunter)

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:
Steffen Wagner
HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 | s.wagner@heel-verlag.de

Verlagsvertretung:
Nielsen 3b und 4 (Baden-Württemberg und Bayern)
Christian Keller Media
Boulevard de la Promenade 46, F-11220 Lagrasse
Tel.: 0049 162 2015013
christian@kellermedia.eu

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2025.

Leserservice:
PORSCHE FAHRER-Leserservice
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 | service@pf-magazin.de

Layout: Nadine Karnatzki, 79232 March

Herstellung: Fred Klöpfel

Druck:
westermann DRUCK | pva
Georg-Westermann-Allee 66,
38104 Braunschweig

Preise und Erscheinungsweise:
Im Jahresabonnement erhalten Sie PORSCHE FAHRER sechsmal im Jahr. Der Preis für ein Jahresabonnement beträgt im Inland € 40,– inkl. Versandkosten (Europa: € 51,04; restliches Ausland auf Anfrage), im Jahresabonnement Print + Digital erhalten Sie die Heftausgaben zusätzlich als ePaper (Zusatzkosten € 1,–/Jahr). Das Abonnement ist nach Ablauf des Bezugszeitraumes jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar, ansonsten verlängert sich der Bezugszeitraum um weitere 12 Monate.

Bücher-Bestellservice: Tel.: 0531 12325449 | www.heel-verlag.de | bestellung@heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:
DMV Der Medienvertrieb GmbH & Co. KG
Meßberg 1, 20086 Hamburg
Tel.: 040 30191800
info@dermedienvertrieb.de

Vertrieb Österreich/Schweiz:
HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 12325449 | bestellung@heel-verlag.de

Postvertriebskennzeichen: 74394

ISSN: 1864-4090

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

Gerichtsstand: Königswinter

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages unter ausführlicher Quellenangabe gestattet. Gezeichnete Artikel decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Alle veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Ohne Genehmigung des Verlages ist eine Verwertung strafbar. Dies gilt auch für die Vervielfältigung per Kopie, die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf CD-ROM. Im Falle höherer Gewalt oder bei Störung des Arbeitsfriedens besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Entschädigung.

Bei Fragen rund um Ihr Abo (Abobestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:
Heel Verlag GmbH, PORSCHE FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuservice.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

ABONNIEREN
LOHNT SICH!

6 Ausgaben pro Jahr

Wunsch-Prämie ohne Zuzahlung

Über 13 % sparen + versandkostenfrei*

Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen

Zusätzliches ePaper für nur 1 €/Jahr

Wählen Sie Ihre Wunschprämie:

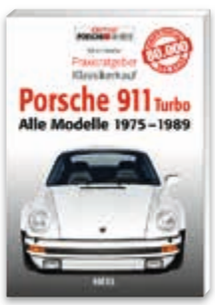
Wert: 9,99 €

Wert: 12,99 €

Wert: 34,99 €

Wert: 42,99 €

Wert: 19,99 €



Wert: 12,- €

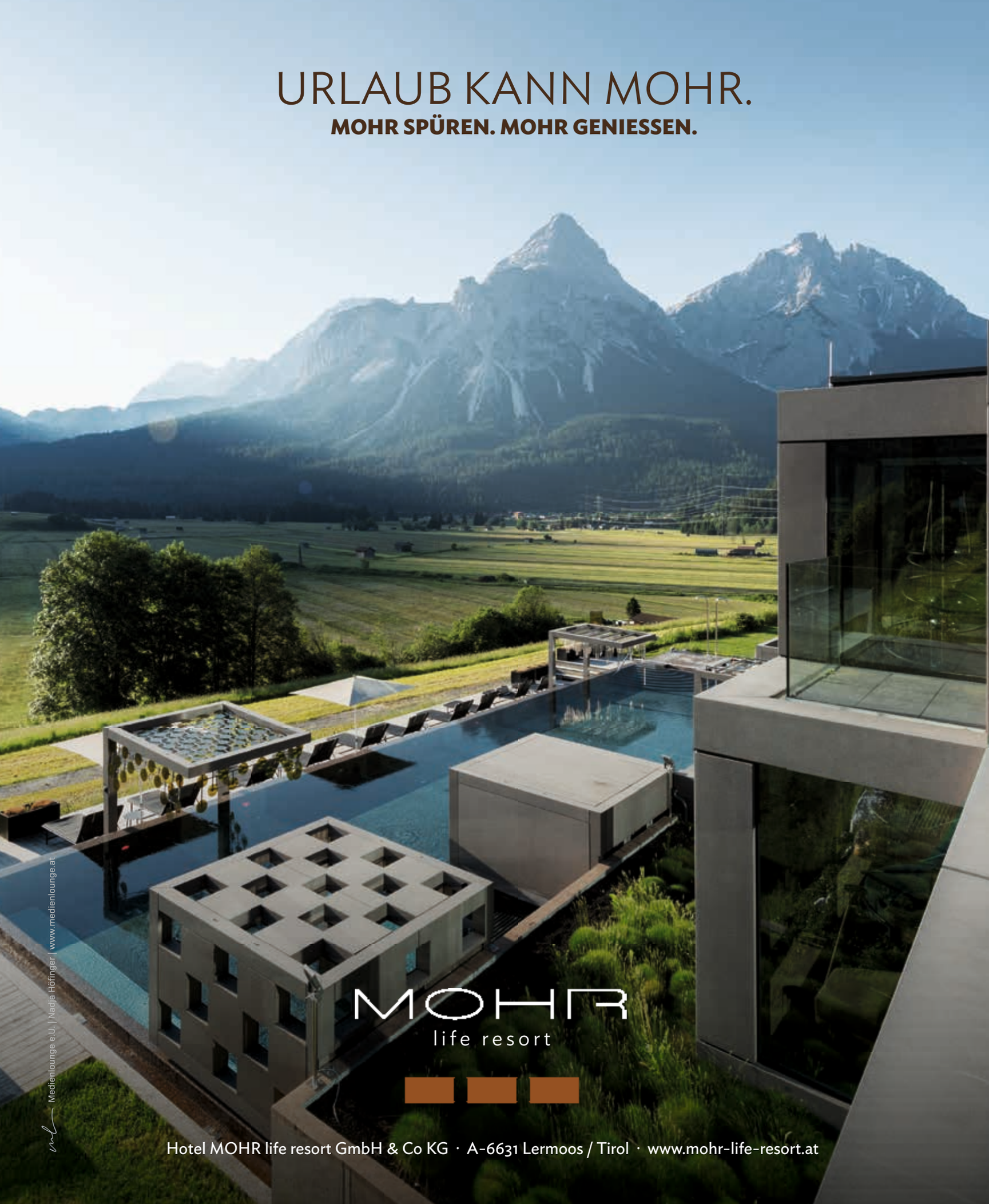
Wert: 69,99 €

Wert: 37,99 €

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!

BESTELLEN SIE IHR ABO AUF **WWW.PORSCHE-FAHRER.DE** ODER TELEFONISCH UNTER **06123 9238-277**!

** im Inland*



Medienlounge e.U. | Nadja Höfinger | www.medienlounge.at

PORSCHE-PREISGUIDE 2025

VON 356 ÜBER 911 UND 944 BIS ZU BOXSTER, CAYENNE UND 997 – ALLE PREISE FÜR LUFT- UND WASSERGEKÜHLTE PORSCHE AUF EINEN BLICK

Modell	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
356 1100 Geteilte Scheibe	Cpe	50-52	4	1.1	40	440.000	370.000	280.000	250.000	k. N.
356 1100 Geteilte Scheibe	Cab	50-52	4	1.1	40	500.000	410.000	340.000	280.000	k. N.
356 1300	Cpe	52-55	4	1.3	44	200.000	154.000	105.000	75.000	k. N.
356 1300 S	Cpe	53-55	4	1.3	60	220.000	165.000	113.000	78.000	k. N.
356 1500	Cab	52-55	4	1.5	55	250.000	192.000	126.000	95.000	k. N.
356 1500	Cpe	52-55	4	1.5	55	220.000	167.000	117.000	83.000	k. N.
356 1500 Speedster	Rds	54-55	4	1.5	55	360.000	260.000	212.000	145.000	k. N.
356 1500 S	Cpe	52-55	4	1.5	70	230.000	174.000	120.000	83.000	k. N.
356 1500 S	Cab	52-55	4	1.5	70	270.000	200.000	132.000	97.000	k. N.
356 A 1300	Cab	55-57	4	1.3	44	164.000	125.000	87.000	57.000	k. N.
356 A 1300	Cpe	55-57	4	1.3	44	130.000	93.000	67.000	43.000	k. N.
356 A 1300 S	Cab	55-57	4	1.3	60	174.000	134.000	94.000	64.000	k. N.
356 A 1300 S	Cpe	55-57	4	1.3	60	141.000	100.000	73.000	47.000	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cpe	55-58	4	1.5	100	490000	390000	320000	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cab	55-58	4	1.5	100	540000	420000	350000	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GS	Rds	55-58	4	1.5	100	800.000	660.000	490.000	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GT	Rds	56-58	4	1.5	110	860.000	700.000	520.000	k. N.	k. N.
356 A 1600	Cpe	55-57	4	1.6	60	141.000	100.000	73.000	47.000	k. N.
356 A 1600	Cpe	57-59	4	1.6	60	137.000	99.000	72.000	46.000	k. N.
356 A 1600	Cab	55-57	4	1.6	60	174.000	134.000	94.000	64.000	k. N.
356 A 1600	Cab	57-59	4	1.6	60	171.000	131.000	92.000	63.000	k. N.
356 A 1600 Speedster	Rds	55-58	4	1.6	60	320.000	250.000	198.000	130.000	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	55-57	4	1.6	75	160.000	120.000	82.000	54.000	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	57-59	4	1.6	75	153.000	115.000	80.000	52.000	k. N.
356 A 1600 S Speedster	Rds	55-58	4	1.6	75	350.000	270.000	220.000	140.000	k. N.
356 A 1600 S	Cab	55-57	4	1.6	75	180.000	139.000	97.000	65.000	k. N.
356 A 1600 S	Cab	57-59	4	1.6	75	169.000	129.000	90.000	59.000	k. N.
356 A 1600 S Convertible D	Cab	58-59	4	1.6	75	240.000	182.000	149.000	98.000	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cpe	58-59	4	1.6	105	550.000	450.000	370.000	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GT	Cpe	58-59	4	1.6	115	580.000	470.000	380.000	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cab	58-59	4	1.6	105	620.000	500.000	400.000	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1600 GT	Rds	58-59	4	1.6	115	900.000	730.000	590.000	k. N.	k. N.
356 B 1600 N	Cpe	59-63	4	1.6	60	97.000	64.000	47.000	31.000	k. N.
356 B 1600 N	Cab	60-63	4	1.6	60	135.000	98.000	72.000	46.000	k. N.
356 B 1600 N	Rds	59-61	4	1.6	60	216.000	162.000	120.000	80.000	k. N.
356 B 1600 N	Rds	61-62	4	1.6	60	261.000	208.000	155.000	102.000	k. N.
356 B 1600 S	Cpe	59-63	4	1.6	75	109.000	76.000	55.000	36.000	k. N.
356 B 1600 S	Cab	59-63	4	1.6	75	146.000	110.000	79.000	51.000	k. N.
356 B 1600 S	Rds	59-61	4	1.6	75	225.000	173.000	129.000	87.000	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	59-61	4	1.6	90	249.000	193.000	143.000	96.000	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cpe	59-63	4	1.6	90	115.000	81.000	57.000	38.000	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cab	59-63	4	1.6	90	156.000	117.000	81.000	53.000	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	61-62	4	1.6	90	290.000	230.000	170.000	110.000	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GT	Cpe	62-63	4	2.0	160	570.000	460.000	370.000	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cpe	62-63	4	2.0	130	490.000	400.000	340.000	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cab	62-63	4	2.0	130	660.000	540.000	440.000	k. N.	k. N.
356 B Carrera 1600 GT	Cpe	59-61	4	1.6	115	630.000	500.000	400.000	k. N.	k. N.
356 C 1600 C	Cpe	63-65	4	1.6	75	109.000	76.000	56.000	37.000	k. N.
356 C 1600 C	Cab	63-65	4	1.6	75	147.000	111.000	79.000	52.000	k. N.
356 C 1600 SC	Cab	63-65	4	1.6	95	166.000	128.000	90.000	63.000	k. N.
356 C 1600 SC	Cpe	63-65	4	1.6	95	117.000	83.000	60.000	40.000	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cpe	63-64	4	2.0	130	520.000	400.000	340.000	k. N.	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cab	63-64	4	2.0	130	610.000	470.000	390.000	k. N.	k. N.
912	Cpe	65-68	4	1.6	90	75.700	54.500	38.300	21.800	12.900
912	Trg	65-68	4	1.6	90	71.900	51.800	36.300	20.600	12.100
912 E	Cpe	75-76	4	2.0	90	51.600	37.200	27.000	16.200	9.200
914/4	Trg	69-72	4	1.7	80	37.600	23.700	15.000	8.700	3.400
914.4-1.7	Trg	72-73	4	1.7	80	33.100	20.900	13.300	7.800	3.000
914.4-2.0	Trg	72-75	4	2.0	100	42.200	26.600	16.900	9.800	3.800
914.4-1.8	Trg	73-75	4	1.8	85	35.400	22.300	14.200	8.100	3.200

PORSCHE-PREISGUIDE 2025

VON 356 ÜBER 911 UND 944 BIS ZU BOXSTER, CAYENNE UND 997 – ALLE PREISE FÜR LUFT- UND WASSERGEKÜHLTE PORSCHE AUF EINEN BLICK

Modell	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
914/6	Trg	69-72	6	2.0	110	94.900	59.700	37.900	22.100	8.500
911	Cpe	65-66	6	2.0	130	200.000	143.000	113.000	84.000	50.000
911	Cpe	66-67	6	2.0	130	164.000	124.000	90.200	62.700	40.000
911 „Softwindow"	Trg	66-67	6	2.0	130	218.000	167.000	141.000	94.100	59.000
911 S	Cpe	67-68	6	2.0	160	173.000	128.000	92.200	63.600	41.000
911 S	Cpe	68-69	6	2.0	170	159.000	118.000	82.600	52.000	34.000
911 S	Trg	67-68	6	2.0	160	167.000	124.000	88.300	57.600	37.000
911 S	Trg	68-69	6	2.0	170	155.000	113.000	79.700	50.300	33.000
911 L	Cpe	67-68	6	2.0	130	132.000	96.000	67.500	41.800	27.000
911 L	Trg	67-68	6	2.0	130	127.000	93.100	64.700	40.200	26.000
911 T	Cpe	67-68	6	2.0	110	124.000	91.200	63.600	39.500	26.000
911 T	Trg	67-68	6	2.0	110	116.000	86.400	60.400	37.400	24.000
911 T	Cpe	68-69	6	2.0	110	104.000	74.200	52.100	32.400	21.000
911 T	Trg	68-69	6	2.0	110	97.900	70.700	49.300	30.600	20.000
911 E	Cpe	68-69	6	2.0	140	111.000	79.500	55.800	34.700	22.000
911 E	Trg	68-69	6	2.0	140	108.000	77.800	54.500	33.800	22.000
911 T	Cpe	69-71	6	2.2	125	106.000	76.800	55.800	34.800	22.000
911 T	Trg	69-71	6	2.2	125	103.000	73.300	52.400	33.400	22.000
911 E	Cpe	69-71	6	2.2	155	113.000	82.200	57.900	35.900	23.000
911 E	Trg	69-71	6	2.2	155	109.000	78.600	56.500	34.800	23.000
911 S	Cpe	69-71	6	2.2	180	166.000	124.000	86.400	53.600	34.000
911 S	Trg	69-71	6	2.2	180	160.000	120.000	82.600	50.700	33.000
911 T	Cpe	71-73	6	2.4	130	116.000	83.900	58.900	36.600	24.000
911 T	Trg	71-73	6	2.4	130	112.000	80.400	56.300	34.900	23.000
911 T (US)	Cpe	71-72	6	2.4	140	115.000	83.000	58.100	36.000	23.000
911 E	Cpe	71-73	6	2.4	165	128.000	93.100	65.900	40.900	26.000
911 E	Trg	71-73	6	2.4	165	124.000	90.200	63.700	39.600	26.000
911 S	Cpe	71-73	6	2.4	190	188.000	138.000	97.900	61.200	40.000
911 S	Trg	71-73	6	2.4	190	179.000	131.000	92.200	57.500	37.000
911 Carrera RS Touring	Cpe	72-73	6	2.7	210	620.000	450.000	317.000	k. N.	k. N.
911	Cpe	73-75	6	2.7	150	74.500	49.000	32.900	19.800	10.000
911	Trg	73-75	6	2.7	150	73.500	48.000	32.400	19.400	10.000
911 S	Cpe	73-75	6	2.7	175	79.800	52.500	35.500	21.200	11.000
911 S	Trg	73-75	6	2.7	175	80.800	52.500	35.600	21.400	11.100
911 Carrera 2.7	Cpe	73-75	6	2.7	210	204.000	147.000	102.000	62.000	34.000
911 Carrera 2.7	Trg	74-75	6	2.7	210	185.000	134.000	87.300	53.000	29.000
911 Turbo 3.0	Cpe	74-77	6	3.0	260	222.000	147.000	98.000	58.800	k. N.
911	Cpe	75-77	6	2.7	165	79.400	52.900	35.100	21.100	11.000
911	Trg	75-77	6	2.7	165	77.400	51.000	34.200	20.500	11.000
911 Carrera 3.0	Cpe	75-77	6	3.0	200	116.000	72.800	48.500	29.100	16.000
911 Carrera 3.0	Trg	75-77	6	3.0	200	114.000	71.200	47.700	28.700	15.000
911 SC 3.0	Cpe	77-80	6	3.0	180	82.300	56.600	37.400	22.400	12.000
911 SC 3.0	Trg	77-80	6	3.0	180	80.400	56.200	37.000	22.200	12.000
911 SC 3.0	Cpe	80-83	6	3.0	204	84.300	58.100	38.300	22.900	12.000
911 SC 3.0	Trg	80-83	6	3.0	204	83.300	57.700	38.100	22.800	12.000
911 SC 3.0	Cab	82-83	6	3.0	204	84.300	58.100	38.300	22.900	12.000
911 Carrera 3.2	Cpe	83-89	6	3.2	231	92.100	63.800	42.100	24.800	13.000
911 Carrera 3.2	Trg	83-89	6	3.2	231	91.200	63.100	41.600	24.500	13.000
911 Carrera 3.2	Cab	83-89	6	3.2	231	96.000	66.100	43.600	25.700	13.000
911 Speedster	Cab	89-89	6	3.2	231	240.000	168.000	115.000	k. N.	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	78-83	6	3.3	300	178.000	119.000	80.400	48.200	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	84-88	6	3.3	300	178.000	119.000	80.400	48.200	k. N.
911 Turbo 3.3	Cab	87-88	6	3.3	300	177.000	118.000	78.400	45.900	k. N.
911 Turbo 3.3	Trg	87-88	6	3.3	300	210.000	139.000	94.000	56.400	k. N.
911 Turbo 3.3 (5-Gang)	Cpe	89-89	6	3.3	300	200.000	132.000	89.200	46.000	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cpe	89-93	6	3.6	250	101.000	75.500	50.200	28.600	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Trg	89-93	6	3.6	250	111.000	84.300	55.200	31.500	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cab	89-93	6	3.6	250	103.000	77.400	51.400	29.300	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cpe	88-93	6	3.6	250	108.000	81.300	53.300	30.500	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cab	89-93	6	3.6	250	111.000	82.300	54.300	31.000	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Trg	89-93	6	3.6	250	118.000	88.200	58.000	33.100	k. N.
911 Carrera 4 (964) Jubiläumsmodell	Cpe	93-93	6	3.6	250	210.000	155.000	101.000	k. N.	k. N.

PORSCHE-PREISGUIDE 2025

VON 356 ÜBER 911 UND 944 BIS ZU BOXSTER, CAYENNE UND 997 – ALLE PREISE FÜR LUFT- UND WASSERGEKÜHLTE PORSCHE AUF EINEN BLICK

Modell	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Carrera RS (964)	Cpe	91-92	6	3.6	260	260.000	190.000	135.000	k. N.	k. N.
911 Carrera RS 3.8 (964)	Cpe	93-93	6	3.8	300	850.000	750.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Speedster (964)	Cab	92-93	6	3.6	250	220.000	165.000	110.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	90-92	6	3.3	320	240.000	172.000	113.000	67.000	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	93-93	6	3.6	360	320.000	230.000	150.000	91.400	k. N.
911 Carrera (993)	Cpe	93-97	6	3.6	272	87.400	66.200	43.700	23.700	k. N.
911 Carrera (993)	Cab	94-98	6	3.6	272	98.800	75.100	49.600	27.600	k. N.
911 Carrera (993)	Trg	95-97	6	3.6	286	121.000	93.100	60.700	32.500	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cpe	94-98	6	3.6	272	93.100	71.300	46.900	25.500	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cab	94-97	6	3.6	272	102.000	77.900	51.800	28.200	k. N.
911 Carrera 4 S (993)	Cpe	95-98	6	3.6	286	167.000	125.000	82.000	43.000	k. N.
911 Carrera RS (993)	Cpe	95-95	6	3.7	300	310.000	240.000	160.000	k. N.	k. N.
911 Carrera RS Clubsport (993)	Cpe	95-95	6	3.7	300	360.000	290.000	180.000	k. N.	k. N.
911 Carrera S (993)	Cpe	96-98	6	3.6	286	143.000	107.000	69.600	k. N.	k. N.
911 Turbo (993)	Cpe	95-98	6	3.6	408	199.000	137.000	106.000	k. N.	k. N.
959	Cpe	86-88	6	2.9	450	1.700.000	1.200.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cpe	97-01	6	3.4	300	45.800	28.800	20.700	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	97-01	6	3.4	300	46.600	30.100	21.900	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	97-01	6	3.4	300	47.200	29.600	21.200	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	97-01	6	3.4	300	50.400	31.200	22.100	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cpe	01-05	6	3.6	320	54.300	33.100	24.500	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	01-05	6	3.6	320	60.400	42.800	25.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	01-05	6	3.6	320	55.700	34.100	24.800	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	02-05	6	3.6	320	61.800	38.000	26.200	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cpe	01-05	6	3.6	320	71.100	43.200	33.100	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Trg	02-06	6	3.6	320	69.900	43.700	30.100	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cab	03-05	6	3.6	320	75.100	46.600	34.200	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	00-02	6	3.6	420	92.200	57.200	43.700	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cab	03-04	6	3.6	420	97.000	63.100	48.500	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	02-05	6	3.6	420	96.000	61.200	45.600	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cpe	04-05	6	3.6	450	129.000	81.600	55.700	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cab	04-05	6	3.6	450	136.000	85.400	58.200	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	99-01	6	3.6	360	125.000	76.400	46.900	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	03-05	6	3.6	381	134.000	84.500	50.900	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (996)	Cpe	03-04	6	3.6	381	229.000	153.000	115.000	k. N.	k. N.
911 GT3 R (996)	Cpe	99-01	6	3.6	415	253.000	155.000	86.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RSR (996)	Cpe	04-04	6	3.6	455	410.000	270.000	180.000	k. N.	k. N.
911 GT2 (996)	Cpe	01-03	6	3.6	462	177.000	106.000	74.000	k. N.	k. N.
911 GT2 (996)	Cpe	03-05	6	3.6	483	202.000	106.000	74.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996) Millenium	Cpe	99-00	6	3.4	300	80.800	50.400	33.300	k. N.	k. N.
911 Carrera (996) Jubiläumsmodell 40 Jahre 911	Cpe	03-04	6	3.6	345	90.800	55.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cpe	04-08	6	3.6	325	79.300	51.000	37.200	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cab	04-08	6	3.6	325	86.600	55.600	41.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (997)	Cpe	05-08	6	3.6	325	81.200	52.000	38.400	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (997)	Cab	05-08	6	3.6	325	88.500	56.600	41.900	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 Targa (997)	Trg	05-08	6	3.6	325	99.000	63.100	47.500	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997/2)	Cpe	08-12	6	3.6	345	98.900	63.100	47.500	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 Targa (997)	Trg	08-12	6	3.6	345	114.000	73.700	48.500	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cpe	04-08	6	3.8	355	86.600	55.600	41.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	05-08	6	3.8	355	92.100	59.300	47.100	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S Targa (997)	Trg	05-08	6	3.8	355	109.000	68.900	52.400	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cab	04-08	6	3.8	355	91.200	58.400	45.300	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	05-08	6	3.8	355	103.800	66.900	51.400	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	385	107.000	68.900	43.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	08-12	6	3.8	385	114.000	72.800	48.500	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S Targa (997)	Trg	08-12	6	3.8	385	116.000	78.600	53.400	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cab	08-12	6	3.8	385	114.000	73.700	48.500	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	08-12	6	3.8	385	115.000	75.700	50.400	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cpe	05-08	6	3.6	480	117.000	81.600	56.100	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cab	06-10	6	3.6	480	126.000	90.800	67.300	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	500	132.000	99.000	65.700	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cab	08-12	6	3.8	500	136.000	101.000	71.800	k. N.	k. N.

PORSCHE-PREISGUIDE 2025

VON 356 ÜBER 911 UND 944 BIS ZU BOXSTER, CAYENNE UND 997 – ALLE PREISE FÜR LUFT- UND WASSERGEKÜHLTE PORSCHE AUF EINEN BLICK

Modell	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Turbo S (997/2)	Cpe	10-12	6	3.8	530	150.000	109.000	83.300	k. N.	k. N.
911 Turbo S (997/2)	Cab	10-12	6	3.8	530	184.000	135.000	106.000	k. N.	k. N.
911 GT3 (997)	Cpe	06-08	6	3.6	415	142.000	104.000	80.600	k. N.	k. N.
911 GT3 (997/2)	Cpe	09-11	6	3.8	435	155.000	116.000	90.200	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997)	Cpe	07-08	6	3.6	415	162.000	123.000	96.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997/2)	Cpe	09-11	6	3.8	450	230.000	175.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 RS 4.0 (997/2)	Cpe	11-12	6	4.0	500	450.000	360.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 (997)	Cpe	07-08	6	3.6	530	230.000	179.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 RS (997/2)	Cpe	10-10	6	3.6	620	340.000	280.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Sport Classic (997)	Cpe	10-10	6	3.8	408	420.000	350.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Speedster (997/2)	Rds	10-11	6	3.8	408	320.000	270.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	408	121.000	82.300	59.800	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	408	123.000	84.300	63.700	k. N.	k. N.
911 Carrera GTS (997/2)	Cab	08-12	6	3.8	408	122.000	84.400	64.000	k. N.	k. N.
924	Cpe	76-79	4	2.0	125	22.700	15.500	8.300	3.300	1.600
924	Cpe	79-86	4	2.0	125	20.600	13.400	7.700	3.000	1.500
924 S	Cpe	85-87	4	2.5	150	21.600	14.400	8.000	3.000	1.500
924 Turbo	Cpe	78-82	4	2.0	170	26.400	20.600	11.600	6.300	2.500
924 Carrera GT	Cpe	80-81	4	2.0	210	k. N.	92.700	65.900	40.200	k. N.
924 Carrera GTS	Cpe	80-80	4	2.0	245	k. N.	230.000	180.000	k. N.	k. N.
944	Cpe	81-87	4	2.5	163	29.100	18.600	12.400	7.200	3.400
944 Turbo	Cpe	85-88	4	2.5	220	49.900	31.800	21.300	11.900	6.000
944	Cpe	88-91	4	2.7	165	27.400	17.600	11.600	6.500	3.200
944 Turbo	Cpe	88-91	4	2.5	250	55.200	35.700	23.900	13.400	6.700
944 S	Cpe	86-88	4	2.5	190	31.900	20.600	14.000	7.900	3.800
944 S2	Cpe	88-91	4	3.0	211	42.200	26.800	17.900	10.100	4.900
944 S2	Cab	89-91	4	3.0	211	50.900	32.900	21.600	12.300	6.000
944 Turbo	Cab	90-91	4	2.5	250	65.800	42.400	28.600	16.200	7.900
968	Cpe	91-95	4	3.0	240	50.000	31.900	19.900	12.300	6.200
968	Cab	91-95	4	3.0	240	58.000	36.900	22.900	14.300	7.000
968 CS	Cpe	93-95	4	3.0	239	80.300	51.500	32.000	20.200	10.100
928	Cpe	77-82	8	4.5	240	50.000	34.300	22.000	10.100	4.900
928 GT	Cpe	89-91	8	5.0	330	85.800	54.500	34.500	20.000	9.600
928 S	Cpe	79-86	8	4.7	300	55.900	37.200	24.100	11.000	5.400
928 S Kat.	Cpe	85-86	8	5.0	288	48.800	33.200	20.400	8.900	4.400
928 S4	Cpe	86-91	8	5.0	320	52.900	35.300	23.900	10.800	5.300
928 GTS	Cpe	91-95	8	5.4	350	97.600	62.600	39.100	22.700	10.900
Boxster 2.5 (986)	Rds	96-99	6	2.5	204	27.300	17.800	11.400	7.100	k. N.
Boxster 2.7 (986)	Rds	99-04	6	2.7	220	30.500	20.000	14.400	8.400	k. N.
Boxster S 3.2 (986)	Rds	96-04	6	3.2	252	35.700	23.100	17.000	9.200	k. N.
Boxster S „50 Jahre Spyder 550“	Rds	04-04	6	3.2	266	55.600	36.100	21.900	k. N.	k. N.
Boxster 2.7 (987)	Rds	04-08	6	2.7	240	38.200	24.500	16.100	k. N.	k. N.
Boxster S 3.2 (987)	Rds	04-06	6	3.2	280	42.100	27.400	16.500	k. N.	k. N.
Boxster S 3.4 (987)	Rds	06-08	6	3.4	295	46.100	29.400	17.300	k. N.	k. N.
Boxster 2.9 (987)	Rds	08-11	6	2.9	255	50.000	32.300	19.400	k. N.	k. N.
Boxster S 3.4 (987)	Rds	08-12	6	3.4	310	54.900	35.300	19.200	k. N.	k. N.
Boxster S „RS 60 Spyder“ (987)	Rds	08-08	6	3.4	303	68.300	43.900	26.300	k. N.	k. N.
Boxster S „Design Edition 2“ (987)	Rds	08-09	6	3.4	303	65.100	42.000	24.800	k. N.	k. N.
Boxster Spyder 3.4 (987)	Rds	10-11	6	3.4	320	72.500	47.000	25.300	k. N.	k. N.
Cayman 2.7 (987c)	Cpe	06-09	6	2.7	245	44.100	28.400	19.000	k. N.	k. N.
Cayman S 3.4 (987c)	Cpe	05-09	6	3.4	295	52.900	34.300	23.100	k. N.	k. N.
Cayman S Sport 3.4 (987c)	Cpe	08-09	6	3.4	303	61.200	39.800	27.200	k. N.	k. N.
Cayman S (987c)	Cpe	09-13	6	3.4	320	66.600	43.100	29.700	k. N.	k. N.
Cayman R (987c)	Cpe	10-13	6	3.4	330	83.300	53.900	40.500	k. N.	k. N.
Cayman S Porsche Design Edition 1 (987c)	Cpe	07-07	6	3.4	295	52.500	33.600	23.300	k. N.	k. N.
Cayenne	SUV	03-07	6	3.2	250	22.200	14.600	6.700	4.800	k. N.
Cayenne S	SUV	02-07	8	4.5	340	24.000	15.100	7.800	4.200	k. N.
Cayenne GTS	SUV	07-09	8	4.8	405	34.900	22.300	14.600	8.200	k. N.
Cayenne Turbo	SUV	02-07	8	4.5	450	27.300	17.400	8.300	4.700	k. N.
Cayenne Turbo S	SUV	06-07	8	4.5	521	33.800	21.600	11.700	6.300	k. N.
Carrera GT	[redacted]					[redacted]	1.100.000	k. N.	k. N.	k. N.
918 Spyder	[redacted]					1.900.000	1.200.000	k. N.	k. N.	k. N.