



14

PORSCHE KLASSIK

PORSCHE

KLASSIK

MAGAZIN FÜR SPORTWAGEN

14

Luftgekühlt!

DER MYTHOS LEBT

- Wildes Berlin: Die 911 Turbo-Gang
- 60 Jahre Porsche und Pikes Peak
- Gmünd-Cabriolet trifft auf Zukunft

PURE LUST.

das triebwerk.



Wir sind – *das triebwerk.*

wir entwickeln und realisieren Originale ihrer Zeit, patinierte Klassiker und manchmal auch „den Wolf im Schafspelz“. Alles geschieht mit Leidenschaft – heute setzen wir Akzente mit frühen VW Bus T1-T2, Porsche 911 und 356. Unser fundiertes, technisches Know How runden wir durch unseren eigenen Motoren- und Getriebebau ab. In unserer etwas anderen Event Werkstatt teilen wir mit unseren Kunden und Freunden Emotionen auf vier Rädern.

Unser Standort

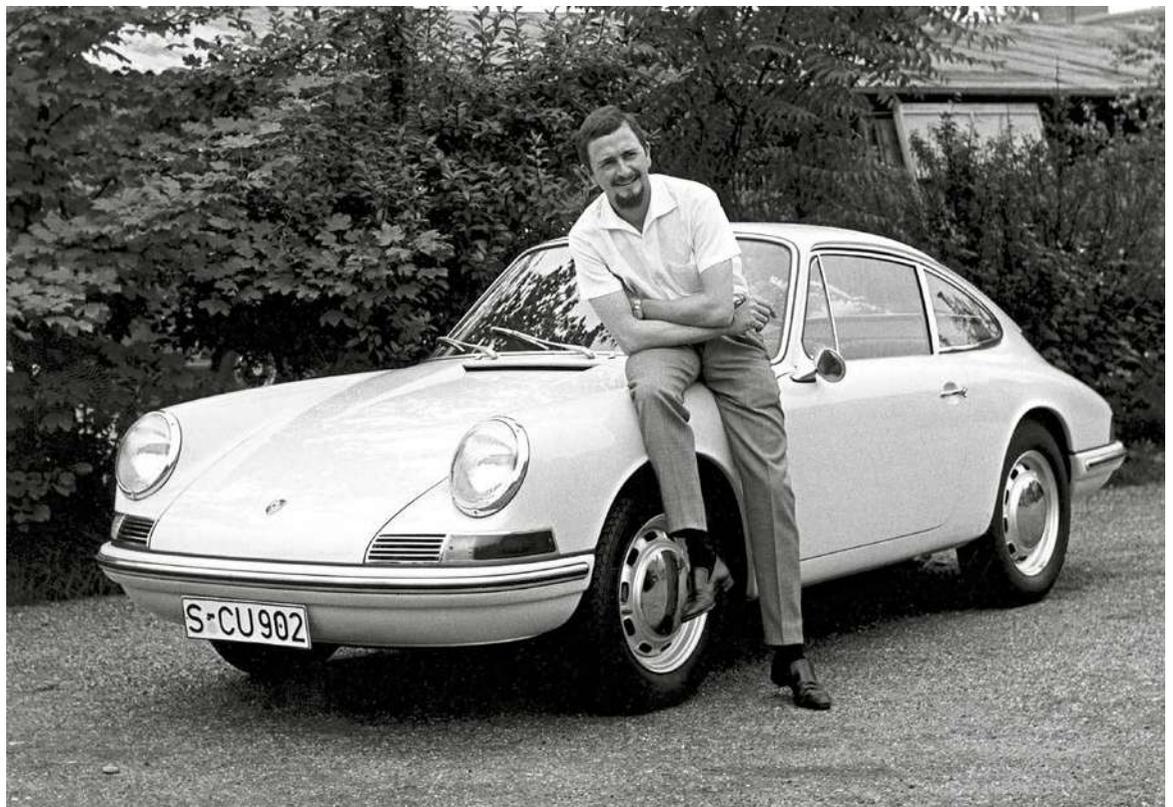
Eisenwerkstrasse 2
58332 Schwelm
Fon 02336 - 4959456

www.dastriebwerk.com
info@dastriebwerk.com



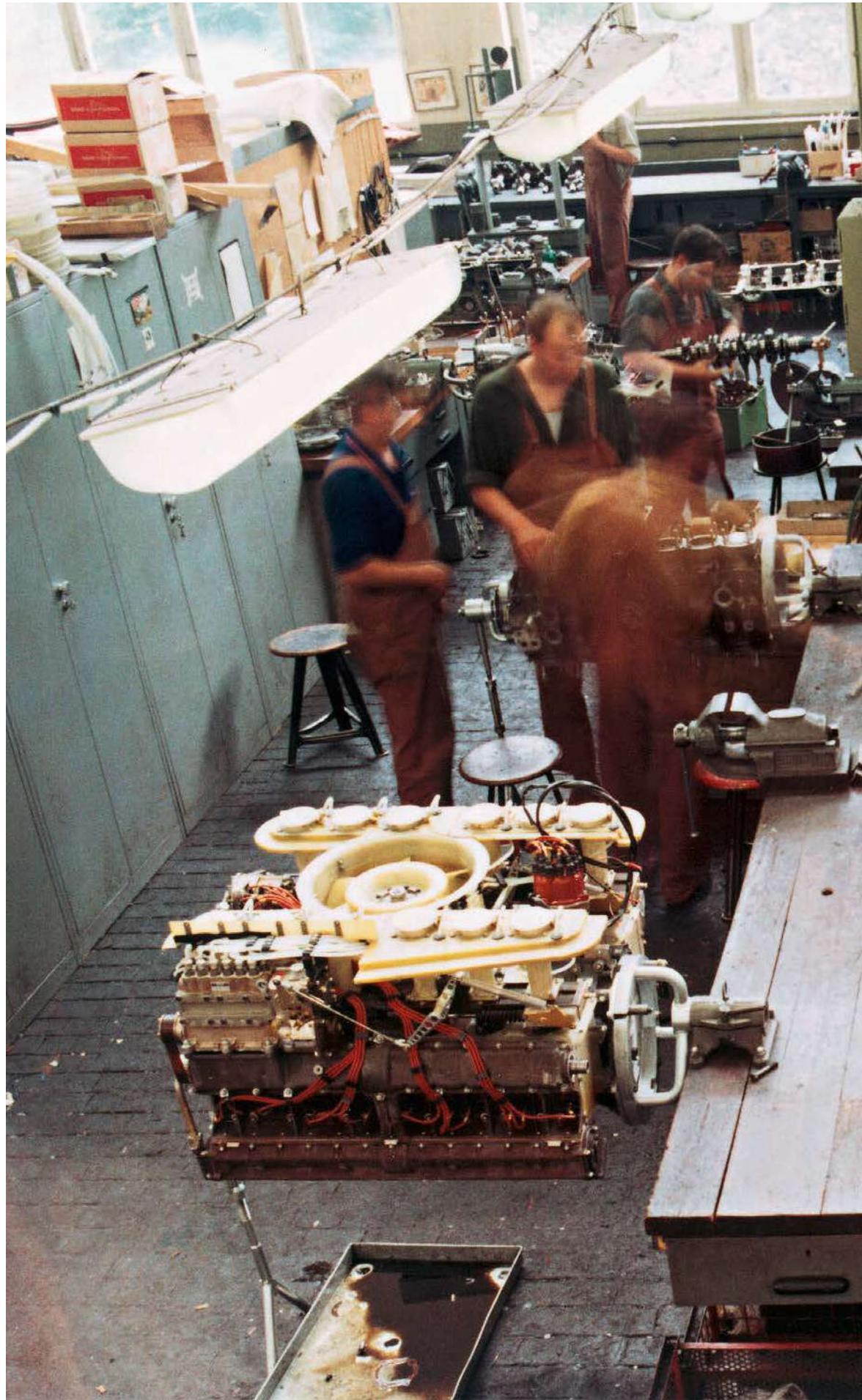
Ich war nie davon überzeugt, dass wir einen neuen Porsche bauen müssen, der wie der alte ist.

Ferdinand Alexander Porsche

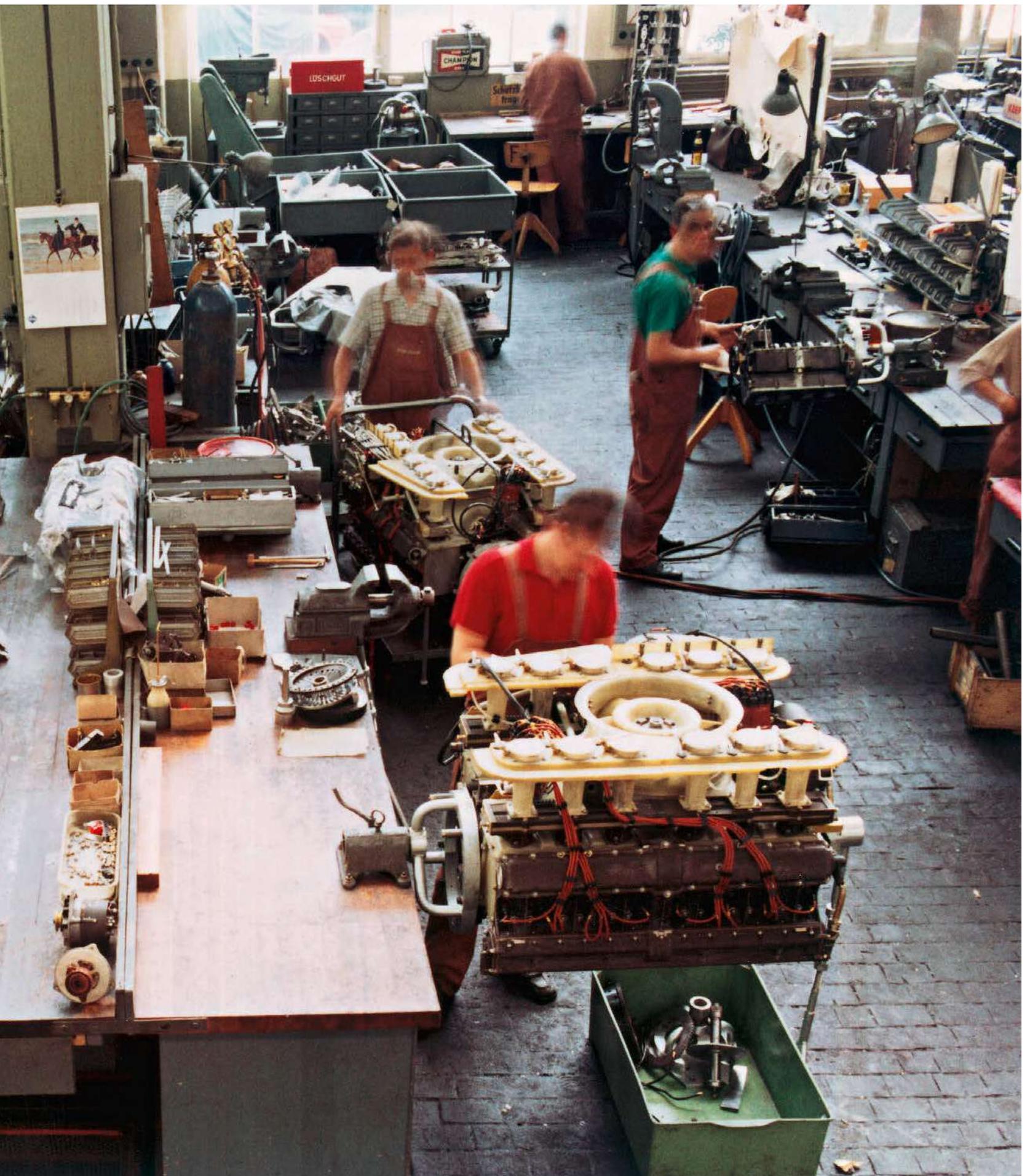


4

**Alles Glück
der Erde ...**



FOTOGRAFIE PORSCHE ARCHIV



... liegt auf dem Rücken der Pferde. Wer der Pferdefreund in der Rennabteilung von Porsche wohl war?

**Kleider
machen
Leute ...**





... sagt der Volksmund ebenfalls. Warum aber tragen die Lackierer Schutzanzüge in Lila? 1997 schien das normal zu sein.



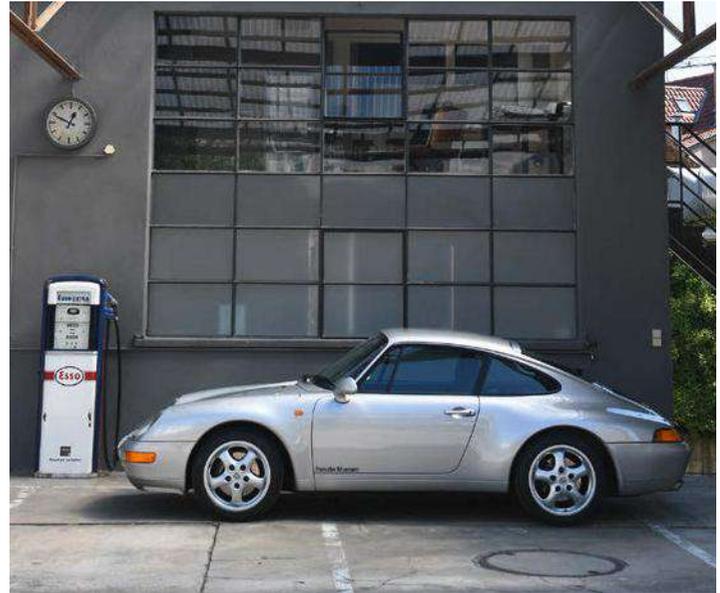
... war bei Porsche immer schon eine ernste Angelegenheit. Manchmal sogar an der frischen Luft, wie bei diesem frühen US-Targa.



**Auf die
Rolle
nehmen ...**



66 Pikes Peak: seit 60 Jahren auch ein Porsche-Revier.



44 993: der letzte Luftgekühlte und seine Geschichte.



32 Luftgekühlt: Patrick Longs kalifornisches Meeting kommt mit Unterstützung von Porsche nach Deutschland.



120 Drei Porsche-Fans, zwei Generationen von Jascheroff.



24 Dieser Bügel überspannt 300 PS. »Das Triebwerk« stellte seine Vision eines Porsche auf die Räder: den F300.



94 Der erste und der aktuellste Porsche haben viel gemeinsam.

- 12 Meinung**
Drei unserer Autoren zu Luft und Wasser und Porsche-Liebe
- 14 Guter Jahrgang**
Hugo Brennfleck keltert Wein und fährt Porsche, Jahrgang 53
- 24 Wurzel-Werk**
Sieht aus wie ein Ur-911, ist aber ein Porsche 964 mit 300 PS
- 32 Luftgekühlte Porsche-Liebe**
Der Mythos lebt! Patrick Longs Happening erobert München
- 44 Der Letzte seines Stammes**
Porsche 993 – der beste Luftgekühlte in allen Details
- 54 Kaufberatung: Hello and Goodbye**
Porsche 996 Millennium: Jetzt kaufen! Wir zeigen die Fallstricke
- 62 Geschenk-Tipps: Wünsch dir was!**
Bücher, Automodelle und zwei lukrative Gewinnspiele
- 66 Berg-Fest**
Vor 60 Jahren stürmte der erste Porsche auf den Pikes Peak
- 78 Französische Finesse**
Ein fast unbekannter Blech-356er von Jouets de Strasbourg
- 82 Auf dem Sprung**
Wakeboarder Dominik Gührs mag Wasser und Luft
- 88 GT in Goodwood**
Selbsterfahrung und Erinnerung an einen besonderen Tag
- 94 Von Gmünd nach Panamera**
Porsche: Wie sich eine Idee über Jahrzehnte erhalten hat
- 102 Aus Kult wird Kunst**
Das wohl ungewöhnlichste Porsche-Buch des Jahres
- 108 Das Biest**
Porsche 964 Cup. Du willst es doch auch!
- 114 Andy meets Porsche**
Über ein Treffen von 911 und Warhol im Jahr 1966
- 120 Tatort Berlin**
Die Turbo-Gang der Schauspielerfamilie von Jascheroff
- 130 Legende / Das nächste Heft / Impressum**
Typenbuch, Termin und Team

LUFT- ODER WASSERGEKÜHLT?

Das ist die Porsche-Glaubensfrage schlechthin. Und unsere Autoren haben ihre ganz eigene Sicht auf ein Thema, dem wir unser gesamtes Heft widmen.



Jürgen Lewandowski

Ich habe mit solchen Grundsatzdiskussionen so meine Probleme – denn alles hat zu seiner Zeit seine Berechtigung. Porsche entwickelte aus dem Käfer den 356, damit stand die Kühlung fest. Aus 356 wurde 911 – natürlich luftgekühlt. Und als sich die Anforderungen änderten – mehr Leistung, sauberere Abgase –, wurden beim 935 zuerst die Zylinderköpfe mit Wasser gekühlt, dann folgte beim 996 der komplett wassergekühlte Motor, der übrigens leichter war, aus deutlich weniger Einzelteilen bestand und mehr Leistung bei geringerem Verbrauch abgab. Wäre Porsche beim luftgekühlten Triebwerk geblieben, wäre der derart gekühlte Motor längst im Orkus des Vergessens entsorgt worden.

Gut, dass die Porsche-Techniker immer an der Spitze des Fortschritts standen und den Mythos Elfer so bauten, dass er auch heute noch weltweit verkauft und erlebt werden kann – und wer wirklich glaubt, dass die alten Motoren die besseren sind, kann sich ja einen älteren Elfer in die Garage stellen. An der Alltagstauglichkeit scheitert das gewiss nicht.



Stefan Bogner

Mein erstes Auto war ein Käfer – im Laufe der Jahre habe ich einige davon besessen, und irgendwann kamen Porsche dazu. Der Motorsound hat mich über Jahrzehnte begleitet und sich ins Gehirn gebrannt: Ein startender Ur-Elfer oder 356 ist für mich Gänsehaut pur. Mit den luftgekühlten Porsche verbinde ich – neben dem Sound – die Designsprache bis zum 993. Die Porsche der Baureihen bis zum 964 sind noch klein und leicht. Die neueren Modelle ab dem 996 sind deutlich größer, natürlich wassergekühlt, und klingen ebenfalls durchaus gut für mich. Vor allem die Sauger-Modelle.

Aber: Wir sehnen uns alle nach einfachen, gut gemachten, ikonischen Produkten – eine Leica, eine Bulthaup-Küche –, deswegen sehnen wir uns nach den Porsche, die vom Sound und vom Design einen starken Charakter besitzen. Und das sind für mich nun mal die luftgekühlten Modelle. Fahren Sie mal mit einem F-Modell an einer Schule vorbei und schauen Sie die Kinder an. Spätestens dann wird klar: Das Gefühl, das ein alter Porsche auslöst, ist ungeboren.



Christina Rahmes

Leicht, laut, luftgekühlt. Der Mythos Porsche beginnt mit dem 356 Nr. 1 Roadster, Mittelmotor, Gitterrohrrahmen, keine 600 Kilo. In Serie geht der 356 mit Heckmotor. Eine revolutionäre Idee: Heckmotor und Luftkühlung. Die Diskussion über Luft- und Wasserkühlung ist für manche Porsche-Enthusiasten zu einer Art Glaubensfrage geworden. In der Ära »Luftgekühlt« sind großartige Porsche entstanden, der 930 Turbo, der 964 Carrera RS. Beide Kühlungsprinzipie erzählen ihre Geschichte. Zwei Geschichten über einen Mythos: den Mythos Porsche. Geschichten über ein Traditionsunternehmen, das sich ständig verändert und neu erfindet. Es geht also nicht um richtig oder falsch, sondern um Emotionen. Es geht darum, dass sich ein Porsche wie ein Porsche anfühlt. Darum, dass er dich berührt. Deshalb wäre es doch verrückt, das Wesen einer Sportwagenmarke an einem Motorenkühlungsprinzip festzumachen. Sondern lieber an einem Gefühl. Und da gibt es nur eines: das Porsche-Gefühl. In luft- und wassergekühlten Modellen.



Verzichten auf nichts. Das aber konsequent.

Die 911 GTS Modelle.

Reduziert auf das Maximum: 6-Zylinder-Biturbo-Boxermotoren mit 331 kW (450 PS) für gesteigerte Leistung. Sport Chrono Paket mit Mode-Schalter am GT-Sportlenkrad für mehr Dynamik. 20-Zoll Räder mit Zentralverschluss und ein breites Heck für mehr Sport und weniger Verzicht: www.porsche.de/911GTS



Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 12,9–10,7 · außerorts 7,4–6,9 · kombiniert 9,4–8,3; CO₂-Emissionen kombiniert 214–188 g/km



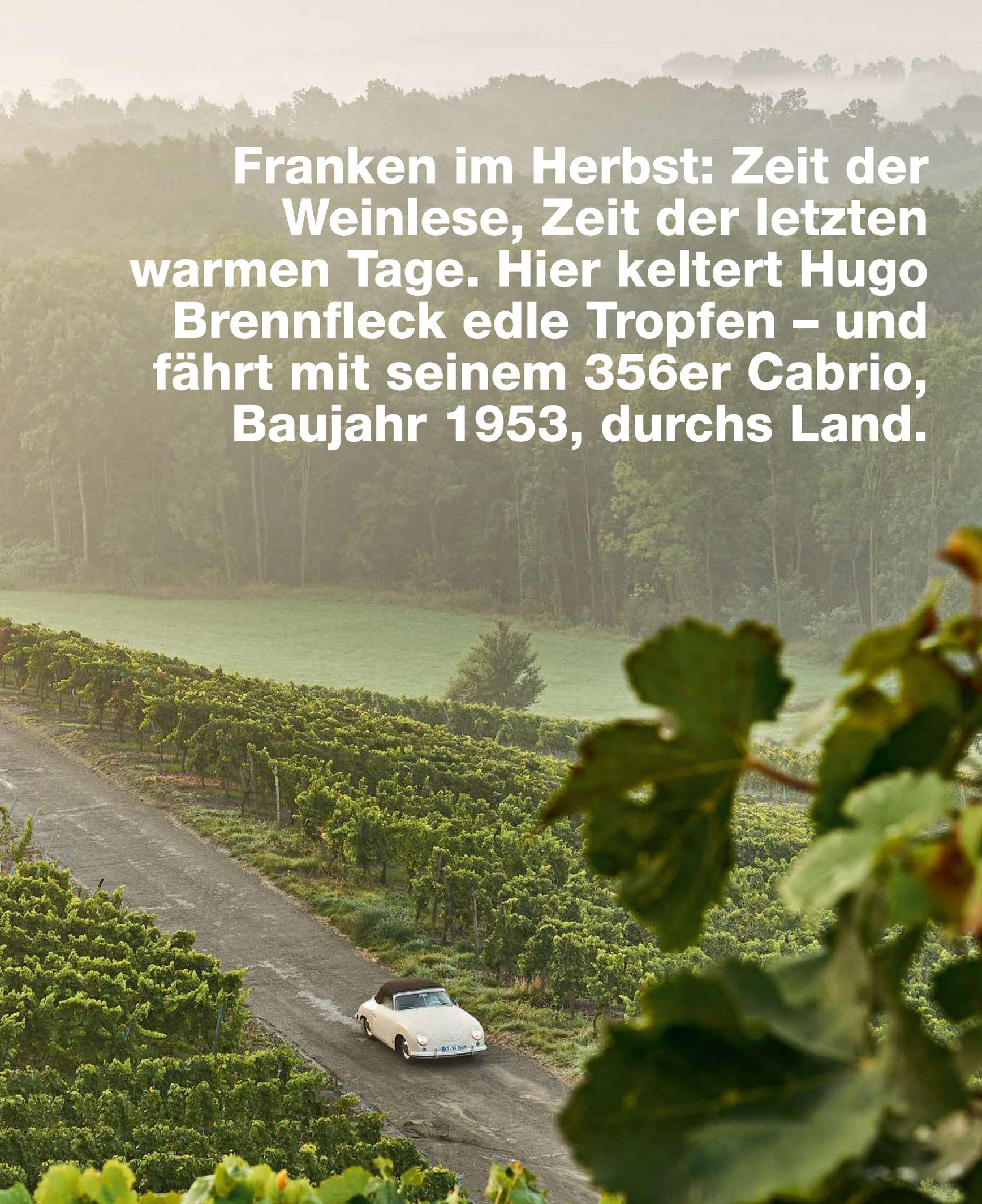
PORSCHE

Guter Jahrgang

AUTOR PHILIP WESSELHÖFT FOTOGRAFIE MARKUS BOLSINGER



**Franken im Herbst: Zeit der
Weinlese, Zeit der letzten
warmen Tage. Hier keltert Hugo
Brennfleck edle Tropfen – und
fährt mit seinem 356er Cabrio,
Baujahr 1953, durchs Land.**





Winzer Hugo Brennfleck
aus Sulzfeld in Unterfranken
kontrolliert den Öchslegrad sei-
ner Trauben. Gutes Wetter ist
wichtig für eine gute Ernte – und
ebenso für Ausfahrten mit sei-
nem Porsche 356.

Unterfranken mit seinen mittelalterlichen Dörfern
und Fachwerkhäusern, Heimat der Winzerfamilie
Brennfleck seit mehr als 400 Jahren, ist die
ideale Kulisse für Oldtimer wie das sandgraue
Cabriolet der Vor-A-Baureihe aus dem Jahr 1953.

Kopfsteinpflaster und mittelalterliche Mauern bilden in Unterfranken die ideale Kulisse für einen Oldtimer wie den sandgrauen Porsche 356.



Alte Mauern, kleine Gassen, der Atem der Geschichte Bayerns: Unterfranken mit seinen mittelalterlichen Gemeinden ist das richtige Pflaster für eine Oldtimer-Ausfahrt.

D

Der Motor surrt leise wie eine müde Mücke im Herbst. Und doch jagt das rote 356er Cabriolet mit Kraft und Tempo nach vorn, als Hugo Brennfleck Gas gibt. Der Wagen kurvt nach links, kurvt nach rechts, weicht einem Kaffeebecher aus, prescht über ein paar gelbe Post-it-Zettel und stoppt schließlich vor einem Aktenordner mit der Aufschrift »Düngen, Pflanzenschutz«. Brennfleck zieht den Zündschlüssel ab, das Surren des Motors erstirbt. Dann nimmt er das rote Cabrio vom Schreibtisch, entfernt den Gummipfropfen der Fernbedienung vom Lenkrad und stellt den Wagen wieder in seine Glasvitrine. »Fährt wie am ersten Tag«, sagt Hugo Brennfleck und lacht.

Neun Porsche 356 in der Glasvitrine und zwei in der Garage – das kann man wohl wahre Liebe nennen.

Neun Exemplare des »Porsche Electromatic 7500 FS« hat Brennfleck in seinem Büro hinter Glas geparkt. Raritäten des früheren Nürnberger Blechspielzeug-Herstellers Johann Distler. Allesamt mit Zündschlüssel, Zweiganggetriebe, Drahtspiralen-Fernbedienung und vor allem einem Antrieb ausgestattet, der seiner Zeit

weit voraus war: einem Elektromotor, doppelt kugellagert und batteriebetrieben. Für den Weinbauern Hugo Brennfleck sind die Mitte der 50-Jahre produzierten Blechmodelle des Porsche 356 Cabrios allerdings nur eine Spielerei. Ein Echo seiner wahren automobilen Leidenschaft.

Die gehört dem echten 356, dem ersten Serienmodell von Porsche, das von 1948 bis in die 60-Jahre gebaut wurde. Davon besitzt Hugo Brennfleck zwei besonders schöne Exemplare. Eins aus dem Jahr 1964, einen 356er SC in Schwarz, den bei Ausfahrten seine Frau fährt. Und ein perfekt restauriertes Modell des Baujahrs 1953 aus der Vor-A-Baureihe von vor 1955. Damit wollte der Weingutbesitzer eigentlich jetzt über die kleinen Landstraßen Unterfrankens kurven, entlang des friedlich mäandernden Mains, durch die reifen Rebhänge des Frühherbstes, durch Dörfer mit jahrhundertealten Fachwerkhäusern hinauf in die Frankenberge zu einem schön gelegenen Wirtshaus ... Ein paar dunkle Wolken am Horizont aber verlagerten das Geschehen zunächst auf Brennflecks Schreibtisch. Denn wenn Regen dräut, dann reagiert Hugo Brennfleck sensibel.



Der Porsche 356, Baujahr 1953, ist im bestmöglichen Zustand. Fast alle Bauteile, darunter auch die typische geknickte Frontscheibe, sind original erhalten. Auch dem Vierzylinder-Motor sind die Jahre gut bekommen.



Der 356er wurde ursprünglich in die USA ausgeliefert, fand aber über die Niederlande den Weg zurück in die Heimat. Allerdings ohne originales Radio – das trieb Hugo Brennfleck in Aachen auf.

Beim Wein wie beim Oldtimer. Ein Schauer zur Unzeit, und eine vielversprechende Ernte ist hinüber. Was die sandgraue Lackierung seines seltenen 356er-Modells betrifft, vor allem auch das original erhaltene mahagonibraune Stoffdach des Cabriolets ... »Noch nie einen Tropfen Regen abbekommen«, sagt Hugo Brennfleck mit der Gewissheit eines Weingutbesitzers, der die letzten Trauben eines Jahrhundertjahrgangs Minuten vorm ersten Herbststurm gelesen und sicher ins Kelterhaus gebracht hat.

Jetzt scheint die Sonne. Die Straßen sind trocken, es hat letztlich gar nicht geregnet. Der sandgraue 356er rollt langsam aus der Garage. Routiniert manövriert Hugo Brennfleck den Wagen durch die engen Kopfsteingassen seines Heimatdorfes. Sulzfeld ist ein so fotogen wie verträumt wirkendes Dorf am Main, umgeben von 21 Wachtürmen. Die verwinkelten Straßen heißen Klostersgasse, Pfarrgasse oder Grabenschütt. Zu Ruhm kam der Ort als Geburtsstätte der Meterbratwurst – der Verzehrrekord

soll derzeit bei sechs Metern liegen. Hier nun hat Hugo Brennfleck Ungeheuerliches getan. Der Winzer, Spross einer 400 Jahre alten Weindynastie, baute mitten in das konservierte Mittelalter hinein ein Kelterhaus mit einer archaischen Beton-Architektur, die mehr nach Frank Gehry als nach Franken aussieht. Ein Skandal im Fachwerkidyll – bis Sulzfeld auch wegen Brennflecks Stilbruch beim Wettbewerb »Unser Dorf soll schöner werden« bundesweit den zweiten Platz belegte. Und auch beim Wein denkt Brennfleck weiter als viele. Hat auf aufwendige Handlese umgestellt und keltert so nur beste Trauben. Seine preisgekrönten Weine tragen den Namen Sulzfeld hinaus in die Welt. Der 54-jährige Winzer liefert bis nach Kanada und Japan. Und das ist wirklich beachtlich, galten Frankenweine doch traditionell eher als Schoppen, bei denen der Export nur bis zur übernächsten Gaststätte reichte.

Links der Main, rechts die Rebhänge. Es geht durchs Sulzfelder Maustal, »beste Lage für Silvanertrauben«. Der Motor brummt wie eine satte Hornisse.

Das Land strahlt Ruhe und Behaglichkeit aus. Eine Region im Gleichgewicht. Und mittendrin in der unterfränkischen Harmonie: ein Porsche 356.

Brennfleck gibt jetzt Gas. Der Motor brummt wie eine satte Hornisse. Links der Main, rechts die Rebhänge. Durchs Sulzfelder Maustal, »beste Lage für Silvaner-trauben«, wie Brennfleck versichert, durch Orte mit Namen wie Marktbreit, Uffenheim, Bullenheim. Es riecht würzig nach Benzin, nach altem Leder. Hugo Brennfleck, ein ruhiger, zurückhaltender Mann, erzählt jetzt. Wie er zu seinem seltenen Vor-A-Modell gekommen ist, wie er den Wagen in den Niederlanden ausfindig machte, erstaunlich gut erhalten, sogar der Vierzylinder-Motor mit 55 PS und 1.500 Kubik noch bestens in Form, wie er den Wagen sanft restaurieren ließ. Im Nachbarort hat ein früherer Porsche-Mitarbeiter als Ruhestandsprojekt eine alte, lange leer stehende VW-Werkstatt zu neuem Leben erweckt und bietet exklusive Spezialbehandlungen für Porsche-Oldtimer an. »Selbst schrauben hat mich nie interessiert«, sagt Brennfleck. Dafür ist er mit den Jahren zum »Selfmade-Experten in Sachen Originalteile« geworden. Hat, dank Internet, Stoßstangenhörner in Mexiko aufgetrieben, für nur 130 Euro. In Texas einen originalen Porsche-Aschenbecher aus den 50-Jahren für 100 Dollar, plus 100 Dollar fürs Verchromen, »der kostet bei uns mindestens 1.500 Euro«. Und schließlich ein altes Radio bei einem Spezialisten in Aachen, dafür musste allerdings eine vierstellige Summe investiert werden.

Seit einer Stunde geht es durch den unterfränkischen Herbst. Das Land strahlt Ruhe und Behaglichkeit aus. Eine Region im Gleichgewicht. Der Main teilt diesen besonders beschaulichen Teil Bayerns sauber in zwei Hälften. Neben Orten wie Unterpleichfeld und Untereisenheim liegt immer auch ein Oberpleichfeld und Obereisenheim. Die Nachbargemeinde von Sommerhausen heißt natürlich Winterhausen. Unterfranken erinnert ans Auenland aus Tolkiens Hobbit-Geschichten. Wegen der grünen Hügel am Fluss. Und auch wegen der Speisekarten der unzähligen Gasthöfe, die etwas von der Gemütlichkeit seiner Bewohner ausstrahlen. Man isst eben gern und viel, Schäufele, Hauswurst oder Sauerbra-



Deutsche Sport- und Tourenwagen

AUSGESUCHTE QUALITÄT

Der Kauf eines klassischen Automobils ist die Erfüllung eines Traums.

Mit professionellem Engagement und automobiler Sachverstand setzen wir alles daran, Ihnen den Klassiker zu bieten, der Ihre Leidenschaft weckt.

JANZEN · DEUTSCHE SPORT- UND TOURENWAGEN
Moltkestraße 25 · 42799 Leichlingen
02175-888195 · tj@janzen-klassik.de

www.janzen-klassik.de

ten. Im Steigerwald, nicht weit von Brennflecks Weingut, bietet ein Wirt eine Spezialitätenplatte namens »Brahasnchi« an – selbst eingefleischte Einheimische schaffen den Berg an Bratwurst, Hacksteak und Schnitzel nur in Begleitung von reichlich fränkischem Silvaner. Auch Brennflecks Landpartie wird nun unterbrochen an einem Wirtshaus hoch in den Frankenbergen, mit Weitblick in die Ebene bis nach Bamberg. Grobe Bratwurst, Kraut, scharfer Senf, dazu ein Schoppen Silvaner. Es duftet süß nach Trauben aus den umliegenden Reb-lagen, die letzten Bienen des Jahres summbrummen in den Hagebuttensträuchern. Das »Fränggisch« von den Nebentischen umweht einen wie eine freundliche Brise.

D

Doch am Horizont dräut es wieder dunkel. Herbst ist Herbst, trotz Bilderbuchkulisse. Hugo Brennleck kontrolliert noch schnell mit einem hölzernen Messstab den Benzinstand im Tank, »Tankuhren gab es beim 356er

Regen droht am Horizont. Winzer Brennleck drückt aufs Gas, weg von den Wolken, erklärt: Seine Sauvignon-Blanc-Ernte steht an.

erst ab 1955«, dann ist er wieder hinterm Lenkrad. Bloß kein Regen. Das Telefon klingelt. »Öchsle 96? Schmeckt nach Paprika? Holen wir morgen rein.« Winzer Brennleck drückt aufs Gas, weg von den Wolken, erklärt: Seine Sauvignon-Blanc-Ernte steht an. Schmecken die Trauben nach grüner Paprika, sind sie so weit. Dann fallen erste Tropfen. Das Gespräch erstickt, der Winzer ist nervös, und man weiß nicht: Sorge um die Ernte? Oder den Porsche? Zum Glück ist Sulzfeld schon wieder erreicht, Brennleck rauscht übers Kopfsteinpflaster, Garagentor auf, Sicherheit.

Während draußen schon wieder die Sonne scheint, stellt Brennleck im großen Saal des Weinguts eine Flasche Wein auf den Tisch, eine dickbauchige Bocksbeutel-Flasche, typisch fränkisch. Ein trockener Silvaner von goldgelber Farbe, der den Gaumen netzt wie der Morgentau das Rebenlaub im September. Es ist der letztjährige »Anna-Lena«, Bestseller des Weinguts und benannt nach Brennflecks ältester Tochter. Alle Trauben handverlesen. Der Gast trinkt jetzt allerdings allein. Hugo Brennleck ist in der Garage und poliert mit einem feinen Lederlappen die Karosserie seines 356er. ...



Im unterfränkischen Dorf Obernbreit unterhält Herbert Weihprecht, früher bei Porsche in Würzburg tätig, eine Werkstatt für Oldtimer. Hugo Brennleck ist natürlich Kunde.

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN LEGENDEN VON MORGEN™



SWISSVAX «DISCOVERY KIT ZUFFENHAUSEN»

ENTDECKEN SIE DIE FASZINIERENDE SWISSVAX-WELT ZUM ATTRAKTIVEN PREIS

Das Swissvax-Set mit feinsten Spitzenprodukten zum Entdecken: **Swissvax Cleaner Fluid Regular** zur abrasivfreien Wachsbehandlung; **Swissvax Cleaner Fluid Medium** zur Entfernung von Mikrokratzern; **Swissvax Zuffenhausen Wachs** für eine mindestens sechs Monate anhaltende Lackversiegelung – mit 40 Vol. % reinem brasilianischen Grade-One-Carnaubawachs, angereichert mit Öl-Extrakten von Avocados und tropischen Früchten für einen excellenten, wolkenfreien Glanz mit besten Abperleigenschaften.

Swissvax Nano Express für Lackreinigung und Lackglanz in Minuten. Unentbehrlich für die rasche und lackschonende Entfernung von Vogelkot und leichten Verschmutzungen auf allen Lacken, Felgen, Kunststoffen, Aluminium oder Chrom. Alle Produkte werden perfekt angewendet mit den beiliegenden **Pads** und dem hochwertigen Mikrofasertuch **MicroAbsorb**.

Stets zur Hand, ist dieses Set zu jeder Zeit der ideale Begleiter. Setpreis: € 169,00



Besuchen Sie unsere Website und erfahren Sie alles über die perfekte Automobilpflege

SWISSVAX DEUTSCHLAND | ÖSTERREICH | SCHWEIZ

WWW.SWISSVAX.DE · TEL 089 744 300 0 | WWW.SWISSVAX.AT · TEL 01 533 68 88 | WWW.SWISSVAX.CH · TEL 0840 850 850

Wurzel-Werk

AUTOR THORSTEN ELBRIGMANN

FOTOGRAFIE MATTHIAS JUNG

**Weit zurück reicht die Historie:
Ein 964 wurde eins mit einem
F-Modell. Tief ist der Schlaf der
Sechs: Ein Dreh am Schlüssel
aber macht die Hölle los.**





F300 nennt sich diese Variation eines Porsche 964, der in Schwelm bei »Das Triebwerk« optisch auf ein F-Modell rückgerüstet wurde. Und aufgerüstet: Denn technisch ist dieser »Back to the roots«-Porsche alles, nur nicht von gestern.

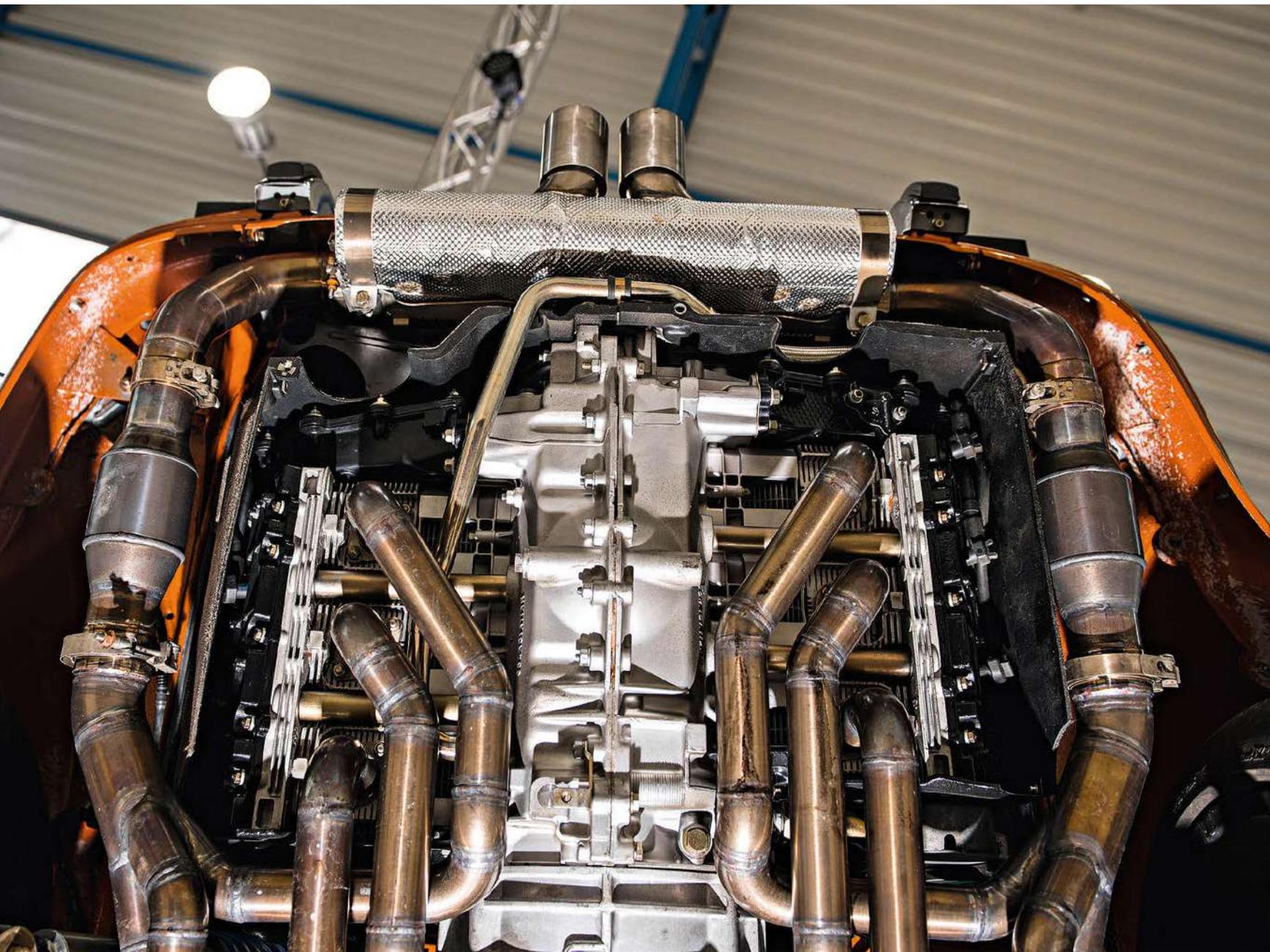


Innere Werte Nappaleder und ein Porsche Classic-Radio zieren den Innenraum, ein auf 300 PS erstärkter 3,6l-Motor mit von »Das Triebwerk« entwickelter Drosselklappenanlage stellt den Asphalt vor Herausforderungen.




www.dastriebwerk.com

Alles neu von oben bis unten: Der F300 basiert auf einem 1990 gebauten 964 Targa, der trotz seiner Kalifornien-Historie komplett wiederaufgebaut wurde. Nichts blieb unangetastet.



Drei Jahre Entwicklungsarbeit: Der Entwicklungsingenieur Falco Hollmann hat den Auspuff berechnet und gebaut. Die Edelstahlrohre sind CNC-Laser-geschnitten und unter Gasbeaufschlagung verschweißt. Das hier ist der Prototyp. In Serie hat der Auspuff auch Wärmetauscher. Es gibt ihn demnächst für verschiedene Porsche-Modelle, mit Endrohr wahlweise rechts, links oder in der Mitte und natürlich mit EU-

F

F300 – eigentlich eine Schnapsidee. Aber eine, die voll im Trend liegt: ein altes Auto mit moderner Technik. Das ist nicht neu. Aber ein modernes Auto optisch so zurückrüsten, dass es alt wirkt, das sieht man nicht alle Tage. »Wobei: So modern ist das Auto nun auch nicht mehr«, gibt Christian Wilms zu bedenken. Zugegeben: Der Porsche 964 ist längst selbst ein Klassiker, dessen Produktionsende nun auch schon 23 Jahre zurückliegt, doch dieser 1990 gebaute Targa gibt vor, ein F-Modell zu sein, ist also ganz nah dran am Ur-Elfer. Darf man das? Christian zuckt die Schultern: »Wir haben es getan. Und wir finden, dass es wirklich gut aussieht.« – »Wir« bedeutet in diesem Falle: »Das Triebwerk«, DTW, ein Restaurierungs- und Konstruktionsbetrieb rund um luftgekühlte Porsche und Volkswagen aus Schwelm bei Wuppertal. Dieser Wagen ist nichts für Puristen, nichts für die »Gusseisernen«, denen jede Originalschraube heilig ist. »Das war aber auch nicht das Ziel. Wir wollten zeigen, was möglich ist«, erklärt Christian. Und es war ganz schön viel möglich.

Ausgangspunkt aller Überlegungen war kein konkretes Fahrzeug, sondern eine Philosophie: Welche Eigenschaften müsste ein Retro-Porsche haben, damit er für solche Fans interessant wird, die zwar die klassische Form lieben, aber dennoch einen erhöhten Anspruch an eine moderne Technik haben? Schnell wurde klar: Es muss die Urform des Elfers sein mit einem modernen Fahrwerk. Und die Schnittmenge daraus heißt: 964, denn der bietet die alte Karosserieform und hat schon ein Schraubenfeder-Fahrwerk und eine Elektronik an Bord, die viele Möglichkeiten eröffnet. »Der 993 ist zwar in puncto Handling vielleicht noch etwas besser, aber wie gesagt: Die Mischung macht's«, umreißt Christian knapp die Überlegungen im Team.

Der zu diesem Zweck angeschaffte Targa aus Kalifornien zeigte erwartungsgemäß keine Schwächen bei der Karosserie, doch dafür war der Innenraum ziemlich runtergerockt. Kein Problem, denn der sollte ohnehin »neu«. Vordere Kotflügel und die vordere Haube stammen von einem 911 vor Baujahr 1974, die hinteren Kotflügel im Turbo-Look vom G-Modell. Und auch bei der hinteren Haube musste ein Altteil her, denn die



Team DTW: Swen, Daniel, Mike, Max, Christian W., Christian K. und Stephan planten und bauten den Porsche 964 F300.

Motorhaube des 964 Carrera 2 verfügte ja schon über den ausfahrbaren Spoiler, den das DTW-Team für diesen Umbau als zu modern ansah. Die Stoßstangen vorn wie hinten sind Einzelanfertigungen aus Blech. Und auch die verbreiterten Kotflügel und Schweller sind komplett aus Blech entstanden. Der Karosseriebau nahm viel Zeit in Anspruch – und doch liegt das Meisterwerk dieses 964 im Verborgenen. Haube auf also für den Motor.

Der Targa durfte sein ursprüngliches Aggregat behalten, jedoch wurde das Triebwerk komplett zerlegt und überholt. Technisch notwendig waren dabei längst nicht alle Maßnahmen, dennoch wurden alle Lager, Führungen und sonstigen Verschleißteile erneuert. Neue Ventile,

Kolben, Zylinder, neue Pleuelaugen, eine neue Ölpumpe, Nockenwellen, Kipphebel – einfach alles an diesem Motor wurde ausgetauscht. Das Gehäuse strahlt wie am ersten Tag dank schonender optischer Auffrischung mittels Wasserstrahlverfahren. Auch das Getriebe haben die Schwelmer Schrauber in gleicher Manier wieder in den Auslieferungszustand versetzt.

Nicht ganz so wie in Zuffenhausen erdacht, präsentiert sich alles um den Block herum. Carbon, Edelstahl und Alu bilden nicht nur ein Gesamtkunstwerk für die Augen. Ohren und Magen haben auch was vom Umbautrieb der Truppe um Christian Wilms. Die Ohren, weil der von Falco Hollmann aus Edelstahl fein ziselierte Auspuff mit seinen zwei 100-Zellen-Kats und dem voluminösen Endtopf samt Mittelausgang bei beherztem Tritt aufs rechte Pedal wirklich gut brüllen kann. Der Magen, weil die Beschleunigung des 300-PS-Sportwagens recht ordentlich ist. »Gegenüber einem Serien-964 haben wir abgespeckt«, erklärt der Geschäftsführer des Triebwerks den flotten Vortrieb. So fehlt zum Beispiel die Klimaanlage. Allerdings ist alles so aufgebaut, dass man das

Komfortextra auch wieder einbauen kann. Die Einzeldrosselklappen-Anlage ist allerdings das Meisterwerk und ein komplettes Eigenbauteil made by DTW. »Da steckt viel Arbeit drin«, seufzt der gelernte Maschinenbauer. Von den CNC-Entwürfen bis zum fertigen Teil ist alles in Schwelm entstanden und nun serienreif. Denn eines ist klar: Der F300 ist nur der Prototyp einer kommenden DTW-Fahrzeuggeneration. ...

Porsche 964 »F300« Targa

TECHNISCHE DATEN

Motor	Sechszylinder-Boxer, Luftkühlung
Hubraum	3.600 cm ³
Gemischauflbereitung	frei programmierbare EMU-Einspritzung, DTW-Einzeldrosselklappen
Zündung	EMU-Transistorzündung
Maximale Leistung	220 kW (300 PS) bei 6.100/min
Radstand	2.272 mm
Höchstgeschwindigkeit	ca. 270 km/h



In Blech gebaut. Egal ob Stoßfänger, Schweller oder Verbreiterungen: Alles an dieser Karosserie ist aus Blech in Handarbeit entstanden. Die Felgen im Fuchs-Design messen vorn 9 x 17 bei ET 30, hinten 11 x 17 bei ET 15. Die Michelin Ps2 dazu messen 245/45 und 275/40.

MS EUROPA 2

DIE GROSSE FREIHEIT.

**SO LEGER
KANN LUXUS SEIN.**

Erleben Sie ein Höchstmaß an persönlichem Freiraum und Komfort sowie perfekten Service an Bord der EUROPA 2. Mit dem laut Berlitz Cruise Guide 2018 weltbesten Kreuzfahrtschiff reisen Sie entspannt zu den schönsten Orten der Welt. Fernweh geweckt? Besuchen Sie uns auf www.hl-cruises.de/freiheit



HAPAG ¹⁸/₉₁ LLOYD
CRUISES

Luftgekühlte Porsche-Liebe

AUTOR JAN BAEDERER FOTOGRAFIE STEFAN BOGNER



**Mit dem kalifornisch-lässigen
Porsche-Treffen Luftgekühlt hat
der Rennfahrer Patrick Long eine
weltweite Bewegung begründet.
Nun feierte das Event seine
deutsche Premiere in München.**



Reges Treiben bei Luftgekühlt im Münchener Werksviertel Mitte.

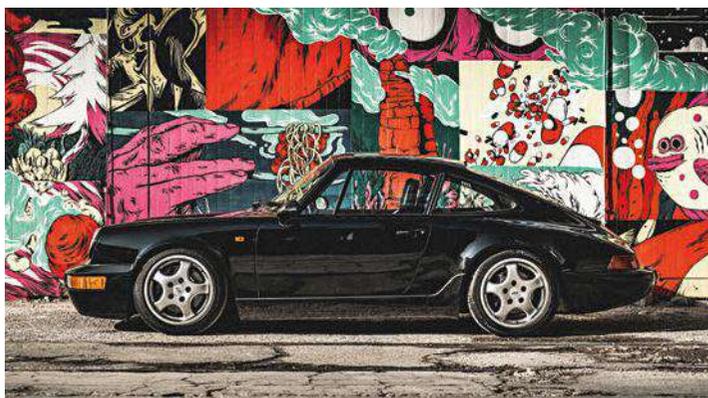
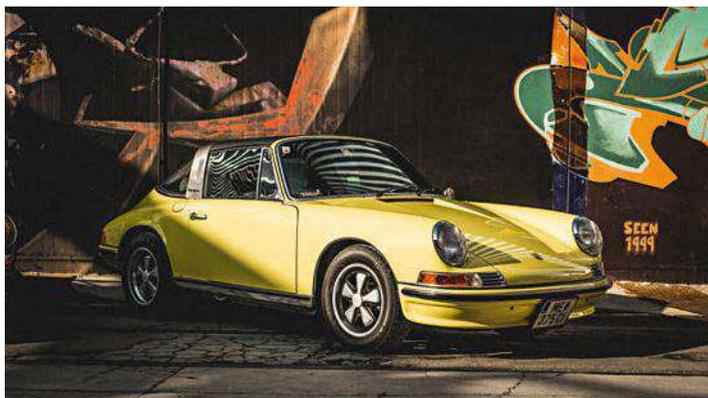


Sonntagmorgen um sechs stehen die Porsche aufgereiht zwischen Containern, Coffeeshops und Graffiti-Wänden. Die meisten Gäste kommen etwas später.



Straßensport trifft Streetart: wachsamer Blick auf einen Porsche 911 Carrera RS.

Luftgekühlt unterscheidet sich von anderen Porsche-Treffen durch die perfekte Inszenierung.



Wie in einer Kunstgalerie findet jedes Auto seinen perfekten Platz – das zeigt sich später auch auf den Fotos.



Die Zeremonienmeister hinter Luftgekühlt:
Jeff Zwart und Patrick Long.

Bunt, locker, demokratisch, cool – dank Luftgekühlt ist Porsche-Fahren heute in Kalifornien so beliebt wie Skateboarden oder Wellenreiten.

S

Seit der ersten Ausgabe von »Luftgekühlt« vor vier Jahren auf dem Parkplatz eines Coffeeshops im kalifornischen Venice ist das Porsche-Treffen aus den Instagram-Bilderströmen und Filterblasen der meisten Petrolheads nicht mehr wegzudenken. Einer der Vorreiter der neuen automobilen Subkultur, die luftgekühlte Boxermotoren ins Zentrum ihrer Leidenschaft gestellt hat und nun mit reichlich kalifornischer Nonchalance und ausgeklügelter Inszenierung unzählige Jünger um sich versammelt, ist der 37-jährige Rennfahrer Patrick Long. Er ist mit dafür verantwortlich, dass junge Menschen auf der ganzen Welt heute von klassischen Porsche träumen – und analoges Elfer-Fahren genauso cool finden wie Skateboarden und Wellenreiten. Wir treffen Patrick Long einen Tag vor der ersten deutschen Ausgabe von

Luftgekühlt in München für eine gemeinsame Ausfahrt: T-Shirt, kräftiger Händedruck, rotblondes Haar, die Aura eines College Kids, ein freundlicher, klarer Blick unter der Baseballmütze mit dem »Luft«-Schriftzug. Lächelnd hält er die Beifahrertür eines bahamagelben Porsche 911 T von 1969 für uns auf.

Als Werksrennfahrer von Porsche ist er seit 2003 ständig unterwegs – und das meist verdammt schnell: Er hat zweimal die Pirelli World Challenge und dreimal die ALMS GT-Meisterschaft gewonnen und Klassensiege bei den 24-Stunden-Rennen von Le Mans und Daytona sowie den 12 Stunden von Sebring eingefahren. Momentan startet er zwei- bis dreimal pro Monat auf einer Rennstrecke irgendwo auf der Welt und testet nebenher die neuen GT-Rennwagen von Porsche. Mit dem Erfolg von Luftgekühlt ist sein Terminkalender noch voller geworden. Bei der fünften Ausgabe im Mai in Los Angeles kamen in vier Tagen mehr als 600 Autos und über 8.000 Gäste zusammen. Ende August feierte Luftgekühlt dann auf einem alten englischen Militärflughafen seine Europapremiere. Nun hat Porsche das Treffen für Fans luftgekühlter Boxermotoren erstmals in die Heimat der Marke geholt.

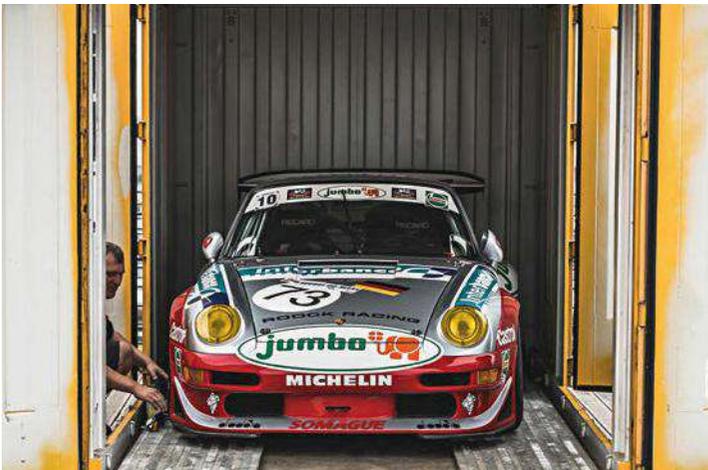
Für Porsche-Werksrennfahrer Patrick Long ist Luftgekühlt noch immer ein Nebenjob.



Alle Autos werden vom rasenden Kreativchef Jeff Zwart in Szene gesetzt.



Patrick Long
koordiniert die
Ankunft der mehr
als 150 Autos.

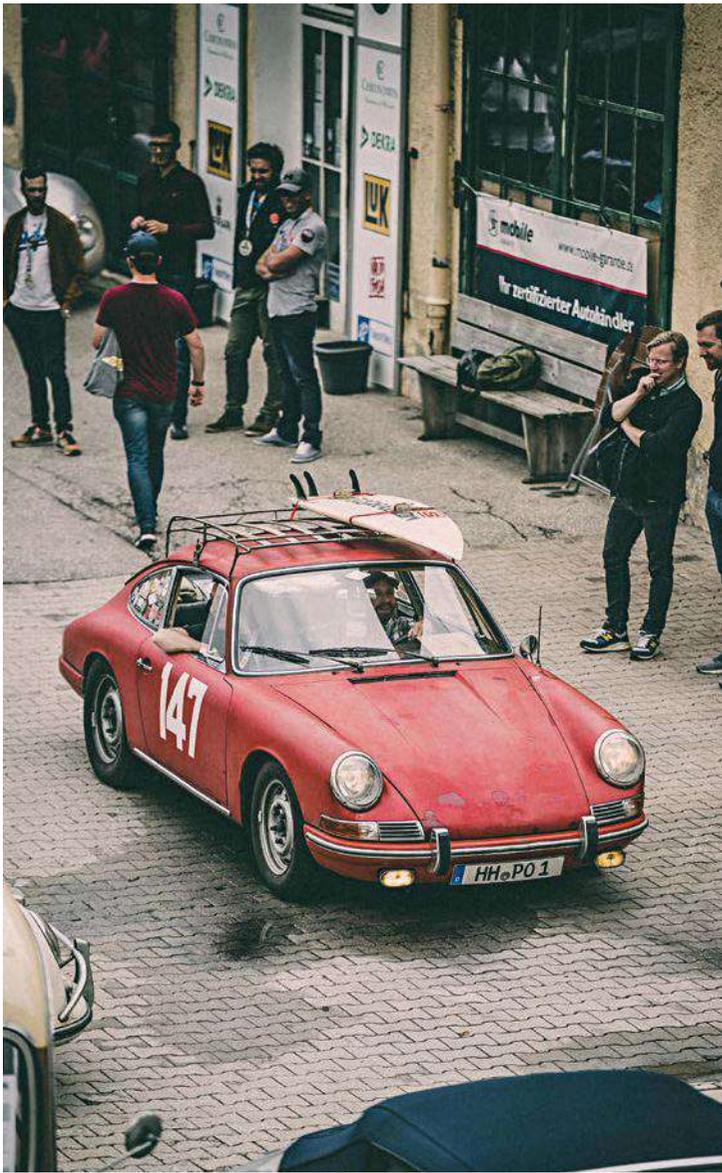


Das passende
Outfit gibt es am
Merchandising-
Stand.



Die Inszenierung
stimmt – bis zu den
Handschuhen.

Der Porsche 911 GT2 von
Rock Racing wird verladen.



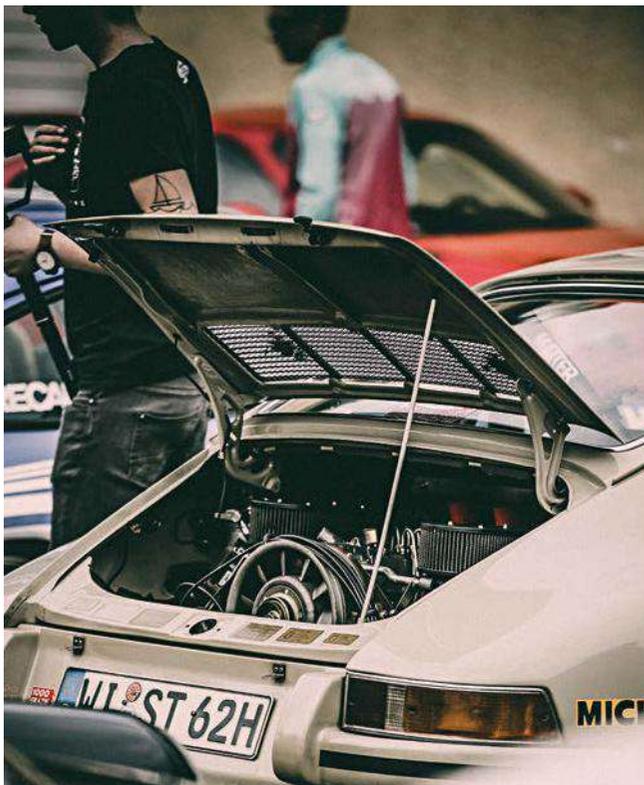
Echt rattig: Ein bisschen Rost hat noch keinen Porsche-Fahrer vom Wellenreiten abgehalten.

P

Patrick Long legt die Hand auf den Schaltknüppel, startet den Motor, lenkt den fast 50 Jahre alten Sportwagen mit der traumwandlerischen Routine eines versierten Rennfahrers auf die Straße – und beginnt sogleich zu erzählen. »Ich habe schon als Kind viel Zeit bei Autotreffen und auf Rennstrecken verbracht. Mein Großvater besaß eine Tankstelle in Burbank Glendale, wo die kalifornische Hot-Rod-Kultur ihre Wurzeln hat. Auch mein Vater und mein Onkel waren autoverrückt, sie nahmen mich überall mit hin.« Später, als er selbst professionell Rennen für das Porsche-Werksteam fuhr und seinen ersten klassischen Carrera besaß, suchte er

vergebens nach einem Ort, an dem man sich in lockerer Atmosphäre über Autos unterhalten – und dazu auch Freunde und Familie mitnehmen konnte. Doch er fand nichts, wofür es sich lohnte, sonntags den Wecker zu stellen. »Also hatten wir die Idee, ein Autotreffen zu veranstalten, das auch für Menschen attraktiv war, die bisher nichts über alte Porsche wussten«, erinnert sich Patrick Long, während er die Drehzahladel des Elfers dröhnend nach oben treibt. »Wir wollten Musik, wir wollten Familien, wir wollten Tacos, und wir wollten die schönsten Autoklassiker an einem Fleck, mehr nicht.«

Als Titel wählten er und der Mitbegründer Howie Idelson den deutschen Zungenbrecher »Luftgekühlt«, der nun sogar Einzug in den Wortschatz junger Amerikaner gehalten hat. Patrick Long lacht: »Unsere Freunde konnten es nicht aussprechen und hatten keine Ahnung, was es bedeutete, aber sie fanden es großartig!« Der

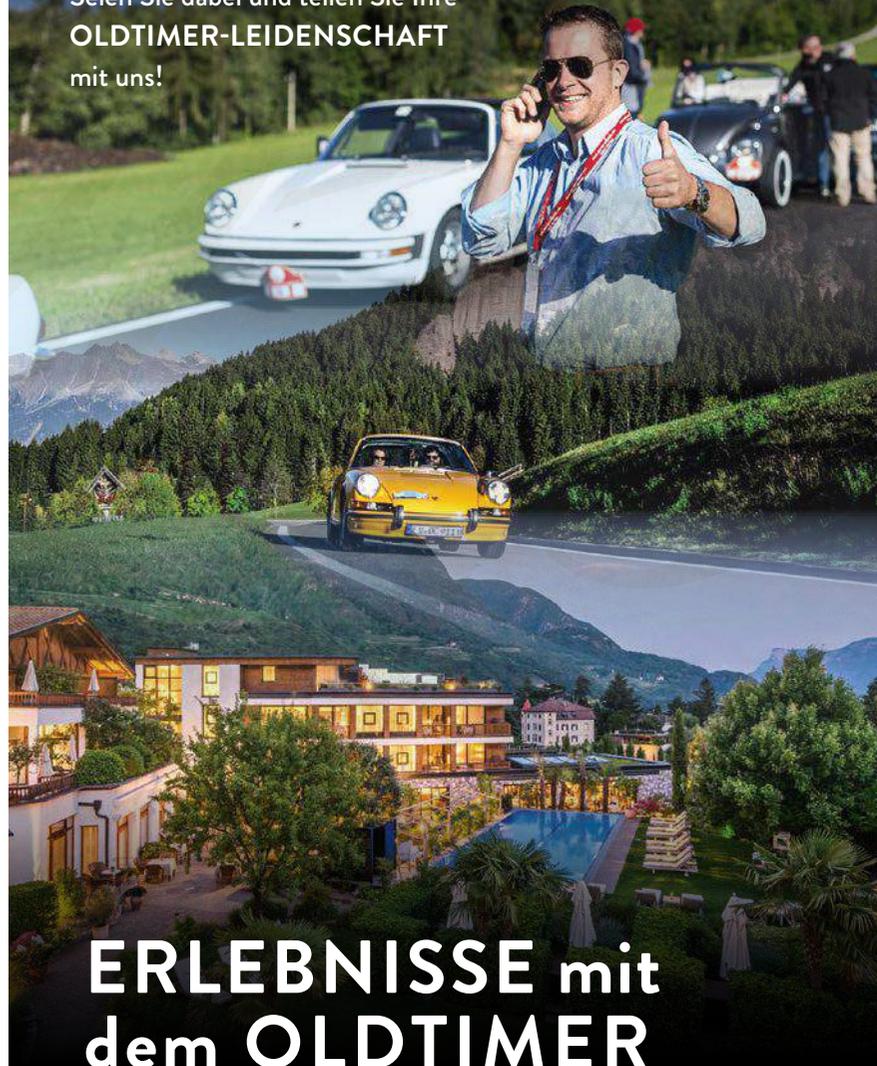


Luftgekühlte Boxermotoren im Zentrum der Aufmerksamkeit.

Künstler Carbie Tuckwell verlieh dem Event mit seinen charakteristisch-kindlichen Buntstiftzeichnungen dazu einen ganz eigenen, zeitgemäßen Look. Nach einer Ankündigung in den sozialen Netzwerken kamen an einem Sonntag im Herbst 2014 einige Hundert Menschen vor dem Coffeeshop von Deus Ex Machina – einer angesagten australischen Motorrad-, Surf- und Lifestyle-Marke – in Venice zusammen. Wie in einer Kunstgalerie wurde anhand von 45 exemplarischen Porsche die Geschichte der luftgekühlten Motoren erzählt. »Wenn ich mir die Fotos von damals ansehe, fallen mir die vielen Hunde und Kinder auf, die zwischen den wertvollen Autos ihren Spaß hatten«, bemerkt Patrick. »Das war alles nicht als große Sache geplant, es war einfach ein normaler Sonntag in einem bunten Viertel von Los Angeles. Jedes Motorradtreffen, jede Vernissage sieht dort so aus. Aber die Kombination mit alten Porsche hat scheinbar einen Nerv getroffen.«

„Bei der Ausarbeitung unserer ROADBOOKS durch die **ATEMBERAUBENDE KULISSE** unserer **LANDSCHAFT**, über **PÄSSE** und in **NACHBAR-REGIONEN** zu fahren – was gibt es **HERRLICHERES**“ – erzählt Johannes Gufler.

Seien Sie dabei und teilen Sie Ihre **OLDTIMER-LEIDENSCHAFT** mit uns!



ERLEBNISSE mit dem **OLDTIMER**

in Meran-Südtirol

UNSER OLDTIMER-SERVICE

- **NEU** Kostenlose, videüberwachte Tiefgarage
- Wöchentliches Oldtimer-Programm
- Oldtimer-Aperitif in der Garage
- Wein- und Sightseeing-Touren mit unserem VW Bulli
- **NEU** Zigarren-Lounge und Oldtimer-Wohnzimmer
- Organisation von Ausfahrten für Club- und Individualreisende
- Hoteleigener **Oldtimer-Verleih**
- **NEU** Exklusive Suiten und Zimmer
- **NEU** Gartenparadies mit beheiztem Außenpool
- **NEU** Gartenrestaurant mit Cabriodach
- Entspannen in unserem Golden SPA



HOTEL ANSITZ *****
PLANTITSCHERHOF
MERAN · SÜDTIROL · ITALIEN

Fam. Gufler | Dantestraße 56 | 39012 Meran
T: +39 0473 230 577 | WhatsApp: +39 334 9059208
info@plantitscherhof.com | www.plantitscherhof.com

Oldtimerland Südtirol
PÄSSE – PALMEN – SEEN
www.oldtimerland-suedtirol.com





Auch in München scheint das Konzept aufzugehen: Am Sonntagmorgen erreichen schon im Morgengrauen die ersten von mehr als 150 Porsche das Werksviertel Mitte, ein ehemaliges Industriegelände, das sich unlängst in ein urbanes Trendquartier mit Container-Cafés, Graffiti-Wänden und Kreativbüros verwandelt hat. Inszeniert wird jede Luftgekühlt-Ausgabe vom Rennfahrer, Regisseur und Fotografen Jeff Zwart. Er arrangiert alle Porsche so, dass sich individuelle Photo Opportunities ergeben. »Jeff macht es Spaß, diese kleinen Stillleben zu arrangieren und später auf Instagram oder in Magazinen zu sehen, ob die Fotografen seine Bildideen übernommen oder eigene Blickwinkel entwickelt haben«, erklärt Patrick Long den kuratorischen Anspruch seines einstigen Porsche-Teamkollegens. Und tatsächlich ist die Inszenierung mit keiner konservativen Autoschau zu vergleichen: Vor bunt besprühten Wänden und mit reichlich Abstand zueinander stehen die glänzenden oder mit zeitgenössischen Sponsorenstickern beklebten

Große Leinwand für den Porsche 356, mit dem vor 70 Jahren der Siegeszug der luftgekühlten Sportwagenikonen begann.

D

Karosserien wie in einer Hall of Fame der größten Hits aus Zuffenhausen. Doch nicht nur das Arrangement stimmt, auch die Auswahl der Autos beeindruckt: Da steht schließlich ein siegreicher Werks-Porsche 914/6 neben einem Ruf Yellowbird und einem rostigen Ur-Elfer mit Surfboard auf dem Dach und Geländemotorrad auf dem Hänger. Erlaubt ist, was Spaß macht. Keine Facette der Porsche-Kultur darf fehlen. Einige Meter weiter spaziert man an einem lässig geparkten Porsche 906 vorbei und staunt über einen der wenigen Singer-Elfer in Europa. Per Kran wurden zudem fünf ganz besondere Autos in eine Penthouse-Bar gehieft – darunter jener Porsche 908/2, mit dem Steve McQueen und Peter Revson 1970 in Sebring auf den zweiten Podiumsplatz fuhren.

Doch anders als bei jenen exklusiven Veranstaltungen, bei denen Großkaliber sonst zu sehen sind, ist der Zugang bei Luftgekühlt nicht beschränkt. Im Gegenteil – vom Teenager bis zur Porsche-Rennlegende wird jeder Besucher willkommen geheißen, mit einbezogen und ermutigt, über Instagram und Facebook seinen Teil zur Welt von Luftgekühlt beizutragen. Was als Nächstes passiert oder welche weiteren Länder und Städte für Luftgekühlt infrage kommen, will Patrick Long allerdings nicht verraten. »Ich mag Mysterien. Es macht ja auch keinen Spaß, wenn man vorher schon weiß, was man zu Weihnachten bekommt. Ein bisschen Spannung muss schon sein. Wir werden aber weiterhin versuchen, junge Menschen auf der ganzen Welt mit unserer Begeisterung für die Geschichte von Porsche anzustecken.«



Die Karawane zieht weiter: Porsche 911 so weit das Auge reicht bei der Luftgekühlt-Ausfahrt an den Tegernsee.

Die letzten Streicheleinheiten vor dem Winterschlaf. Wir wünschen schöne Träume.

Porsche Classic.

Erleben Sie erstklassige Classic Kompetenz im Porsche Zentrum 5 Seen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Porsche Zentrum 5 Seen
Hörmann Sportwagen GmbH
Am Römerstein 53
82205 Gilching-Argelsried
Tel. 08105 3766-0
www.porsche-5seen.de



PORSCHE



Der Letzte seines Stammes

AUTOR JÜRGEN LEWANDOWSKI FOTOGRAFIE MARKUS BOLSINGER

Mit dem 993 schuf Porsche nicht nur den letzten luftgekühlten Elfer, sondern auch ein Erfolgsmodell, das den Übergang zum 996 einläutete.



Der 993 verkaufte sich auf Anhieb blendend und finanzierte so die Entwicklung der wassergekühlten Triebwerke – das Ende von 968 und 928 rückte näher.

Es gab Handlungsbedarf: Der Vorgänger war nicht agil genug – es musste etwas geschehen.



A

Auch wenn man es heute nicht so recht glauben mag: Als Porsche im Herbst 1997 die Produktion der 993-Baureihe beendete und mit dem 996 den ersten Elfer mit einem wassergekühlten Boxermotor präsentierte, brach für viele Porsche-Liebhaber eine Welt zusammen: wassergekühlt! Ein dramatisch überarbeitetes Triebwerk! Wo blieb der Klang? Das Röcheln des Sechszylinders? Und es begann sich rasch die Legende vom 993 zu bilden – der letzte Mohikaner mit dem einzigen und wahren Kühlungsmedium: Luft!

Dass man dies heute mit einem leichten Schmunzeln zur Kenntnis nimmt, steht auf einem anderen Blatt –

aber eines ist klar: Der 993 war technisch der beste luftgekühlte Elfer aller Zeiten. Kein Wunder, dass August Achleitner – der sich seit mehr als 20 Jahren mit der Weiterentwicklung und Perfektion des Elfers beschäftigt – dem 993 attestierte: »Der 993 war schon ein großer Schritt im Vergleich zu den Generationen davor.«

Es gab mehrere Gründe, warum der 993 bis heute als großer Schritt in der Evolutionsgeschichte des Elfers gesehen wird – so bemängelte Peter Falk, einer der großen und wichtigen Porsche-Ingenieure, die Handling-Eigenschaften des Vorgängers, der die Bezeichnung 964 trug, und kostatierte schon früh, dass sich bei dem Nachfolger einiges zu ändern habe. Seiner Meinung nach fehlte der 964-Baureihe einfach die Agilität. Dass es parallel dazu auch etliche Stimmen gab, die sich mit der Form des 964 nicht so recht anfreunden konnten, stand auf einem anderen Blatt. Dass sich der 993 zum Erfolgsmodell entwickeln sollte, lag aber auch an der personellen Situation, denn Anfang der 90er-Jahre hatte es bei Porsche einmal mehr tiefgreifende personelle Veränderungen gegeben: Bereits im März 1990 war der Anfang 1988 zum Vorstandsvorsitzenden



Langsam taucht der 993 auf – nach den stark konturierten Stoßstangen des Vorgängers bekam der 993 wieder perfekt in die Karosserieform integrierte Stoßstangen, die den Neuling eleganter dastehen ließen.

berufene Heinz Branitzki durch Arno Bohn abgelöst worden, der aber auch nur zweieinhalb Jahre an der Spitze stand und dann von Wendelin Wiedeking beerbt wurde. Porsche hatte aber nicht nur an der Spitze etliche Wechsel zu verkraften, zusätzlich war 1988 auch Ulrich Bez von BMW als neuer Technik-Vorstand abgeworben worden und natürlich entscheidend an der Entwicklung des 993 beteiligt. »Damals war die Zukunft des Elfers verschlafen worden«, erinnert sich Bez, und ich »setzte mich massiv für eine glanzvolle Zukunft des Elfers ein. Für mich war er das Rückgrat des Unternehmens«.

Noch röchelte der Sechszylinder – noch jubelten die Elfer-Fans. Spätestens bei der Wachablösung zum 996 wurde der 993 Kult.

Parallel dazu ließ Bez einen viertürigen Porsche mit der Typbezeichnung 989 entwickeln, der jedoch – obwohl er vom Aufsichtsrat positiv abgesegnet worden war – nie in Produktion ging. Die Gründe dafür? Ferdinand Piëch entwickelte damals für Audi den A8, und zwei konkurrierende Modelle wurden nicht zugelassen. Deshalb starben auch alle Pläne für ein Porsche-SUV – man vermag sich kaum vorzustellen, wie die Zukunft des

Hauses Porsche ausgesehen hätte, wenn bereits damals der Mut zu einem viertürigen Porsche und zu einem SUV vorhanden gewesen wäre. Im September 1991 musste Ulrich Bez dann Porsche verlassen.

Das Ergebnis der neuen 911er-Entwicklung feierte im September 1993 auf der IAA in Frankfurt Weltpremiere. Und mit dieser Baureihe schaffte es Porsche nicht nur, die Ästhetik des Elfers auf hohem Niveau in die nächste Modellfamilie zu tragen, sondern auch unter dem Blechkleid für einige entscheidende Neuheiten zu sorgen: So gab es eine neue Vorderachse mit Aluminium-Lenkern, an der Hinterachse kam gleich eine völlige neue Konstruktion zum Tragen, die ihre Ursprünge in der beim 928 eingeführten passiv lenkbaren Hinterachs-Konstruktion hatte. Mit dieser teuren, gegen die Bedenken der Controller zum Einsatz gekommenen Entwicklung bot der 993 das von Ulrich Bez und dem Chefingenieur Paul Hensler geforderte deutlich verbesserte Fahrverhalten.

Der Sechszylinder-Boxermotor mit 3,6 Liter Hubraum wurde ebenfalls überarbeitet: Neben optimierten Kolben und Pleueln sorgten ein hydraulischer Ventilspielaus-



Chef-Designer Harm Lagaaij orientierte sich bei der Gestaltung des 993 an der Urform des Elfers, und ihm glückte eine harmonische Form, die bis heute Bestand hat.

gleich sowie ein neues elektronisches Motormanagement der Firma Bosch für 272 PS, die bei 6.100 U/min zur Verfügung standen. Besonders der hydraulische Ventilspielausgleich löste Begeisterung aus, denn durch ihn entfiel die bisher alle 20.000 Kilometer fällige Kontrolle des Ventilspiels, womit die Service-Intervalle vergrößert werden konnten. Und die neu konstruierte Auspuffanlage verbesserte die Abgasnachbehandlung und die Leistung des Triebwerks ebenfalls. Neu war auch das Sechsgang-Schaltgetriebe als Serienausstattung, während die Tiptronic ebenfalls deutlich überarbeitet wurde. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h und einer Beschleunigung in 5,6 Sekunden auf Tempo 100 entpuppte sich der 993 als bemerkenswert sportliches Gefährt, das – im Zusammenwirken mit dem neuen Fahrwerk und den gesunkenen Unterhaltskosten – auf Antrieb für steigende Verkaufszahlen sorgte.

Und das war auch wichtig, denn Porsche steckte damals tief in Schwierigkeiten: Zuffenhausen hatte von dem Carrera 2 und dem Carrera 4 der Baureihe 964 nur 8.341 Fahrzeuge absetzen können, dazu verkaufte sich der 968 mit nur 1.188 Exemplaren schlechter als erwartet – von den 119 Fahrzeugen des 928 S4 ganz

zu schweigen. Kein Wunder, dass 1993 das Jahr war, in dem die Firma Porsche einen Verlust von 253 Millionen D-Mark verzeichnen musste. Da kam der 993 mit 2.374 verkauften Coupés und bereits 22 gebauten Vorserien-Cabriolets gerade recht.

Im 993 kam aber nicht nur der Ehrgeiz von Ulrich Bez und seinen Technikern, ein deutlich besseres Fahrzeug zu bauen, zum Ausdruck – hier begann sich auch die Handschrift des neuen Vorstandsvorsitzenden Wendelin Wiedeking zu zeigen: Er hatte mit der Hilfe von zwei ehemaligen leitenden Toyota-Mitarbeitern, die eine Beratungsgesellschaft namens Shin Gijutsu gegründet hatten, den Produktionsprozess in Zuffenhausen dramatisch umgestellt. Hatte sich Porsche bis dahin einen Lagerbestand für die Produktion für den Bedarf von 28 Produktionstagen geleistet, so wurde dieser Lagerbestand nun auf 30 Minuten reduziert. Wer nicht bereit war, seine Baugruppen vormontiert zur richtigen Zeit an das Produktionsband zu liefern, verlor seine Aufträge als Lieferant von Porsche. Mit diesen rigorosen Veränderungen sorgte Wendelin Wiedeking dafür, dass Porsche innerhalb von kurzer Zeit wieder zu einem profitablen Unternehmen wurde. Mit zu den Erfolgen der nächs-

Zwei Japaner halfen, die Produktionszeit des 993 dramatisch zu verkürzen – aus 28 Tagen Lagerbestand wurden 30 Minuten.

»Sie können länger frühstücken. Sie sind früher zum Abendessen zurück. Gibt es ein besseres Familienauto?«

Werbung der Agentur Jung von Matt

ten Jahre trug auch die Tatsache bei, dass Wiedeking 1995 die Produktion der beiden Baureihen Porsche 968 und 928 beendete. Damit war das Thema der Porsche-Baureihen mit vorn liegendem Motor erst einmal für längere Zeit beendet, denn das Ersatzmodell – der Porsche Boxster – trat im August 1996 mit Mittelmotor an.

Nach einem Verlust von 253 Millionen D-Mark im Jahr 1993 rettete der 993 die Firma in den nächsten Jahren.

Mit dem Typ 993 fuhr Porsche wieder auf die Erfolgsspur: 1994 konnte das Unternehmen bereits 7.074 Cabriolets, 7.865 Coupés und nicht weniger als 100 Exemplare des neuen, nun 305 PS starken Cup-Carrera für die diversen Rennserien in Europa und Amerika bauen und verkaufen. Womit wir einmal mehr den Carrera-Cup-

Serien begegnen, die weltweit in immer mehr Ländern ausgefahren wurden und die Ulrich Bez als Kernstück des Markenbilds des Hauses Porsche sah: »Eine meiner ersten Aufgaben bestand darin, den Porsche 944 Turbo Cup zu beenden. Der 944 war ein gutes Auto, aber letztlich nicht der Porsche, den ich auf den Rennstrecken sehen wollte. Deswegen wurden und werden bis heute seit 1990 alle Porsche-Cup-Rennen mit Elfern gefahren.«

Bei Porsche erkannte man auch, dass die Kundschaft mehr denn je daran interessiert war, mit konkurrenzfähigen Modellen am Rennsport teilzunehmen – und das nicht nur in den immer beliebteren Cup- und Supercup-Rennen, sondern auch im offenen Kampf mit den Produkten anderer Hersteller. Um ein breiteres Angebot an Klassen zu bieten, wurde zusätzlich die Klasse GT2





ACHTUNG HOCHSPANNUNG
Bei Arbeiten an der Hochspannung
Elektrik die Hochspannung
abstellen und die Hochspannung
Abblenden lassen!
ATTENZIONE ALTA TENSIONE

Wichtiges Service- und Wartungsintervall
Wichtiges Service- und Wartungsintervall



Mit dem hydraulischen
Ventilspielausgleich des
993-Triebwerks beendete
Porsche die Zeiten, in denen
ein Elfer alle 20.000 Kilometer
in die Werkstatt musste.

geschaffen, bei der die Hersteller mindestens 25 identische Fahrzeuge bauen mussten, um teilnehmen zu können. Von dem GT2, der in seiner Rennversion 1.112 Kilogramm und in der Straßenversion 1.295 Kilogramm auf die Waage brachte, verkaufte Porsche in den Jahren 1995 bis 1997 nicht weniger als 172 Exemplare, in diese Zahl sind jedoch die Clubsport-Versionen mit eingerechnet.

Wie stets im Hause Porsche wurde auch diese Baureihe in den verschiedensten Varianten gebaut: als Coupé, als Targa und als Cabriolet – wahlweise als »2« mit Heckantrieb und als »4« mit Allradantrieb. Der von 1995 an lieferbare Turbo mit 300 kW (408 PS) war dann nur mit Allradantrieb lieferbar. Natürlich wurde auch Jahr für Jahr für etwas mehr Leistung gesorgt – lieferte der 3,6-Liter-Motor anfänglich 200 kW oder 272 PS, so wuchs die Leistung ab dem Modelljahr 1996 für die Carrera-S2- und Carrera-S4-Modelle auf 210 kW oder 285 PS an. Und der Carrera RS erhielt als Homologationsmodell für den Mo-

torsport dann einen 3,8-Liter-Motor – die Bohrung war von 100 auf 102 Millimeter bei gleichbleibender Bohrung von 76,4 Millimeter vergrößert worden. Das Ergebnis waren glatte 300 PS, die den RS zum schnellsten und heute teuersten 993 werden ließen – wenn man den in einer anderen Klasse fahrenden Turbo nicht berücksichtigt. ❖

Porsche 993 Carrera

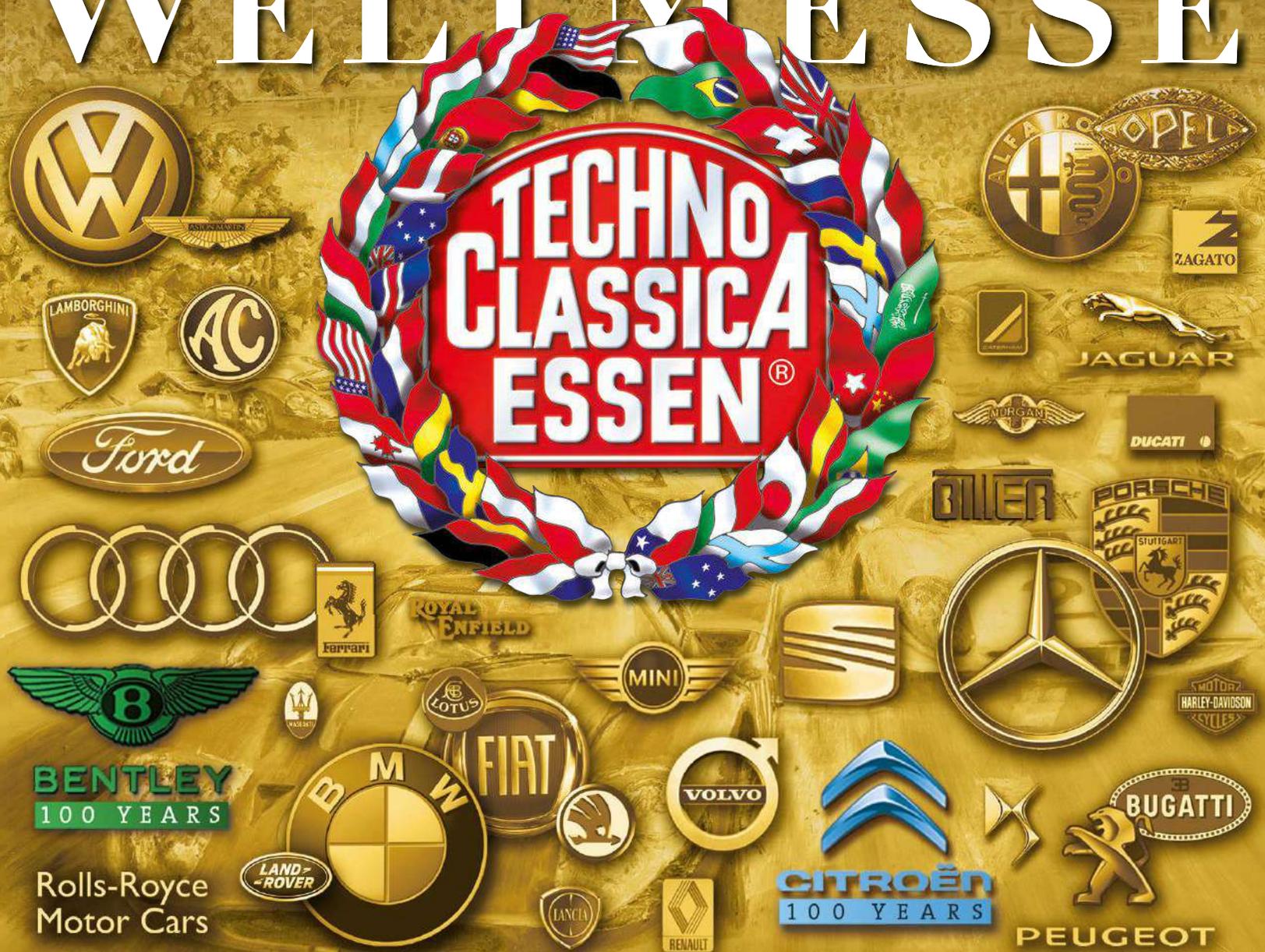
TECHNISCHE DATEN

Motor	Sechszylinder-Boxermotor
Hubraum	3.600 cm ³
Gemischaufbereitung	Bosch-Einspritzanlage
Gewicht	1.370 Kilogramm
Maximale Leistung	210 kW/285 PS
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
0-100 km/h	5,3 s



Ein rundum geglücktes Modell: Der Porsche 993 sah gut aus, verkaufte sich hervorragend und diente – nach dem Einsatz im Porsche Cup – auch wieder als sportliches Aushängeschild des Unternehmens.

DIE KLASSIK WELTMESSE



31. WELTMESSE FÜR OLDTIMER, CLASSIC- & PRESTIGE-AUTOMOBILE, MOTORSPORT, MOTORRÄDER, ERSATZTEILE, RESTAURIERUNG UND WELT-CLUBTREFF

ESSEN, 10.*-14. APRIL 2019

MESSE
ESSEN

*Mittwoch, 10. April, 14 - 20 Uhr: Happy View Day / Vorschau
Donnerstag 9 - 18 Uhr, Freitag 9 - 19 Uhr, Samstag + Sonntag 9 - 18 Uhr

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISIERER

INFO

S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, D-52118 Herzogenrath, Germany,
Tel.: +49(0)24 07-1 73 00, Fax: +49(0)24 07-1 77 11, info@siha.de, Tickets: www.technoclassica-tickets.de

www.siha.de

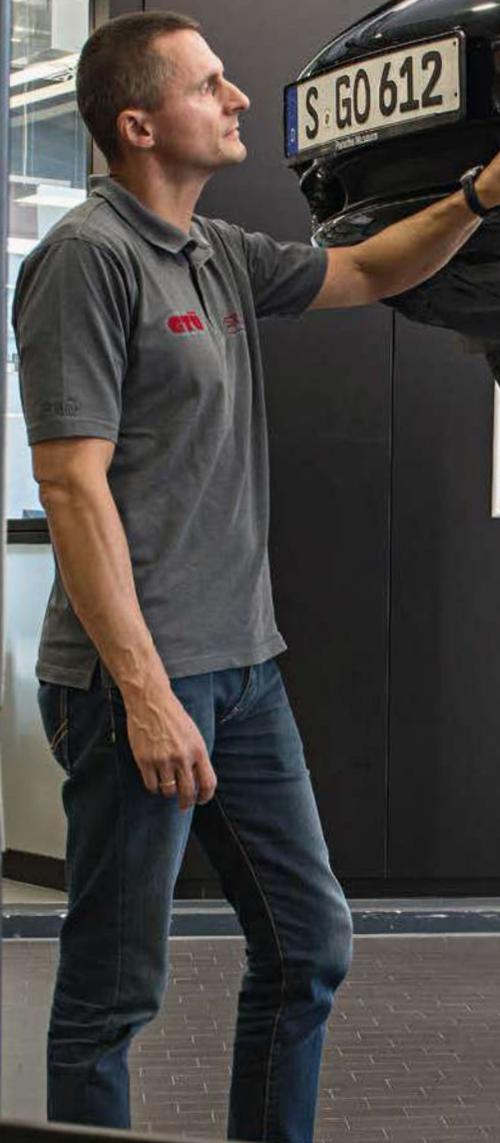
Hello and Goodbye

AUTOR KLAUS-ACHIM PEITZMEIER FOTOGRAFIE MARKUS BOLSINGER

PORSCHE MUSEUM

Sachkundiger Blick:

GTÜ-Oldtimer-Experte Richard Stoll nimmt die Lufteinlässe des 996 ins Visier – die Klimakondensatoren werden von Steinschlag gefährdet.





Mit dem 911 Millennium begrüßte Porsche das neue Jahrtausend, zugleich feierte die Baureihe 996 aber auch einen Abschied: den vom luftgekühlten Boxermotor.

D

Dass der Porsche 911 mit seiner 54 Jahre jungen Erfolgsgeschichte ein Jahrhundertentwurf ist, gestehen ihm sogar eifernde Anhänger des öffentlichen Personennahverkehrs zu. Dass es auch einen Jahrtausend-Elfer gibt, hat einen anderen Hintergrund. Ihn stellte Porsche im September 1999 vor, und der Anlass für das auf 911 Exemplare limitierte Sondermodell »Millennium« lag auf der Hand: die Vorfreude auf den Sprung in die 2000er-Jahre, in denen alles anders werden würde, solange nur einer bleibt, wie er war – der ikonische Sportwagen aus

Zuffenhausen. So betrachtet war das Editionsmodell auch ein Versprechen für die Zukunft. Aus heutiger Sicht steht fest: Porsche hat Wort gehalten. Denn in einer Mobilitätswelt, die sich im Umbruch befindet, steht der Elfer weiterhin wie ein Monolith für die pure Lust am Fahren.

Gewiefte Porsche-Sammler wissen: Selbst Sondermodelle wie der 911 Millennium werden nicht für die Ewigkeit gebaut – bringen aber ein nochmals höheres Potenzial mit, geht es um den Werterhalt oder sogar die Wertsteigerung. Ein Aspekt, der im Zusammenhang mit der 996-Baureihe von besonderer Bedeutung ist. Als erster Elfer mit wassergekühltem Motor hatte es diese von 1997 bis 2006 gebaute 911-Generation mitunter schwer: Die Hardcore-Fans standen zudem dem Gleichteilekonzept mit dem kleineren Boxster kritisch gegenüber und machten das speziell an den »Spiegeleier«-Scheinwerfern fest. Lange Zeit wirkte sich dies auch auf dem Gebrauchtmärkte aus: Selbst gut erhaltene 996 mit geringer Lauf-

Wie ein Chamäleon: Die Metallic-Lackierung »Violetochromaflair« changiert je nach Blickwinkel ...



Lange Zeit galten selbst gut erhaltene Porsche 996 als Schnäppchen. Diese Talsohle hat die 911-Baureihe längst durchschritten.

leistung wurden unter 25.000 Euro gehandelt und galten mithin als Schnäppchen. Doch die Talsohle hat diese 911-Baureihe längst durchschritten. Zu Recht, wie eine Ausfahrt mit dem Millennium-Porsche zeigt.

Denn was viele übersehen hatten: Schon mit dem 300 PS starken 3,4-Liter-Sechszylinder ist der allradgetriebene 996 Carrera 4 rasant motorisiert – und darum geht es bei einem Porsche ja. Die nackten Zahlen für den Toppspeed (280 km/h) oder die Beschleunigung auf 100 km/h (5,2 Sekunden) sprechen zwar eine klare Sprache, spiegeln sein Temperament aber nur unzureichend wider. Tatsächlich gehört dieser Elfer bis heute zu den ganz schnellen Geräten im Lande. Quasi aus jeder Lebenslage dreht der gierig am Gas hängende Boxermotor dem roten Bereich bei 7.200 Touren flink entgegen und bellt dabei genüsslich

aus seinen verchromten Auspuffendrohren, die bei der Millennium-Version einen vergrößerten Durchmesser besitzen. Das Sechsgang-Schaltgetriebe gilt mit seiner Präzision noch immer als mustergültig, auch Fahrwerk und Lenkung fühlen sich offenbar nur einer Aufgabe verpflichtet: auf kurvigen Landstraßen richtig viel Spaß zu bereiten, nun aber in Tateinheit mit einem Langstreckenkomfort, den viele einem reinrassigen Sportwagen nicht zugetraut hätten.

Dass dieses Jahrtausend-Modell etwas Besonderes ist, zeigen viele Details – allen voran die chamäleonartige Lackierung, denn der Karosserieton »Violechromaflair« wechselt je nach Licht- und Blickwinkel seine Farbe, von sattem Grünmetallic über ein leichtes Violett bis hin zu Anthrazit. Auch die 18-Zoll-Räder im Turbo-Monobloc-

... von Grünmetallic über ein Violett bis hin zu Anthrazit. Typisch Sondermodell: das »911«-Logo.





Design stechen mit ihrer Hochglanzoptik hervor. Gediegen geht es im geschmackvoll eingerichteten Interieur weiter, das inklusive Armaturenbrett und Mittelkonsole mit hellbraunem Naturleder ausgeschlagen wurde – selbst für die Heizungs- und Lüftungsdüsen gaben wohl-erzogene Kühe ihre weiche Haut. Die edle Anmutung des Innenraums runden Wurzelholzelemente ab, die Teile des Lenkradkranzes und des kunstvoll modellierten Schaltknaufs ebenso zieren wie die Griffe und Armauflagen in den Türen. Das sieht bis heute zeitlos elegant aus und vereint eine warme Wohlfühlatmosphäre mit

dem unvergleichlichen Porsche-Duft, der aus dem Auto ein ganzheitliches Erlebnis macht. Wer einmal Platz genommen hat, möchte eigentlich nie wieder aussteigen.

Ein Sonderangebot war das Sondermodell nicht: 185.000 D-Mark rief Porsche für den 911 Millennium auf, ein serienmäßiges 911 Carrera 4 Coupé kostete rund 35.000 D-Mark weniger. Dafür wären dem Käufer aber viele angenehme Dinge entgangen: das Sportfahrwerk und die Litronic-Scheinwerfer anstelle der »Spiegeleier« zum Beispiel, die elektrische Verstellung des Fahrersitzes, das

Schick: Die helle Lederausstattung des 996 Millennium wirkt sehr gediegen, während der Schalthebel (unten links) an eine Skulptur aus Aluminium und Wurzelholz erinnert.



Feiner Aluminium-Look: die Zifferblätter des Millennium-Sondermodells. Die gerafften Rundinstrumente trafen nicht jedermanns Geschmack.

Schiebedach und das Audiosystem mit CD-Wechsler, digitalem Sound-Prozessor und Freisprecheinrichtung – von der famosen Lederausstattung ganz abgesehen.

Jetzt beginnt sich der Sonderzuschlag auszuzahlen: Der streng limitierte Elfer erfreut mit einer spürbar stabilen Wertentwicklung als andere Carrera-4-Modelle der Ära 996, wie die Marktanalyse der Sachverständigenorganisation GTÜ (s. Seite 60) zeigt – immer vorausgesetzt natürlich, der generelle Zustand des 911 Millennium qualifiziert ihn zum Liebhaberobjekt. GTÜ-Oldtimer-Experte Richard Stoll vom Ingenieurbüro Stoll+Kollegen verrät, worauf er besonders achtet: »Als Erstes natürlich auf den Gesamteindruck des Fahrzeugs, aus der Distanz betrachtet ebenso wie im Detail und speziell auch dann, wenn das Auto auf der Hebebühne steht – von unten gesehen fällt mehr auf als von oben«, so der Stuttgarter. »Da geht es um den einheitlichen Farbton ebenso wie um Beschädigungen und ungleiche Spaltmaße, die auf einen Unfallschaden hindeuten können. Ist der Innenraum sauber und geruchsfrei? Manche Wagen muffeln, wenn sie in schlecht gelüfteten Hallen

Porsche 996 Carrera 4

TECHNISCHE DATEN

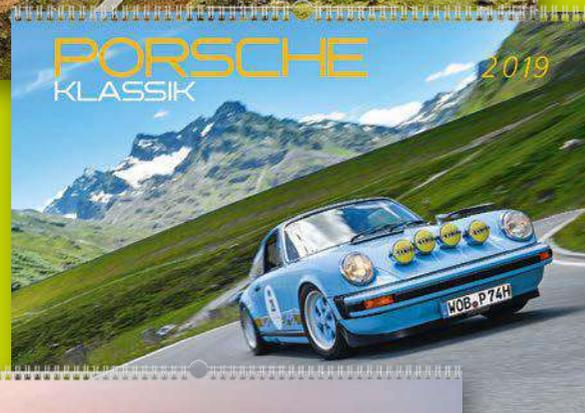
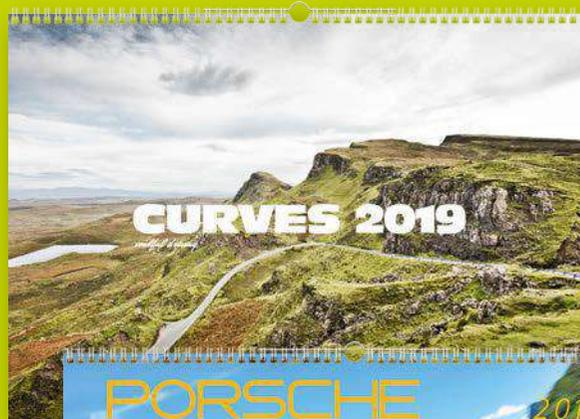
Motor	Sechszylinder-Boxer, wassergekühlt
Antrieb	man. Sechsganggetriebe, Allrad
Hubraum	3.387 cm ³
Maximale Leistung	221 kW (300 PS) bei 6.800/min
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
0–100 km/h	5,2 s
Preis (1999)	185.000 D-Mark



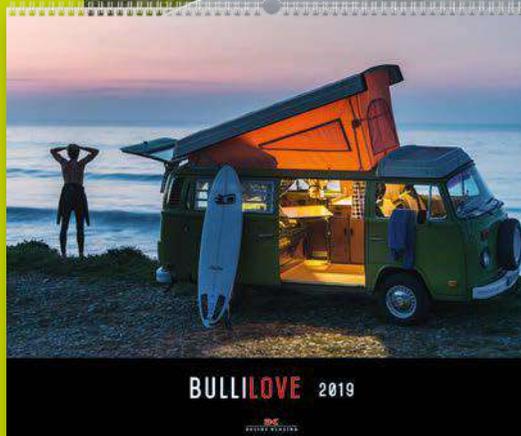
Unter-Suchung wörtlich genommen: GTÜ-Experte Richard Stoll forscht nach Ölverlusten.

DAS JAHR HAT DRIVE

€ 34,90 [D] • ISBN 978-3-667-11125-8



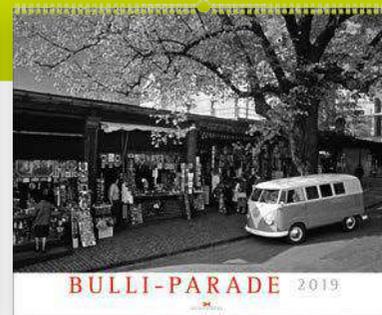
€ 34,90 [D] • ISBN 978-3-667-11140-1



€ 45,- [D] • ISBN 978-3-667-11123-4



€ 24,90 [D] • ISBN 978-3-667-11148-7



€ 24,90 [D] • ISBN 978-3-667-11122-7

www.delius-klasing.de/kalender

Im Handel oder unter 0521 | 55 99 33



DELIUS KLASING

Jahr	Zustand 1	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
2016	63.100 €	42.100 €	31.600 €	19.800 €	-
2017	66.000 €	44.000 €	33.000 €	20.700 €	-
2018	68.000 €	45.300 €	34.000 €	21.300 €	-

Im Steigflug: Die Wertentwicklung des 996 Millennium ist beachtlich – seit 2016 hat sich der Marktpreis des Sondermodells laut Sachverständigenorganisation GTÜ um fast acht Prozent verbessert, ein Ende ist nicht abzusehen.

gestanden haben oder sich Feuchtigkeit gesammelt hat. Passt der Abnutzungsgrad von Lenkrad, Schalthebel und Schaltern zum angegebenen Kilometerstand?»

Für Stoll liefert das Erscheinungsbild des Fahrzeugs wichtige Rückschlüsse: »Präsentiert sich der Porsche innen wie außen in einem gepflegten Zustand, dann ist dies auch ein Indiz für den Umgang mit ihm – etwa, ob er regelmäßig mit Verstand warmgefahren oder glühend heiß in der Garage abgestellt wurde.«

Das größte Fragezeichen stellt sich Gebrauchtwagenkäufern zumeist, wenn es um Motor und Getriebe geht – speziell beim Porsche 996 ein heiß diskutiertes Thema: Einzelne 3,4-Liter-Sechszylinder mit 300 PS litten unter einem Haltbarkeitsproblem, verursacht durch eine fehlerhafte Nikasil-Beschichtung der Zylinderwände. Soweit die schlechte Nachricht. Und jetzt die gute: Der Defekt tritt zumeist auf den ersten 80.000 Kilometern auf und danach nicht mehr, bei Fahrzeugen mit geringerer Laufleistung lässt er sich durch eine simple Brennraum-Endoskopie gut erkennen, wie Porsche-Experte Ralf Zensen vom Sportwagenzentrum Eifel erläutert.

Richard Stoll nennt weitere Möglichkeiten, Licht ins Dunkel der Antriebsstrang-Blackbox zu bringen. »Erster Tipp: die Daten des Onboard-Diagnosesystems auslesen«, empfiehlt der Schwabe: »Bei 996-Modellen der ersten Generation können Hinweise auf die Betriebsstunden oder einen überdrehten Motor nicht nachträglich gelöscht werden. Nächster Schritt: eine Ölanalyse. Das geht relativ einfach und innerhalb von wenigen Tagen. 150 Milliliter genügen, allerdings sollte das Schmiermittel mindestens 10.000 Kilometer alt sein. Metallische Partikel, Wasser oder Benzin im Öl weisen auf ein größeres Problem hin. Wer es ganz genau wissen will, lässt die Kompression der sechs Zylinder prüfen. Aber dies ist schon ein größerer Aufwand, den ich als Käufer natürlich bezahlen muss.«

Interessant auch: Stimmen Motor- und Getriebeummern noch mit dem Auslieferungszustand überein? Ein Abgleich mit der »Geburtsurkunde« des Neunelfers, nachträglich bei jedem Porsche-Stützpunkt erhältlich, bringt Klarheit. »Wer auf die Wertsteigerung des Autos abzielt, für den sind »Matching Numbers« wichtig«, so Stoll. »Wer ein Spaßgerät sucht, kann auch mit einem Ersatzmotor leben ...«



Elegant: Lange geschmäht, finden die puristischen Linien der Baureihe 996 längst den verdienten Respekt.

CICERO IM ABONNEMENT TESTEN.

» Testen Sie jetzt Cicero, das
Magazin für politische Kultur.



3 AUSGABEN
NUR 19,50 €

IHRE
PRÄMIE



Victorinox Taschenmesser „Sportsman“

- » Schweizer Taschenmesser mit 13 Funktionen
- » Maße: 84 x 15 mm, Gewicht: 52 g

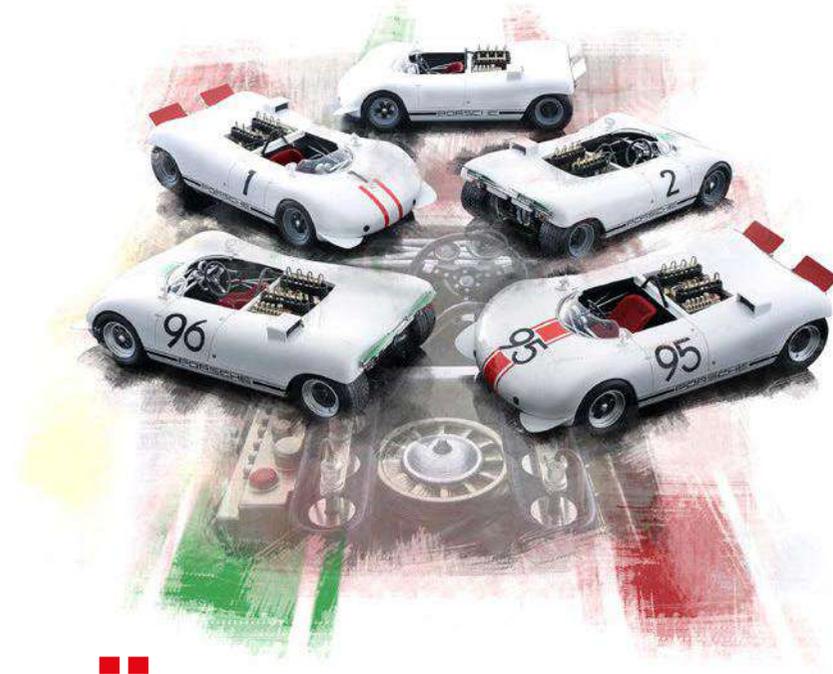
Zuzahlung 1,- €

3 AUSGABEN CICERO LESEN UND PRÄMIE SICHERN UNTER

WWW.CICERO.DE/PROBEABO | TEL: 030 - 3 46 46 56 56

Bei telefonischer Bestellung bitte immer die Bestell-Nr: **175 0346** angeben.

3 Ausgaben für zzt. nur 19,50€ – ggf. zzgl. 1,-€ Zuzahlung (inkl. MwSt. und Versand). Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Anbieter des Abonnements ist die Res Publica Verlags GmbH. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.



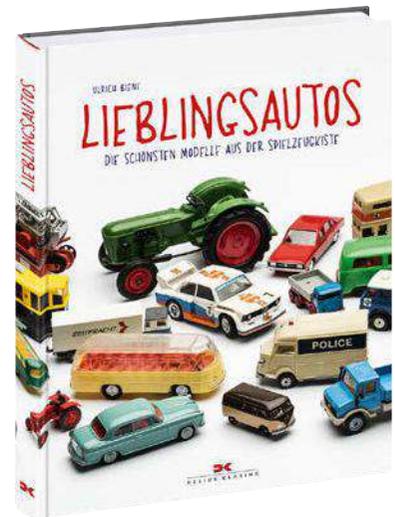
Das Diät-Wunder in 1:18

Als der Porsche 909 Bergspyder im Jahr 1969 an den Start ging, war die extreme Leichtbaukonstruktion mit fahrfertigen 430 Kilogramm eine echte Sensation. Tecnomodel liefert diesen Meilenstein jetzt in fünf verschiedenen Versionen als 1:18-Modell aus Resine, von denen jeweils maximal 80 Stück weltweit vom Stapel laufen. Die fein gestalteten Miniaturen kosten je 220 Euro, zeigen einen präzise nachgebildeten V8-Motor, und im offenen Interieur des Bergspyder ist sogar der Gitterrohrrahmen angedeutet. Fazit: ein Meilenstein, der prima in jede Vitrine passt.

In fünf verschiedenen Versionen bringt Tecnomodel aus Italien den Porsche 909 Bergspyder als 1:18-Modell auf den Markt.

WÜNSCH DIR WAS!

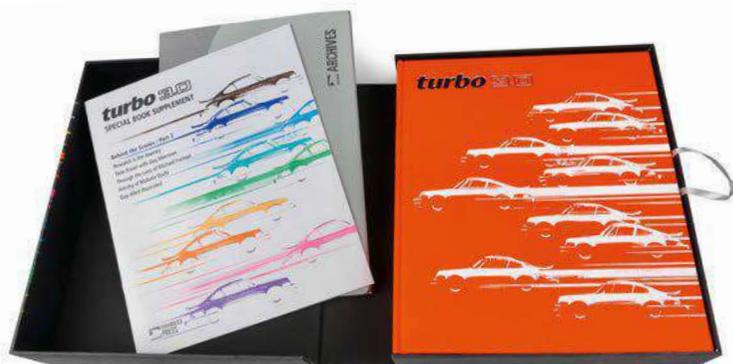
Porsche-Fans sind einfache Leute. Eine Garage, Öl und Benzin für das luft- oder wassergekühlte Kleinod, etwas Unterhaltung für sie selbst. Anregungen? Hier!



Turbo, Turbo über alles

Ryan Snodgrass hat vor zwei Jahren die Carrera-2.7-RS-Bibel geschrieben, und nun überrascht der Software-Ingenieur mit einem opulenten Band über den 911 Turbo 3.0, der auf 536 Seiten wirklich alles über den ersten Eifer mit Turboaufladung und dessen Rennvariante 934 erzählt. In der auf 300 Exemplare limitierten Luxus-Variante für 595 Dollar ist das 5,8 Kilogramm schwere Werk mit seinen 536 Seiten Umfang das Referenzwerk schlechthin – die auf 2.500 Exemplare beschränkte Normal-Ausgabe kostet 395 Dollar. Wir werden in der nächsten Ausgabe von PORSCHE KLASSIK diesem außergewöhnlichen Buch und seinem Autoren eine größere Geschichte widmen.

Zu bestellen ist das Buch unter: www.parabolicapress.com



Sehnsuchtwälzer

Matchbox, Wiking, Siku oder Märklin – jeder kennt die kleinen Modellautos. Ob aus Plastik oder Metall, mit Gummi- oder Kunststoffgerädern, die Spielzeugautos lassen jüngere und ältere Herzen höherschlagen. Nahezu jedes Kind stand vor allem in den 60er- bis 80er- Jahren regelmäßig mit einem verträumten Ausdruck im Gesicht in der Spielwarenhandlung. Ulrich Biene widmet dieser Leidenschaft einen Bildband, der die Kindheitshelden aufwendig inszeniert und detailreich porträtiert. Er liefert interessante Hintergrundinformationen zu Modellen, Marken und der deutschen Spielwarenlandschaft. Dieses Buch ist nicht nur für Kindheitsnostalgiker gemacht!

Delius Klasing Verlag, 160 Seiten, 355 Fotos, ISBN 978-3-667-11400-6, Preis: 29,90 Euro



Königswellen zum Selberschrauben

Der Fuhrmann-Motor, bürgerlicher Name: Porsche Typ 547, ist eine echte Ikone. Vier Zylinder mit vier oben liegenden Nockenwellen, vier Königswellen und Doppelzündung mit Doppelvergasern machen ihn zu einem Allzeit-Highlight des Maschinenbaus. Den kann jetzt jeder mithilfe des 1:3-Bausatzes aus dem Franzis-Verlag zusammenfügen. Denn nicht nur die 300 Bauteile sind passgenau gefertigt, auch die Bauanleitung haben die Experten sehr übersichtlich gestaltet. Fairer Preis des kleinen Kunstwerks: 229 Euro.

Aus rund 300 Einzelteilen lässt sich das 1:3-Modell des Fuhrmann-Motors von Porsche ohne Probleme zusammenfügen.

Jetzt mitmachen und gewinnen!

Wer den Motorenbausatz von Franzis gewinnen möchte, muss nur folgende Frage richtig beantworten: Wie hieß Herr Fuhrmann mit Vornamen?

1. Ernst 2. Ferdinand

Einsendungen mit der Antwort per Postkarte an: PORSCHE KLASSIK, Stichwort: Franzis, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, oder per Mail mit Betreff »Franzis« an: boxer@delius-klasing.de. Einsendeschluss ist der 30. November 2018. Die Teilnahmebedingungen finden Sie auf der folgenden Seite beim Carrera-Gewinnspiel.



Offen für Amerika

Im Jahr 1952 begann Porsche damit, für den amerikanischen Markt einen »American Roadster« auf Basis des 356 zu entwickeln, der einerseits besonders leicht, aber andererseits auch leistungsstark sein sollte. Von diesem hemmungslos offenen Zweisitzer baut Matrix Scale Models jetzt eine resedagrüne Miniatur in 1:43 aus Resine, die im Fachhandel rund 85 Euro kostet. Besonders ins Auge fallen neben den gelungenen Proportionen die Feinheiten im spartanisch eingerichteten Interieur des Zweisitzers.

Matrix Scale Models aus den Niederlanden baut den im Original nur 21-mal gefertigten American Roadster jetzt in 1:43 nach.

CSP

TELESKOP STÖSSEL SCHUTZROHRE FÜR IHREN 356/912



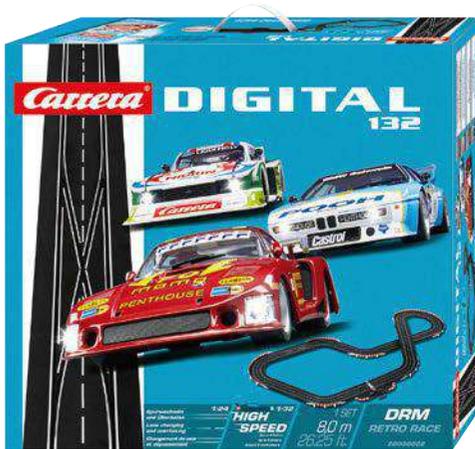
**PERFЕКTE ABDICHTUNG
DURCH INTERNE FEDER**



**DANK SPEZIAL-WERKZEUG BEI
EINGEBAUTEN ZYLINDERKÖPFEN
SEKUNDENSCHNELL MONTIERT**



www.csp-products.de
Fon +49-(0)4532-23240



Retro-Rennerlebnis in Retro-Verpackung

Stünde nicht »Digital« auf der Box, man könnte denken, man hätte eine 70er-Jahre Verpackung von Carrera vor sich! Das Carrera-Digital-132-Set »DRM Retro Race« ist eine Hommage an die legendären Rennwagen jener Zeit. Gleich drei traumhafte Boliden stehen an der Startlinie: Der Ford Capri Zakspeed Turbo, der Porsche 938/78 und der BMW M1 Procar »Sauber Racing, No. 90«. Sie und acht Meter Strecke mit Reglern und Zubehör kosten im Handel 329 Euro.

Jetzt mitmachen und gewinnen!

Wer ein solches Carrera-Set »DRM Retro Race« gewinnen möchte, muss nur folgende Frage richtig beantworten: Welchen Beinamen erhielt der Porsche 935/78 von den Porsche-Werksmechanikern?

1. Lederstrumpf 2. Moby Dick

Einsendungen mit der Antwort per Postkarte an: PORSCHE KLASSIK, Stichwort: Retro Race, Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, oder per Mail mit Betreff »Retro Race« an: boxer@delius-klasing.de. Einsendeschluss ist der 30. November 2018.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Teilnahmeberechtigt sind nur natürliche Personen über 18 Jahre. Pro Einsender zählt nur eine Karte oder Mail. Mitarbeiter der beteiligten Unternehmen sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Viel Glück!



Schönes Elfer-Terzett in 1:18

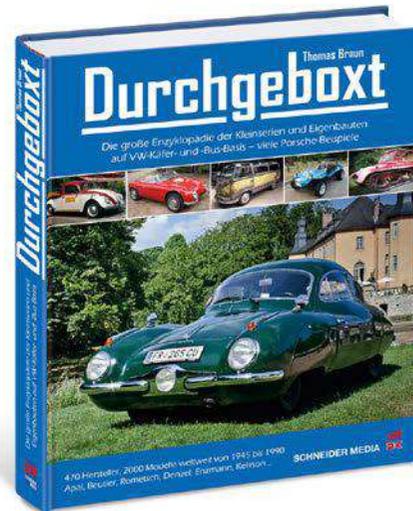
Mit preiswerten 1:18-Modellen macht sich Solido gerade bei den Sammlern einen Namen. Neu sind jetzt der weiße 911er »Le Grand Bazar« mit Startnummer 103 auf der Karosserie von der »Tour de France« 1973, das blaue »Sunoco«-Coupé mit der Nummer 6 von Le Mans aus demselben Jahr und der rot-weiße Porsche 911 SC Gruppe 4 »Rallye d'armor« 1977 mit der Nummer 3. Die aufwendig dekorierten Zinkdruckgussmodelle kosten zwischen 45 und 50 Euro und sind für diese Preisklasse auch ausgezeichnet lackiert und proportioniert.

Drei neue Rennversionen des klassischen Porsche 911 baut Solido in dem Maßstab 1:18 für die Fans des Motorsports.

Luftgekühltes auf Volkswagen-Basis

In dieser umfangreichen Enzyklopädie stellt Thomas Braun alle jemals auf Basis von VW-Käfer und VW-Bus angefertigten Sonderumbauten vor. Mehr als 2.000 Modelle von rund 470 Herstellern sind in diesem Band erstmals chronologisch katalogisiert. Versehen mit informativen Texten rund um Technik und Geschichte der Sonderkarosserien sowie mit zum Teil unveröffentlichten Fotos, zeigt er die ganze Vielfalt der Szene. Das Ergebnis jahrelanger Detektivarbeit, die längst noch nicht abgeschlossen ist.

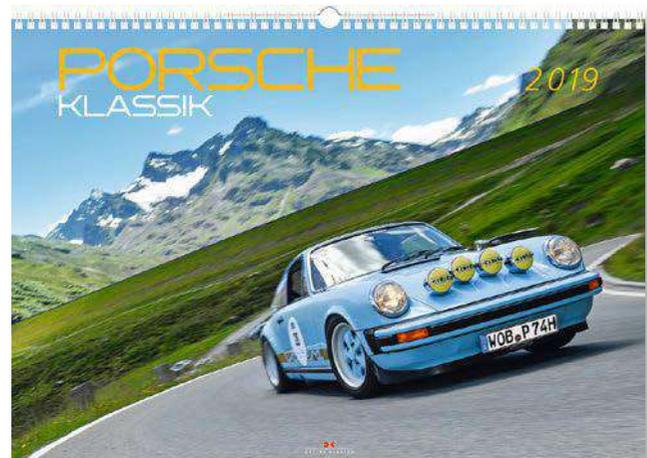
Delius Klasing Verlag, 484 Seiten, 1.750 Fotos, ISBN 978-3-667-1444-0, Preis: 59,90 Euro



Porsche-Glück für die Wohnzimmerwand

Ein Porsche ist mehr als ein Sportwagen – er ist ein Statement. Dieses Motto lebt in jedem der Motive des Kalenders »Porsche Klassik«. Young- und Oldtimer aller Generationen sowie aktuelle Modelle begeistern vor atemberaubender Kulisse mit automobil Sportlichkeit und Leidenschaft. Sie führen abwechslungsreich und mit rasanter Fahrt durch das Jahr – und laden zum Träumen ein.

Delius Klasing Verlag, 13 farbige Blätter, Bilderläuterungen, Format 67,5 x 47 cm, ISBN 978-3-667-11140-1, Preis: 34,90 Euro





TRÄUME WAGEN

DRIVESTYLE IST WAS DU DARAUS MACHST



**DAS DRIVESTYLE MAGAZIN
ALLE 4 WOCHEN
NEU IM HANDEL!**

Spannende Geschichten über Menschen und ihre Autos, Reportagen und über 80 Kaufberatungen finden Sie unter www.träume-wagen.de



Berg-Fest

AUTOR ROLAND LÖWISCH FOTOGRAFIE PORSCHE AG, PPIHC-ARCHIV, LÖWISCH (1)

Auch wenn Porsche nie der Gesamtsieg gelungen ist – bei dem berühmten Bergrennen Pikes Peak nahe Colorado Springs, USA, hinterlässt die deutsche Sportwagenmarke seit genau 60 Jahren Spuren. Wir machten uns auf die Suche.





Start in 2.842 Metern Höhe – und dann durch 156 Kurven auf 4.302 Meter: Das fordert alles von Mensch und Material.

1958 tauchten die ersten Porsche bei der gezeiteten Jagd am Berg auf – enthusiastische Privatfahrer wagten sich zunächst mit 356ern auf die damals noch nicht befestigte Piste.



Porsche 718 RS 61 Spyder von Bobby Donner in voller Action beim Pikes Peak Hill Climb im Jahr 1961.



Porsche-Schrauber Nick Mattlinger bereitet einen Motor für das Pikes-Peak-Rennen 1961 vor.



K

Klar, jeder heftige Einschlag hinterlässt Spuren. Wie bei dem Privatier, der 2013 schon kurz nach dem Start seinen gelben Porsche 914 gegen einen Felsen setzte und zum Glück unverletzt aus dem fast völlig zerstörten Kleinod stieg. Aber Porsche sind eher bekannt für ihre sportlichen Erfolge. Auch hier, am Pikes Peak.

Zugegeben – das Bergrennen am Pikes Peak am Fuße der Rocky Mountains bei Colorado Springs, Colorado, ist nicht per se Porsche-Territorium. Die Stuttgarter haben für dieses zweitälteste Motorsportevent der USA mit der 19,99 Kilometer langen Rennstrecke nie ein Auto extra auf die Räder gestellt oder sich werkssseitig beteiligt. Was die Frage bedingt: Warum eigentlich nicht?

Denn kommt die Sprache auf dieses »Race to the Clouds«, schlottern selbst gestandenen Profis die Knie. Mr 100.000 PS, Romain Dumas, umschreibt die Hatz gegen die Zeit am »America's Mountain« so: »In ein paar Minuten bewältigt man 1.440 Höhenmeter. Das spürt man, und es fühlt sich nicht gut an. Es ist wichtig, seinen Körper gut zu kennen und im Bedarfsfall mit zusätzlichem Sauerstoff zu versorgen. Oben ist die Luft so dünn, dass das Atmen schwerfällt, vor allem nach so einer Belastung.« Allrounder Dumas hält den Sprint nach oben außerdem für gefährlicher als ein Rennen auf der Nordschleife: Fliegender Start ist in 2.842 Höhenmetern, dann geht es durch 156 Kurven zur sauerstoffarmen Spitze auf 4.302 Metern bei einer durchschnittlichen Steigung von sieben Prozent.

Wer hier nicht 100 Prozent Gas gibt, hat auf den Sieg keine Chancen. Wer 101 Prozent Gas gibt, hat dagegen keine Chancen, oben anzukommen: Nur die engsten Spitzkehren sind heutzutage mit Leitplanken gesichert, an allen anderen Stellen geht es entweder in die Felsen, in die Bäume oder in den Abgrund. Ganz erstaunlich, dass seit dem ersten Lauf 1916 neben drei Bikern und einem Offiziellen erst zwei Autorennfahrer ums Leben kamen. Das liegt hauptsächlich am Reglement: Es kennt keine Gnade bei Sicherheitsfeatures.

Treffen sich zwei Rennwagen: Der Porsche 718 RS 61 Spyder 1961 wirkt winzig neben dem fetten Race-Chevrolet Impala.

Alles andere dagegen ist frei wählbar, sodass der Bewerber mit Sicherheit in einer der zurzeit geltenden Klassen gruppiert werden kann: »Unlimited« (technisch ist alles erlaubt), »Time Attack« (keine freistehenden Räder) mit »Time Attack 1« (Rennwagen auf Produktionsautobasis) und (neu in 2018) »Porsche Cayman GT4 Clubsport PP Hill Climb Trophy«, angeführt von Pikes-Peak-Veteran Travis Pas-trana. Hinzu kommen noch die »PP Challenge Cars« mit der »Open Wheel Class« (Umbauten auf Buggy- oder Indy-Car-Basis) und die »PP Open Class« (äußerlich seriennah, aber stark modifiziert).

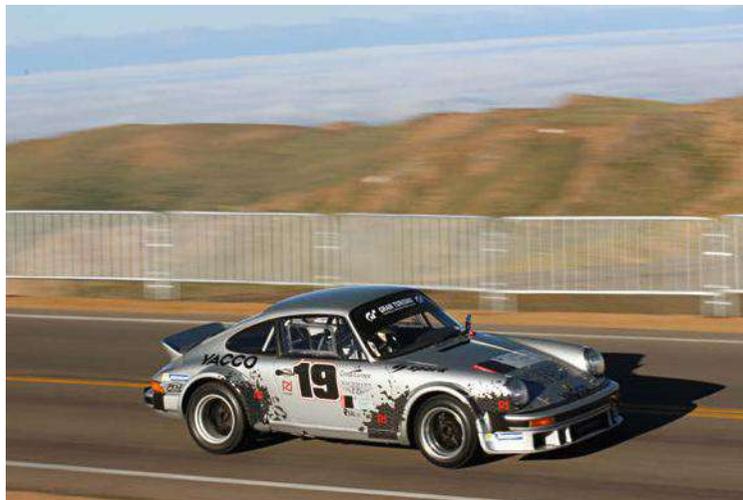
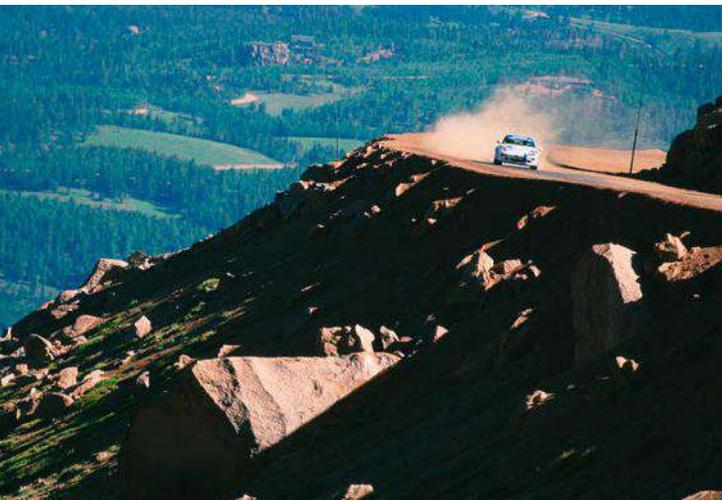
Allerdings war es ein langer Weg, bis die ersten Autos überhaupt die Möglichkeit hatten, im Renntempo die flache Spitze des Berges zu erreichen. Armee-Leutnant Zebulon Pike entdeckte den bis dahin namenlosen Berg erst im Jahr 1806 und erklärte ihn einfach mal für »unbezwingbar« – vielleicht wurde er deshalb nach ihm benannt. Im Jahr 1900 entstand die erste Piste zur absolut unspektakulären, abgeflachten Spitze. Die amerikanischen Helden Yont und Felker bezwangen den Berg mit einem Auto als Erste: Am 12. August 1901 brauchten sie in ihrem qualmenden Zweizylinder-Dampfauto »Locomobile Steamer« neun Stunden bis nach oben.

718 RSK beim Hill Climb

1961. Am Steuer ausnahmsweise stehend: Bobby Donner.



Der Berg hat Porsche-Helden geschaffen – so wie Bobby Donner, Bruce Canepa und Jeff Zwart. Ausgerechnet ein nachlässiger Zuschauer verhinderte einen sicheren Gesamtsieg für Porsche.



D

Der Unternehmer Spencer Penrose (1865–1939) veranstaltete 1916 das erste Rennen am Pikes Peak. Der wohlhabende Philanthrop finanzierte den Bau der Rennstrecke, des Pikes Peak Highway, mit 500.000 Dollar – die sich garantiert rentierten, denn er kassierte Mautgebühren (noch heute kosten einmal Sackgasse im Himmel und zurück 15 Dollar pro Person). In den 1920er-Jahren machte der erste Dauersieger auf sich aufmerksam: Glen Shultz. Später dominiert hier die in Amerika motorsportverrückte Unser-Familie, angefangen mit Louis Unser 1934.

Der erste Porsche, der im Rennen den Pikes Peak erklimmte, war der weiße 356 A Speedster mit der Startnummer 55 von Bill Paine im Jahr 1958. Paine hatte den Wagen kaum verändert – die Frontscheibe war entfernt worden, hinter dem Piloten ragte ein Überrollbügel in die Luft, und Paine hatte dafür gesorgt, dass der Motor mehr Luft bekam. Das war auch dringend nötig, weil Ottomotoren (noch heute) pro 1.000 Höhenmeter wegen der dünner werdenden Luft rund zehn Prozent an Leistung verlieren. Letztlich brauchte Paine allerdings 24

Minuten und 8,8 Sekunden bis zum Ziel – es ist nicht überliefert, ob der Boxer schließlich doch kräftig an Schnappatmung litt oder Paine Opfer des unbeständigen Wetters am Gipfel wurde.

Ein Jahr später machte sich Bob Donner junior aus Colorado Springs einen Namen am Berg. Sein Sportgerät: ein Porsche 718 RS 60 Spyder, gemeldet für die 1500er-Klasse. Seine Zwischenzeit war geeignet, es sogar den besser motorisierten Mitbewerbern in der »Unlimited Class« schwer zu machen. Allerdings rutschte er auf dem Weg nach oben von der Strecke, was ihn den Sieg kostete. Die nächsten drei Jahre liefen besser: Donner und sein Freund Mike Collins übten das Racing in ihren Porsche RS 60 und RS 61 Spyder bei Rennen des Sports Car Club of America (SCCA). Die leichten Mittelmotorsportwagen erwiesen sich als perfekt für den Ritt durch den tiefen Sand und Schotter. Natürlich nicht mit Serienmaterial. Die Motorhauben ihrer Racer ließen die Amerikaner von Karoseriespezialist Ed Kyle aus Colorado Springs pimpen. Dank dessen Formen strömte mehr Luft von oben direkt in die Vergaser, während die Lufteinlässe dank eines hausgemachten Filtersystems aus Küchenschwämmen und Drahtgitter geschützt waren vor Staub und Dreck. Die Kotflügel waren innen mit Fiberglas ausgekleidet, was verhinderte, dass aufgewirbelte Stein-

Links: Jeff Zwart auf Porsche 911 Turbo S 3.6 Coupé beim Pikes-Peak-Rennen 1998. Da bestand die Strecke noch aus Schotter. **Rechts:** Moderne Frauenpower: Laure Many (52) im 911 SC 3.0 (Klasse Pikes Peak Open) von 1978 auf Zeitenhatz im Jahr 2018.

chen das Alu der Karosserie von innen durchlöchernten. Das Gesamtpaket wirkte: Donner startete 1959 und 1960 im RS 60 in der 1500er-Klasse und 1961 und 1962 im RS 61 in der Zweiliter-Klasse. Und nahm drei Klassensiege mit nach Hause.

1962

1962 dominierte Porsche auf ganzer Linie die Zweiliter-Sportwagenklasse mit sieben von zehn Finalisten. Donner raste nach 14:23,3 Minuten durchs Ziel, damit war er sechs Sekunden schneller als Ak Miller, der in der »Unlimited Class« startete und im Heck den stärksten Ford-Rennmotor besaß, der zu der Zeit zu haben war. Andere Starter saßen in RSK-Porsche, in Spydern, auch in 365ern, wie zum Beispiel Indy-500-Sieger Roger Ward und der spätere IMSA- und Trans-Am-Racer Bob Hagestad.

Von 1964 bis 1971 aber verdrängten kalifornische Buggy-Konstruktionen die Porsche von der Schotterpist

te. Die wurden zuerst von VW-Motoren angetrieben, bald aber setzten ihre Piloten auf Porsche-914-Aggregate mit bearbeiteten Zylinderköpfen und Ventilen. Eingebaut in Newman-Draeger-Chassis, waren diese ultraleichten Konstruktionen, die auf Colorado-Springs-Höhe (1.839 Meter) 200 PS bereithielten, am Start noch 160 PS und bei Ankunft in den Wolken noch etwa 100 PS, kaum zu schlagen. Erst 1976 machte mal wieder ein Porsche von sich reden, als der spätere viermalige Indy-Sieger Rick Mears geschickt die Handbremse als Differenzial nutzte und seinen Wagen hinaufprügelte. Ein Jahr später wollte er mit einem 911 Turbo hochkraxeln, seine beginnende Indy-Karriere verhinderte das jedoch.

1979 startete ein junger wilder Dirt-Track-Racer seine Karriere am Berg: Bruce Canepa. Der Daytona-Dritte des gleichen Jahres enterte eines dieser schrägen Newman-Draeger-Autos, diesmal mit Porsche-911-Boxer im Heck. Ein RSR-Aggregat als Antrieb hatte er vorher verworfen – das war zwar stärker, aber letztlich zu schwer. 1981 steckte ein 903er-Turbo im Heck, der besonders in der Höhe seine Vorteile ausspielte. Canepa war tatsächlich der Schnellste im Qualifying. Ausgerechnet ein Zuschauer verhinderte jedoch den Lauf seines Lebens: Ein Mann



Köhlers Forsthaus
Hier fühl ich mich wohl!

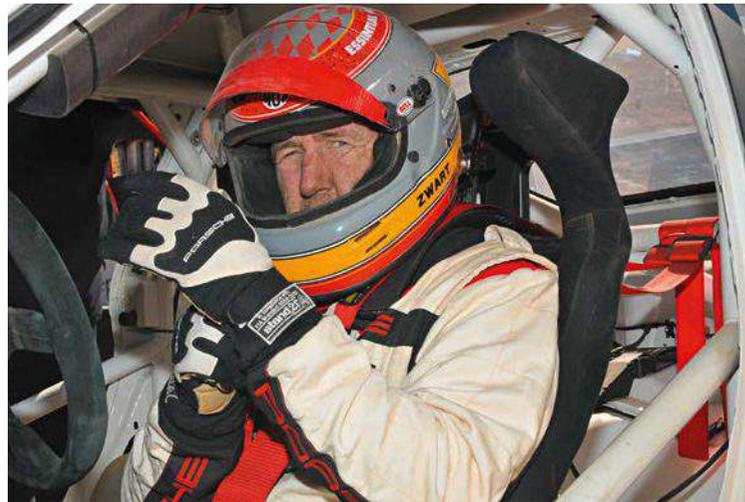
1. Oldtimerhotel in Ostfriesland

Das Wellness- und Gartenhotel im Nordseeklima

Touren-Vorschläge für Automobilisten zu den schönsten Zielen in und um Ostfriesland



Mit Hilfe aus Weissach foppte Jeff Zwart das Einspritzsystem seines Porsche. Somit verlor sein Auto nicht so viel Kraft in der sauerstoffarmen Höhenluft. Normal sind etwa minus zehn Prozent Leistung pro 1.000 Höhenmeter.



rannte während Canepas Slot über die Piste. Canepa wich ihm in letzter Sekunde aus, drehte sich dadurch aber. Dadurch verlor er schließlich 30 Sekunden auf den führenden Lee Kanawyer im Newman-Draeger mit 914er-Motor. Kanawyer gewann und war damit der letzte Porsche-Sieger der Open-Wheel-Klasse. Denn danach legten die Organisatoren ein Mindestgewicht fest – und das war für die Wells-Coyote-Chassis von Vorteil, in die nur amerikanische V8 passten. Dadurch wurde es erst mal relativ still um Porsche am Berg. Nahezu eine Sensation dagegen war der Gesamtsieg 1985 von Michèle Mouton im Audi Sport quattro – die erste Frau auf dem Podium ganz oben.

Dank der Anfang der 80er neu eingeführten Rallye-Klasse bekamen auch die Wunderwerke aus Weissach wieder eine Chance – jedenfalls mit dem Porsche-Enthusiasten Jeff Zwart am Steuer. Der Fotograf und Hobbyracer, der bislang erfolgreich Mazda-Autos in der SCCA ProRally bewegte, kam auf die Idee, den Berg mit dem damals jüngsten Porsche-Produkt, dem allradgetriebenen 964 Carrera RSR, zu bezwingen. Das Team Andial Racing, das für Porsche Motorsport in Nordamerika zuständig war, sicherte Zwart dafür einen Wagen aus der SCCA Supercar Championship, dem sie einen 550 PS starken Turbomotor einbauten. 1994 fuhr Zwart damit sogleich seinen ersten Klassensieg ein. Die Zeit war beeindruckend: 11:53,48 Minuten. Der Gesamtsieger, Rod Millen im »Unlimited«-Toyota mit fast doppelt so viel Kraft

und wesentlich mehr Downforce, kam nach 10:04,06 Minuten oben an. Ein Grund für den Porsche-Erfolg: Das CIS-Einspritzsystem, ursprünglich eingestellt auf Meereshöhe, wurde dank von Zwart zu bedienenden Schaltern im Auto (für die Ingenieure aus Weissach gesorgt hatten) gefoppt. Das war nicht Zwarts letzter Erfolg: 1995 dominierte er seine Klasse im 993, der von Dieter Inzenhofer präpariert wurde. 2010 holte sich Zwart bereits Sieg Nummer 7. Und das auch noch statt auf einem Rallye-Porsche auf einem GT3 Cup, für den er wegen des Schotters Regenreifen wählte.

Jeff Zwart im Porsche 911 GT3 Cup bei der Rallye Pikes Peak Juni 2010. Der Werbeprofi, Fotograf und Porsche-Fan startete bereits in zehn verschiedenen Modellen in acht unterschiedlichen Klassen.

2012

2012 war die Schotterpiste Geschichte, denn nun war die Straße komplett asphaltiert. Jahr für Jahr war sie immer weiter befestigt worden für eine Million Dollar pro Meile. Das sollte noch mehr Touristen anlocken. Nicht alle Fans waren erfreut – Porsche-Fahrer allerdings schon, weil der Track jetzt perfekt war für 911er aller Art. Noch im selben Jahr griff Porsche-Werksfahrer Romain Dumas ins Geschehen ein – mit einem Porsche GT3R. Er verpasste den Sieg in der »Time Attack«-Klasse nur um 0,17



Das Pikes-Peak-Rennen findet heute ausschließlich auf Asphalt statt, die gefährlichsten Kurven sind mit Leitplanken gesichert. Hier ist 2018 Les Long aus Tooele, Utah, im Porsche 911 GT3 Cup in der Klasse »Time Attack« auf Zeitenjagd.

Das schnellste Auto aller Zeiten ist ein reiner Elektro-Renner. Kein Wunder: E-Motoren ist der Sauerstoffgehalt der Luft egal. Bei der Aerodynamik profitierte der VW-Prototyp von Porsches Rennerfahrten aus Le Mans.



Sekunden, weil der vorher gestartete Paul Dallenbach seinen Renner crashte, Dumas musste deswegen am Start lange warten – in dieser Zeit begann einsetzender Regen, den oberen Teil des Berges zu nässen. Immerhin sicherte sich noch Chris Lennon die Vintage-Klasse im Porsche RSR. Ein Jahr später buhlten Zwart im GT3 Cup mit 900 PS starkem GT2-Turbo-Rennmotor und David Donner, Sohn von Bob Donner jr., im GT3 Cup um die »Attack«-Krone. Beide mussten sich letztlich – wiederum wegen des Wetters – knapp dem Hyundai-Prototypen von Paul Dallenbach geschlagen geben.

Z

Zwart gewann schließlich seine »Time Attack«-Klasse ein achtes Mal in 2015 mit einem perfekten Lauf und blieb mit der Zeit von 8:46,243 Minuten erstmals unter der Neun-Minuten-Marke. Donner legte eine Rekordzeit mit seinem 991 Turbo S in der damaligen »Time Attack II«-Klasse hin, und Lennon siegte wieder in der Vintage-Klasse. 2016 holte sich wiederum Donner den Sieg im GT3R vor dem Franzosen Raphael Astier im GT3. Und

2017 überraschte Pikes-Peak-Anfänger David Donohue mit dem zweiten Platz bei den »Attacks« – er fuhr den »Franken-Porsche«, zusammengesetzt aus diversen Renn-Porsche.

Auch 2018 rannten – neben der erwähnten Cayman-GT4-Truppe – wieder Porsche, zum Beispiel GT3, GT3 R, 911 Turbo (996), 911 GT3 RS, GT3 Cup sowie die Lady Laure Many in einem 1978er 911 SC 3.0 und Chris Strauch im 1970er Porsche 914. Alle Welt aber schaute auf den bislang dreimaligen PP-Gesamtsieger Romain Dumas: Der brannte im extra gebauten vollelektrischen VW I.D. R Pikes Peak mit 7:57,148 Minuten eine neue Fabelzeit in den Asphalt. Damit brach Dumas nicht nur den bestehen Rekord für Elektroautos (8:57,118 Minuten) von 2016, sondern auch die bisherige Bestmarke von Sebastian Loeb über alles von 8:13,878 Minuten aus dem Jahr 2013. Er ist somit der erste Mensch, der »America's Mountain« in weniger als acht Minuten bezwang.

Natürlich auch dank einer ausgeklügelten Aerodynamik des VW, für die Autos aus Stuttgart Pate standen: die Le-Mans-Renner von Porsche. ...

Ein Rekord für die Ewigkeit? Zumindest erst mal ist Romain Dumas im VW mit dem I.D. R Pikes Peak seit 2018 Schnellster am Berg und der erste Mensch, der die Strecke in weniger als acht Minuten bezwang.

meter

magazin

.com



Französische Finesse

AUTOR UND FOTOGRAFIE **FABIAN HOUCANGNIA**

Vor 60 Jahren erschien das erste französische Blechmodell eines frühen Porsche 356 beim renommierten elsässischen Hersteller Jouets de Strasbourg. Mit ihm begann eine Erfolgsgeschichte, die sich bis in die 90er-Jahre fortsetzte.



Die elegante Stromlinie des 356 in all ihrer Dynamik und Kraft.

M

Man kann es drehen und wenden, wie man will: Die Königsklasse unter den Modellautos wird unangefochten von zeitgenössischem Blechspielzeug bestritten. Auch wenn Miniaturen aus solidem, ehrlichem Blech bis auf wenige Ausnahmen nicht so formtreu und detailliert sein können wie Produktionen aus Zinkdruckguss oder Resine, so versprühen doch nur sie den Charme des Ursprünglichen. Ebenso wie historische Aufnahmen, vergilbte Postkarten und alte Verkaufsprospekte üben sie eine schwer in Worte zu fassende Faszination auf den Betrachter aus.

Aber gegenüber Druckerzeugnissen aus Papier und Pappe bietet Blechspielzeug einen gewaltigen haptischen Vorteil. Wir spüren die Kühle des gepressten Blechs, vorsichtiges Klopfen auf den Karosseriekörper beweist, dass hier weder Metall noch Kunststoff gegossen wurden. Um das dünne Blech in die gewünschte Form zu bringen, wurden ganz wie bei der Herstellung des Originals schwere und laute Presswerkzeuge eingesetzt. Ein immens aufwendiges Verfahren, von dem sich die meisten Spielzeugproduzenten aus Kostengründen schon gegen Ende der 1960er-Jahre verabschiedeten.

Nun ist aber unser heute vorgestellter Porsche glücklicherweise ein Kind der 50er. Ein reines Spielzeugauto und ein wunderschönes noch dazu. Als Hersteller firmierte der berühmte französische Spielzeughersteller JOUets de STRASbourg, kurz »Joustra« mit Sitz in der 13 Rue de Belfort, der im Jahre 1934 von Paul und André Kosmann gegründet wurde. Aus dem ehemaligen kleinen Spielwarenladen, in dem vornehmlich deutsches Spielzeug verkauft wurde, entwickelten die Brüder bis zum Krieg eine eigene, florierende Spielzeugmanufaktur. Als Firmenlogo wählten die Elsässer passenderweise das Straßburger Münster. Nach dem Zweiten Weltkrieg blühten die Geschäfte, die preiswerten, aber dennoch qualitativ hochwertigen Produkte wurden millionenfach in ganz Europa abgesetzt. Bereits gegen Mitte der 50er Jahre



beschäftigte Joustra mehrere Hundert Mitarbeiter und produzierte rund sieben Millionen Spielzeuge pro Jahr.

Aus jener Zeit stammt auch der hier vorgestellte Porsche 356, der erstmalig 1958 präsentiert wurde. Auf den ersten Blick ein recht simples Modell im Maßstab 1:18, bestehend aus einer rot lithografierten Blechkarosserie und einem ebenso lackierten Chassis. Angetrieben wurde das 215 Millimeter lange Modell von einem leise schnurrenden Uhrwerkmotor, der kurioserweise vorn montiert war. Da die Radkästen des Porsche geschlossen waren, fehlte eine Lenkung, aber wenigstens konnte das Modell über den Hebel im rechten Kotflügel gebremst werden. Betrachten wir die sauber ausgeführten Lithografien nun eingehender, so fällt auf, dass die Elsässer einen sehr frühen Porsche als Vorbild wählten. So scheint es sich bei der Frontverglasung um eine sogenannte Knickscheibe zu handeln, was zusammen mit dem langen Kofferraumgriff und den runden Blinkern vorn auf einen Modelljahrgang vor 1953 schließen lässt.

Dafür spricht auch die korrekt oberhalb der Nummerntafel lithografierte Kennzeichenbeleuchtung, hier übrigens dargestellt durch das Herstellerlogo. Zu dem sehr puristischen Aspekt der edlen Miniatur passt auch das Fehlen der Stoßstangen und einer Verglasung. Als kleine Randnotiz sollte nicht verschwiegen werden, dass Joustra bei der Produktion seines ersten Porsche

einen kleinen Trick anwendete. De facto handelt es sich bei dem Modell um eine »Zweitverwertung«. In der Tat wurden für seine Herstellung nur moderat veränderte Tiefziehwerkzeuge des hauseigenen Mercedes 190 SL verwendet und lediglich die Lithografien entsprechend angepasst. Allerdings erwies sich der Porsche im Gegensatz zu dem SL als Verkaufsschlager, der Joustra schon bald dazu veranlasste, den 356 einer Modellpflege zu unterziehen: Die folgenden Generationen des Zuffenhausener Sportwagens besaßen fortan nicht nur Verglasungen und Inneneinrichtungen, sondern auch separate Stoßstangen und lenkbare Räder. Natürlich

Fließende Linien, geschlossene Radkästen und zauberhafte Lithografien machen die Schönheit dieses 60 Jahre alten Spielzeugs aus.



Die stimmige
Heckansicht der
ersten Version des
Joustra-Porsche.

wurden auch die Lithografien den späteren Jahrgängen angepasst, und selbst Rallye-Versionen durften ebenso wenig fehlen wie eine Kabelfernsteuerung.

Im Jahr 1999 endete die Geschichte des elsässischen Traditionsunternehmens, dem Thema Porsche blieb

man jedoch bis zum Schluss treu. Nach den erfolgreichen 356ern widmete sich Joustra nicht nur dem 911, auch der 928 als Großmodell war über viele Jahre im Portfolio der Franzosen vertreten. Keines dieser Modelle sollte jedoch den Charme unseres 356, der eigentlich ein Mercedes war, jemals übertreffen. ❧

RETRO
MESSEN

RETROWELT PRÄSENTIERT

Messe Stuttgart
Mitten im Markt

RETRO CLASSICS® STUTTGART

MESSE FÜR FAHRKULTUR

Die RETRO CLASSICS® STUTTGART ist seit vielen Jahren ein Pflichttermin für Händler, Sammler und Autoliebhaber aus aller Herren Länder. Das automobile Top-Event präsentiert sich nun erstmals als „Messe für Fahrkultur“. Es erwarten Sie bis zu 4.000 Oldtimer, Youngtimer und NEO CLASSICS® auf mehr als 140.000 Quadratmetern Gesamtfläche. Die Herzen der Besucher werden höher schlagen!

07. – 10.03.2019 | Messe Stuttgart

Weitere Informationen unter www.retro-classics.de

Auf dem Sprung

AUTORIN CHRISTINA RAHMES

FOTOGRAFIE CHRISTIAN GRUND

Als kleiner Junge wollte er Polizist werden und Porsche fahren. Heute ist Dominik Gührs zweifacher Wakeboard-Weltmeister. Von einem alten Elfer träumt er noch immer.



Luft und Wasser. Der Porsche 911 Carrera 3.0 Targa am Ufer – Dominik Gührs in der Luft.

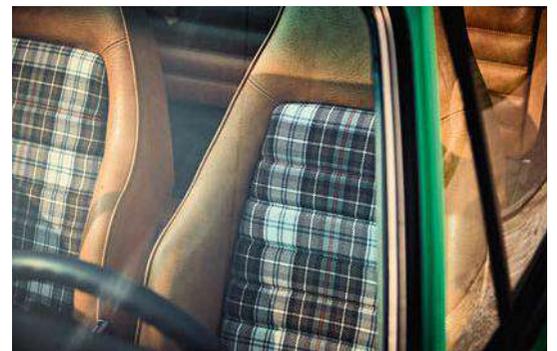




Als er aus dem Sportgeschäft kommt, hat er ein Wakeboard unter dem Arm. Eigentlich wollte er sich ein Skateboard kaufen. Manchmal sind es die Zufälle, die Geschichte schreiben.



Rarität. Von der offenen Variante des 911 Carrera Targa mit Dreilitermotor werden in den Modelljahren 1976 und 1977 nur 1.105 gebaut. Charakteristisch: der schwarze Targa-Bügel und die schwarzen Fenstereinfassungen. Im Interieur dominiert die Farbe Kork mit weiß-grünem Tartan und grünem Teppichboden.





Traumtag. Dominik Gührs fährt zum ersten Mal mit einem Porsche zum See. Wie immer dabei: sein Wakeboard und die Surferfrisur.

V

Vieles in seinem Leben verdankt Dominik Gührs dem Zufall, zum Beispiel seine Karriere. »Als ich zehn Jahre alt war, wollte ich mir ein Skateboard kaufen. Der Verkäufer hat mich zu einem Wakeboard überredet. Das sei viel cooler«, erzählt der gebürtige Münchner, der heute, 18 Jahre später, zur Weltspitze der Wakeboarder gehört. 2011 und 2015 holte sich der Red-Bull-Athlet den Weltmeistertitel, dreimal war er Europameister. Um seinen Hals baumelt ein Anker an einer Silberkette, ein Symbol für das wichtigste Element in seinem Leben: Wasser. Und zugleich ein Zeichen für das, was dem 28-Jährigen sehr wichtig ist: »Ich darf die ganze Welt

bereisen, die schönsten Orte kennenlernen.« Verankert fühlt er sich in München, wo seine Familie lebt.

Ein weiterer Zufall ist es, dass die Redaktion von Gührs' Elfer-Liebe erfahren hat. In einem Interview erzählte der Wakeboardprofi von seiner Vorstellung eines Traumtags, der selbstverständlich auf dem Wasser stattfindet. Der Weg dorthin am liebsten in einem luftgekühlten Porsche 911. Am allerliebsten in einem Targa. Besonders viel Freiheit für ihn und sein Board. Also haben wir ihn mit einem Porsche 911 Carrera 3.0 Targa zu Hause abgeholt und sind mit ihm zum Wassersportpark Geisenfeld gefahren. Natürlich auf Umwegen fernab der Autobahn. Kurven und Kehren.

»Hätte mir der Verkäufer damals kein Wakeboard aufgeschwätzt, wäre ich heute bestimmt Polizist«, erzählt Gührs, der schon immer einen Beruf ausüben wollte, der etwas mit Sport zu tun hat. Mutter Waltraud ist Zahnarthelferin, Vater Günther Postbote. Sein fünf Jahre älterer Bruder Florian arbeitet bei BMW und zählt

»Jeder Elfer ist etwas ganz Besonderes. Er ist sportlich, klingt phänomenal, hat einen ganz besonderen Style. Und er steht für einen Traum, der erreichbar ist.«

zu seinen engsten Vertrauten. »Wir haben damals gemeinsam mit dem Wakeboarden angefangen«, sagt der Red-Bull-Athlet. »Dass ich Profi werde, war nie geplant, aber ich finde es natürlich toll, von meinem Hobby leben zu können«, sagt Gührs, der sich in der Schule nie wohlgeföhlt hat. »Ich finde diesen Leistungsdruck in jungen Jahren grenzwertig. Jedes Kind hört immer wieder, dass es sich sein Leben verbaut, wenn es schlechte Noten schreibt.« Für ihn war das Schönste an der Schule der Schlussgong am Mittag. Ab zum See. »Ich konnte nie still sitzen. Beim Wakeboarden bin ich dann in Gedanken den Stoff für die Schule durchgegangen«.

Vorsichtig legt er sein Board auf den Beifahrersitz und schnallt es an, nicht ohne vorher noch ein Handtuch zwischen Kante und weiß-grünen Tartan-Sitz zu fummeln. Der Porsche 911 Carrera 3.0 Targa ist ein ganz besonderes Exemplar, in den Modelljahren 1976 und 1977 wurden nur 1.105 gebaut. Das Speedwaygrün war eine Sonderwunschfarbe und ist in Kombination mit der Innenausstattung ein Unikat. »Dieses Modell ist fast unrestauriert, da schlägt mein Herz noch schneller«, erklärt er, als er endlich auf der Fahrerseite einsteigt. Der Drei-Liter-Carrera mit schwarzem Targa-Bügel und schwarzen Fenstereinfassungen war bei der Markteinführung das Bindeglied zwischen dem Homologationsmodell Carrera 2.7 RS und dem 930 Turbo. Ein paar Daten, bevor wir zum See fahren? Der Sechszylinder-Boxermotor leistet 200 PS, das maximale Drehmoment von 255 Nm wird bei 4.200/min erreicht, Topspeed 240. Aber um Höchstgeschwindigkeit wird es heute nicht gehen. Nur um hohe Sprünge, das muss reichen für ein schnelles Date zwischen einer luftgekühlten Ikone aus dem Museum und dem Herrn der Lüfte auf dem Wasser.

Zeitreise. Zwischen den 911-Modellen Carrera RS 2.7 und 930 Turbo reiht sich der Carrera 3.0 ein. Früher minimal unterschätzt, heute maximal begehrt.

Es ist Montagmorgen, meteorologisch gesehen längst Herbst, die Sonne scheint, Gührs träumt von Regen in Geisenfeld, denn: »Wenn es kalt ist und regnet, ist der See so schön leer. Der Sommer 2018 war für mich schrecklich, weil einfach zu viel los war auf dem Wasser«, sagt er und schickt sofort eine beschwichtigende Geste mit seiner Hand hinterher. »Wäre ich jetzt Polizist, würde ich jetzt bestimmt vom vergangenen Sommer schwärmen.« Deutschland ist in Sachen Wakeboarden ziemlich verwöhnt, erzählt der Profi, denn hierzulan-

de gibt es mit 90 Anlagen die meisten der Welt. »Was nicht zuletzt daran liegt, dass Deutschland die Cables (Wasserskilifte) erfunden hat«, erklärt er. »Die Sportart wächst sehr schnell, trotzdem werde ich immer wieder gefragt: Wakeboarden? Ist das das mit dem Schirm?«, sagt er und lacht, »nee, das ist Kitesurfen.«

Bis heute hat Gührs etwa 70 Wakeboards besessen, an mehr als 100 Contests teilgenommen und zwei Weltmeistertitel am Cable eingefahren. Dazwischen liegen zehn Monate hartes Training und zwei Monate Wakeboardpause, um die Gelenke zu schonen. Sein bisher schlimmster Unfall war ein Schädelbasisbruch, als ihm jemand über den Kopf gefahren ist. »Das war 2003, damals hat man keine Helme getragen, weil es noch keine Kicker gab«, erzählt er und deutet auf die Sprungschancen im Wasser, die man mit hoher Geschwindigkeit anfährt. Insgesamt hat der Profi mehr als 100 Tricks auf Lager, am liebsten springt er Doppelsaltos. Aufgeregt ist er vor Wettkämpfen nicht, sagt der Red-Bull-Athlet mit einer solchen Ernsthaftigkeit, dass es daran keine Zweifel geben darf. »Ich trainiere so hart, dass ich selbstbewusst antrete. Das ist reine Kopfsache, man muss einfach ruhig bleiben und an sich glauben«, bekräftigt Gührs, der so ehrgeizig ist, »dass ich ohnehin nie mit meiner Leistung zufrieden bin, egal wie gut sie ist«.

Sein Leben nach der Karriere überlässt er nicht dem Zufall: »Ich könnte mir vorstellen als Fotograf zu arbeiten, gerade auf Social-Media-Kanälen sind gute Fotos und Videos sehr wichtig. Die Reichweiten werden immer höher.« Wenn er ein wenig mehr handwerkliches Talent hätte, sagt er, würde er eine Werkstatt eröffnen und Cafe Racer oder Oldtimer restaurieren. »Ich bewundere gute Mechaniker. Ein Bürojob wäre nichts für mich, da wäre ich abends nicht ausgelastet und würde meiner Freundin nur auf die Nerven gehen.« Ganz sicher möchte er künftig einen Porsche 911 besitzen. »Jeder Elfer ist etwas ganz Besonderes. Er ist sportlich, klingt phänomenal, hat einen ganz besonderen Style. Und er steht für einen Traum, der erreichbar ist«, sagt Gührs, der sich längst nach einem luftgekühlten Modell umsieht. Den grünen Targa wird er künftig im Porsche Museum besuchen. Apropos besuchen, den Verkäufer, der ihm vor 18 Jahren das Skateboard ausredete, hat er bis heute nicht mehr getroffen, obwohl er versucht hat ihn zu finden. Und was ist jetzt mit dem Skateboarden? »Das kann ich leider bis heute nicht, da bin ich komplett talentfrei.« ...

GT in GOODWOOD

AUTOR ROLAND LÖWISCH FOTOGRAFIE MARKUS LESER



Beim Festival of Speed selbst den Berg vor Publikum hochzujagen ist schon mal außergewöhnlich. Das im Rahmen von 70 Jahre Porsche in einem Carrera GT zu tun, erst recht. Und wenn dann noch Walter Röhrl vor Ort Anekdoten aus der Entwicklungszeit des Supercars erzählt, ist der Tag perfekt.



In guter Gesellschaft: der Porsche Carrera GT auf dem Kiesrondell vor dem Wohnhaus des Duke. Vor Porsche durfte hier noch keine Marke ihre Klassiker beim Festival of Speed aufreihen.



Publikumsmagnet: Der Carrera GT auf dem Weg zum Ziel. Im oberen Teil der Bergrennstrecke gibt es gar keine Auslaufzonen mehr – dafür sind die Zuschauer ganz nah dran statt nur dabei.

W

Walter Röhrl kann sich bestens an den ganz besonderen Moment im Sommer 2003 erinnern, hier vor dem Goodwood House des heutigen Duke of Richmond: »Damals war ich zum ersten Mal mit Porsche hier. Es galt, den Prototypen des Carrera GT auf der Bergrennstrecke zu präsentieren. Neben mir saß der damalige Earl of March, und der mag Tempo. So waren wir die Ersten, die seine Piste in weniger als einer Minute meisterten ...«

Okay, Charles Gordon-Lennox, wie der Herr über Goodwood bürgerlich heißt, sitzt jetzt nicht neben uns. Obwohl er gar nicht weit weg ist: Es ist wieder Festival of Speed, der Adlige mit blauem Benzin im Blut hat

geladen – besonders Porsche ob seiner 70 Jahre. Klar, dass alle kommen – das Porsche-Museum mit genau 21 Autos, das Publikum in Form von rund 200.000 Menschen am ganzen Wochenende und wir.

15 Jahre nach Röhrl können wir nun selbst das Supercar mit 612 gesaugten PS, die bekanntlich auf eine völlig überforderte Traktionskontrolle treffen, nach oben jagen. Walter Röhrl hält den Wagen für den »pursten« aller Porsche. Und weil der beste Autofahrer aller Zeiten nun mal in Sachen Auto nicht irrt, freuen wir uns auf ein Erlebnis der besonderen Art.

Im Gegensatz zu Röhrls damaligem Ansinnen legen wir es heute nicht darauf an, die Strecke in weniger als einer Minute zu durcheilen. Aber so ein Carrera GT fällt nach wie vor auf, hat sich eingebraunt in die Hirnwindungen der Porsche-Jünger, ist für viele vielleicht der nicht einzige, aber der wahre Porsche. Auch für den Rallye-Profi: »Der Carrera GT ist das einzige Straßenauto, das mir einen gewissen Respekt abverlangt. Bei dem weiß ich sofort: Wenn ich da einsteige, dann muss ich aufpassen. Es ist ein Auto, das massenhaft Leistung hat, die nicht

Weil anfangs die Entwicklung in die falsche Richtung ging, drohte Röhrl Wiedeking, seinen Namen nicht mehr im Zusammenhang mit dem Carrera GT nennen zu dürfen.

von Elektronik gesteuert wird. Es verlangt eine gewisse sittliche Reife.« Der Walter muss es wissen – er hat den Wagen maßgeblich mitentwickelt.

So entern wir also dieses kaum gezügelte Straßenmonster der Jahrtausendwende mit hoffentlich angemessen ernster Miene äußerlich und hoffentlich genug tiefem Respekt innerlich. Wenn man auf der Goodwood-Bergrennstrecke rausfliegt, dann in der Molecobe Corner, der einzigen wirklich kniffligen Stelle auf der 1,866839 Kilometer kurzen Piste – die Linkskurve ist zwar nicht dramatisch eng, aber schlecht einsehbar. Und hier sein Gefährt zu verbeulen ist noch peinlicher, als sich nicht vor der Queen zu verbeugen.

Der Carrera GT riecht trotz aller Sportlichkeit auch nach Luxus – obwohl Porsche damals einen echten Straßenrennwagen auf die Räder stellen wollte, war man sich sicher, dass die Kunden Annehmlichkeiten wie Leder- ausstattung, Magnesiumapplikationen, Klimaanlage und elektrische Fensterheber goutieren würden. Nach den üblichen Supercarverrenkungen beim Einsteigen bemächtigt sich die Carbonsitzschale des Körpers wie die Pelle der Wurst, eine bequeme Sitzhaltung ist schnell gefunden. Kein Knopf, kein Stellrad und kein Schalter verunziert das kleine Lenkrad, es gibt auch sonst nicht viel von innen zu bedienen. Die fünf ineinandergreifenden Rundinstrumente sind ausgezeichnet abzulesen, mittig natürlich der Drehzahlmesser, dessen Skala erst bei 8.200 Umdrehungen rot wird. Der Schalthebel wurde extra weit oben angebracht, damit der Weg der rechten Hand vom Lenkrad kurz ist. Die Einweisung ist kurz und knapp: Finger weg von der Traktionskontroll-Taste und aufpassen auf die Keramik-Rennkupplung. Die kommt nämlich plötzlich und heftig, schleifen lassen mag sie nicht. Aber sie ermöglichte es, den Motor sehr tief einzubauen. »Have fun!«

Der Erstkontakt mit dem Typ 980 ist aufregend – genauso wie die Entstehung des Modells: Man hatte einen

**PORSCHE
KLASSIK
DIGITAL.**



Coverfoto: Stefan Bogner / Foto oben: Markus Boelinger

PORSCHE KLASSIK DIGITAL – Jetzt in der GUTE FAHRT-App!

Das digitale Magazin beinhaltet zusätzlich Bildergalerien und viele weitere interessante Features. Die kostenlose Mantel-App ist für das iPad und Android-Tablets verfügbar. Jede Ausgabe nur zum Preis von € 5,99.



Mehr Infos: ☎ 0521/55 99 55

Delius Klasing Verlag, Postfach 101671, D-33516 Bielefeld



Passt wie ein Anzug: In den Carrera GT hat Porsche eine faszinierende Mischung aus Sportlichkeit, Purismus und Luxus einziehen lassen.

5,5-Liter-V10 übrig, 558 PS stark. Der sollte eigentlich ein Le-Mans-Auto antreiben, doch das Vorhaben wurde abgeblasen. Da lag es nahe, nach dem 959 einen zweiten Porsche-Supersportwagen damit zu bestücken.

Für die Entwicklung des Fahrwerks brauchte Porsche Röhrl. Der musste erst mal für Fotos hinters Steuer eines Fake-Autos – Carrera-GT-Body auf Boxster-Fahrgestell. Mit dieser dachlosen Konstruktion überraschte er 500 staunende Journalisten beim Arc de Triomphe im Vorfeld des Pariser Salons im Regen. Die Serienversion kam dann allerdings mit einem Dachsystem, bestehend aus zwei einzelnen Kohlefaser-Leichtbauschalen, die jeweils nur 2,4 Kilogramm wiegen und im vorderen Kofferraum untergebracht werden können.

Nie vergessen wird Röhrl die Begegnung mit Ferdinand Piëch auf der Messe: »Als ich am Carrera GT stand, stellte sich Piëch neben mich und fragte in seiner langsamen Art: ›Was ist denn da für ein Motor drinnen?‹ ›Zehnzylinder‹, sagte ich. Er: ›Sooooooo, Zeeehnzylinder...‹ Da habe ich gemerkt: Der hat von nichts gewusst. Und dann legte er dieses ›Den-Wiedeking-bring-ich-um‹-Gesicht auf...« Es kam bekanntlich anders: Wiedeking überlebte, der Carrera GT wurde gebaut.

Den ersten echten Versuchswagen fuhr Röhrl bald darauf in Weissach und auf dem Nürburgring. Er war entsetzt,

dass das Auto nur aerodynamischen, aber keinen mechanischen Grip besaß, stampfte er bost zum damaligen Porsche-Chef Wendelin Wiedeking und setzte durch, dass das gesamte Entwicklungsteam ausgetauscht wurde. Der Boss reagierte mit der Crème de la Crème, dazu gehörten Roland Kussmaul und Norbert Singer. Die konnten allerdings auch nichts daran ändern, dass die damalige Elektronik nicht in der Lage war, die Kraft zu zügeln. Einer empfand darüber klammheimliche Freude: Röhrl. »Das macht eben das Auto aus. Es hat zwar eine Traktionskontrolle, aber wenn's regnet, bist du schon weggerutscht, bevor sie einsetzt. Das Auto ist unheimlich schnell – das fasziniert mich so daran.« 452.690 Euro kostete das erste Straßenauto mit Monocoque-Chassis aus Kohlefaser-Verbundstoffen. Aus dem 5,5-Liter-V10 wurde in der Serie ein 5,7-Liter-V10 mit 612 PS bei 8000/min, aus ursprünglichen 1.250 Kilo wurden 1.380 Kilo, aus Achtkolben-Bremssätteln wurde Sechskolben-Systeme, aber kombiniert mit feinsten Keramikscheiben.

T

Technisch möglich sind 330 km/h Spitze – allerdings nicht in Goodwood. Macht nichts – am Start grollen

Porsche Carrera GT

TECHNISCHE DATEN

Baujahr	2003
Motor	V10
Hubraum	5.733 cm ³
Leistung	450 kW (612 PS) bei 8.000/min
Max. Drehmoment	590 Nm
Getriebe	Sechsgang-Handschaltung
Antrieb	Hinterräder
Länge/Breite/Höhe	4.613/1.921/1.166 mm
Gewicht	1.380 Kilo
Sprint 0-100 km/h	3,8 s.
Top-Tempo	330 km/h
Preis 2003	452.690 Euro



Anno 2003: Walter Röhrl am Steuer bei der Präsentation des Carrera GT in Goodwood. Der Beifahrer ist sichtlich beeindruckt.

die zehn Kolben in ihren mit Nikasil beschichteten Laufbuchsen genug. Der Marshall gibt die Piste frei: Über die Flexball-Schaltzüge, das sind 2,5 Meter lange Edelstahlbänder, die dank Kugellagerung völlig spielfrei arbeiten, flutscht der erste Gang ein. Die ersten beiden Rechtskurven scheinen den Carrera GT maßlos zu langweilen – nicht wegen der eingeschalteten Traktionskontrolle und den deshalb ebenfalls aktivierten Torsen-Differenzials. Wohl aber, weil das Pushrod-Fahrwerk noch viel mehr kann. Weder der Höhenunterschied von 97,2 Metern noch die härteste Goodwood-Steigung von 4,9 Prozent fordern den Porsche im Geringsten. Wir erleben aufgrund der Kürze der Strecke weder die 400 Kilo Abtrieb bei Top-Speed noch extremes, aber gutmütiges Übersteuern im Grenzbereich. Aber in der Kürze liegt ja bekanntlich die Würze. Und so einen Boliden im Grenzbereich überlassen wir dann doch lieber dem Röhrli.

Der hat mit seinem Parforceritt im Sommer 2003 übrigens gleich dafür gesorgt, dass Mr Goodwood sofort einen Carrera GT der letztlich 1.270 gebauten Exemplare bestellte. Aber auch er selbst schätzt dieses Supercar von Porsche noch heute über alle Maßen: »Es ist das Auto, das ich mir in meine Garage wünsche – dann bräuchte ich nix anderes mehr ...«

Verlagsservice

PORSCHE KLASSIK erscheint im DELIUS KLASING VERLAG GMBH
Siekewall 21, 33602 Bielefeld
Postfach 101671, 33516 Bielefeld
Fon 0521/5590, Fax 0521/559114
info@delius-klasing.de



DELIUS KLASING

PORSCHE KLASSIK für Privatkunden

Leser-Hotline
Fon 0521/559933
Fax 0521/55988842

Einzelhefte
Fon 0521/559933, Fax 0521/55988804
www.delius-klasing.de/zeitschriften

Verlagsleitung
Olaf Klingner

Vertrieb Grosso und Bahnhofsbuchhandel
MZV GmbH & Co. KG
Unterschleißheim
Fon 089/31906146
www.mzv.de

PORSCHE KLASSIK

Postanschrift
Delius Klasing Verlag GmbH
Media Sales PORSCHE KLASSIK
Postfach 101673
33516 Bielefeld

Leitung Media Sales Automobil
Sigrid Pinke
Fon 0521/559272
Fax 0521/55988272
s.pinke@delius-klasing.de

AD Manager
Support Media Sales Print und App
Franziska Netwall
Fon 0521/559298
Fax 0521/55988298
f.netwall@delius-klasing.de

Es gilt Preisliste Nr. 7

Repräsentanten

Baden-Württemberg, Bayern, Österreich, Schweiz
Ann Katrin Richard
Tel.: +49/521/559275
a.richard@delius-klasing.de
Katrin Jäger
Tel.: +49/521/559282
k.jaeger@delius-klasing.de
Delius Klasing Verlag,
Siekewall 21, 33602 Bielefeld

Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Berlin, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Bettina Gebhard, Dirk Struwe
Tel.: +49/40/28058060
info@struwe-media.de
Struwe Medienvermarktung
Poelchaukamp 8, 22301 Hamburg

Hessen, Nordbaden, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland
Bettina Gebhard, Dirk Struwe
Tel.: +49/211/69802330
info@gs-medienservice.de
Delius Klasing Verlag
Büro Düsseldorf
G+S Medienservice oHG
Grafenberger Allee 342
40235 Düsseldorf

Benelux
Martin Siedenbiedel
Tel.: +49/151/10567816
m.siedenbiedel@delius-klasing.de
Delius Klasing Verlag
Media Sales Benelux
It Eilan 68
NL-8621CT Heeg

Großbritannien, USA, Neuseeland, Australien, Türkei
Claire Beattie, Tel.: +44/1428/741633
c.beattie@delius-klasing.de
Delius Klasing Verlag
Media Sales UK
1 Drakeley's Field, Milland
West Sussex, GU30 7NH UK

Spanien
Eckart May, SL
Tel.: +34/934/126292
info@cemediamedia.net
Consulting Eckart May, SL
Plaza Duque de Medinaceli, 2-3-1
E-08002 Barcelona

Frankreich
Marc Jouanny
Tel.: +33/1/43553397
marc-jouanny@wanadoo.fr
International Media Press + Marketing
16, rue Saint Ambroise
F-75011 Paris

Italien
Dario Mozzaglia
Tel.: +39/010/583684
sport@ediconsult.com
Ediconsult Internazionale S.R.L.
Piazza Fontane Marose, 3
I-16123 Genova

Abonnement

PORSCHE KLASSIK erscheint 2x im Jahr
Einzelheftpreis: 8,00 €
Jahresabonnement
Deutschland: 16,00 €
Jahresabonnement
Ausland: 21,00 €
jeweils inklusive Versandkosten
PORSCHE KLASSIK ist nach Ablauf des Mindestbestelljahres (2 Ausgaben) jederzeit kündbar.

Aboservice

Telefon: (0521) 55 99 33
Telefax: (0521) 55 98 88 22
E-Mail: abo.porscheklassik@delius-klasing.de

www.porscheklassik.com

ISSN 2199-9228

VERÖFFENTLICHUNGSRECHTE

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Die Verwendung von Zitaten aus Testberichten für Anzeigen ist zulässig. Alle Konstruktionszeichnungen bleiben geistiges Eigentum der Hersteller und Konstrukteure und dürfen ohne deren Erlaubnis weder nachgezeichnet noch zum Bau benutzt werden. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Fotomaterial kann nur redaktionell bearbeitet werden, wenn jedes Dia oder Foto den Namen des Urhebers trägt und Angaben über die abgebildeten Personen oder Objekte beigefügt sind.

Von Gmünd nach Panamera

AUTOR **CHRISTIAN KORHERR** FOTOGRAFIE **MARKUS BOLSINGER**



Ein aktueller Porsche Panamera Turbo Sport Turismo trifft auf einen sehr frühen Gmünd-Porsche. Eine Zeitreise durch die Markengeschichte mit einigen Überraschungseffekten.



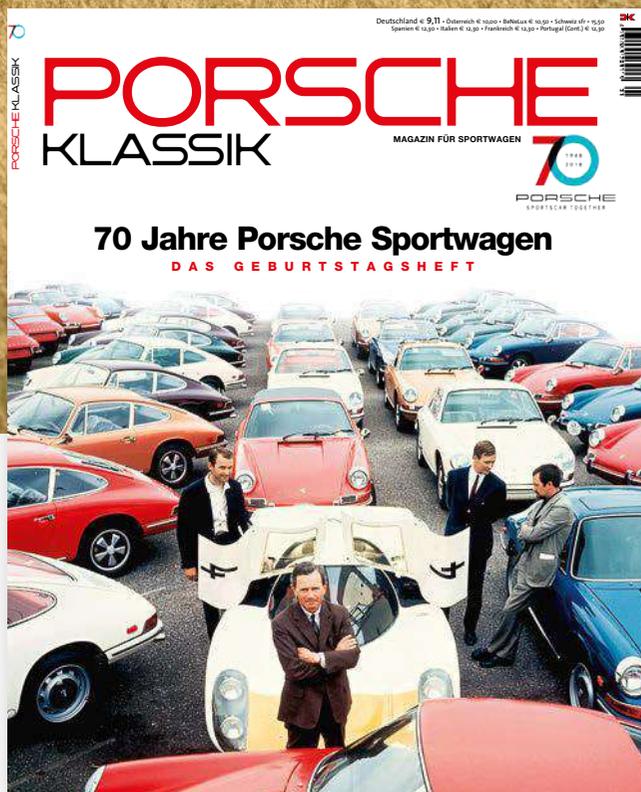
40-PS-Cabrioletchen trifft den Bullen von Zuffenhausen. Auf den ersten Blick scheinen nach 70 Jahren Porsche-Evolution nicht viele Gemeinsamkeiten geblieben zu sein.

Eine Zeitreise, an deren Ende der Beweis stehen wird, dass Porsche bei aller Veränderung fast immer seinen Prinzipien treu geblieben und die ursprüngliche DNA noch klar erkennbar ist.



SPECIAL

Happy Birthday



Coverfoto: Porsche Archiv / Foto oben: Christian Grund

**HIER DIREKT
BESTELLEN.**



☎ 0521/55 99 55 für € 9,11 zzgl. € 2,- Versandkosten
www.delius-klasing.de/zeitschriften/auto

Digital-Ausgabe in der GUTE FAHRT-App erhältlich!



U

Um ehrlich zu sein, klingt der Auftrag ein wenig kurios: Es war ein Text gefragt, der die Gemeinsamkeiten zwischen einem der ersten jemals produzierten Porsche, einem Gmünd-356er Baujahr 1949, mit einem Panamera Turbo Sport Turismo Modelljahr 2019 herausarbeiten sollte. Okay, wir dürfen hier zwei hinreißende Eckpunkte der Markengeschichte erleben, die aber auf den ersten Blick ungefähr so viel miteinander zu verbinden scheint, wie die Fackel eines Höhlenmenschen mit Darth Vaders Lichtschwert.

40 PS in einem nicht einmal 700 Kilogramm schweren Cabrioletchen treffen auf den Bullen von Zuffenhause. Mit Allrad, Kombi-Variabilität und dem Satteldampf von 550 PS/770 Nm unter der Haube versteht sich der Panamera Turbo ja als Schweizer Messer für den gepflegten und forcierten Alltag.

Ein ungleicher Kampf, keine Frage. Aber in welchen Disziplinen könnte wohl unser Gmünd-356er den Panamera schlagen? Na ja, er schafft beispielsweise die Ausfahrt aus dem Parkhaus, ohne zu zahlen, weil er unter der Schranke durchpasst. Man ist mit der Bedienungsanleitung früher durch, und die Autowäsche geht sicher auch schneller. Dem Herumalbern folgte aber bald ein kräftiger Aha-Moment. Und ein bisschen Nachdenken förderte noch viele weitere Ahas zutage. Denn dieses Zusammentreffen symbolisiert nicht nur die Entwicklung der Marke über 70 Jahre, sondern dokumentiert auch perfekt die Fortschritte in Automobilbau und gesellschaftlicher Entwicklung. Lassen Sie uns also auf eine Zeitreise gehen, an deren Ende der Beweis stehen wird, dass Porsche bei aller Veränderung fast immer seinen Prinzipien treu geblieben ist und dadurch auch in den aktuellen Modellen die ursprüngliche DNA noch klar erkennbar ist.

8. Juni 1948. Die zuständige Landesbaudirektion (Abteilung Maschinen- und Elektrotechnik) des Bundeslandes Kärnten erteilt die Verkehrsfreigabe für den »Sport 356/1«, das erste von der Porsche Konstruktionen Ges. m. b. H. unter eigenem Namen produzierte Fahrzeug. Das Unternehmen war im Sommer 1944 von Stuttgart nach Gmünd übersiedelt. Eine kluge Entscheidung,

Porsche machte schon immer Spaß. Was früher das sportive Frischluftvergnügen war, ist heute neben einer beeindruckenden Fahrdynamik die Ladebereitschaft für möglichst viele Freizeitaktivitäten.

Zwei hinreißende Modelle, die auf den ersten Blick ungefähr so viel miteinander zu verbinden scheint, wie die Fackel eines Höhlenmenschen mit Darth Vaders Lichtschwert.

denn in der weit abgelegenen Gebirgsgemeinde hatte man die letzten Kriegstage unbeschadet überstanden.

Aber was hieß das schon? Das Konstruktionsbüro war in einem ehemaligen Sägewerk untergebracht, die Ingenieure arbeiteten in zugigen Holzbaracken, der Produktionsbereich war eine lose Sammlung filigraner Schuppen. Die Büros sind heute noch erhalten, liebevoll restauriert und gemeinsam mit dem örtlichen Porsche-Museum Pfeifhofer längst eine Pilgerstätte für die gusseiserne Fangemeinde. Um das Unternehmen über Wasser zu halten, wurde alles entwickelt und erzeugt, was das Nachkriegsland benötigte. Von der Seilwinde über Kleinstkraftwerke (Porsche Hydromotor Typ 294 I bis III) und Mähfänger für die landwirtschaftliche Genossenschaft bis zum ersten Ackerschlepper (Typ 312).

Aber Ferry Porsche hatte einen Traum: Er wollte einen Sportwagen entwickeln, der seinen eigenen, sehr hohen Ansprüchen genügte. Eine komplette Neukonstruktion (Motor, Antrieb, Karosserie) war unter den gegebenen Umständen nicht vorstellbar, der rettende Hinweis entstand sozusagen als Nebenprodukt der Entwicklung des genialen Allrad-Grand-Prix-Renners Cisitalia 360. Ferry Porsche erinnerte sich später an die Initialzündung der Marke Porsche folgendermaßen: »Die Anregung kam, das kann man ruhig zugeben, durch Cisitalia. Diese Firma baute damals einen kleinen Sportwagen mit Fiat-Motor. Da sagte ich mir: Warum sollten wir nicht das Gleiche mit VW-Teilen tun können?«

Der Sport 356/1 entstand auf einem gebrauchten VW-Fahrgestell, dessen verkehrt eingebauter Boxer von 25 auf 35 PS hochgewuppt wurde. Aber schon mit dem 356/2 hatte man in Gmünd die endgültige Form des ersten Erfolgsmodells gefunden. Unter schwierigsten Bedingungen wurden in etwas mehr als einem Jahr die ersten 50 Porsche gebaut. Deren Karosserien entstanden aus Alublech, das in mühsamer Handarbeit über eine Holzform getrieben wurde. Ab April 1950 liefen dann in Stuttgart die ersten Serien-356 in Stahlblech vom Band. Die Gmünd-Modelle dürfen also durchaus als Porsches Bundeslade verstanden werden, und Indiana Jones macht sich auf die Suche nach einem der verschollenen Exemplare.



Unter dieser Verkleidung haben sich irgendwo 550 PS und 770 Nm versteckt. Soviel Beschleunigungsmacht will mit Respekt geweckt werden. Diese Vorsicht ist beim Gmünd-Porsche nicht unbedingt notwendig.

Apropos Indiana Jones: Von den Gmünder Holzbaracken aus betrachtet, strahlt das heutige Entwicklungszentrum wie ein UFO von einem sehr fernen Planeten. Weissach wurde 1971 in Betrieb genommen und seither kontinuierlich erweitert. Heute arbeiten 7.500 Ingenieure an einer Hightechmaschinerie, die immer wieder aufs Neue die besten Sportwagen der Welt auswirft. Und mehr noch. Bei allen Modell-Erfolgen wurde nicht die Tradition der Fremdentwicklungen vergessen. Bloß, dass man inzwischen statt Mähmaschinen und Seilwinden einen neuen Harley-Motor, coole Wasserfahrzeuge oder Teile des Airbus-Cockpits entwickelt hat.

Der erste 356 verlangte nach einer nachhaltigen Vision, dazu Mut und Entschlossenheit in der Umsetzung. Viele Jahre später brauchte Porsche zwei Anläufe, um den in allen technischen Belangen notwendigen Sprung zur Wasserkühlung zu schaffen. Dafür gelang aber der zweite Absprung perfekt. Porsche war in seiner durchaus wechselvollen Geschichte immer dann am besten, wenn es gelang, die Porsche-DNA mit den jeweils prägenden Zeitströmungen zu verbinden. Beispiel 356: In erster Linie war der Erstling natürlich eine pure Herzensangelegenheit für Ferry Porsche. Aber nebenbei handelte es sich auch um das goldrichtige Modell, um langsam eine solide Autoproduktion hochzufahren. Gleiches Ge-

Schon die frühen Modelle sorgten durch ihre Qualität und ihren unbedingten Alltagsnutzen für enormes Vertrauen in die Marke, während italienische und britische Sportwagen ebenso anbetungswürdige wie grauenhafte Diven sein konnten.



spür für die Märkte zeigte man später mit der anfangs durchaus umstrittenen Einführung von Cayenne und Panamera, mit der Porsche vom reinen Sportwagenhersteller zum Premium-Komplettanbieter mutierte, was die Marke letztlich in neue Sphären führte. Egal, ob Jaguar, Maserati oder bald sogar Ferrari – am Ende musste jeder Sportwagenhersteller auf diesen Zug aufspringen, während Porsche schon einen mächtigen Vorsprung herausgefahren hatte. Also: Gmünd-Porsche und Panamera markieren beide – jeder in seiner Epoche – begehrten Luxus- und Fahrspaß-Objekte.

U

Und dann wären da natürlich noch die außergewöhnlichen Leistungen der Porsche-Ingenieure, die sich wie ein starker roter Faden durch die Markengeschichte ziehen. Schon die frühen Modelle sorgten durch Qualität und unbedingten Alltagsnutzen für enormes Vertrauen in die Marke, während zu jener Zeit italienische und britische Sportwagen ebenso verehrungswürdige wie grauenhafte Diven sein konnten.

Gmünd-Porsche und Panamera dürfen beide als technologische Speerspitzen ihrer Zeit gelten. Die ersten 356er mögen auf zart frasierter VW-Technik basieren, aber in Sachen Aerodynamik und Fahrdynamik waren

sie der Konkurrenz so weit voraus, dass es in Tausenden Rennschlachten gelang, deutlich hubraumstärkere Gegner zu ärgern. Die leichte Alukarosserie der Gmünd-Porsche war ein Gebot der Materialnot in den ersten Nachkriegsjahren, denn an Stahl kam man noch schwerer heran als an Aluminium. Beim aktuellen Panamera wird zur Gewichtsoptimierung eine Hybrid-Bauweise angewandt, die einen Alu-Anteil von 45 Prozent erreicht. Was jetzt noch fehlt, ist das wichtigste Porsche-Asset. Fahrdynamik definiert sich heute ganz anders als vor 70 Jahren. Während der Panamera – wie jeder Porsche – einen durch und durch sicheren Eindruck erweckt, möchte man in einem Gmünd-356 nicht einmal einen Parkschaden erleben – und zwar nicht nur wegen der Legenden-Zerstörung. Gewicht bedeutet eben auch Sicherheit. Bei aller Liebe zur Zartheit einer Konstruktion.

Und doch finden sich auch Gemeinsamkeiten: die Unmittelbarkeit des Handlings etwa, aber auch Sitzposition und Ergonomie. Beide passen dem Fahrer wie angegossen, allerdings trägt sich der Gmünd-356 wie ein leichtes Chiffon-Hemdchen, während ein Panamera die Sicherheit und Eleganz eines Business-Dreiteilers vermittelt. Und noch etwas Erstaunliches wäre da: Tritt man ein paar Schritte zurück und kneift die Augen eng zusammen, dann verschwimmen die Linien und plötzlich findet man Perspektiven, in denen Gmünd-356er und Panamera wie Geschwister wirken. Das Rundliche im Design war stets ein stilbildendes Element der Porsche-DNA. ...

Ergonomie einst und heute: wenige Knöpfe und eine überschaubare Bedienungsanleitung im 356, Infotainment und schlaue Bedienlogik im Panamera.

Aus Kult wird Kunst

AUTORIN CHARLOTTE WAGNER

Eine große Marke im Spiegel der bildenden Künste – die Edition Christophorus präsentiert das weltweit erste Porsche Art Book.

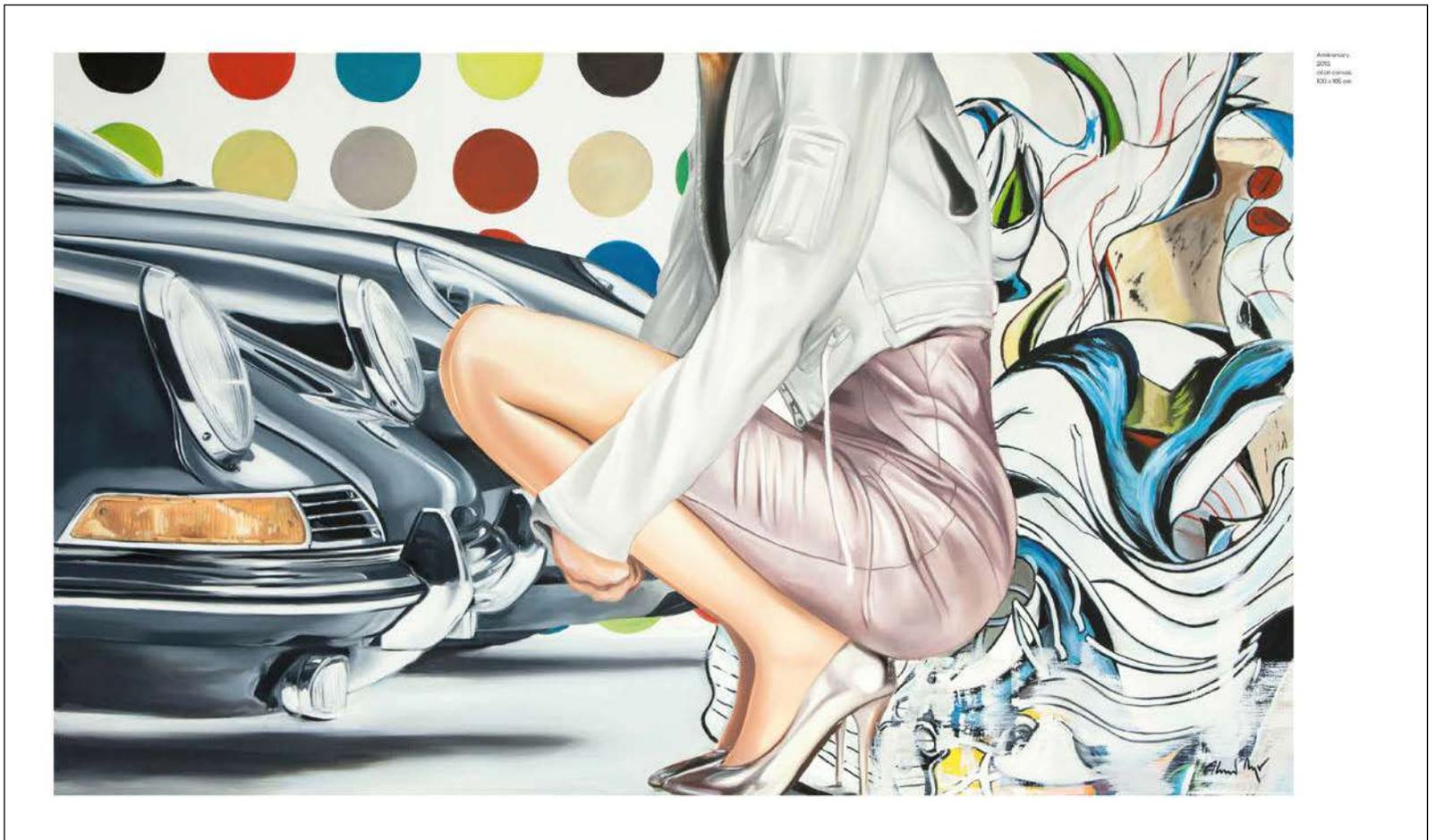




In der Liebe und in der Kunst ist alles erlaubt. Der belgische Künstler Marcello Petisci liebt Kunst – und Porsche.

»Wochenlang zu arbeiten und danach das Gefühl zu haben, dass der Porsche aus dem Bild herausfahren könnte, das ist faszinierend.«

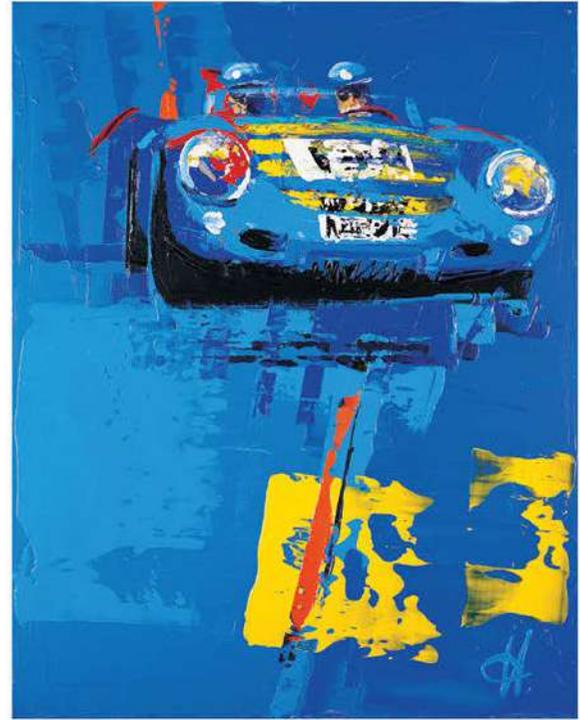
Aaron Vidal Martinez



Porsche, Prada, Kelly Bag und die ewige Suche nach der idealen Schönheit – der Bielefelder Pop-Art-Künstler Heiner Meyer fängt mit seinen Bildern die ästhetischen Signale der modernen Konsumgesellschaft ein.



A 20th Century Love Affair 2015 acrylic on canvas, 100 x 70 cm



The Blue Spider 2013 acrylic on canvas, 100 x 80 cm

Malen als Performance – der Freiburger Uli Hack malt in rasendem Tempo. »Zum Thema Motorsport passt das einfach«, sagt der Künstler, der in den 90er-Jahren mit der Gestaltung von Formel-1-Plakaten weltweite Aufmerksamkeit erlangte.



Any colour except yellow

His father's house was built in 1912. It was a grand, imposing structure, a testament to the family's wealth and power. Nicholas Watts, a young man with a serious expression, sits in a chair in front of a wall of framed photographs. He is looking at a small object in his hands, perhaps a piece of art or a photograph, with a focused intensity. The room is filled with books and other objects, suggesting a life of intellectual pursuit and artistic exploration.

»The most important thing with painting is never to think about what the customer wants.«

Im Namen des Vaters des Sohnes

Während der 1990er Jahre war Uli Hack ein bekannter Name in der Welt der Formel-1. Er war der Mann, der die Plakate für die Rennen entwarf, die die Fahrer in die Startgasse schickten. Seine Kunst war schnell und energiegeland, genau wie die Sportart, die er liebte. Heute ist er ein etablierter Künstler, dessen Werke in Museen und Galerien ausgestellt sind. Er sitzt in einem modernen, minimalistischen Raum, umgeben von Kunstwerken, die er selbst geschaffen hat. Ein Laptop ist auf dem Tisch vor ihm, was darauf hindeutet, dass er auch heute noch mit der Kunst der digitalen Welt verbunden ist.

»Fürchte dich nicht, wenn du mal ein Auto malen willst.«



Alte Meister und würdige Nachfolger – Nicholas Watts hält auf seinen Gemälden flüchtige Momente für die Ewigkeit fest. Philippe Gratton hält mit dem Kultcomic »Michel Vaillant« das Lebenswerk seines Vaters lebendig.



Analog, digital, mixed media – ob am Rechner, hinter der Kamera oder am Zeichenpult, die Faszination Porsche ist auf kein Medium beschränkt.

T

Teneriffa 1977. Ein wunderschöner Sonntagmorgen. Aaron Vidal, fünf Jahre alt, springt aus dem Bett, huscht ins Schlafzimmer seiner Eltern und kuschelt sich dort unter die warme Decke. Sein Vater Antoni hat eine Überraschung für ihn: ein Spielzeugauto der italienischen Marke Bburago, ein kleiner blauer Porsche 911. 40 Jahre später liegt Antoni Vidal im Sterben, als sein Sohn ihm ein besonderes Geschenk ans Bett bringt. Es ist derselbe kleine blaue Porsche 911, heißgeliebt und inzwischen 40 Jahre alt. Die Augen des Vaters leuchten.

Vater und Sohn, verbunden durch ihre gemeinsame Liebe zum Automobil und die Faszination für eine große

Marke – Porsche. Keiner anderen Automobilmarke vor und nach ihr ist es gelungen, eine annähernd starke Strahlkraft zu entwickeln. Porsche steht für herausragende Ingenieurleistung und vollendetes Design, für Abenteuer und Erfolg im Motorsport. Porsche ist eine Haltung, eine Ikone, ein Mythos. Und Mythos ist bekanntlich eine andere Bezeichnung für das, was eine gute Geschichte ist, und zwar eine besonders gute. Eine, die die Kraft hat, unser Leben zu formen. Eine solche Geschichte muss von möglichst vielen Menschen erinnert und immer wieder neu erzählt werden, und das »Porsche Art Book« hat sich einer solchen Erzählung angenommen. Denn wer könnte den Mythos Porsche besser inszenieren als die Künstler, die ihm mit ihren Werken ein bleibendes Zeichen setzen.

Hamburg, Berlin, Paris, Brüssel, London, Hongkong, Los Angeles – die Marke Porsche fasziniert Künstler und Designer weltweit. Das »Porsche Art Book« versammelt erstmals eine Auswahl bedeutender und einflussreicher Porsche-Künstler und -Künstlerinnen in einem hochwertigen Bild- und Fotoband. 20 Künstler stellen darin ihre

»Jedes Mal, wenn ich an einem Porsche 911 arbeite, bin ich beeindruckt von den perfekten Linien, die Ferry Porsche geschaffen hat.«

Tony Crampton

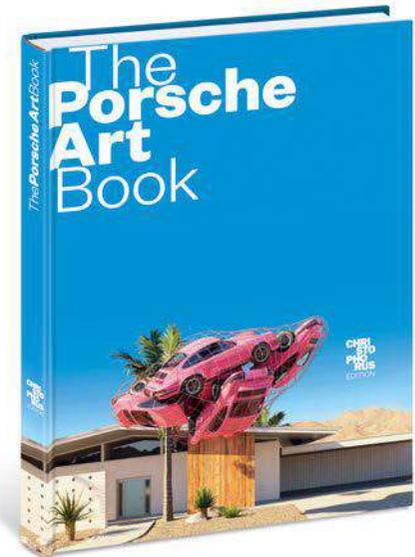
Version des Mythos Porsche vor. In Öl, Acryl, Gouache, gezeichnet, gemalt, geklebt, gerendert und als Skulptur geformt. Begleitende Texte stellen die Menschen hinter den Werken vor, gewähren Einblicke in deren persönliche Geschichte und lassen den Leser teilhaben an einer künstlerischen Entwicklung, in deren Verlauf die Faszination Porsche eine entscheidende Rolle spielt.

Der Leser erfährt die Geschichte des französischen Malers Yahn Janou, der ausgehend von seinem anfänglich technisch motivierten Interesse für Aerodynamik zu seiner eigentlichen Bestimmung als Künstler gelangt, dessen Sujets Autos und deshalb selbstverständlich auch Porsche sind. Wie ausnahmslos jeder der porträtierten Künstler bewundert er die Formen des Porsche 911, den er einen Wagen nennt, »der dich durchs Leben begleitet«.

Der in Südafrika aufgewachsene Tony Crampton sieht als Junge den Motorsport-Klassiker »Le Mans« im Kino und ist hingerissen. Der Franzose Etienne Salomé ist als Jugendlicher bei dem 24-Stunden-Rennen sogar live dabei. Er darf seinen Vater begleiten und ist von der Atmosphäre überwältigt. Auch Philippe Graton, geboren 1961 und ebenfalls Franzose, begleitet als Jugendlicher seinen Vater an die Rennstrecke. Allerdings ist der Junge beruflich dort. Er soll das Ereignis fotografieren und unterstützt damit den Vater, Jean Graton, der für seinen Rennfahrer-comic »Michel Vaillant« Fotografien als Vorlagen benötigt. Wieder andere Geschichten reichen noch sehr viel weiter zurück in die Vergangenheit,

So unterschiedlich die Biografien sind, alle verbindet die Leidenschaft für das Motiv. Für den Motorsport, für eine Marke, für herausragendes Design – für Porsche.

wie die der Briten Michael Turner und Dexter Brown, alte Meister der Automobil- und Luftfahrtkunst. Ihre Leidenschaft für den Flug- und Motorsport erwachte in ihrer Kindheit mit den Heldentaten der Royal Air Force. Im Kontrast zur analogen Kunst Turners und Dexters, die diese mit Öl und Acryl auf die Leinwand bringen, stehen die Werke von Künstlern wie dem Schotten Chris Labrooy, der mithilfe seines Rechners und eines



The Porsche Art Book

Delius Klasing Verlag, 248 Seiten, 175 Farbfotos
ISBN 978-3-667-11405-1, Preis: 128,00 Euro

3-D-Grafikprogramms traumartige Szenen schafft, in denen zwölf blaue Porsche 911 in einem Swimmingpool dümpeln oder vier pinkfarbene Carrera RS zu einem Bündel geschnürt eine Palme zieren.

So unterschiedlich die Kunstwerke, KünstlerInnen und Biografien sind, sie alle verbindet die Leidenschaft für das Motiv. Für den Motorsport, für eine Marke, für herausragendes Design – für Porsche. Kuratiert von dem renommierten Maler und Performance-Künstler Uli Hack, präsentiert das »Porsche Art Book« eine repräsentative Auswahl zeitgenössischer Porsche-Kunst.

Und Aaron Vidal? – Hat inzwischen selbst eine kleine Tochter. Marlene, fünf Jahre alt, ist überzeugt davon, dass sie den weltbesten Zeichner zum Vater hat. Der hat ihr vor Kurzem ein japanisches Blechspielzeug geschenkt. Wir ahnen, wie die Geschichte weitergeht. ❧

Das Biest

AUTOR KLAUS-ACHIM PEITZMEIER FOTOGRAFIE MARKUS BOLSINGER

Er ist roh, ungezähmt und fast ohne Kompromiss – ein Tier und mit Straßenzulassung sehr rar: der Porsche 964 Cup.



Weißer Wolf im scharfen Pelz: So schlicht, wie der 964 Cup daherkommt, ähnelt er einem normalen 911 Coupé sehr. Doch der Eindruck täuscht. Er ist Rennwagen durch und durch.



Die erste Saison des Porsche Supercups mit dem 964 Cup mündete in einem Finale, das Motorsportgeschichte geschrieben hat.



Im scheinbaren Chaos steht die Kraft: Der Betrieb von Porsche-Spezialist Michael Eiden atmet das Flair der Kreativität. Ihm entspringen am Ende immer wieder so liebevoll restaurierte Originale wie der Carrera-Cup-Rennwagen von 1990.

E

Ein echter Rennwagen für den Alltag – davon träumen viele. Mit Sicherheitszelle, Schalensitzen und Rennpedalerie, großen Bremsen und nacktem Interieur. Kein Nachbau, kein ausgeweitetes Serienmodell. Nein: ein echter Rennwagen mit echter Rennhistorie, gestählt durch harte Rad-an-Rad-Duelle auf der Strecke. Wirklich wild und nur so weit domestiziert, wie für die Straßenzulassung nötig. Keine Replika, sondern ein Original: gibt es, aber nur selten.

Startschuss: Der 964 läutete die Erfolgsgeschichte des Carrera Cups ein. Bis heute hat Porsche für seine Markenpokalserien rund 4.000 Autos produziert.

Einer dieser raren Fälle gehört Michael Eiden: »Ein 964 Cup wirklich aus der ersten 50er-Serie!«, freut sich der Porsche-Spezialist aus Osburg bei Trier über das schlicht weiße Coupé mit den schwarzen Cup-Rädern, das so unschuldig daherkommt, als könnte es der Verkehrsordnung nichts zuleide tun. Weit gefehlt: Dieses Auto ist ein echter Vollblut-Racer und Begründer einer wahren Rennwagen-Dynastie, aber auch einer der letzten Vertreter mit luftgekühltem Boxermotor.

Tatsächlich prägte der 964 das erste Kapitel der erfolgreichsten Markenpokalgeschichte der Welt: die des Porsche Carrera Cups – damit ging es 1990 in Deutschland los – und des Porsche Supercups, der seit 25 Jahren das Rahmenprogramm ausgewählter Formel-1-Läufe bereichert und den Grands Prix in puncto Action oft die Show stiehlt.

Dies zeichnete sich schon 1993 ab, als der Supercup erstmals an den Start ging und in Hockenheim ein furioses Finale erlebte, wie es im Motorsport selten ist. Die beiden Titelrivalen Uwe Alzen und Alfrid Heger gingen mit ihren 275 PS starken 911ern exakt punktgleich ins Rennen und lieferten sich an der Spitze des Feldes ein Scharmützel, das auch die Zuschauer zum Rasen brachte. Mal lag der eine vorn, mal der andere, zumeist trennten nur wenige Zentimeter die beiden Haudegen, die immer kompromissloser über die Randsteine bolzten und im wüsten Drift über die Grünstreifen pflügten – ein Spektakel sondergleichen, das Heger erst in der letzten Runde vor der Sachskurve für sich entschied.



Authentisch: Rennatmosphäre heuchelt das Interieur des 964 Cup nicht vor – es ist echt.

Der Essener krönte sich mit 154 zu 152 Punkten zum ersten Supercup-Champion. Für den Videobeweis siehe YouTube.

Was der 964 Cup begann, setzten die nächsten vier 911-Generationen mit Markenpokal-Renngeräten fort (siehe Seite 117). Seit 1998 und ab der Baureihe 996 tragen sie einheitlich den Namen GT3 Cup. Ging es vor einem Vierteljahrhundert noch mit 265 PS bei 1.120 Kilogramm Lebdgewicht los, hat sich der aktuell 485 PS starke und lediglich 80 Kilogramm schwerere Cup-Carrera prächtig entwickelt. Das gilt auch für die Stückzahlen: Rund 4.000 Markenpokal-Neunelfer hat

Porsche bis heute an Kunden weltweit verkauft, denn nationale Carrera Cups gibt es inzwischen in 20 Ländern rund um den Globus. Zugleich liest sich die Liste der Fahrer, die ihre Feuertaufe am Steuer eines Cup-Porsche bestanden haben, wie das Who's Who des internationalen Motorsports – darunter Formel-1-Piloten und Le-Mans-Sieger wie Timo Bernhard, Marc Lieb, Nick Tandy und Earl Bamber, die zuletzt mit dem Porsche 919 Hybrid erfolgreich waren.

Eidens Porsche 964 trug 1990 statt eines Kennzeichens noch die Startnummer 16 und war beim Auftakt des Carrera Cups hautnah dabei. Am Steuer: Andreas Bovensiepen, inzwischen Chef des edlen Kleinserien-Autoherstellers Alpina. Später griff auch Bernd Mayländer ins Lenkrad des unschuldig wirkenden Zweitürers, heute Chauffeur des Formel-1-Safety-Cars. Dann verliert sich die Geschichte des Rennwagens. Als er 2003 das erste Mal Eidens Weg kreuzte, trug er einen RSR-Look und diente als Rallye-Auto: »Acht Jahre stand er so bei uns, dann kaufte ihn ein Kunde und wir haben ihn wieder in den Originalzustand versetzt. Für die Straßenzulassung

mussten wir nur eine Handbremse ergänzen und den lauten Auspuff modifizieren, das war's.«

2016 kehrte der Cup-Porsche nach Osburg zurück. Dank schärferer Nockenwellen und eines angepassten Luftmassenmessers leistet er nun sogar 320 PS und macht mit seiner kompromisslosen Art mordsmäßig viel Spaß – wie ein echter Rennwagen eben. Und von denen gibt es im öffentlichen Verkehr bekanntlich nicht viele... ❦

Porsche 964 Cup (1990)

TECHNISCHE DATEN

Motor	Sechszylinder-Boxer, luftgekühlt
Antrieb	man. Fünfganggetriebe, Heckantrieb
Hubraum	3.600 cm ³
Maximale Leistung	195kW (265 PS) bei 6.100/min
Max. Drehmoment	314 Nm
Leergewicht	1.120 Kilogramm (rennbereit)
Preis (1990)	150.000 D-Mark



Sportplatz: Das Cockpit des 964 Cup wurde auf das Notwendige reduziert, das Armaturenbrett gleicht aber im Wesentlichen dem des serienmäßigen Coupés – nur für ein Airbag-Lenkrad haben Rennfahrer auf der Strecke nicht wirklich Bedarf.



Ready to race: Porsche modifizierte den 3,6-Liter-Motor des 964 Cup für den Rennstreckeneinsatz kaum. Er leistete zunächst 265, ab 1992 dann 275 PS. Dank schärferer Nockenwellen kommt das Auto von Michael Eiden auf 320 PS. Die Ära luftgekühlter Boxer beendete im Carrera Cup der 996 GT3.

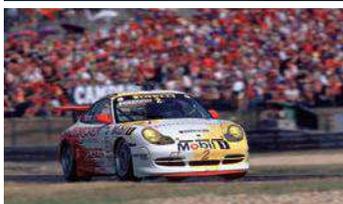


Von Cup zu Cup

964 Cup (1990–1993)
3,6 Liter Hubraum,
265–275 PS,
1.120 kg



993 3.8 Cup (1994–1997)
3,8 Liter Hubraum,
310–315 PS,
1.100 kg



996 GT3 Cup (1998–2004)
3,6 Liter Hubraum,
360–390 PS,
1.140–1.150 kg

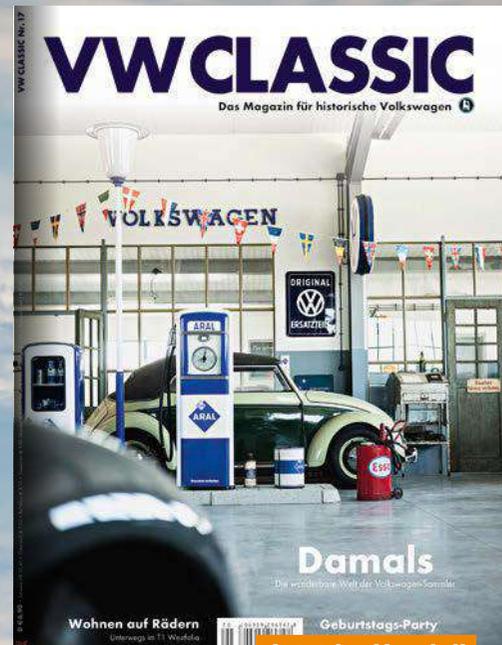


997 GT3 Cup (2005–2012)
3,6–3,8 Liter Hubraum,
400–450 PS,
1.120–1.200 kg

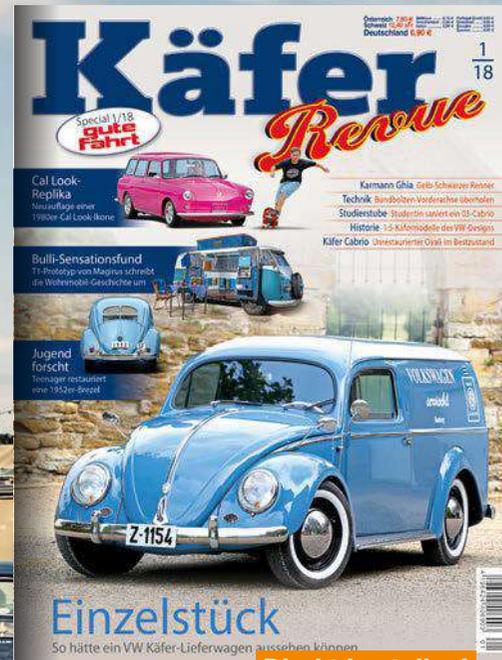


991 GT3 Cup (seit 2013)
3,8–4,0 Liter Hubraum,
460–485 PS,
1.200 kg

AUF GEHT'S INS STEUERPARADIES!



Jetzt im Handel!



Direkt bestellen!

Die Digital-Ausgaben sind in der GUTE FAHRT-App erhältlich!



BESTELL-/ABO-HOTLINE:

☎ 0521/55 99 55 🌐 www.delius-klasing.de/zeitschriften/auto
✉ Delius Klasing Verlag, Postfach 101671, D-33516 Bielefeld
€ 2,- Versandkosten bei Direktbestellung

Andy meets Porsche

AUTORIN SIBEL BROZAT FOTOGRAFIE TIM ADLER



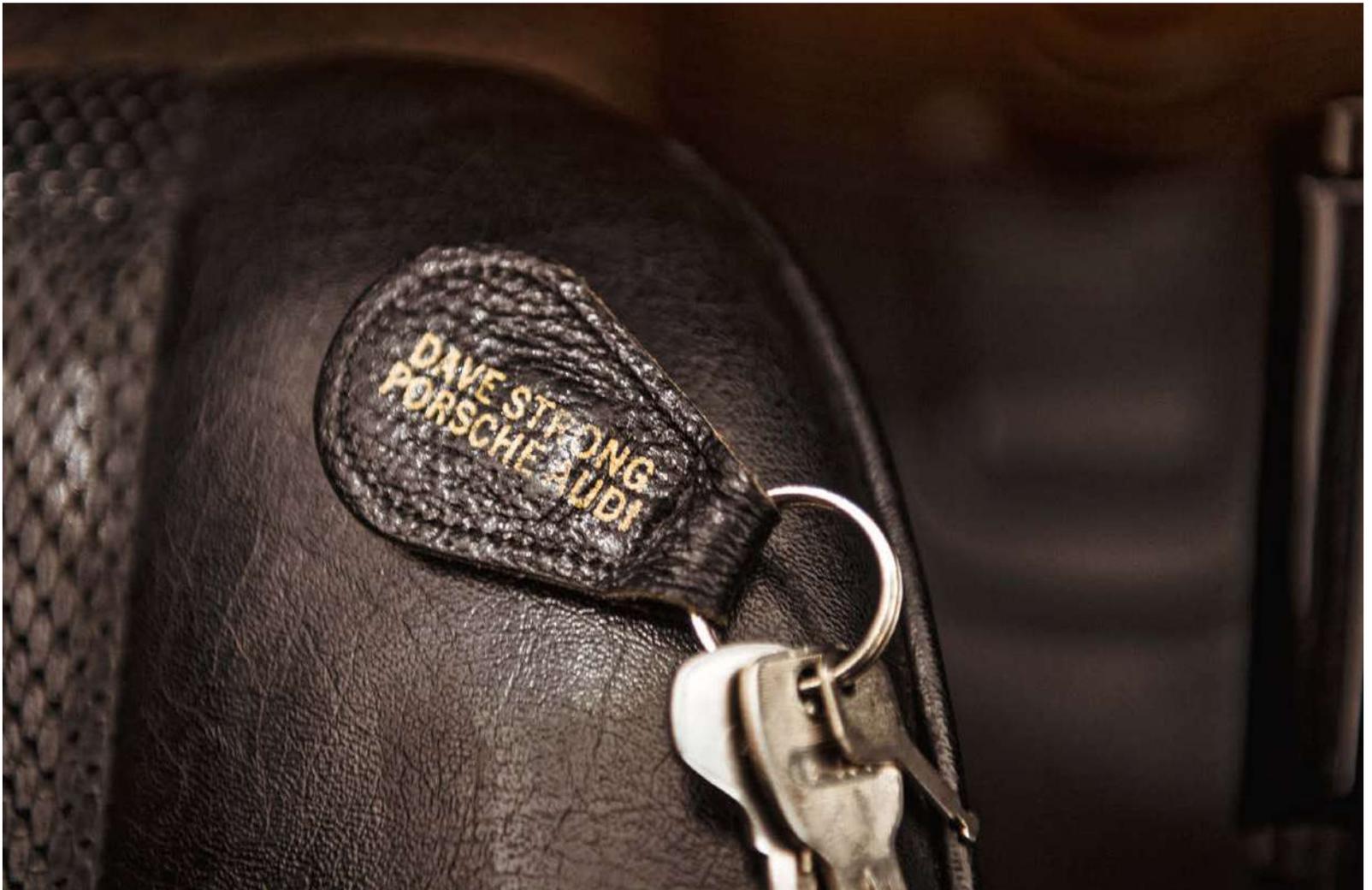
Treffen in Berlin: Der Galerist Michael Schultz hat Andy Warhols Porsche-Story recherchiert.

Manchmal steht das Schicksal einer glücklichen Zusammenkunft im Wege. So wie bei Andy Warhol und dem Porsche 911 – denn ihre respektvolle Begegnung auf Augenhöhe verhinderte kurioserweise ein Happy End.





**Schon weil er keinen Führerschein besaß,
legten Andy Warhols Berater ihm nahe, den
irischgrünen Porsche nicht zu kaufen.**



Eingelagert, wiedergefunden, präsentiert: Im Hotel Mond fanden die Werke Warhols und der Porsche von damals wieder zusammen. Nach dem Willen von Porsche USA hätte der Pop-Art-Künstler den 911 veredeln sollen, doch Warhol lehnte ab. Zu perfekt sei das Design, da könne er nichts beitragen.





Neue Besitzerin? Aus der Schweiz kommt Interesse an dem 1966 gebauten »Warhol-Porsche«.

S

Seit seinem Debüt bewegt der Porsche 911 die Menschen – er bewegt sie von A nach B, aber viel mehr noch spricht er wie kein zweites Automobil die Emotionen der Besitzer und Betrachter an. Auch Warhol und seine Werke berührten und berühren Menschen – nicht nur Kunstinteressierte. Beide, Warhol und der Porsche 911, waren revolutionär und ihrer Zeit voraus.

Geboren wird Warhol als Andrej Warhola in Pittsburgh, seine Eltern kamen als Immigranten aus den Karpaten in die USA. Bereits mit 21 Jahren macht er seinen Ab-

schluss in den Fächern Malerei und Design und zieht nach New York. Bei seiner ersten Ausstellung 1952 wird sein Name schon ohne das zweite »a« veröffentlicht, und aus Andrej wird Andy. Auch der Porsche 911 firmiert zunächst unter anderem Namen: Kurz vor Verkaufsstart 1963 erfährt der Porsche-Prototyp 901 dann allerdings eine Umbenennung und trägt seither die legendäre Bezeichnung 911. Die nächste Parallele.

In den 50er-Jahren ist Warhol als Grafiker und Illustrator (unter anderem für »Vogue« und »Harpers Bazaar«) sehr erfolgreich und zählt zu den bestbezahlten Grafikdesignern. Gleichzeitig verändert er sein Äußeres und lässt sich die Haare hellblond färben. Ab 1961 beginnt Warhol alltägliche Dinge wie Coca-Cola-Flaschen, Dollarnoten und Campbell's Suppendosen abzubilden und macht die Kunst durch den verstärkten Einsatz von Siebdruck massentauglich – er demokratisiert die Kunst. 1963 gründet Warhol die Factory in New York, eine einzigartige Kombination aus Arbeits- und Lebensstätte für Künstler und Intellektuelle. Warhol ist schon in jungen

Andy Warhols Respekt vor dem Design des 911 verhinderte, dass ein Porsche zum ersten Artcar der Welt wurde.

Jahren unverwechselbar. Und verpasst sich selbst ein neues Markenzeichen: eine silberfarbene Perücke. Auch der Porsche 911 ist durch seine Silhouette einzigartig. Die markante Fließheckform hat entscheidenden Anteil daran – obwohl sie für einen Viersitzer nicht die ideale Karosserieform darstellt. Bis heute ist jede neue Generation des Porsche 911 eine Herausforderung für Designer und Konstrukteure. Die vermeintlich unveränderte, jahrzehnteübergreifende Form trägt zum Mythos dieses Sportwagens bei. Bis heute bietet er nicht nur überzeugende Agilität, Zuverlässigkeit und Robustheit – auch Rennsportzitate wie das Zündschloss links vom Lenkrad sind Teil seines Charakters.

Andy Warhol hat die Sichtweise auf die Kunst grundlegend verändert. Sein Schaffen beeinflusst unvermindert das Hier und Jetzt, seine Werke erzielen astronomische Rekordpreise. Der Beginn der 60er-Jahre zählt zu den kreativsten Schaffensphasen Warhols – eine Zeit, in der auch der Porsche 911 seine endgültige Form annimmt, bevor er 1963 der Weltöffentlichkeit vorgestellt wird. Warhol versucht sich an immer neuen Experimenten, tritt in TV-Sendungen auf, bringt Magazine auf den Markt, produziert Multimedia-Shows, dreht Underground-Filme, gründet eine Rockgruppe und nimmt alltägliche Gespräche mit seinem Tonband auf.

Im Jahr 1966 folgt Warhol, der Automobile liebte und als Industrieprodukte verehrte, einer Einladung des Porsche-Teams in Amerika – und dokumentiert diesen Termin entgegen seinen Gewohnheiten nicht selbst. Die Porsche-Manager zeigen ihm einen besonderen 911: Außen in Irish Green mit Länderausstattung USA, innen schwarzes Leder und das Radio Blaupunkt Frankfurt. Ziel des Treffens ist es, Andy Warhol als Image-Mittler zu gewinnen. »Andy Warhol ist zweimal um das Auto gegangen und hat gesagt: »Es ist perfekt, perfekt vom Design, es strahlt eine Aura aus, da gehe ich nicht ran«, erzählt Michael Schultz, heute erfolgreicher Galerist in Berlin, als wäre er dabei gewesen. Schultz hat mit seinem Expertenteam diese ungewöhnliche und weitgehend unbekannte Geschichte recherchiert und dokumentiert – in allen Details. »Dann wollte Andy Warhol das Auto kaufen, für sich haben. Seine Berater rieten ihm ab«, berichtet Schultz. Trotz der Faszination, die Autos auf Warhol ausübten, besaß er nie einen Führerschein.

Andy Warhol hat den Porsche 911 also nicht künstlerisch veredelt. »Andy hat es aus ästhetischen Gründen abgelehnt, was ein Kompliment für die Marke ist«, attestiert Schultz und ergänzt: »Die Initiative kam vielleicht etwas zu früh – lange bevor andere Hersteller derartige Ideen hatten.« Besagter Porsche 911 ist heute noch bestens erhalten. Er stand viele Jahre in einem klimatisierten Lager – ob einzig und allein zur Instandhaltung oder als Wertanlage, ist nicht überliefert. Vor Kurzem jedenfalls wurde das Schmuckstück präsentiert: Im Hotel Mond in Berlin stand das Auto im Zentrum einer Ausstellung mit dem Titel »Warhol Unlimited«, kuratiert von Michael Schultz. Ergänzend zeigte der Galerist zahlreiche ungewöhnliche Exponate – wie beispielsweise das Sofa, das in Andy Warhols New Yorker Atelier stand. »Das war eine sehr beliebte und gut besuchte Ausstellung. An einem Sonntag zählten wir 300 Interessenten. Das Sofa ist übrigens verkauft.« Schultz bleibt diskret, deutet jedoch verschmitzt an, dass der 911 wohl bald eine neue Besitzerin finden wird. Die Dame aus der Schweiz habe einen sehr persönlichen Kaufgrund, ihr Geburtsdatum sei der 1. Juli 1966 – das Datum der Erstzulassung des grünen Porsche. Laut Papieren.

Der irischgrüne 911 und Andy Warhol – sie blieben stets ein Traumpaar auf Abwegen. Gerade deshalb scheint dies eine jener elektrisierenden Geschichten zu sein, die kein Drehbuchautor jemals erfinden und die nur das Leben selbst schreiben kann. ...



Michael Schultz glaubt, dass die Zeit für ein Artcar 1966 einfach noch nicht reif war.

Tatort Berlin

AUTOR **BASTIAN FUHRMANN** FOTOGRAFIE **ANATOL KOTTE**



Der eine ist die Stimme von Micky Maus, der andere Schauspieler von Kindesbeinen an: Mario und Constantin von Jascheroff haben Kunst im Blut. Und Porsche im Kopf.



D

»Das erste Bild vom Westen, das sich mir eingebrannt hat, waren die vielen bunten Autos«, erinnert sich Constantin von Jascheroff an seinen ersten Westberlin-Moment. »Ich war drei Jahre alt, neben mir auf der Rücksitzbank saß mein Bruder Felix, wir hielten uns vor lauter Aufregung die Augen zu ...«

Die Eltern Mario und Juana von Jascheroff flüchteten im Juni 1989 mit ihren beiden Söhnen Constantin und Felix von Ostberlin in den Westen. Nur vier Monate später fiel die Mauer. »Wir hatten ja keine Ahnung, im Frühsommer war von der Wende noch nichts zu spüren«, sagt Mario von Jascheroff, Constantins Vater. »Wir hätten sicher noch gewartet, hätten wir's gewusst. Ich rief nur noch einmal an und sagte der Behörde, dass sie unser Haus behalten könne.«

Der 59-jährige Schauspieler genoss in Ostdeutschland zwar mehr Freiheiten, als anderen DDR-Bürgern zuteil wurden, doch der Preis dafür war umso höher. »Wenn ich zu einem Gastspiel auf Reisen ging, behielt der Staat meine Kinder als Pfand ein. Sie waren deren Sicherheit, dass ich von meinen Auftritten im Westen immer wieder zurückkehre«, erzählt von Jascheroff. »Das war Zündstoff für unseren Entschluss zur Flucht. Diese Willkür ist schwer zu verstehen. Wir gaben kurz vor dem Aufbruch sogar noch eine geheime Abschiedsparty.«

Nach dem Mauerfall war Mario von Jascheroff bald nicht mehr nur als Schauspieler gefragt, sondern auch als Regisseur und Synchronsprecher. Walt Disney rief ir-





Checkpoint Charlie. Die von Jascheroffs auf Spurensuche: Einst verband dieser Grenzkontrollpunkt den US-amerikanischen Sektor mit dem sowjetischen Teil, also Westberlin und Kreuzberg mit Ostberlin und Berlin-Mitte.



»Das erste Bild vom Westen, das sich mir eingebrannt hat, waren die vielen bunten Autos. Ich war drei Jahre alt, neben mir auf der Rückbank saß mein Bruder Felix. Wir hielten uns vor lauter Aufregung die Augen zu.«

Constantin von Jascheroff

gendwann zur Besetzung der deutschen Stimme von Micky Maus auf – und Mario von Jascheroff ging als Micky Maus aus dem mehrtägigen Casting hervor. Seine Stimme folgt dabei übrigens dem gleichen Prinzip wie es der Sänger Prince angewendet hat: Falsett.

Die Falsettstimme ist die um eine Oktave hochgestellte männliche Sprech- oder Gesangsstimme, bei der die Stimmbänder nicht vollständig, sondern nur an ihren Rändern schwingen. Sie heißt auch Kopfstimme. Das klingt leichter, als es ist. »Die Micky-Maus-Stimme ist äußerst komplex. Selbst kleine Passagen, auch Takes genannt, werden mehrfach geprobt, bevor sie aufgenommen werden. So-

gar auf der Apple Watch bin ich zu hören, wenn ich im Stil von Micky Maus die Zeit ansage«, freut sich von Jascheroff. »Doch nach den vielen Stunden im Studio freue ich mich umso mehr auf mein 993 Cabrio und das Röhren des Sechszylinders«, sagt er und zwinkert.

Mit Mitgliedern des Porsche Clubs Berlin trifft sich das Mitglied von Jascheroff regelmäßig. Gemeinsame Aus-

fahrten stehen genauso auf dem Programm wie der regelmäßige Stammtisch im berühmten Café Literaturhaus in der Fasanenstraße. »Der Besitzer war auch begeisterter Porsche-Fahrer, leider ist er kürzlich verstorben. Jetzt steht jedes Mal sein Rennfahrerhelm an der Stelle seines Platzes beim Stammtisch«, erzählt von Jascheroff und blickt dabei aus seinem 993 Cabrio gen Himmel. »Ich bin äußerst dankbar, ein paar Porsche-Modelle in meiner Garage zu parken, und vergesse meine Wurzeln nicht. Genauso Constantin. Wir arbeiten hart für den Sportwagen unseres Herzens. Die DDR ist immer noch ein Teil von mir, auch wenn wir in den Genuss des Luxus der westlichen Welt gekommen sind.«

Constantin von Jascheroff gehört zur Riege der Nachwuchsschauspieler in Deutschland. Neben dem Film und der Synchronvertonung liebt er die Musik. Besonders die seines 993.

D

Das ZDF produzierte im Jahr 2014 mit den von Jascheroffs die zweiteilige DDR-Dokumentation »Nicht alles war schlecht«. Constantin von Jascheroff begibt sich dabei auf eine Zeitreise in das Land, das er mit drei Jahren verließ und nie richtig kennengelernt hat.



Berlin bei Nacht. Gemeinsame Ausfahrten durch die Hauptstadt mit Vater Mario gehören zur Quality time. Den 993 im Werks-Turbo-Look optimierte sich von Jascheroff nach sportlichem Gusto.

Vater und Sohn. »Auch wenn wir den Luxus der westlichen Welt genießen, unsere Wurzeln haben wir nicht vergessen.«

Mario von Jascheroff



REST



BIRGIT KINDER
1984

Birgit K.
09

dm

HIMME



Schauspielkollege Jörg Schüttauf, Box-Champion Henry Maske oder der heutige Leiter der Stasiunterlagenbehörde Roland Jahn kommen neben den von Jascheroffs und anderen zu Wort und erzählen von ihrem Leben in der DDR. Constantin schlüpft sogar in die Rolle des Michael Bradler, der von der Stasi verhaftet wurde und mehrere Jahre im Gefängnis saß. »Jetzt weiß ich, warum meine Eltern die DDR verlassen haben. Auch wenn am nächsten Tag die Mauer gefallen wäre: Eine Flucht aus diesem Land war folgerichtig«, so von Jascheroff junior, der dabei seinen Vater anschaut. Die beiden sind mehr als Vater und Sohn, das spürt man als Außenstehender ziemlich schnell, sie sind beste Freunde. Und sie teilen eine Leidenschaft: Porsche.

D

Die 993-Baureihe ist ihr gemeinsamer Nenner. Und die heimische Garage ist groß. Dort parken: ein 993 Cabrio, ein 993 Targa, ein 993 4S mit dem sogenannten Werks-Turbo-Look, ein 993 Turbo mit der Werkssteigerung 1 (WLS1), der Porsche-GT2-Fahrzeugen als Basis diente.



Sound trifft Stimme: Mario von Jascheroff ist die deutsche Stimme von Micky Maus – eine gute Oktave höher als das heisere Fauchen des 993.

Dann noch ein frisch restauriertes SC Cabrio aus dem Jahr 1983 sowie ein 997 Carrera 4 GTS Cabrio aus dem Jahr 2011.

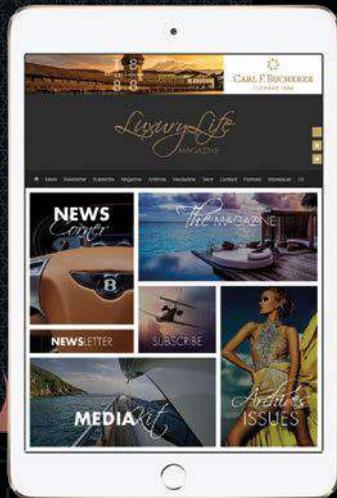
»Mit 27 Jahren erfüllte ich mir meinen ersten Porsche-Traum, ein 993 Coupé. Doch das Erlebnis währte nur kurz, das Coupé wurde aus der Tiefgarage gestohlen. Ich war todtraurig«, so Constantin. »Auf seinen direkten Nachfolger, den 993 Carrera 4S im Werks-Turbo-Look passe ich besonders auf. Ich habe ihn für mich noch etwas überarbeitet. Die Kettenkästen der Nockenwellen habe ich optimiert, dazu noch eine RS-Kupplung, ein Einmassenschwungrad für mehr Drehfreudigkeit und andere kleine Maßnahmen«, fachsimpelt Constantin von Jascheroff. »Ich bin eben ein Jäger, kein Sammler. Der Porsche macht Riesenspaß, kürzlich bin ich zum Dreh von Til Schweigers Film »Klassentreffen 1.0« gefahren und am gleichen Abend wieder zurück. Das waren 600 Kilometer. Jeder Kilometer davon war Genuss pur.«

Von Jascheroff spielt neben Anna Maria Mühe und Fahri Yardim einen jungen Polizeikommissar in der neuen, heiß angekündigten Netflix-Produktion »Dogs of Berlin«. Sicher parkt auch sein Porsche unweit der Drehorte in der deutschen Hauptstadt. Die deutsche Netflix-Produktion erscheint im Dezember. »Sie zeigt Berlin, wie es ist. Für den einen oder anderen vielleicht zu hart, aber das ist nun mal die Wahrheit.« Doch egal ob Schauspielerei oder gemeinsame Musik, für die sie kürzlich bei den Filmfestspielen in Cannes ausgezeichnet worden sind: Die schönste Melodie erklingt für die beiden immer noch aus einem heiseren, luftgekühlten Sechszylinder aus Stuttgart-Zuffenhausen. ...



Die von Jascheroffs vertrauen dem Berliner Porsche-Urgestein Thomas Lundt ihre luftgekühlten Schätze an. Lundt ist zugleich Berlins Obermeister der Kfz-Innung.

Deutsch | English



680,000 READERS AROUND THE WORLD

Subscribe

ONLINE NOW

www.luxurylife-magazine.com

Order your test copy of the new Christmas Edition No. 39 | 2018 for only EUR 18. (no automatic renewal, free shipping)

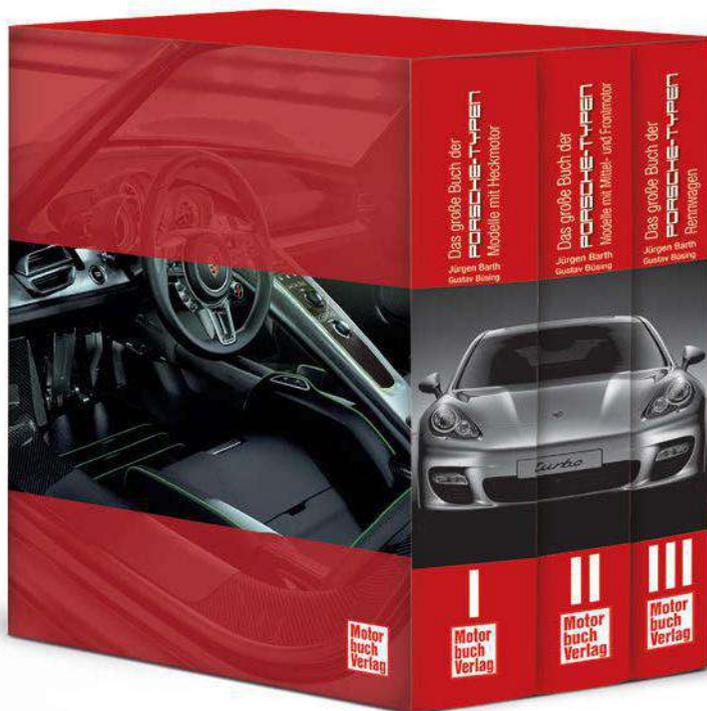


www.facebook.com/LuxuryLifeMAGAZINE.worldwide



[luxurylife.mags](https://www.instagram.com/luxurylife.mags)





Porsche-Bücher, die man haben sollte – Folge 6:

Es gibt diese Standardwerke, die in keinem Regal fehlen sollten. Bücher, deren Wert darin besteht, dass sie Wissen bündeln. Wissen, das heute auch online verfügbar ist. Und doch: Schaut man in die Quellen der Einträge in großen Wissensdatenbanken, dann findet sich »Das große Buch der Porsche-Typen« oft als Grundlage der Recherchen angegeben.

Das Internet für alle war noch in weiter Ferne, als 1977 die Erstauflage dieses nun dreibändigen Buches erschien. Ein Autor: Jürgen Barth, Sohn des Rennfahrers Edgar Barth. Er absolvierte nicht nur gleich zwei Lehren bei Porsche (Kfz-Handwerk und Industriekaufmann), sondern stieg auf zu einem der besten Sportwagenfahrer, wurde Testfahrer, Rennleiter und Leiter Kundensport bei Porsche. Ein Wissender, der gemeinsam mit Gustav Büsing den Wissenswälder erarbeitete – so umfassend wie nie zuvor.

Seitdem wird das Buch vom Motorbuch Verlag in immer neuen Auflagen frisch gehalten – bis zu den aktuellen Typen.

Jürgen Lewandowski

Jürgen Barth / Lothar Boschen / Gustav Büsing
Das große Buch der Porsche-Typen
 Motorbuch Verlag
 Erschienen: 2016 (12. Auflage; Erstauflage: 1977)

15 PORSCHE KLASSIK Nr. 15
 Die nächste Ausgabe erscheint am 4. April 2019

IMPRESSUM

7. JAHRGANG
 ISSN 2199-9228

HERAUSGEBER
 Edwin Baaske

CHEFREDAKTION
 Thomas Fuths,
 Thorsten Elbrigmann (verantwortl.)

AUTOREN-TEAM
 Jürgen Lewandowski, Andreas Berse,
 Klaus-Achim Peitzmeier, Sibel Brozat,
 Christina Rahmes, Roland Löwisch,
 Charlotte Wagner, Jan Baedeker,
 Bastian Fuhrmann, Philip Wesselhöft,
 Fabian Houchangia, Stefan Bogner,
 Christian Kornherr

ART DIRECTION
 Jörg Weusthoff

LAYOUT
 Weusthoff Noël, Hamburg

LEKTORAT
 PS – Das Lektorat, Petra Schomburg

FOTOGRAFEN-TEAM
 Markus Bolsinger, Alexander Babic,
 Stefan Bogner, Kai-Uwe Gundlach,
 Markus Leser, Christian Grund,
 Fabian Houchangia, Anatol Kotte,
 Matthias Jung, Tim Adler,
 PPIHC-Archiv, Blackys Studio

UNSER DANK GEHT AN
 Historisches Archiv der Dr. Ing
 h.c. F. Porsche AG, Porsche Classic,
 Öffentlichkeitsarbeit und Presse der
 Porsche AG, das Porsche Museum

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

VERLAGSLEITUNG
 Olaf Klinger

LEITUNG MEDIA SALES
 AUTOMOBIL
 Sigrid Pinke
 Telefon: (0521) 559 272
 Telefax: (0521) 559 88 272
 Gültige Preisliste Nr. 7
 anzeigen@delius-klasing.de

PRODUKTIONSLEITUNG
 Frank Becherer

REPRODUKTIONEN
 Ralf Reiche, K2Konzept Hamburg

DRUCK
 NEEF + STUMME premium printing
 GmbH & Co. KG
 Schillerstraße 2
 29378 Wittingen

REDAKTIONSANSCHRIFT
 PORSCHE KLASSIK
 Siekerwall 21
 33602 Bielefeld
 info@porscheklassik.com
 Telefon: +49 (0) 521) 55 99 18
 Telefax: +49 (0) 521) 55 98 89 18
 www.porscheklassik.com

PORSCHE KLASSIK erscheint im Delius Klasing Verlag



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

Wo finde ich
 PORSCHE KLASSIK im
 Handel?
 Unter <https://www.mykiosk.com/suche/24411/porsche-klassik/>
 sind alle Verkaufsstellen in Deutschland,
 Österreich und der Schweiz aufgelistet.

Lovestories für Männer.



Coverfoto: Porsche Archiv / Foto oben: Porsche Archiv



Aktionsnummer EA 0177

Keine Ausgabe mehr verpassen.

5x
Porsche Klassik
zum Preis von **4!**

Für 32 Euro erhalten Sie
5 Ausgaben PORSCHER KLASSIK
portofrei nach Hause geliefert.

Hier direkt bestellen: ☎ 0521/55 99 55
www.delius-klasing.de/porsche-5-fuer-4

TIMES CHANGE. TIME DOESN'T.

150 JAHRE IWC SCHAFFHAUSEN.



IWC Portugieser Chronograph Edition »150 Years«, Ref. 3716.

IWC
SCHAFFHAUSEN

BUCHERER

1888

UHREN SCHMUCK JUWELEN

Berlin Düsseldorf Frankfurt Hamburg München Nürnberg | Basel Bern Genève Interlaken Lausanne Locarno
Lugano Luzern St. Gallen St. Moritz Zermatt Zürich | Wien | København | Paris | London | bucherer.com