

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 4-2015
September / Oktober /
November 2015
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)
€ 9,00 (E/I)

1
MANN

5
TURBOS

MAGNUS WALKER

Technik
Porsche Sound-Design

Sport-Schau
Elva Mk VII

Vergleich
**Benzin oder Diesel?
924 vs. Master**

Invest-Tipp
928 GT

Cayman GT4

Für Sammler und Rennfahrer

911 GT3 R

Heiß und schnell

964 Folger

Schrilles Tuning-Mode

**NEU AB
NOVEMBER 2015**

Der Classic Data Auktionsspiegel

**Das Nachschlagewerk für
alle Oldtimer-Enthusiasten**

| Jahr | Modell | Bedingung | Schätzwert in Landeswährung | Händler/ Landschaft | Auktionshaus |
|------|-----------|-----------|--------------------------------|------------------------|--------------|
| 1992 | Limousine | k/A | 10.000 € | | Auctionata |
| 1971 | Limousine | 2 | 6.500 - 7.500 € | 16.200€ | ACA |
| 1960 | Spider | k/A | 40.000 - 65.000 € | 145.000€ | Borhams |
| 1973 | Coupe | k/A | 16.000 - 20.000 € | 28.000€ | Osenat For |
| 1969 | Spider | 3 | 18.500 - 20.000 € | 16.500€ | SWVA |
| 1996 | Limousine | 1 | 1.700 - 2.100 € | 1.550€ | ACA |
| 1998 | Limousine | 2 | 1.000 - 2.000 € | | |
| 1967 | Spider | 2 | 19.000 - 23.000 € | | |
| 1967 | Spider | 1 | 30.000 - 40.000 € | | |
| 1967 | Spider | 2 | | | |
| 1967 | Spider | 2 | 28.000 - 30.000 € | | |
| 1972 | Coupe | 3 | 12.000 - 15.000 € | | |
| 1968 | Rennwagen | 2 | 16.000 - 20.000 € | | |
| 1968 | Coupe | 1 | 30.000 - 40.000 € | | |
| 1968 | Coupe | 2 | 220.000 - 260.000 € | | |
| 1968 | Coupe | 2 | 55.000 - 59.000 € | | |
| 1976 | Coupe | k/A | 30.000 € | | |
| 1969 | Coupe | 2 | 28.000 - 30.000 € | | |
| 1970 | Coupe | 2 | 18.000 - 22.000 € | | |
| 1971 | Spider | 2 | 9.500 - 12.000 € | | |
| 1972 | Spider | k/A | 9.000 - 14.000 € | | |
| 1952 | Coupe | k/A | (NFI) 37 | | |
| 1959 | Spider | 2 | 65.000 - 75.000 € | | |
| 2000 | Coupe | 2 | 1.750 - 2.250 € | | |
| 1973 | Coupe | 2 | 16.000 - 18.000 € | | |
| 1973 | Coupe | 1 | 18.000 - 22.000 € | 20.2 | |
| 1949 | Coupe | 1-2 | £ 600.000-700.000 | £700. | |

TOP 3 - Alfa Romeo



**TZ 2 Giordanengo
Evocation Race Car**
Lot Nr. 219 - Zustandsnote 1-
verkauft für 110.000 €
Lot Nr. 219 - Condition 1-
verkauft für 110.000 €

Mehr als 350 Seiten

**Preise und Daten aus über
100 Auktionen, Fahrzeuge
mit Zustandsnoten –
Verkaufspreis: 35,00 €**



Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co. KG
Harpener Str. 56 | 44791 Bochum
Tel.: 0234 / 23 95 90 - 0
www.classic-data.de

**Bis zum 01.10.2015 bestellen
und 20% Einführungsrabatt sichern!**
eMail an: shauser@classic-data.de
Stichwort: Vorbestellung Auktionsspiegel

EDITORIAL

Heute schon ...

... an morgen denken – und außer der Zukunft auch die Vergangenheit im Blick behalten. Schau ich auf den neuen Cayman GT4, sehe ich Gestern und Morgen. Einen Porsche wie ihn wird es wohl immer seltener geben. So einfach, so leistungsorientiert und so traditionell konzipiert – mit wenig Gewicht, Hinterradantrieb und einem starken, hochdrehenden Saugmotor. Ein Porsche, der den Alltag meistert, sich aber auf der Rennstrecke zuhause fühlt. Nach ähnlichen Vorgaben wurde schon die berühmte Nummer 1 entwickelt, mit der vor bald 70 Jahren bei Porsche alles begann.

Das ist das Gestern. Das Morgen sieht anders aus. Turbo-Motoren, die bei Porsche früher die Ausnahme waren, sind auf dem Vormarsch, weil es ohne sie nicht geht. Lärm- und Emissionsschutz zwingen zum Handeln, ohne Aufladung geht der Verbrauch nicht runter. Es ist wie es ist. Porsche aber hängt an seinen Saugern, weil sie im Breitensport die Siege erringen, die im Laden auf die Produkte abstrahlen. Doch wozu noch Saugmotoren entwickeln, wenn die Modellpalette aus Turbos besteht?

So sind die Triebwerke, die rund 125 Jahre lang die Automobil-Entwicklung befeuerten, auf dem Rückzug. Sie haben ihre Chance gehabt und genutzt, doch die Evolution hat nun anderes vor. Es könnte sein, dass die neuen Autos heute schon Klassiker sind. Den Cayman GT4 haben die Kunden für einen erkannt – innerhalb weniger Tage war er ausverkauft. Und da er nun vergeben ist, frage ich Sie, liebe Leser: Welchen Porsche mit Saugmotor sollen wir heute kaufen, um morgen damit Spaß zu haben? Ich bin auf Ihre Tipps gespannt! Schreiben Sie mir!

Ihr alter und neuer



Jan-Henrik Mueche



**AUCH
FÜR SMARTPHONE
UND TABLET**



Genießen Sie diese Ausgabe auch digital. Laden Sie dafür die kostenlose App bei iTunes, Google Play oder Amazon herunter. Die digitale Version enthält zusätzliche Videos und Bildergalerien, einen Textmodus zum bequemen Lesen ganzer Artikel u.v.m.

Alle Infos auf www.pf-magazin.de/app.html

Unter dieser Adresse können Print-Abonnenten auch die digitale Version dazubestellen (25 Cent pro Ausgabe).

KURVEN

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Noch mehr Fahrspaß in jeder Kurve: PTV Plus arbeitet mit einem gesteuerten Bremsengriff an den Hinterrädern sowie einer Hinterachs-Quersperre. Für noch mehr Agilität, Traktion und Lenkpräzision.

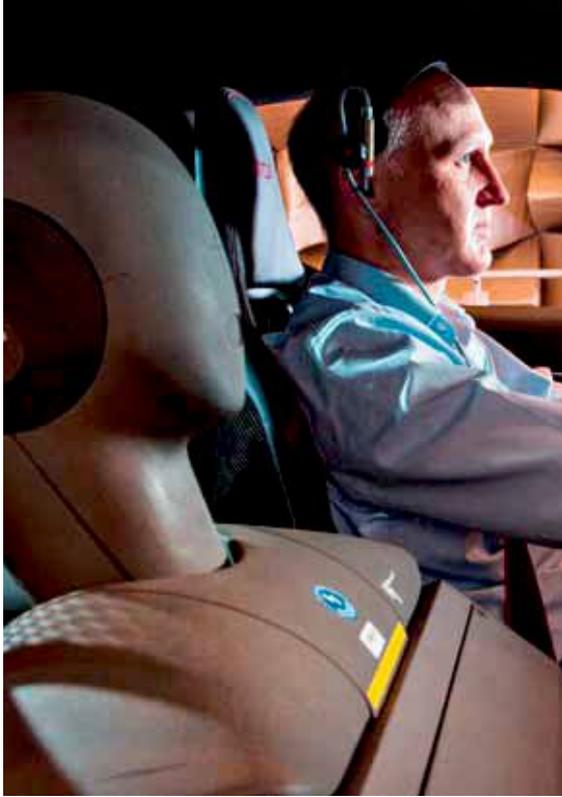
Dynamik, gesteigert: Einfach QR Code scannen und Sie sind mittendrin in der Porsche Erlebniswelt.



VJAGD



PORSCHE



S. 60

Woher kommt die Musik? Die Ingenieure des Porsche Sound-Labors erklären, wie der gute Auspuff-Ton eines echten Porsche zustande kommt.

S. 16

Jahrelang gab Mode-Designer und Porsche-Afficionado Magnus Walker klassischen Elfern mit Saugmotor den Vorzug. Dann verliebte er sich in einen Turbo – in PORSCHE FAHRER erzählt Magnus Walker, wie und warum daraus fünf Autos wurden.



S. 28

Ganz neu und doch ein bisschen altmodisch. Der leichte, harte und starke Cayman GT4 bündelt klassische Porsche-Tugenden im Mittelmotor-Segment.



S. 76

924 vs. 429. Im Porsche Konstruktionsnummern-Verzeichnis stehen sich Einsteiger-Sportwagen und Schlepper-Topmodell gegenüber. Welchen nehmen? Den kleinen Transaxle-Sportler oder den Master? Benziner oder Diesel? Vier Zylinder haben beide.

INHALT



S. 50

Porsche und Elva machten in den 60ern mal gemeinsame Sache. Erst eroberte die deutsch-englische Motor-Chassis-Kooperation die USA, dann startete ein Elva-Porsche mit Achtzylinder-Rennmotor in die Berg-Europameisterschaft.

MASCHINEN

Made by Porsche

12 **Rivale der Rennstrecke** – 911 GT3 R

Wir sind Porsche

76 **Zahlen-Spiele** – 924 vs. 429

Tuning

84 **Nachahmer-Produkt** – 964 Folger

SERVICE

Invest-Tipp

26 **Großer Sport** – 928 GT

PORSCHE FAHRER-Workshop

56 **Wehret den Anfängen** – Rostvorsorge

TEST

Fahrbericht

28 **Heiß. Begehrt.** – Cayman GT4

PORSCHE FAHRER-Leistungstest

34 **Gemischtes Doppel** – 968 CS vs. 964 C2 Cabrio

TECHNIK

Technik

60 **Schall und Rauch** – Porsche Sound-Design

MENSCHEN + MOTOREN

Titelstory

16 **5 nach 11** – Magnus Walker

Motorsport aktuell

40 **Mission erfüllt** – 24h von Le Mans

46 **„Mit dem kannst Du arbeiten“**

Fahrer-Porträt Nick Tandy

48 **Tipps vom Titelverteidiger**

Philip Eng führt im Carrera Cup

Sport-Schau

50 **Ausnahme-Athlet** – Elva-Porsche

Porträt

70 **Retter in der Not** – Horst Marchart

RUBRIKEN

6 **News**

89 **Literatur**

90 **Porsche Markt**

96 **Vorschau/Impressum**

NEWS

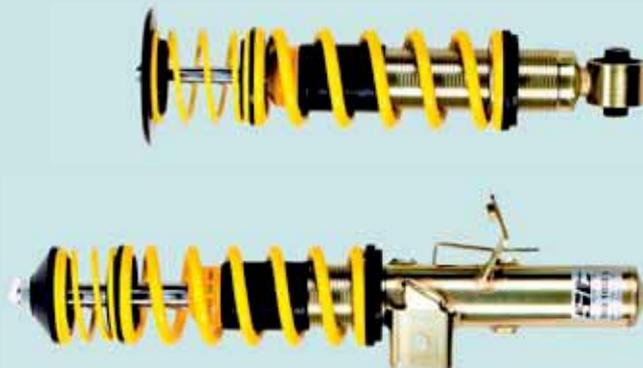


ZEIT.MASCHINE

„Porsche und die Fifties. Von Stuttgart in die Welt“, heißt die neue Sonderausstellung des Porsche Museums über die Anfangsjahre des Unternehmens. Zu den bekannten Größen wie 356 und 550 Spyder kommen als außergewöhnlicher Blickfang zwei Leihgaben: das private Motorboot Ferry Porsches von 1959, angetrieben von einem 52 PS starken Vierzylinder-Boxer, sowie der seltene und ungewöhnliche Plantagenschlepper „Allgaier P 312 – System Porsche“. Ein Spiegel der damaligen Zeit sind die großformatigen Rennsportbilder der Fotografin Marianne Fürstin zu Sayn-Wittgenstein, die einen Blick auf die Motorsportgeschichte und das Geschehen um die damaligen Helden des Rennsports und ihre Sportwagen bieten. Die Ausstellung ist bis 13. September zu sehen.

HÖCHSTE PFLEGESTUFE

Putzen und polieren mit Stil? Herrenfahrt hat da etwas vorbereitet! Holzboxen, Weißblechdosen, Glastiegel – statt in Plastikverpackungen vertreibt das Mannheimer Unternehmen seine Pflegeserie in hochwertigen Behältern. Wichtigster Bestandteil ist das selbst gekochte Carnaubawachs, das mit Anteilen von Acryl und Teflon außer Glanz auch gute Witterungsbeständigkeit garantiert. Neben einer stationären Aufbereitung bei einem Kooperationspartner bietet Herrenfahrt auch einen mobilen Service an, der sich in der Garage des Kunden um dessen Fahrzeuge kümmert. Wer die Produkte testen möchte, kann jetzt eine Probe-Box bestellen. Diese beinhaltet 25 g des Carnaubawaxes, einen Sprühglanz, der das Auf- und Abtragen erleichtert, ein hochwertiges Glanztuch, einen hölzernen Wachsspatel sowie einen Wachspuck. Für 79 Euro erreicht man damit bis zu einem Jahr perfekten Tiefenglanz und Schutz seines automobilen Schmuckstücks. www.herrenfahrt.com



FÜR BOXSTER UND CAYMAN

Zu alt, zu soft, zu sehr Serie? ST-Fahrwerke hat für die zweite Generation der Paarung Boxster-Cayman ein Gewindefahrwerk ins Programm genommen, das für spürbar trockeneres Handling sorgen soll. Das Fahrwerk (899 Euro) erlaubt die stufenlose Tieferlegung von 30 bis 60 mm. Alternativ ist ein Sportfedernsatz (299 Euro) für eine Tieferlegung von bis zu 30 mm erhältlich.



LETZTE
CHANCE!

PORSCHE FAHRER LESERKALENDER 2015



EIN GUTES DUTZEND PORSCHE FAHRER-LESERKALENDER 2016

Die zwölf besten Fotos unserer Leser haben wir im PF-Leserkalender 2015 verewigt und mit der ersten Ausgabe des Jahres im DIN-A5-Format weitergereicht. Und weil es so schön war, machen wir gleich weiter. Für den PF-Leserkalender 2016 suchen wir neue Motive (und ja, es dürfen auch gerne alte Aufnahmen sein). Bitte schicken Sie Ihre Bilder an service@pf-magazin.de. Wichtig: Es taugen nur Fotos von guter Qualität und sehr hoher Auflösung.

Einsendeschluss ist der 30. September 2015.



SCHWARZES GOLD

Porsche Classic fertigt die Armaturentafel des 911 der Baujahre 1969 bis 1975 nach. Als Originalteil kann die Armaturentafel, die auch die Lautsprecherblende enthält, nur nach dem ursprünglichen Montageverfahren eingesetzt werden – das bedeutet den Ausbau der Frontscheibe. Die Tafel besteht aus einem modernen Unterbau mit der ursprünglichen Oberflächenstruktur. Optik und Haptik, Riffelung, Glanz und Schwarzgrad sind mit dem Original identisch. Das Neuteil kostet im Porsche-Zentrum 951,99 Euro.



TANK UND RAST

Die Central Garage in Bad Homburg, Museum und Ort wechselnder Klassiker-Ausstellungen, hat eine neue, dauerhaft installierte Attraktion: eine Gasolin-Tankstelle im Stil der 50er Jahre. Das originale, noch aus den 40er Jahren stammende Tankwart-Häuschen entdeckte der Sammler und Autor der beiden „Traumgaragen“-Bücher, Fritz Schmidt jr., in einem Garten. Nach der Restaurierung des Ovalbaus und der Ausstattung mit originalen und authentischen Exponaten wurde auf dem Gelände der Central Garage (geöffnet mittwochs bis sonntags jeweils von 12 bis 16.30 Uhr) mit dem Bau einer Werkstatt nach historischem Vorbild begonnen. Mitte September beginnt die neue Ausstellung „Mit dem Auto in die Kurstadt“.

„Das Rad ist rund und keine Scheibe!“



Die Fuchsfelge® – Wir schmieden, Sie genießen!

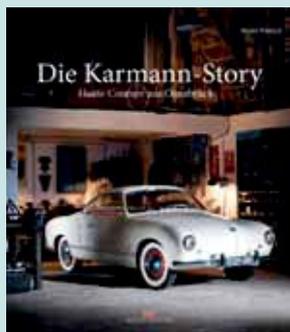


IAA 2015
17.-27.09.
Freig@lande
Ost.Agora
Stand 162

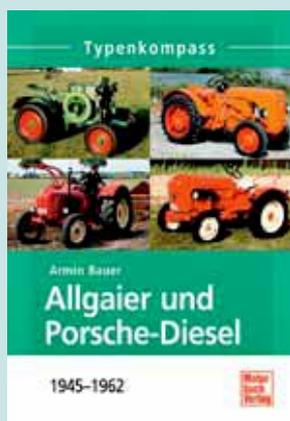
OTTO FUCHS KG in Meinerzhagen
Hotline: +49 2354 73-317
www.fuchsfelge.com



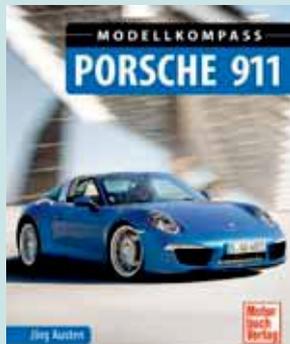
ZUM THEMA



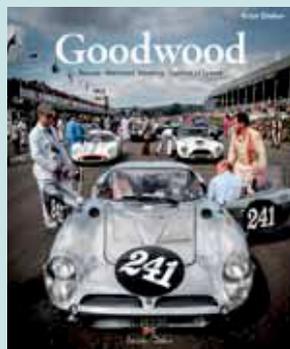
Bernd Wiersch:
 „Die Karmann-Story“
 208 Seiten,
 220 x 246 mm,
 Hardcover, Delius Klasing,
 Bielefeld 2015, € 29,90,
 ISBN 978-3-667-10330-7



Armin Bauer:
 „Allgaier und Porsche-Diesel
 1945 bis 1962 –
 Typenkompass“
 112 Seiten,
 140 x 205 mm, Paperback,
 Motorbuch Verlag,
 Stuttgart 2009, € 12,-,
 ISBN 978-3-613-03097-8



Jörg Austen:
 „Porsche 911 –
 Modellkompass“
 128 Seiten,
 170 x 210 mm, Hardcover,
 Motorbuch Verlag,
 Stuttgart 2015, € 14,95,
 ISBN 978-3-613-03579-9



Knut Gielen:
 „Goodwood“
 160 Seiten,
 250 x 307 mm,
 Hardcover, Delius Klasing,
 Bielefeld 2015, € 49,90,
 ISBN 978-3-667-10127-3

FÜR WIND UND WETTER

Die Fireman Storm Chaser Pro ist der jüngste in der Linie der Ball Watch Chronographen. Herzstück ist ein mechanisches Schweizer Automatik-Uhrwerk, die Anzeige von Tag und Datum findet sich in zwei separaten Anzeigefenstern bei der 3-Uhr-Position. Das Stahlgehäuse misst 42 mm im Durchmesser, das Werk ist durch den transparenten Saphirglasboden sichtbar. Die solide Konstruktion ist wasserdicht bis 10 bar, stoßsicher und in den Zifferblattausführungen schwarz, grau und weiß erhältlich. Alternativ zum Leder- gibt es ein Stahlarmband. Preis: 2755 Euro



ENDE NACH PLAN

Nach 21 Monaten Produktionszeit hat der letzte Porsche 918 Spyder die Manufaktur in Stuttgart-Zuffenhausen verlassen, ein Nachfolger ist nicht in Sicht. Als Studie hatte der Spyder sein Debüt auf dem Genfer Salon 2010. Mit der Markteinführung Ende 2013 setzte er die Reihe der Supersportwagen vom Schläge eines 959 und Carrera GT in der Porsche-Geschichte fort. Mit dem 959 begann 1986 der Siegeszug des geregelten Allradantriebes in der Sportwagenwelt, finanziell war der Wagen für Porsche ein Verlustgeschäft. 2003 debütierte der Carrera GT als erstes Serienfahrzeug, bei dem Monocoque und Aggregateträger komplett aus kohlefaserverstärktem Kunststoff bestanden.

SELECTION RS — MEHR ALS 3000 PRODUKTE AUF LAGER !

| | | |
|---|---|---|
| <p>919 Hybrid Le Mans 2014 1 / 43 59.⁹⁵</p> | <p>991 GT3 RS weiß 1 / 43 69.⁹⁰</p> | <p>Set Porsche 911 CLASSIC 1967 - 1968 / Limitierte Edition 1 / 43 Rarität! 279.⁹⁰</p> |
|---|---|---|

Unser Vorteil : Seriosität zum freundlichen Preis - Schon 2700 Porsche-Liebhaber sind Kunden von Selection RS



VOM GUTEN DAS BESTE

Beim Festival of Speed in England präsentierte der US-amerikanische Restaurierer Singer seinen 911 „Montreal“ – der mal ein in Deutschland gebauter 964 Targa war. Der im Kundenauftrag restaurierte und optimierte Elfer – Zielort Montreal – ist eine Mischung aus der klassischen Optik eines frühen F-Modells in Kombination mit 964-Motor, 993-Sechsganggetriebe, Öhlins-Fahrwerk und Fuchsfelgen. Das beim Motoren-Spezialisten Ed Pink Racing Technology getunte Triebwerk wurde auf vier Liter Hubraum vergrößert, die Leistung stieg auf 390 PS, das maximale Drehmoment auf 427 Nm. Restaurierung respektive Herstellung dauern acht bis zehn Monate, und Singer-Porsche kosten ab 395.000 Dollar.

SCHWARZ. BREIT. STARK.

Gegen Ende gibt es noch einmal einen Nachschlag: Sondermodelle kündigen oft einen Wechsel an. Bei Porsche steht im 911 der Übergang von Saug- auf Turbomotoren an, und so gesehen ist die neue Black Edition die besonders günstige Gelegenheit, einen aktuellen 911 zu bekommen. Auch der Boxster wird unter dieser Bezeichnung mit Preisvorteil angeboten. Die Ausstattungslinie mit schwarzer Lackierung ist beim 911 nur mit der Basismotorisierung mit 3,4-Liter-Boxermotor und 350 PS erhältlich. Zur serienmäßigen Ausstattung der 911 Carrera- und Boxster-Editions-Modelle gehören unter anderem das Porsche Communication Management (PCM) mit Navigationsmodul, automatisch abblendende Spiegel, Regensensor, Tempomat, Parkassistent vorn und hinten sowie das Sport-Design-Lenkrad. Der 911 Carrera Black Edition wird als Coupé und Cabriolet, mit Heck- oder Allradantrieb angeboten. Er rollt auf 20 Zoll großen 911 Turbo-Rädern, und die LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLs+) gehören zur Serienausstattung. Fahrer und Beifahrer sitzen auf beheizbaren 14-Wege-Sportsitzen. Bose-Surround Sound-System, Telefonmodul und Rückfahrkamera sind auch an Bord. Preisvorteil: fast 10.000 Euro. Der Boxster Black Edition wird vom 265 PS (195 kW) starken 2,7-Liter-Boxer angetrieben. Verdeck und Überrollbügel sind schwarz. Die Serienausstattung ist unter anderem erweitert um 20 Zoll große Carrera-Classic-Räder, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit PDLs, eine Zweizonen-Klimaanlage und Sitzheizung.

Die Preise:

- Boxster Black Edition: 59.477 Euro
- 911 Carrera Black Edition: 95.058 Euro
- 911 Carrera 4 Black Edition: 101.484 Euro
- 911 Carrera Cabriolet Black Edition: 105.530 Euro
- 911 Carrera 4 Cabriolet Black Edition: 111.956 Euro



Ab 200 Euro: kostenloser Versand innerhalb Deutschlands mit dem Promotioncode PFSRS06

| | | | |
|--|--|---|---|
| <p>356 Gepäck 1/43</p> <p>64.⁹⁵</p> | <p>Rugby-Shirt - Steve McQueen Herren</p> <p>99.⁹⁰</p> <p>69.⁹⁰</p> | <p>Sonnenbrille Porsche Pilot</p> <p>160.⁹⁰</p> <p>99.⁹⁰</p> | <p>Lederblouson - Steve McQueen Herren</p> <p>695.⁹⁰</p> <p>495.⁹⁰</p> |
|--|--|---|---|

Ihr Porsche-Webpartner unter : www.selectionrs.com

■ RÜCKSPIEGEL
LEBENS
RÜCKSPIEGEL



Mont Ventoux, Berg-Europameisterschaft-Saison 1964. Werkstatt-Meister Hubert Mimler, Renn-Mechaniker Egon Alber und Werks-Pilot Edgar Barth (v. l.) suchen am Straßenrand den Schatten, auch der neue Elva-Porsche kühlt sich ab. Die Kombination aus englischem Chassis und deutschem Achtzylinder-Motor soll den Titel holen, den ersten Lauf der Berg-EM hat Barth schon gewonnen. Mehr dazu ab Seite 50.



MADE BY PORSCHE – 911 GT3 R

RIVALE DER RENNSTRECKE

Porsche legt nach: Auf Basis des Seriensportlers 911 GT3 RS geht jetzt der mehr als 500 PS starke Kundensport-Rennwagen für die weltweiten GT3-Serien an den Start.

 Auf diesen Wagen haben die Teams gewartet: Zum 24-Stunden-Rennen am Nürburgring stellte Porsche im Mai die neue Version des 911 GT3 R vor. Er basiert auf dem GT3 RS, den Porsche erst kurz zuvor präsentiert hatte, und ersetzt den Vorgänger auf Basis der Baureihe 997.

Es war Zeit, da immer mehr Hersteller den GT-Sport als werbewirksame Plattform für ihre Sportwagen entdeckt haben. Mit dem unter Federführung des ehemaligen Porsche-Entwicklungsvorstands Wolfgang Dürheimer entwickelten Bentley Continental GT3 kommt einer der neuen Konkurrenten sogar aus dem VW-Konzern.

Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung des mehr als 500 PS starken 911 GT3 R lag laut Werk auf konsequentem Leichtbau, größerer aerodynamischer Effizienz, Reduzierung des Verbrauchs, besserer Fahrbarkeit, nochmals optimierter Sicherheit sowie einer Reduzierung der Service- und Ersatzteilkosten. Dafür steigt der Preis: Mit 429.000 Euro plus länderspezifischer Mehrwertsteuer ist der Neue rund 100.000 Euro teurer als der Vorgänger.

Im GT-3-Sport messen einander völlig unterschiedliche Konzepte, die durch die Balance of Performance (BoP) angeglichen werden, etwa mittels Zusatzgewichten und Restrik-

toren im Ansaugtrakt. Sonst hätte der neue Bentley GT kaum eine Chance gegen einen frei fahrenden Porsche 911.

Trotzdem ist auch bei Porsche auf technischer Seite Weiterentwicklung nötig. Zudem müssen die Kosten sinken – für die privaten Teams ist es angesichts immer weniger Sponsorengeldes wichtig, was ein Rennauto pro Saison kostet.

Von seinem Serienpendant übernommen hat der 911 GT3 R neben dem Double-Bubble-Dach den um 8,3 Zentimeter längeren Radstand. Das sorgt laut Porsche im Vergleich für bessere Gewichtsverteilung und besser berechenbares Fahrverhalten vor allem in schnellen Kurven.

Mehr Leichtbau bei Karosserie, Anbauteilen und Fahrwerk ermöglichte es den Ingenieuren, die Schwerpunktlage zu optimieren. Die Leichtbaukarosserie des Seriensportwagens 911 GT3 RS erwies sich als optimale Basis fürs Rennauto. Dach, Frontdeckel und Bugteil, Kotflügel, Türen, Seiten- und Heckteil sowie der Heckdeckel sind aus leichtem Kohlenfaser-Verbundwerkstoff (CFK) gefertigt. Alle Scheiben – erstmals auch die Frontscheibe – bestehen aus Polycarbonat.

Unter der Haube gibt es ebenfalls Neues. Porsche trennt sich vom „Mezger-Motor“, ►



Der Vierliter-Sechszylinder boxt im Rennbetrieb mehr als 500 PS raus – je nachdem, wie viel die Balance of Performance zulässt.



Porsche 911 GT3 R (Typ 991)

Motor: wassergekühlter Boxermotor, Vierventil-Technik, Trockensumpfschmierung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 81,5 mm

Hubraum: 4000 cm³

Leistung: mehr als 500 PS (FIA BoP abhängig)

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: sequenzielles Sechsgang-Klauengetriebe mit mech. Hinterachs-Sperrdifferenzial, pneumatische Schaltbetätigung über Paddle

Karosserie: Leichtbaukarosserie in Aluminium-Stahl-Verbundweise, eingeschweißter Überrollkäfig; Türen, Heckdeckel, Heckflügel, Kotflügel, Bug- und Heckverkleidung in Kohlefaser; Polycarbonat-Verglasung

Fahrwerk: McPherson-Federbein, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur, Radnaben mit Zentralverschluss, beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator vorn, elektrohydraulische Servolenkung (vorn); Mehrlenker, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur, Radnaben mit Zentralverschluss, beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator (hinten)

Bremsen: Sechskolben-Alu-Monobloc-Rennbremsmättel, geschlitzte, innenbelüftete Scheibenbremsen 380 mm (vorn); Vierkolben, 372 mm (hinten)

Radstand: 2463 mm

L x B: 4604 x 1975 mm vorn, 2002 mm hinten

Räder/Reifen: 12 J x 18 mit 300/650-18 (vorn); 13 J x 18 mit 310/710-18 (hinten)

Gesamtgewicht: 1220 kg (FIA BoP abhängig)

Basispreis: 510.510 Euro (Deutschland)

einer Maschine, deren Kurbelgehäuse noch mit den letzten luftgekühlten Maschinen des 911 verwandt ist, die bis Mitte der 90er Jahre gebaut wurden. Angetrieben wird der neue GT3 R von einem Vierliter-Sechszylinder-Boxer, der weitgehend identisch mit dem Serienaggregat des straßenzugelassenen GT3 RS ist. Er besitzt Benzindirekteinspritzung, die mit Drücken bis zu 200 bar arbeitet, sowie Nockenwellenverstellung.

Gleichzeitig bietet der Saugmotor gegenüber dem Vorgängeraggregat deutlich mehr Leistung in einem größeren Drehzahlbereich. Die Kraft wird über ein sequenzielles Porsche-Sechsgang-Klauengetriebe an die 310 Millimeter breiten Hinterräder übertragen. Wie in den GT-Straßenmodellen des 911 betätigt der Fahrer zum Schalten Wippen am Lenkrad.

Auch bei der Aerodynamik folgt der GT3 R dem Vorbild des Straßenfahrzeugs. Radhausentlüftungen auf den vorderen Kotflügeln erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse. Der zwei Meter breite und 40 Zentimeter tiefe Heckflügel sorgt für aerodynamische Balance. Vom großen Bruder RSR übernimmt der GT3 R den zentral angeordneten Kühler. Ohne Seitenkühler liegt der Schwerpunkt besser, und die verbesserte Abluftführung

durch die Kiemer in der Fronthaube bietet mehr Schutz vor Beschädigungen.

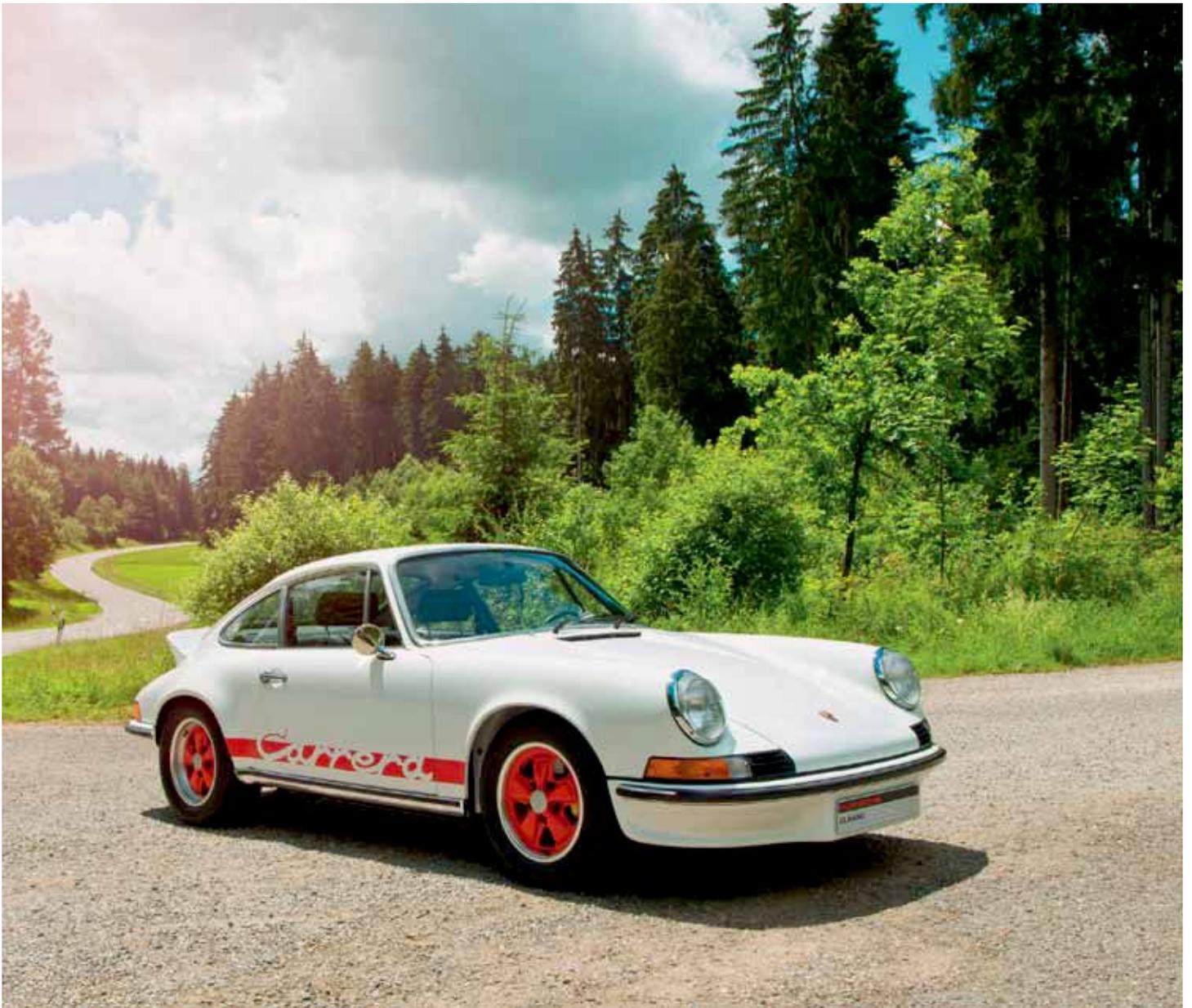
Noch besser für Langstreckenrennen taugt nun das Bremssystem dank erhöhter Steifigkeit und präziserer Regelung des Antiblockiersystems. An der Vorderachse sorgen Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremsmättel in Kombination mit innenbelüfteten, geschlitzten Stahlbrems scheiben mit 380 Millimetern Durchmesser für sehr gute Verzögerungswerte. An der Hinterachse sind Vierkolben-Sättel und Scheiben mit einem Durchmesser von 372 Millimetern verbaut.

Sicherer ist der GT3 R auch geworden. Der um zwölf auf 120 Liter vergrößerte FT3-Sicherheitstank wurde verstärkt und verfügt über ein „Fuel-Cut-Off“-Sicherheitsventil. Türen und Seitenscheiben sind abnehmbar. Die Rettungsluke im Dach wurde vergrößert. Der neue Rennschalensitz bietet den Piloten im Falle eines Aufpralls noch besseren Schutz.

Ende des Jahres wird es ernst: Zum Dezember liefert Porsche die ersten 911 GT3 R an die Kundschaft aus. ■

Text: Tobias Kindermann/Jan-Henrik Muche

Fotos/Video: Porsche



**Eigentlich geht es nur um Autos.
Das versuchen wir uns auch seit Jahren einzureden.**

**Erleben Sie die Faszination Porsche
bei uns im Porsche Zentrum 5 Seen.**

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



PORSCHE

Porsche Zentrum 5 Seen

Hörmann Sportwagen GmbH
Am Römerstein 53
82205 Gilching-Argelsried
Tel.: +49 8105 3766-0
Fax: +49 8105 247-61
info@porsche-5seen.de
www.porsche-5seen.de

TITELSTORY – MAGNUS WALKER

5 NACH 11



Er hat es wieder getan. Magnus Walker, Mode-Designer, Marketing-Genie, selbst ernannter Urban Outlaw und prominenter Porsche-Sammler, ist einkaufen gegangen. Einen 911 Turbo wollte er haben, nun stehen fünf Ur-930 in der Halle.





■ Der Tag geht, Magnus Walker kommt. Extra verzottelt, mit wildem Bart, Dreadlocks, bunten Tätowierungen und sorgsam abgenutzten Klamotten; eine Mischung aus Catweazle, Grunge-Rock und Rastafari. Und ein sehr erfolgreiches Geschäftsmodell. Die Porsche-Welt kennt ihn als Liebhaber klassischer Elfer und als Sammler aus Leidenschaft, doch das ist nur die eine, gut gepflegte Fassade. Dahinter steckt ein erfolgreicher Geschäftsmann, der erst mit Mode, dann mit Immobilien eine Menge Geld verdient hat. Das erlaubt ihm, sich als Marke zu inszenieren und nebenbei publikumswirksam seinem Hobby nachzugehen.

In dem alten Industriekomplex-Domizil in einer einst heruntergekommenen, mittlerweile prosperierenden Ecke von Los Angeles hat sich eine neue Unterabteilung des Themas

911 gebildet – Turbo heißt die neue Facette der völlig ungekünstelten Porsche-Begeisterung Walkers. Auslöser war der 40. Geburtstag des 911 Turbo, der Walker zum Suchen animierte. So begann er, frühe Dreiliter-Versionen ohne Ladeluftkühlung aus den ersten Verkaufsjahren zu sammeln – das Ergebnis waren fünf Autos. Wobei ein Auto des Jahrgangs 1975 immer noch fehlt.

„Ich bin ein besessener Sammler, der Platz und Zeit hat. Und wenn es sich ergibt, bleibt es nicht bei einem Auto“, sagt er. „Mein Ziel war, alle Modelle der ersten Generation zu besitzen, von 1975 bis 1977. Ich möchte den Anfang einer Baureihe sammeln, daher sind mindestens drei Fahrzeuge der Jahrgänge 1975, 1976 und 1977 erforderlich, um das abzudecken.“ Zum Modelljahr 1978 erschien der 911 Turbo in seiner nächsten Evolutions-

stufe, mit 3,3-Liter-Motor und Ladeluftkühlung. Aber der zählt hier nicht.

Die frühen 930 sind eine andere, neue Sparte seiner Sammlung, die eigentlich auf Porsche 911 der Jahre 1964 bis 1970 ausgerichtet ist. Aber der 911 Turbo war das Auto, mit dem die Liebesbeziehung zwischen Magnus und Porsche begann. Gerne erzählt der gebürtige Engländer, wie er 1977 mit seinem Vater von Sheffield zur Earls Court Motor Show nach London fuhr. Kurz darauf bewarb sich der Zehnjährige mit einem Brief als Nachwuchsdesigner in Zuffenhausen – und wurde gebeten, sich später noch einmal zu melden.

Zwischen der ersten Begegnung mit dem Übersportwagen und dem Erwerb des ersten eigenen 911 Turbo liegen 35 Jahre, und



Walker gibt zu, dass sein neuentdecktes Turbofieber ein schwer zu stillendes Verlangen ist. „Diese Fahrzeuge waren bekannt dafür, dass sie schon sehr früh in ihrem Dasein die Straße auf nicht normalem Weg verließen“, erklärt er. „Und viele der Überlebenden wurden gestohlen und ausgeschlachtet oder zu Rennwagen umgebaut. Andere wurden mit 3,3-Liter-Motor und Ladeluftkühlung aufgerüstet oder erhielten größere Bremsen und die flache Nase der 80er Jahre. Daher ist das Aufspüren eines Dreiliterers der ersten Generation ohne alle diese Zutaten nach 40 Jahren nicht gerade ein einfaches Unterfangen.“

Die Autos wurden nicht angeboten, Magnus Walker fand sie trotzdem. Über Fühler in sozialen Netzwerken, über Umwege. Er nahm Kontakt zu den Besitzern auf und wartete geduldig, bis sie bereit waren zu verkaufen.

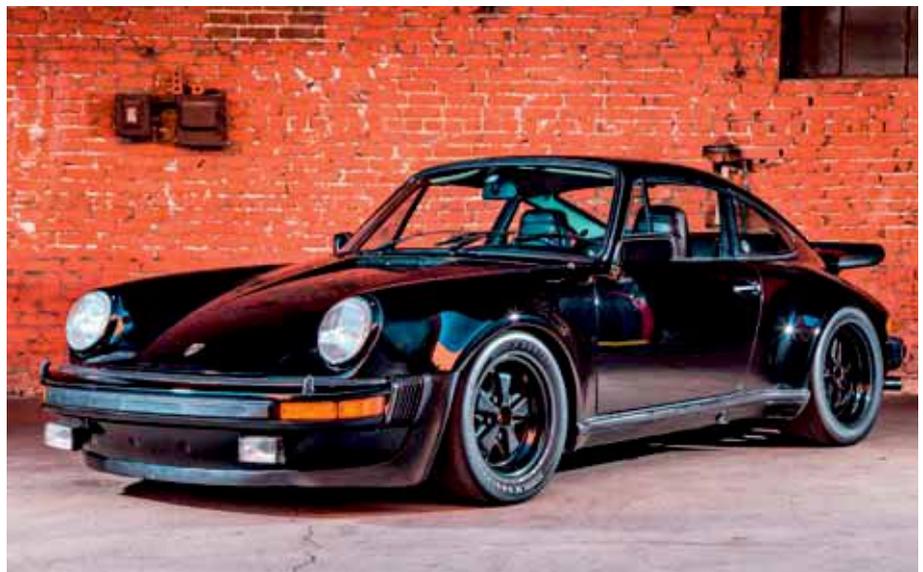
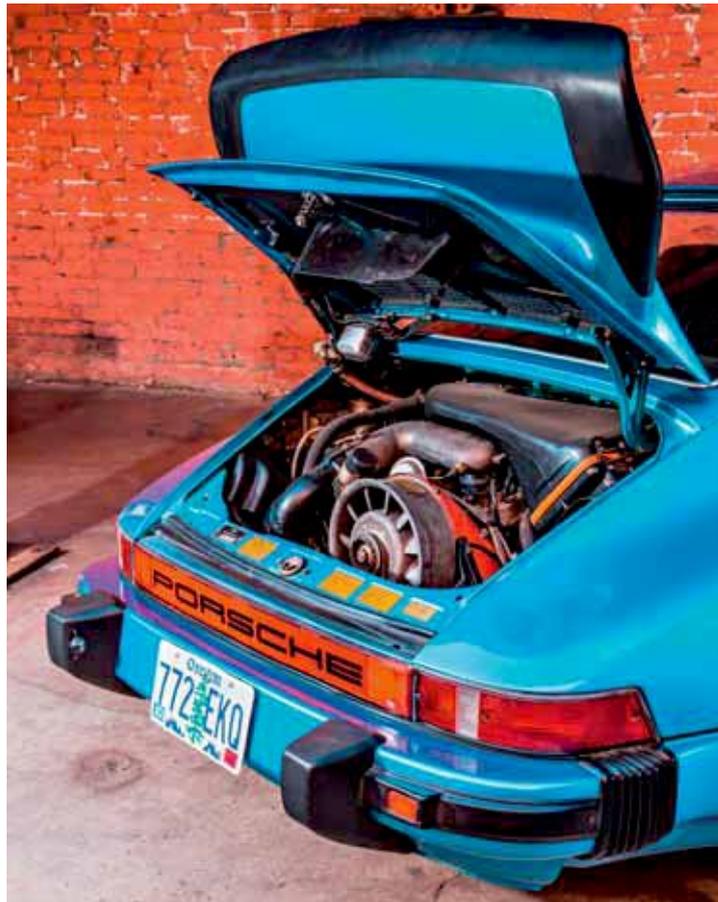
Aber er hatte auch Glück mit dem, was er fand. Der erste Wagen war ein silberfarbenes US-Modell von 1976, das noch seine originale hellbraune Lederausstattung hatte. Beim Kauf ahnte er bereits, dass es sich um eines der ersten Fahrzeuge in Nordamerika handelte. Eine Rückfrage bei Porsche ergab, dass es sich um den ersten 930 in den Vereinigten Staaten überhaupt handelte.

Obwohl eigentlich ein Platz im Museum angebracht wäre, erfuhr er damit seine ersten richtigen Eindrücke mit einem aufgeladenen Porsche, und trotz der Historie wird das Auto weiterhin gefahren, nun versehen mit typischen Merkmalen wie breiten Fuchs-Felgen und Hoosier-Reifen sowie tiefergelegt. Magnus Walker baut sich seine Porsche so, wie er sie gerne sehen möchte. Die Kraftentfaltung im Vergleich zu seinen früheren ►

Kontrast-Programm: Karosserie und Innenraum des ersten 911 Turbo auf US-amerikanischem Boden sind original, breite Räder und Tieferlegung entsprechen dem Geschmack Magnus Walkers.



„Der Turbo ist anders als meine anderen 911. Er ist kein spontanes Auto, man muss seine Aktionen planen und den Fahrstil ändern und wirklich vorausdenken.“





Original-Zustand: Der unverfälschte 930 von 1977 trägt zeitgeistiges Silbergrün Diamant-Metallic zu olivgrünem Leder und Schottenkaro. An diese grelle Kombination darf niemand Hand anlegen.

Elfern bedeutete ein neues Kennenlernen des Grenzbereichs.

„Eigentlich bin ich hochdrehende, leistungs- und drehmomentschwache Motoren mit wenig Hubraum gewohnt, aus denen man das letzte Quäntchen Leistung am roten Bereich herauspressen muss“, sagt er. „Der Turbo ist völlig anders – der erste Gang reicht bis 80 km/h, der zweite bis 130 km/h – mit meinen anderen Autos bin ich da bereits im dritten oder vierten Gang“, sagt der 47-Jährige. „Es ist auch kein spontanes Auto, man muss seine Aktionen planen und den Fahrstil ändern. Mein eigener Fahrstil ist, so denke ich, sportlich-aggressiv. So fahre ich die meiste Zeit. Aber in einem Turbo muss man wirklich vorausdenken. Wenn der Schub einsetzt, geht einem sehr schnell die Straße aus.“

Dem ersten US-Turbo folgte schnell der weniger dezente, minervablaue 930, der dahinter abgestellt ist. Das Einzelstück wurde über das Porsche Sonderwunschprogramm bestellt und ist das einzige Auto in europäischer Ausführung. Es wurde 1976 in der

Schweiz gekauft und war ursprünglich mit weißem Leder ausgestattet. Es ist auch das einzige der fünf Autos mit technischen Änderungen. So sind ein K27-Turbolader und ein Krawallauspuff montiert, dazu PAG-15 Räder, verbunden mit einer Tieferlegung. Walker schätzt, dass es der drehfreudigste und spontanste aus dem Quintett ist, auch ohne die vorgenommenen Modifikationen. Aber er hat nicht vor, die anderen zu optimieren oder ein weiteres, bereits frisiertes Modell zu suchen.

„Wenn man eine Zeitreise 40 Jahre zurück machen will und die erste Generation der Dreiliter-Modelle erfahren möchte, dann sind sie so genau richtig“, sagt er und deutet auf den Rest der Sammlung. „Für mich war es wichtig, kein überladenes Turbomonster zu suchen, sondern herauszufinden, wie das Fahrerlebnis vor 35 oder 40 Jahren war.“

Magnus Walker fand den letzten Wagen in Salt Lake City, von seinem vorherigen Besitzer kaum gefahren. Die schwarze Karosserie und das schwarze Lederinterieur brachten ►



„Ich bin ein besessener Sammler, der Platz und Zeit hat. Und wenn es sich ergibt, bleibt es nicht bei einem Auto.“



Extrem-Elfer: Den aus der Schweiz stammenden 911 Turbo von 1976 inszeniert Walker wie sich selbst: auffällig, abseits der Norm und schnell unterwegs. Ein größerer Turbolader und goldfarbene PAG-Räder unterstützen den dramatischen Auftritt.

ihn auf eine Idee. Nun hat er passend zur Farbgebung schwarz lackierte Fuchsfelgen, einen überholten Motor und ein Momo-Lenkrad. Das wäre was für Darth Vader, führe der Dunkle Lord Porsche, postuliert er.

Wenn allerdings das Fahrerlebnis der 70er Jahre entscheidend sei, warum dann die anderen Räder? „Änderungen sind immer Geschmackssache“, sagt Magnus Walker. „Schau Dir die Bone Stock Cars aus dieser Zeit an, sie stehen auf 205er oder 215er Reifen mit 60er Querschnitt. Das sieht unterdimensioniert und viel zu hoch aus. Mein Ding war sie abzusenken, sie auf breitere Reifen mit mehr Grip zu stellen und im Wesentlichen dann so zu belassen.“

Aber nicht alle Autos sind modifiziert. Das Modell in Silbergrün Diamant-Metallic von 1977, original belassen bis hin zu den oft entfernten zuckerschaukelartigen Scheinwerfereinfassungen zeigt den perfekt konservierten Geschmack der 70er Jahre. Es hat noch die vergleichsweise hohe Fahrwerkseinstellung, und Magnus öffnet die Tür zum originalen Interieur in Avocado-Leder und Schottenkaro. Dann klappt er den Aschenbecher auf und zieht einen Kassenzettel von 1977 hervor; vom ers-

ten Besitzer dort zurückgelassen als Beweis, dass niemals im Auto geraucht wurde.

Diese Farbkombination ist nicht ganz so begehrenswert wie das gerade eingetroffene 1977er Modell in Schwarz/Schwarz und Matching Numbers. Aber es ist ein bemerkenswert gut erhaltenes Exemplar, was sich auch schon bald nach dem Kauf zeigte. Obwohl es in den Jahren zuvor nur wenige Kilometer zurückgelegt hatte, bestand der 930 auf Anhieb den strengen kalifornischen Abgastest und absolvierte, wenige Tage nachdem Magnus den Schlüssel erhalten hatte, mühelos eine Rundreise von fast 1300 Kilometern.

Aber selbst diese beiden technisch identischen Modelle haben unterschiedliche Charaktere, sagt Walker. „Diese Autos sind jetzt fast 40 Jahre alt, wurden von ihren Vorbesitzern mehr oder weniger malträtiert und in verschiedenen Punkten verändert. Keine zwei fahren gleich, sie sind einfach verschieden.“

Nachdem nun zwei der drei 930-Produktionsjahre abgedeckt sind, ist es gerade das schwer erhältliche Auto von 1975,



„Die Autos sind nun fast 40 Jahre alt. Keine zwei fahren gleich, sie sind einfach zu verschieden.“

das Magnus Walker zum Erreichen seines Ziels braucht. Aber die überall bejubelten 40 Jahre Turboaufladung machen es schwierig, die Sammlung zu kompletieren. Die Preise steigen rapide an, und der Turbo wandelt sich vom unterbewerteten Auto, dem – wie er sagt – der Miami-Vice-Schwulst der 80er anhängt, zu einem äußerst teuren und begehrten Teil der 911-Geschichte.

Porsche in den ersten zehn, zwölf Jahren des 911 weiterentwickelte“, sagt er. „Die Leistung wurde verdoppelt, und das Auto verwandelte sich von einem trägen, schmalen Etwas zu der ikonenhaften Skulptur, die wirklich bis zum 964 beibehalten wurde – für 20 Jahre. Jetzt, 40 Jahre später, reden wir immer noch über Turbos – das Auto wurde zu einer wahren Legende.“ Und Magnus Walker sucht weiter. ■

Allerdings freut er sich auch, dass das Modell letztendlich die Wertschätzung erhält, die es verdient. „Es ist unglaublich, wie sich

*Text: Alex Grant / Jan-Henrik Muche
Übersetzung: Pistone · Fotos: Andy Tipping*



- Kaufberatung für Porsche Klassiker
- Kernkompetenz für Porsche -Technik und -Mechanik
- Großer Lagerbestand an gebrauchten orig. Ersatzteilen

Roland Heidl
Automobiltechnik
Karl-Geusen-Str. 173
40231 Düsseldorf

Tel +49 (0) 211 99 43 911
info@poweredbyheidl.de
www.poweredbyheidl.de

Service & Know How  **powered by Heidl**

GROSSER SPORT

928 GT

Immer nur 911 fahren ist ja auch langweilig. Warum nicht mal einen Transaxle-Porsche kaufen, mit scharfem Handling und Leistung im Überfluss? Ein 928 GT wäre die Idealbesetzung für diese Rolle. Und billiger wird er nicht mehr.

Der Markt ist in Bewegung. Wo die Preise für luftgekühlte Elfer immer schneller und weiter in den roten Bereich drehen und Porsche-Enthusiasten mit Normal-Budget schon die Luft ausgeht, reißt der Sog der begehrten Marken-Ikone auch die bisher wenig beachteten Transaxle-Typen mit. Aber die sind nicht länger Ersatz für den 911, sondern erleben eine zweite Karriere als Liebhaber-Stück. Endlich, möchte man fast sagen.

In kleinen Stückzahlen gebaute, speziell ausgestattete Highend-Modelle wie der 928 GT mit Fünfzylinder-V8 stürmen bei dieser Entwicklung voraus. Die Preisentwicklung der vergangenen Jahre zeigt, dass der 928 GT seinen Tiefpunkt 2012 erreicht hatte. Seither zeigt der Trend wieder nach oben. Wer schon länger mit dem Kauf eines 928 liebäugelte, sollte nicht mehr lange warten.

Zumal der 928 GT etwas Besonderes darstellt. In der Evolution der großen Transaxle-Baureihe markierte die GT-Version, ausgehend vom 1986 eingeführten S4, dem ersten 928 mit Vierventiltechnik, den sportlichen Höhepunkt: fünf Liter Hubraum, 330 PS, immer Schaltgetriebe.

Extremer und noch konsequenter auf Sport ausgerichtet war nur der direkte Vorgänger 928 Clubsport, dieser abgespeckte, nur 19 Mal gebaute Traum einiger PS-hungriger Entwickler, der aufgrund seiner Seltenheit eine herausgehobene Position in der von 1977 bis 1995 gebauten Modellreihe einnimmt.

Kaum zu glauben, dass der CS kein Erfolg wurde. Im März 1989 kam der GT als kompromissbereite, in Maßen domestizierte Form des Clubsport auf den Markt. Elektrische Sitzhöhenverstellung, Heckwischer, Zentralverriegelung, Klimaanlage und Klangpaket mit zehn Lautsprechern sowie ein geregelter Dreiwege-Katalysator waren serienmäßig. Geschmiedete 16-Zoll-Leichtmetallräder, 17 mm starke Distanzscheiben an der Hinterachse und Sperrdifferenzial gehörten zum Lieferumfang, ebenso das neu entwickelte Reifen-

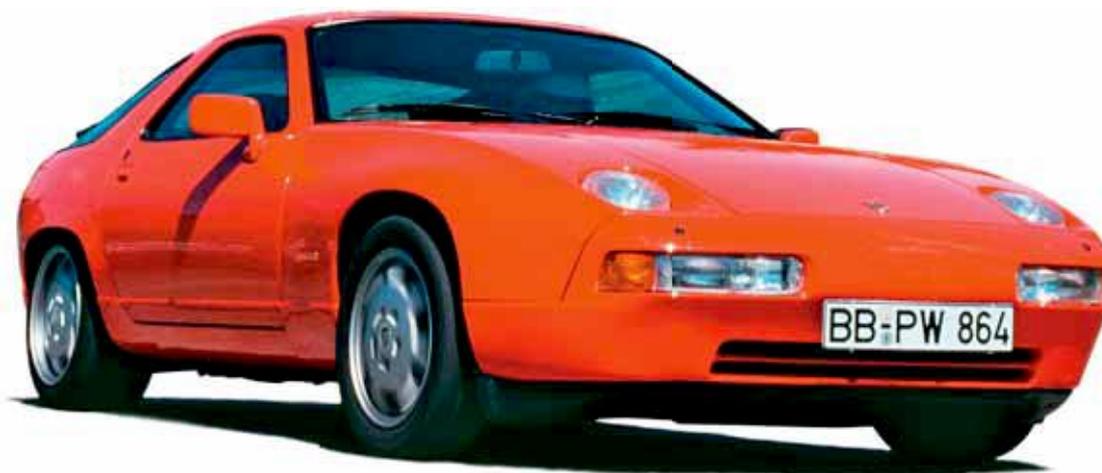
druck-Kontrollsystem (RDK) und das Informations- und Diagnosesystem.

Zur Modellpflege des kurzlebigen 928 GT gehörten das ab 1990 serienmäßig verbauete, elektronisch geregelte Sperrdifferenzial (PSD) und neue Leichtmetall-Gussräder im „Design 90“. Wichtigster Unterschied zum parallel angebotenen 928 S4, der ab Modelljahr 1990 nur noch mit Viergangautomatik ausgerüstet wurde, war das handgeschaltete Fünfganggetriebe.

Beim gleichen Preis von 145.900 Mark konnte sich der Käufer für den komfortableren oder den sportlicheren 928 entscheiden. Das Votum fiel deutlich aus. 17.894 Einheiten des 928 mit Fünfzylinder-Viertürer-V8 wurden zwischen 1987 und 1991 gebaut, nur 1620 davon waren GT-Modelle.

Aufgrund der kleinen Stückzahl und dem rapide nachlassenden Interesse an der 928-Baureihe nach ihrem Ableben im Jahr 1995 blieb der 928 GT lange ein Fall für Fans, außerhalb der Transaxle-Szene kaum bekannt und nur selten gehandelt. Das ändert sich gerade. Der 928 ist beliebt geworden, gute Autos kosten gutes Geld. Das gilt

Als Sportwagen mit Handschaltung und Achtzylinder-Saugmotor ist der 928 GT schon längst eine Rarität. Noch ist der Spaß bezahlbar.



zuerst und vor allem für den GT, der nicht mehr als technisch hoch entwickelter, aber saturierter Groß-Porsche gilt, sondern als Fahrmaschine mit eigenem Charakter.

Der wird maßgeblich vom Schaltgetriebe mitbestimmt. Die von Mercedes-Benz zugelieferte Viergangautomatik lässt selbst den ultimativen 928 GTS mit 5,4 Litern Hubraum und 350 PS gern etwas bequem wirken, während die Handschaltung den GT-Fahrer dazu animiert, das Potenzial des hochdrehenden V8-Motors und die Kompetenz des Fahrwerks herauszukitzeln. Es muss nicht immer ein 964 oder 993 sein.

Tipp: Wer einen guten 928 GT mit nachvollziehbarer Historie und verlässlicher Wartungs-Vita sucht, muss Geduld mitbringen. Komplexe Technik und hohe Kosten bei Reparatur und Unterhalt haben viele 928-Besitzer zum Sparen am Auto erzogen, gerade Exemplare mit solcher Vergangenheit bergen aber unkalkulierbare Risiken. Als Alternative empfehlen sich 928 S4 und GTS – idealerweise mit Handschaltung. ■

Text: Jan-Henrik Mucho · Foto: Porsche

| PORSCHE FAHRER PREISGUIDE | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|
| Porsche 928 GT, Baujahr 1989–1991, Stand: 2015 | | | | |
| Note 1 | Note 2 | Note 3 | Note 4 | Note 5 |
| 41.500 € | 28.600 € | 18.900 € | 12.000 € | k.N. |
| Porsche 928 GT, Preiskurve 2010–2014, Note 2 | | | | |
| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 27.700 € | 26.300 € | 25.100 € | 25.500 € | 27.300 € |

Quelle: Classic Data

Porsche 928 GT

Motor: wassergekühlter dohc-32V-Achtzylinder-Aluminium-V-Motor Typ M28/47

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 100 x 78,9 mm

Hubraum: 4957 cm³

Leistung: 330 PS bei 6200/min

Drehmoment: 430 Nm bei 4100/min

Verdichtung: 10 : 1

Gemischaubereitung: Bosch LH-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche-Fünfganggetriebe Typ G28.55

Karosserie: selbsttragende Coupé-Karosserie aus Stahlblech, Front und Heck aus Kunststoff, Türen, Vorderkotflügel und Hauben aus Aluminium

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, Doppel-Querlenker, Schraubenfedern mit Stabilisator (vorn), Doppel-Querlenker, Längsschubstreben, Schraubenfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum, ABS

Radstand: 2500 mm

Spur: 1561 mm (vorn), 1565 mm (hinten); ab 1990: 1551 mm / 1546 mm

L x B x H: 4520 x 1836 x 1282 mm

Reifen: 8 J x 16 mit 225/50 VR 16 (vorn) und 9 J x 16 mit 245/45 VR 16 (hinten); ab 1990: 7,5 J x 16 und 9 J x 16

Leergewicht: 1580 kg

zul. Gesamtgewicht: 1920 kg

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,8 sec

Bauzeit: 1989–1991

HEISS. BEGEHRT.

Der Cayman GT4 bedient sich der Komponenten des 911 Carrera S und des GT3 und beweist damit Talent für die Rennstrecke. Für Alltag und Innenstadtverkehr eignen sich andere Porsche besser.

■ 385 PS, Sechszylinder-Saugmotor und ausschließlich Handschaltung. So einen Cayman gab es noch nie. Und wird es vielleicht nie wieder geben. Warum? Weil die EU-Emissionsvorschriften strenger werden und die Zeichen der Zukunft bei Porsche auf Vierzylinder und Turbo stehen.

Von der besonderen Güte und der beinahe nostalgischen Färbung des Angebots Cayman GT4 ließ sich die anspruchsvolle Porsche-Kundschaft deshalb schnell überzeugen: Die komplette Produktion von 2000 Fahrzeugen ist bereits ausverkauft. Weil die Nachfrage nach wie vor groß ist, wird überlegt, weitere Einheiten zu fertigen, doch weder Zulieferer noch das Werk können die Produktion ohne weiteres hochfahren; der GT4 ist ein Spezialangebot. In Deutschland dauerte es zwei Tage, bis das vorhandene Kontingent vergeben war. Das gab es bei Porsche schon lange nicht mehr.

Der Cayman GT4 ist anders als seine nahen Verwandten Cayman R von 2010 und GTS, weil er nur wenige Kompromisse kennt. Es gibt auch Navi, großes Soundsystem und beleuchtete Türeinstiegsblenden, aber die Aerodynamik ist auf Abtrieb ausgerichtet und der fest montierte Heckflügel je nach

Einsatzzweck verstellbar. Eine Alternative zur manuellen Sechsgangschaltung ist nicht vorgesehen, auch wenn ein PDK-Getriebe schneller schaltet. Weil es schwerer und komplexer ist, wurde darauf verzichtet.

Der Purismus ist nicht aufgesetzt. Porsche sieht den GT4 als Einstieg in die seit bald 60 Jahren bestehende Porsche GT-Familie. Früher stand Porsche da ziemlich allein auf dem Markt, heute ist die Konkurrenz stark. Trotzdem zeigen die Verkaufszahlen steil nach oben. Vom ersten 996 GT3 wurden rund 1700 Autos verkauft, von dessen zweiter Generation schon doppelt so viele.

Vom GT3 auf 997-Basis verkaufte Porsche an die 4000 Fahrzeuge, die zweite Auflage kam bei kürzerer Laufzeit auf 3500 Einheiten. Vom 991 GT3 wurden bisher rund 4800 Autos verkauft.

Im Gegensatz zum 911 GT2 (993) und 911 GT3 (996) folgt der Cayman GT4 aber keinen Homologations-Vorgaben, ist nicht als Basisfahrzeug für eine Rennklasse entwickelt worden. Eine nackte, leistungsgesteigerte RS-Version, wie von vielen Hobby-Rennfahrern gewünscht, ist nicht in Planung. Wer auf die Piste will, muss extra ordern. Keramik-►



GT4



bremsanlage, Vollschalensitze aus kohlefaserverstärktem Kunststoff, Sport Chrono-Paket und Clubsport-Paket mit Überrollkäfig hinten, Feuerlöscher und Sechs-Punkt-Gurt für den Fahrer sind Sonderausstattungen.

Motor und Fahrwerk So weit oben durfte noch kein Cayman ins 911-Motoren-Regal greifen. Basis des 385 PS starken GT4-Triebwerks ist der 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxer des 911 Carrera S. Obwohl die Sideblades an den Flanken des Cayman GT4 die Luft schneller zum Ansaugtrakt strömen lassen, blieben aufgrund der verbauten Lage 15 PS des 997-Motors auf der Strecke.

Mit hartem schepperndem Grollen springt der GT4 an, im Leerlauf klingt er unruhig und mechanisch wie ein alter RS mit Einmassen-

schwungrad. Die Kupplung braucht mehr Kraft als in den zivilen Cayman-Versionen. Porsche erspart dem GT4 das unübersichtlich anmutende Siebenganggetriebe des größeren Bruders 911 und belässt es bei sechs Gängen. Klick, klack – kurz, schnell und treffsicher geht es durch die Schaltkulisse. Unter 3500/min agiert der Sechszylinder-Sauger eher verhalten, fast undramatisch, erwacht dann ab 4000/min zum zweiten Leben und kreischt sich über 7000/min mit Gänsehaut-Garantie der Höchstleistung entgegen.

Bei schneller Gangart stellen die dynamischen Getriebelager auf hart, auf Knopfdruck der Sporttaste gibt es Zwischengas beim Runterschalten – im Innenstadtverkehr eine lässliche, aber launige Sünde. Leise ist

Die komplette Produktion von 2000 Cayman GT4 ist bereits ausverkauft. In Deutschland dauerte es zwei Tage, bis das Kontingent vergeben war.

Telemetrie fürs Telefon – Porsche Track Precision App

Für den Einsatz auf der Rennstrecke hat Porsche die Track Precision App entwickelt, die als Teil eines speziellen Sport Chrono-Paketes für die Porsche GT-Sportwagen Cayman GT4, 911 GT3 und 911 GT3 RS als Extra erhältlich ist.

Das Paket umfasst die Vorrüstung zum Anschluss eines Laptriggers, der optional über Porsche Tequipment erhältlich ist. Dieser Laptrigger ermöglicht eine noch exaktere Zeitnahme als über das GPS-Signal. Die Smartphone-App kann kostenlos für Android oder iPhone heruntergeladen werden. Sie ermöglicht anhand synchroner Daten- und Video-Aufzeichnungen die detaillierte und objektive Analyse von Rundenzeiten und Fahrstil. Dazu nutzt sie präzise Fahrzeugdaten aus einem zusätzlichen Steuergerät im Fahrzeug sowie die hochauflösende Kamera des Smartphones und GPS-Signale.

Genutzt werden kann die App sowohl während der Fahrt als auch bei der späteren Analyse. Vor dem Start muss der Fahrer lediglich die gewünschte Rundstrecke auswählen. Dies ist vor oder während der Anfahrt möglich. Dazu stehen die digitalisierten Streckenverläufe von bisher rund 60 internationalen Rundkursen abrufbereit. Weitere Strecken lassen sich bequem in einem Karteneditor schon zuvor anlegen oder direkt beim Abfahren der ersten Runde im Fahrzeug definieren.

Zugunsten guter Videoqualität sollte der Fahrer das Smartphone in einer sicheren Halterung an der Frontscheibe befestigen. Fährt er über die Startlinie, beginnt das System anhand der GPS-Daten automatisch die Aufzeichnung. Zum Speichern genügt ein Fingertipp nach dem Überfahren der Ziellinie mit dem Verlassen der Strecke.

Auf der Rundstrecke visualisiert das Programm grafisch die Fahrdynamik in Form von Traktion, Lenkverhalten, Längs- und Querschleunigung. Außer Sektor- und Rundenzeiten zeigt das Display positionsgenaue Abweichungen gegenüber einer zuvor gefahrenen oder vorgewählten Referenzrunde. Für die präzise Messung der Rundenzeit umfasst das Sport Chrono-Paket zusätzlich eine Schnittstelle für einen so genannt-



ten Laptrigger aus dem Motorsport, der mit der Track Precision App kommuniziert. Er basiert auf dem Prinzip der Lichtschranke, bei der ein Sender an der Start-Ziel-Linie den Empfänger im hinteren Seitenfenster beim Vorbeifahren auslöst. Der Laptrigger ist über Porsche Tequipment zu beziehen.

Kunden, die beim Kauf eines neuen Cayman GT4, 911 GT3 RS oder 911 GT3 der aktuellen Generation kein Sport Chrono-Paket bestellt haben, können die Track Precision App über Porsche Tequipment im Porsche-Zentrum nachrüsten lassen.

Die Preise: Sport Chrono-Paket inklusive Track Precision App und Vorrüstung Laptrigger als Option bei Neuwagenkauf: 1594,60 Euro. Track Precision App zur Nachrüstung über Porsche Tequipment: 1059,10 Euro zuzüglich Montagekosten beim Porsche-Zentrum. Laptrigger über Porsche Tequipment: 880,60 Euro zuzüglich Montagekosten im Porsche Zentrum. Erhältlich nur für Modelle ab 6/2014 und nur in Verbindung mit optionalem Sport Chrono-Paket.



Porsche Cayman GT4

Motor: wassergekühlter Boxermotor, Block und Zylinderköpfe aus Aluminium, 4 obenliegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus)

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 77,5 mm

Hubraum: 3800 cm³

Leistung: 385 PS bei 7400/min

Drehmoment: 420 Nm bei 4750–6000/min

Verdichtung: 12,5 : 1

Gemischauflbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe mit mech. Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV)

Karosserie: selbsttragender, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Federbein-Achse mit einzeln an Quer- und Längslenkern aufgehängten Rädern (vorn), elektromechanische Servolenkung; Federbein-Achse mit einzeln an Quer- und Längslenkern geführten Rädern (hinten); Porsche Active Stability Management (PASM), zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme

Bremsen: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 380 x 34 mm (vorn), Vierkolben sowie 380 x 30 mm (hinten)

Radstand: 2484 mm

Spur: 1539 mm (vorn), 1533 mm (hinten)

L x B x H: 4438 x 1817 x 1266 mm

Räder/Reifen: 8,5 J x 20 mit Pirelli P Zero 245/35 ZR 20 (vorn), 11 J x 20 mit 295/30 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1340 kg

Höchstgeschwindigkeit: 295 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 4,4 sec

Tankinhalt: 54 l

Durchschnittsverbrauch (NEFZ): 10,3 l SP (Testverbrauch: 11,6–25,6 l)

Basispreis: 84.776 Euro (Testwagenpreis: 107.838 Euro)

der Cayman GT4 ohnehin nie, auf längeren Autobahn-Etappen wird der Klangteppich mitunter schwer. Die Sportauspuffanlage sorgt für eine Überraschung: im allgegenwärtigen Klangfeuer ist der Unterschied bei per Tastendruck aktivierter Sportklappe kaum feststellbar.

Vorderachse, Bremse und Lenkübersetzung hat der Cayman GT4 vom GT3 übernommen. Dank der feinfühligsten, direkten Lenkung klebt der Asphalt fühlbar bis zum letzten Kiesel an den Handinnenflächen, in Verbindung mit dem aktiven Dämpfungssystem und optionalen Composit-Bremsen (Aufpreis: 7318,50 Euro) nähert sich das Fahrwerk des GT4 der Perfektion. So leicht und punktgenau lenkt sich kein Elfer, so brutal und konstant ankert keine Stahlbremse. Geht es zu schnell in die zu scharfe Kurve, zuckt der Cayman nur kurz, dann fängt die Elektronik ihn ein. Der Grenzbereich ist schmal – abschalten sollten die Fahrhilfen nur Könner. Note 1.

Fahrleistungen und Verbrauch Die prestigeträchtige 300-km/h-Marke hat Porsche der optimalen Balance zwischen c_w -Wert und Abtrieb geopfert. 4,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Spitze von 295 km/h notiert Porsche für den Cayman GT4, das geht nur über Drehzahl.

Viel spürbarer Abtrieb, große Lufteinlässe zum Kühlen – der GT4 stellt sich energisch dem Wind entgegen. Liegt der Verbrauch bei normaler Fahrweise mit hohem Autobahnanteil im Schnitt zwischen 11 und 12

Litern Superplus auf 100 Kilometern, fließt im Sportmodus mit häufigem Ausdrehen der Gänge auch die doppelte Menge durch. Viel, wenig? Egal! Es tut gut zu wissen, dass auch ein Ausnahmesportler im Alltag nicht über die Stränge schlägt. Mit einem Fassungsvermögen von 54 Litern ist der Tank allerdings zu knapp bemessen.

Ausstattung und Preise Die Zeiten, da der Besitz eines Porsche mit Sport-Kürzel Verzicht und Härte bedeutete, sind vorbei. Servolenkung, Klimaanlage, zwei gut nutzbare Kofferräume und Zentralverriegelung sind auch beim GT4 serienmäßig, und die Zusammenstellung der Sport-Zutaten ist sinnvoll: Spur, Sturz und Stabis lassen sich für den Einsatz auf der Piste einstellen, PSM und PASM sind an Bord, die Regelsysteme stufenweise abschaltbar, Schalensitze und Außenspiegel stammen vom 911 GT3, der als Vorbild für das GT4-Design diente. 30 mm niedriger liegt der GT4 im Vergleich zum normalen Cayman, mit seinem großen Frontspoiler wächst er ein paar Millimeter übers normale Cayman-Maß hinaus.

Selbst zum Neuwagenpreis von 85.776 Euro ist ein leicht gebrauchter Cayman GT4 ein guter Kauf – ein neuer 911 GT3 kostet rund 50.000 Euro mehr.

Fazit Er ist selten, schnell, limitiert und extrem. Kurzum: Der Cayman GT4 ist schon jetzt ein Sammlerstück. Wahrscheinlich werden die meisten Besitzer trotzdem nicht widerstehen können, den GT4 auch mal am Wochenende über die Rennstrecke zu



scheuchen. Schon allein deshalb, weil er im Alltag chronisch unterfordert ist. Mit seinem Frontspoiler schrappt er über Bremshügel in verkehrsberuhigten Zonen und fährt bei normalen Autobahn-Geschwindigkeiten nutzlos Rennzubehör durch die Gegend.

Wer den GT4 als Liebhaberei oder Renngerät betrachtet, kann oder muss einen kaufen, weil derzeit kein besserer moderner Porsche

mit klassischen Tugenden existiert. Wer einen schnellen Cayman zum Benutzen sucht, den kleidet ein GTS besser – genug ist dann besser als zuviel. ■

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Holger Neu / Porsche

Video: Porsche

Leichte Schalensitze aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (l.) kosten genauso Aufpreis wie der kleine Laptrigger zum Erfassen der Rundenzeit (o. l.). Die Schlaufen als Türöffner, eher Porsche-Folklore denn Leichtbau-Diktat, sind serienmäßig.



6. Classic Day.

**Am Samstag, 26. September 2015
von 10 bis 16 Uhr im Porsche Zentrum Aachen.**

Der 6. Classic Day steht ganz im Zeichen der Turbo Technologie, die bereits seit 1975 bei Porsche eine tragende Rolle spielt. Feiern Sie gemeinsam mit uns diesen besonderen Tag und lassen Sie sich von der Faszination Porsche begeistern.



PORSCHE

Porsche Zentrum Aachen

Fleischhauer PZ GmbH
Europaplatz 10 · 52068 Aachen
Tel: +49 241 51803-14
Fax: +49 241 51803-67
info@porsche-aachen.de
www.porsche-aachen.de

GEMISCHTES DOPPEL

Bernd Fuhrmann und Olaf Brähler sind Nachbarn. Beide fahren Porsche, beide haben ihre Wagen zur selben Zeit gekauft, beide Autos sind etwa gleich alt und gleich stark. Ansonsten aber könnten die Unterschiede zwischen den Wagen kaum größer sein.



Garagen-Perle trifft Hobby-Rennwagen. Nein, so einfach ist diese Geschichte nicht erzählt. Sechs Jahre lang schaute Olaf Brähler dem 964 C4 von Bernd Fuhrmann hinterher – und kam so auf den Geschmack. „Eigentlich suchte ich damals eher so etwas wie einen alten Opel Admiral.“ Doch dann wurde es 2005 ein mintgrünes 964 C2 Cabrio, eine seltene Farbe, der eine längere Suche nach einem sehr guten Exemplar vorausging. Der Wagen stammte aus erster Hand, kam im Oktober 1992 erstmals auf die Straße – und sieht mit seinen rund 81.000 Kilometern heute noch so aus, als sei er ein Vorführwagen in der Verkaufshalle eines Porsche Zentrums.

Der 968 CS von Bernd Fuhrmann muss sich dahinter nicht verstecken. Aber mit 500.000 Kilometern auf dem Tacho seit seiner Erstzulassung im April 1993 hat er natürlich eine bewegte Geschichte zu erzählen. Die fängt damit an, wie Bernd Fuhrmann zu dem Wa-

gen kam: „Ich habe ihn Ende April 2005 im Tausch gegen meinen 964 C4 bekommen.“ Einschließlich eines Wertausgleiches, der die Basis für die folgenden Umbauten bilden sollte.

„Ich habe den 964 sechs Jahre im Alltag gefahren. Dann hatte er 277.000 Kilometer drauf und war mir im Unterhalt einfach zu teuer geworden.“ Keiner hatte so genau mitbekommen, was der andere plante, plötzlich standen die beiden Autos da. „Olaf hatte mir kurz zuvor gesagt, er fährt ein Auto anschauen – und kam dann mit dem Cabrio wieder. Ich selber hatte meine Verkaufsabsichten nur in Internetforen bekannt gegeben. Dort kam auch der Kontakt für den Tausch zu Stande.“

968 CS – Der ausentwickelte Transaxle-Sportler Bei einer jährlichen Fahrleistung von 30.000 bis 35.000 Kilometern summierte sich die Einsparung bei Versicherung, Steuer, Benzin und Inspektionen auf

4000 bis 5000 Euro, hatte Bernd Fuhrmann überschlagen. Im März 2006 kam noch eine Autogasanlage hinzu, mit der sich die Kosten weiter senken ließen. Also ein Auto der Vernunft? Wer den Wagen heute sieht, wird dem nicht zustimmen.

In der Tat hat er nicht mehr viel mit der CS-Version zu tun, die Porsche damals anbot: „Meiner war sogar ein Soft-CS, wie sie in der Szene genannt werden. Also ohne optionale Sportpakete“, sagt Bernd Fuhrmann. Das erste sportliche Extra ließ er aber nicht einbauen, um das nachzuholen: „Der Wagen lief ja als Ganzjahres-Fahrzeug, also fand ich es ganz sinnvoll, eine Sperre zu haben. Schließlich besaß ich vorher ja sogar Allradantrieb.“

Doch das Getriebe, das Bernd Fuhrmann im August 2005 dann kaufte, besaß eine bemerkenswerte Vorgeschichte: „Es stammt aus dem 968 eines Bekannten, der damit Wettbewerbe fuhr. Er startete mit seinem 968 sogar



beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring. 2004 landete er auf dem 2. Platz seiner Klasse und in der Gesamtwertung auf Rang 28.“

Beim Angebot für originale CS-Schalensitze drei Monate später hätte ebenfalls niemand Nein gesagt: „Ich war in meiner Werkstatt, als ein Mann auf mich zukam und mir anbot, meine beiden Originalsitze und meinen vorherigen Schalensitz gegen seine zu tauschen. Er war oft mit einem Bekannten unterwegs, der ein steifes Bein hatte. Das war immer sehr schwer für ihn, in den Wagen zu kommen.“

Auch die größere Bremsanlage kam im April 2007 nicht einfach so ins Auto: „Ein Bekannter wollte in seinem späten 944 Turbo vorne die Sechskolben-Bremszange aus einem Cayenne montieren.“ Dafür boten die originalen Achsschenkel, die in Bernd Fuhrmanns Exemplar verbaut waren, die passenden Aufnahmepunkte.

Rein zufällig ist diese Bremse auch noch identisch mit der gewesen, die Porsche zusammen mit der Differenzialsperre als Sportpaket für den 968 anbot. Also tauschten sie. Den Überrollbügel hatte er schon vom Vorbesitzer mitbekommen. Damit waren die wesentlichen Komponenten beieinander.

Ansonsten gab sich der Wagen als unkomplizierter Dauerläufer. Im Dezember wurde der Motor eher vorausschauend neu gelagert, wurden zwei Auslassventile ersetzt. Bei Kilometerstand 478.000 im Juni 2013 ereilte ihn dann allerdings doch ein Überhitzungsschaden.

Nach dem Wiederaufbau sollte der Wagen nicht mehr als Alltagsporsche auf den Straßen fahren, beschloss Bernd Fuhrmann. Er bekam einen Firmenwagen – und der CS wurde noch einmal etwas sportlicher. Der Aufbau ging in zwei Schritten vor sich. Zunächst kam der technische Teil. Die Au- ▶

Zweimal Porsche ganz anders: Der Porsche 968 CS von Bernd Fuhrmann und der Porsche 964 von Olaf Brähler unterscheiden sich nicht nur vom Konzept deutlich. Der schwarze Transaxle wurde umfangreich modifiziert, das grüne Cabrio präsentiert sich völlig original.



Heckansichten: Mit seinem großen Kofferraum besitzt der Porsche 968 praktisches Talent, der Porsche 964 zeigt sich von dieser Seite dagegen einfach als klassisch schön.

togas-Anlage musste weichen, aus zwei Motoren entstand eine neue Maschine, die mit Sportnockenwellen und etwas größerer Drosselklappe optimiert wurde.

Das Getriebe benötigte nur einige Lager; dazu kam eine neue Kupplung. Auch die Bremse wurde noch einmal verbessert: Vorne kamen Bremscheiben mit 322 statt 302 Millimetern zum Einsatz, dazu Bremszangen vom 928 GTS. „Das sorgt, wenn man mehrmals hintereinander von Geschwindigkeiten jenseits von 200 km/h abbremsen muss, für mehr Standfestigkeit“, sagt Bernd Fuhrmann. Abgerundet wird das Technikpaket von einem KW-Fahrwerk in der Variante V3.

Im zweiten Schritt ging es an die Optik: Die Felgen im klassischen Fuchs-Design stehen dem Wagen gut. Statt mit Leder sind die Schalensitze nun mit Stoff bezogen: „Das ist bei höheren Temperaturen bei einem Auto ohne Klimaanlage angenehmer. Dafür habe ich noch ein originales Stück Stoff mit Porsche-Pascha-Muster gefunden.“

Ein Tacho mit neuer Skalierung und ein Lenkrad von Atiwe wie beim Clubsport, aber mit 320 Millimetern Durchmesser, Frontspoiler und Heckflügel vom 968 Turbo RS sowie eine geänderte Auspuffanlage runden den Auftritt ab. Dazu kam eine neue Schicht Lack.

964 C2 Cabrio – Der elegante Elfer Solche Geschichten kann das gepflegte 964-Cabrio nicht erzählen, aber auch so bietet der Alltag genug Gefahren. Ehefrau Christine Brähler entfernte einmal die Leuchtpunkte auf den Türöffnern, weil sie die für nachträglich angebrachtes Zubehör hielt. Sie ließen sich wieder ankleben.

Ärgerlicher war, dass bei einem Werkstattbesuch die Außenspiegel geklaut wurden. Immerhin hinterließen die Täter keinen Schaden an den Türen. Ach ja – und die Farbe: Zu Beginn machten sich Bekannte lustig, ob ein Farbtherapeut Brählers die Aufgabe gestellt habe, sich so ein Fahrzeug zuzulegen. Inzwischen sieht das niemand mehr so, die seltene Lackierung wird eher bewundert.

Und wenn man nun von einem in den anderen Wagen wechselt? Das Cabrio strahlt die Ursprünglichkeit alter 911 aus – auch wenn



der Fahreindruck aufgrund des Schraubenfederfahrwerks und des kräftigen Motors, der schon im Drehzahlkeller gut antritt, gedämpfter und manierter ausfällt als bei den Vorgängern.

Technisch gesehen wirkt er im Vergleich zum 968-Motor einfach: Zwei Ventile, keine Verstellung der Auslassnockenwelle – und eben noch luftgekühlt. Dafür besitzt er schon ein Schaltsaugrohr und sechs Zylinder. 310 Nm bei 4800/min gibt Porsche an. 250 PS stehen bei 6100/min bereit.

Zwei Zylinder weniger, wassergekühlt, Ausgleichswellen – und ein Platz vorne im Auto. Porsche baute sich mit dem 968 einen Gegenelfer über lange Jahre selber – der 928 spielte von Größe und Leistung her eine Liga höher. Mit 305 Nm bei 4100/min erscheint er auf dem Papier drehmomentstärker, weil das Maximum früher anliegt. 240 PS liefert die Maschine bei 6200/min. Es ist die letzte Entwicklungsstufe eines sehr effizienten Motors: Er kommt mit etwa zwei Litern weniger auf 100 Kilometer aus als der 964, erreicht aber nicht ganz die Beschleunigungswerte des 964.

Auch wenn er in der Längsdynamik etwas zurück bleibt, holt der CS von Bernd Fuhrmann an anderer Stelle auf: Er kommt im umgebauten Zustand bei weitem nicht mehr so nüchtern daher. Das straffe, aber nicht unkomfortable Fahrwerk, die auf hö-

here Frequenzen abgestimmte, frecher klingende Auspuffanlage und die Schalensitze vermitteln Rennsportgefühle. Der Wagen wirkt leichtfüßig und liegt ausgewogen – mehr als der 964. So sollte es ja auch sein. Schließlich will man ja nicht dasselbe wie der Nachbar fahren.

Messungen Nach unseren Messungen stellen wir fest, dass der 968 CS im oberen Bereich etwas abmagerte und deshalb nicht die volle Leistung brachte. Auf dem Papier fehlten ihm rund 20 PS Leistung. Und das 964 Cabrio bestätigte, dass die von Porsche abgegeben 250 PS eher etwas untertrieben sind.

Eine zweite Messung mit dem nun mit etwa 250 PS gut im Futter stehenden CS brachte zumindest eine Erkenntnis: An jenem Tag war es um 20 Grad Celsius wärmer als beim ersten Versuch, der Wagen war trotzdem ähnlich schnell. Nur sind 42 Grad in der Sonne für einen Messtag ungewöhnlich viel gewesen. Bei Gelegenheit reichen wir weitere Werte nach.

Doch schon jetzt zeigte sich: Dieser 968 CS ist dem 964 C2 auf den Fersen und im Sprint von 60 auf 200 km/h rund drei Sekunden schneller als ein zum Vergleich herangezogener 968. Bei identischen Messbedingungen sollte sich die Differenz für den Sprint von 60 auf 200 km/h zwischen 968 CS und 964 bei ein bis zwei Sekunden einpendeln.

Text/Fotos und Video: Tobias Kindermann ►

Herzessache: Der Porsche 968 (links) besitzt einen großvolumigen Dreiliter-Vierzylindermotor mit Wasserkühlung und Vierventilkopf, im Porsche 964 sitzt der bekannte Sechszylinder-Boxermotor – hier mit Doppelzündung und Schaltsaugrohr sowie 3,6 Litern Hubraum.

Testtrio: Harald Gottlieb (Porsche 968), Olaf Brähler (Porsche 964 Cabrio) und Bernd Fuhrmann (Porsche 968 CS) verglichen die Fahrleistungen ihrer Wagen (v. l.).



TESTPROTOKOLL 964 C2

Fahrzeug: Porsche 964 Cabrio C2

Erstzulassung: 10/1992

Besitzer: Olaf Brähler

Umbauten/Bemerkungen: sehr gepflegter Originalzustand in der seltenen Farbe Mintgrün

Leistung: 250 PS

Kilometerstand: 81.000 km

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h (Werksangabe)

Gewicht vollgetankt: 1384 kg

Gewicht Fahrer 1: 84 kg

Gewicht Fahrer 2: 72 kg

Räder und Reifen: Original Porsche 7x17 ET 55 mit 205/50 ZR 17 Michelin Pilot Sport Contact 2 N2 (v.), Original Porsche 8x17 ET 52 mit 255/40 ZR 17 Michelin Pilot Sport Contact 2 N2 (h.), Profiltiefe: 6 mm

Messbedingungen: 22 Grad Celsius, 1006 hPa, sonnig, windstill

MESSERGEBNISSE 964 C2

Beschleunigung

60 km/h ab 2. Gang hochbeschleunigt

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 60-100 km/h | 3,15 sec. | 69,76 m |
| 60-140 km/h | 7,64 sec. | 220,17 m |
| 60-180 km/h | 14,30 sec. | 516,92 m |
| 60-200 km/h | 18,22 sec. | 724,17 m |

Elastizität in den oberen drei Gängen

3. Gang

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 60-100 km/h | 5,73 sec. | 127,61 m |
| 60-120 km/h | 7,65 sec. | 186,12 m |
| 60-140 km/h | 9,85 sec. | 265,69 m |
| 60-160 km/h | 12,45 sec. | 375,27 m |

4. Gang

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 80-120 km/h | 6,85 sec. | 189,88 m |
| 80-160 km/h | 13,49 sec. | 447,96 m |
| 80-200 km/h | 21,02 sec. | 825,40 m |

5. Gang

| | | |
|-------------|------------|-----------|
| 80-120 km/h | 9,82 sec. | 271,98 m |
| 80-160 km/h | 20,29 sec. | 680,07 m |
| 80-200 km/h | 30,62 sec. | 1196,85 m |



TESTPROTOKOLL 968 CS

Fahrzeug: Porsche 968 CS Coupé

Erstzulassung: 04/1993

Besitzer: Bernd Fuhrmann

Umbauten/Bemerkungen: Überrollbügel Matter Typ 102-234/67, Fahrwerk KW 3, Bremsanlage 968 Turbo S (vorne 928 GTS, hinten wie 968 M030), Sonderlenkrod Atiwe wie Clubsport, aber mit 320 mm Durchmesser, Frontspoiler und Heckflügel vom 968 Turbo RS, Mittelschalldämpfer Cargraphic N-GT, Endrohr Techart, Tacho und Drehzahlmesser mit geändertem Design, Original-Schalensitze mit Bezug aus schwarzem Leder und originalem Porsche-Pascha-Stoff, Getriebe mit Lamellensperre (M220), Sportnockenwellen und größere Drosselklappe, Motorrevision bei 477.000 km

Leistung: 240 PS

Kilometerstand: 493.000 km

Höchstgeschwindigkeit: 252 km/h (Werksangabe)

Gewicht vollgetankt: 1341 kg

Gewicht Fahrer 1: 82 kg

Gewicht Fahrer 2: 72 kg

Räder und Reifen: Dynamic Speed RS Classic Momo, 8,5x18, ET 48, 225/40 R 18, Michelin Pilot Sport PS2 N3 (v.), Dynamic Speed RS Classic Momo, 810x18, ET 45, 265/35 R 18, Michelin Pilot Sport PS2 N3 (h.), Profiltiefe: 7 mm

Messbedingungen: 22 Grad Celsius, 1006 hPa, sonnig, windstill

MESSERGEBNISSE 968 CS

Beschleunigung

60 km/h ab 2. Gang hochbeschleunigt

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 60-100 km/h | 3,55 sec. | 80,01 m |
| 60-140 km/h | 8,45 sec. | 244,04 m |
| 60-180 km/h | 15,88 sec. | 580,39 m |
| 60-200 km/h | 21,53 sec. | 880,02 m |

Elastizität in den oberen drei Gängen

4. Gang

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 60-100 km/h | 7,24 sec. | 160,08 m |
| 60-120 km/h | 10,16 sec. | 262,74 m |
| 60-140 km/h | 14,04 sec. | 387,10 m |
| 60-160 km/h | 17,62 sec. | 536,23 m |

5. Gang

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 80-120 km/h | 9,78 sec. | 274,13 m |
| 80-160 km/h | 19,51 sec. | 651,95 m |
| 80-180 km/h | 25,07 sec. | 914,57 m |

6. Gang

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 80-120 km/h | 11,98 sec. | 331,52 m |
| 80-160 km/h | 26,26 sec. | 885,83 m |



VERGLEICHSPROTOKOLL 968

Erstzulassung: 06/1991

Besitzer: Harald Gottlieb

Umbauten/Bemerkungen: Serie bis auf Sitze

Leistung: 240 PS

Kilometerstand: 222.000 km

Höchstgeschwindigkeit: 252 km/h (Werksangabe)

Gewicht vollgetankt: 1448 kg

Gewicht Fahrer 1: 90 kg

Gewicht Fahrer 2: 72 kg

Räder und Reifen: AZEV, 8x17, ET 45, 225/45-17, Michelin (v.), AZEV, 9x17, ET 45, 255/40-17, Michelin (h.), Profiltiefe: 4 mm (v.), 6 mm (h.)

Messbedingungen: 27,2 Grad Celsius, 1010 hPa, sonnig

MESSERGEBNISSE 968

Beschleunigung

60 km/h ab 2. Gang hochbeschleunigt

| | | |
|-------------|------------|-----------|
| 60-100 km/h | 3,59 sec. | 80,11 m |
| 60-120 km/h | 7,07 sec. | 184,16 m |
| 60-140 km/h | 9,77 sec. | 282,08 m |
| 60-160 km/h | 14,32 sec. | 470,98 m |
| 60-180 km/h | 18,94 sec. | 689,51 m |
| 60-200 km/h | 25,82 sec. | 1053,36 m |





CHE

Experience Center Le Mans

24h
LE MANS

23 58 51

CEP
NISSAN
NISSAN
NISSAN

Alcoa

Castrol

SAFARI

MOTORSPORT AKTUELL – 24H LE MANS

MISSION ERFÜLLT

Willkommen daheim. Nur anderthalb Jahre nach der Rückkehr in den großen Langstreckensport der WEC (World Endurance Championship) hat Porsche den 17. Le Mans-Sieg der Firmengeschichte eingefahren – 17 Jahre nach dem letzten Erfolg 1998.





Am Ende des 83. Langstreckenrennens in Le Mans siegt der Porsche, der am wenigsten technische Probleme hatte und konstant schnell unterwegs war.

■ Ferdinand Piëch hat im Zusammenhang mit dem Bau des Porsche 917 einmal festgestellt: „Dieses Muskelspiel der kleinen Sportwagenfirma hat den Grundstein zu dem Image gelegt, dass man Porsche eigentlich alles zutraut, wenn die nur wollen.“ Jetzt, 17 Jahre nach dem letzten großen Erfolg beim 24-Stunden-Klassiker 1998, hat Porsche wieder gewollt. Und gewonnen.

Mit Nico Hülkenberg, Earl Bamber und Nick Tandy setzte sich etwas überraschend jene Crew durch, die als Verstärkung für Le Mans vorgesehen war und nur an der Sarthe und im 6-Stunden-Rennen von Spa zum Einsatz kommen sollte. Sie gewannen in ihrem weißen Porsche 919 Hybrid vor Mark Webber, Timo Bernhard und Brenton Hartley im roten 919. Der dritte, schwarz lackierte 919 Hybrid mit Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas kam auf Platz 5 ins Ziel.

Schon im Training hatte sich gezeigt, dass die Zuffenhausener mit guten Aussichten ins Rennen gehen würden. Der Schweizer Neel Jani fuhr mit dem LMP1-Rennwagen am Mittwochabend im ersten Qualifying eine Runde in 3:16,887 Minuten, die trotz konstant trockener Witterung auch nach dem dritten Qualifying am Donnerstag Bestand hatte.

Timo Bernhard fuhr die zweitschnellste Runde in 3:17,767 Minuten ebenfalls am Mitt-

wochabend. Nick Tandy kam im dritten 919 im zweiten Qualifying am Donnerstag auf eine Zeit von 3:18,862 Minuten und sicherte seiner Crew Startplatz 3. Der beste Audi R18 e-tron Quattro lag mit 3:19,866 Minuten drei Sekunden hinter dem Pole-Setter zurück.

Erinnerungen an die beiden ersten WEC-Rennen des Jahres in Silverstone und in Spa wurden wach. Dort hatten die Zuffenhausener ebenfalls die Qualifying beherrschten, die Ingolstädter aber jeweils das Rennen gewonnen. Das Duell der beiden deutschen Hersteller prägte denn auch die diesjährige Auflage des Langstreckenklassikers an der Sarthe.

Beim Start übernahmen die drei Porsche die Führung, setzten sich aber zunächst nicht so deutlich ab, wie es das Trainingsergebnis hatte erwarten lassen. Die drei Audi folgten dichtauf, splitteten das Führungstrio und setzten sich wiederholt an die Spitze. Porsches Speerspitzen waren zunächst Wagen Nummer 17 von Webber/Bernhard/Hartley und die Nummer 18 mit Lieb/Jani/Dumas, der Siegerwagen (Nr. 19), der vom dritten Startplatz ins Rennen gegangen war, lag zunächst nur auf dem achten, später auf dem sechsten Rang, drehte aber konstant seine Runden.

Kleinigkeiten warfen die beiden Wagen zurück: Hartley übersah am Samstagabend das Signal eines Streckenpostens, wofür



das Team eine einminütige Zeitstrafe kassierte. Am Sonntagvormittag musste Bernhard bei einem Überrundungsmanöver auf das Kiesbett vor der Dunlop-Brücke ausweichen, weil ihn der langsamere Konkurrent nicht gesehen hatte.

Der schwarze 919 kämpfte nach anfänglich schneller Fahrt mit Bremsproblemen und konnte deshalb nicht mehr in den Kampf um die Spitze eingreifen. So siegte der Wagen, der mit den wenigsten Problemen zu kämpfen gehabt hatte und der konstant schnell war. Immerhin waren zwei Le-Mans-Rookies im Team: Sowohl für Hülkenberg als auch für Bamber war es der erste Start an der Sarthe.

Audi-untypisch schlugen sich die drei bayerischen Wagen mit Problemen herum, so dass es nur zu den Plätzen drei, vier und sieben reichte. Ein Reifendefekt, eine Zeitstrafe und der heftige Abflug von Loïc Duval waren die wesentlichsten Ursachen.

Die Toyota TS 040 Hybrid waren nicht in Lage, den Speed der deutschen Kontrahenten mitzugehen. Sie drehten zwar zuverlässig ihre Runden, konnten aber zu keiner Phase in den Kampf um die Spitze eingreifen.

So kam es zu dem Riesenerfolg der Mannschaft um Fritz Enzinger, Leiter des LMP1-Projektes, den Technischen Direk- ▶

Stimmen zum Sieg

Fritz Enzinger (Leiter LMP1): „Schon bei unserem zweiten Versuch den 17. Gesamtsieg für Porsche zu holen, ist eine unglaubliche Leistung. Ich kann nur Danke sagen an diese Mannschaft. In den vergangenen dreieinhalb Jahren ist ein fantastisches Team entstanden, das einfach Spaß am Sport hat, das hundert Prozent Einsatz gibt. Der ganze Vorstand stand von Anfang an voll hinter uns. Dass wir es heuer schon geschafft haben, werde ich wohl erst in paar Tagen richtig begreifen. Ich weiß, wie viele Kollegen sich ganz diesem Ziel verschrieben und es mit immensem Einsatz verfolgt haben. Noch mal danke an alle – wir sehen uns zum Feiern in Weissach.“

Andreas Seidl (Teamchef LMP1): „Zu diesem Erfolg fehlen mir eigentlich die Worte. Wir können noch gar nicht fassen, was wir da erreicht haben. Eine sensationelle Belohnung für die harte Arbeit, die das ganze Team hier an der Strecke und daheim in Weissach in den vergangenen dreieinhalb Jahren geleistet hat. Wir wussten, dass wir im Vergleich zum Vorjahr deutlich besser vorbereitet waren. Trotzdem konnten wir dieses Ergebnis nicht erwarten. Wir haben nicht glücklich gewonnen, sondern waren in allen Bereichen siegfähig – von den Mechanikern in der Box über die Ingenieure bis hin zur Rennstrategie. Auch die Pitstops waren außerordentlich. Die Fahrer haben einen sensationellen Job gemacht, Gratulation insbesondere an unsere drei Jungs im dritten Auto.“

Alexander Hitzinger (Technischer Direktor LMP1): „Wir sind superglücklich und zufrieden. Das Gefühl, Le Mans zu gewinnen, ist unbeschreiblich. Ich freue mich irrsinnig für das Team, das so viel Herzblut und harte Arbeit in dieses Projekt gesteckt hat. Wir haben uns in den letzten zwei Jahren grandios entwickelt und wurden jetzt mit dem Doppelsieg belohnt.“

Dr. Frank-Steffen Walliser, Porsche Motorsportchef: „Heute ist ein großer Tag für Porsche. Wir sind alle stolz auf die Fahrer, die für Porsche den 17. Gesamtsieg in Le Mans geholt haben. Aus GT-Sicht war es leider nicht das Le Mans, das wir uns vorgestellt hatten. Von der Strategie her waren wir gut aufgestellt, sind mit der Startnummer 91 auch ein gutes Rennen gefahren, hatten dann aber technische Probleme mit unseren 911 RSR, die uns zurückgeworfen haben. Umso erfreulicher ist, dass der baugleiche 911 RSR in der Klasse GTE-Am mit Patrick Dempsey, Patrick Long und Marco Seefried auf dem hervorragenden zweiten Platz ins Ziel gekommen ist.“



Alle Fakten zum Sieg

- ▶ Das Siegerteam legte 395 Runden zurück (5382,82 km). Das sind nur zwei Runden weniger als der bestehende Rekord von 2010.
- ▶ Die Durchschnittsgeschwindigkeit des siegreichen Porsche 919 Hybrid betrug 224,2 km/h.
- ▶ Die höchste mit einem Porsche 919 Hybrid im Rennen erreichte Spitzengeschwindigkeit fuhr Mark Webber mit 340,2 km/h am Samstag um 16:40 Uhr.
- ▶ Der Porsche 919 Hybrid erzeugte und nutzte pro Runde 2,22 Kilowattstunden (8 Megajoule) elektrischer Energie. Wäre er ein Kraftwerk, könnte er ein Einfamilienhaus ein Vierteljahr lang mit Strom versorgen.
- ▶ Die Einsatzcrew des Porsche Teams war 120 Personen stark.
- ▶ Das Porsche Team erledigte 90 Tankstopps, 30 pro Auto.
- ▶ Dabei wurden 26 Mal auch Fahrer und Reifen gewechselt.
- ▶ Die längste Distanz mit einem Satz Reifen maß 54 Runden. Das gelang den drei Porsche-Prototypen-Piloten Mark Webber (Startnummer 17), Neel Jani (Nummer 18) und Nico Hülkenberg (Nummer 19).
- ▶ 116 Reifen kamen an den drei Porsche 919 Hybrid über die Renndistanz zum Einsatz.
- ▶ Eine Felge mit Reifen wiegt 19,9 Kilogramm. Somit haben die Mechaniker allein an Rädern 2308,4 Kilogramm gestemmt.
- ▶ Der schnellste Boxenstopp mit Fahrer- und Reifenwechsel dauerte im Porsche Team 1:13,9 Minuten.
- ▶ Den schnellsten Tankstopp erledigte die Crew in 51,3 Sekunden.
- ▶ Die Summe aller Boxen-Zeiten für die drei Porsche 919 Hybrid über die gesamte Renndauer betrug lediglich 95 Minuten und 36 Sekunden. Die des zweitbesten Teams mit drei Autos addierte sich auf gut 130 Minuten.
- ▶ 1896 Liter Benzin wurden in das Siegerauto getankt.
- ▶ Das Getriebe des siegreichen Porsche 919 Hybrid bewältigte binnen der 24 Stunden 25.293 Schaltvorgänge.
- ▶ Die längste Fahrzeit der neun Porsche-LMP1-Piloten absolvierte Neel Jani mit zehn Stunden und zehn Minuten. Im Siegerauto saß Nico Hülkenberg am längsten am Steuer: 8 Stunden und 52 Minuten.
- ▶ Das meiste Gewicht hat im Rennen Mark Webber verloren. Zu Rennbeginn wog er inklusive Rennoverall und Helm 81,2 Kilogramm, nach dem letzten Stint brachte er noch 78,2 Kilogramm auf die Waage.
- ▶ Den Fahrern standen im Auto pro Stint 0,85 Liter Getränk zur Verfügung. Die Trinkflaschen wurden bei jedem Tankstopp ausgetauscht.
- ▶ Es gab kaum Ersatzteilbedarf während des Rennens. Startnummer 18 erhielt nach Ausritten zweimal eine neue Nase. Für die Startnummer 19 leistete sich das Team morgens um 8 Uhr als reine Vorsichtsmaßnahme den Tausch von Motorabdeckung und Heckflügel, weil dies in einer Safety-Car-Phase ohne Zeitverlust möglich war.
- ▶ Während der 24 Stunden wurde pro Auto je ein Liter Öl nachgefüllt.
- ▶ Für klare Sicht hatte jeder der drei Prototypen vier Folien auf der Windschutzscheibe, die nach und nach entfernt wurden.
- ▶ Die höchste Außentemperatur betrug 25 Grad Celsius um 16 Uhr am Samstag. Am kühlgsten, 16 Grad Celsius, war es in der Nacht zwischen 3 und 7 Uhr.
- ▶ Die höchste gemessene Cockpittemperatur betrug 27 Grad Celsius.
- ▶ Die Nacht war zwischen Sonnenuntergang (21:59 Uhr) und Sonnenaufgang (05:59 Uhr) exakt acht Stunden lang.
- ▶ 13,5 Gigabyte Daten wurden pro Auto während der 24 Stunden an die Box übermittelt.
- ▶ Es gab vier Safety-Car-Phasen im Rennen. Insgesamt, inklusive der sogenannten „Slow Zones“, Geschwindigkeitsbegrenzungen in einzelnen Streckenabschnitten, war das Rennen über 195 Minuten neutralisiert.
- ▶ Nach nunmehr drei Läufen zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft und doppelter Punktvergabe in Le Mans führt Porsche in der WM mit 140 Punkten vor Audi (124) und Toyota (71).



tor Alexander Hitzinger und LMP1-Teamchef Andreas Seidl. Ingenieure, Techniker, Rennstrategen und Mechaniker haben mit ihrem unermüdlichen Einsatz Porsches 17. Le-Mans-Triumph möglich gemacht.

Großen Anteil haben auch die Stamm-Fahrer Bernhard, Dumas, Lieb, Jani, Webber und Hartley. Sie standen zwar am Ende nicht ganz oben auf dem Podest, aber ohne ihre Entwicklungsarbeit wäre der Porsche 919 Hybrid nicht der Siegerwagen, der 2016

an der Sarthe erst einmal geschlagen sein will. Das Porsche Team Manthey hatte mit den beiden 919 RSR Pech. Mit Defekt im Antriebsstrang fiel der erste schon nach einer Stunde aus, der zweite verlor seine Chancen durch Reparaturen dreieinhalb Stunden vor Rennende, die das Team auf Rang 5 in der Klasse GTEPro zurückwarfen. Nach dem beeindruckenden Gesamtergebnis wird man das in Zuffenhausen verkraften können.

Text und Fotos: Michael Behrndt · Video: Porsche ▶

Drei Farben: Weiß, Rot, Schwarz. Der Siegerwagen war vom dritten Startplatz ins Rennen gegangen. Das Team Webber/Bernhard/Hartley im roten 919 wurde Zweiter, der schwarze Porsche von Lieb/Jani/Dumas kam auf Platz 5 ins Ziel.

Alles über Porsche

Das umfangreichste Oldtimer-Archiv im Internet, täglich aktualisiert!



Tausende Fahrzeug-Portraits im Detail mit Bild & Ton



Über 500'000 Fotos zu Old- / Youngtimern von damals und heute



Tägliche News, aktuelle Marktpreise, Auktionsberichte ...

zwischengas.com



www.zwischengas.com/porsche



Über den Formelsport zum ersten Porsche-Start als Gastfahrer zum Le Mans-Sieger. Der Brite Nick Tandy hat sich auf Porsche als feste Größe etabliert.

FAHRER-PORTRÄT NICK TANDY

„MIT DEM KANNST DU ARBEITEN“

Ohne Franz Konrad hätte Porsche in diesem Jahr vielleicht nicht Le Mans gewonnen. Er war es, der einem der Siegerfahrer des Porsche 919 Hybrid mit der Nummer 19 den Weg in den großen Motorsport ebnete.

Nick Tandy bekam 2009 in seinem Team eine Chance – zu einer Zeit, als die Karriere des Briten in einer Sackgasse steckte. Franz Konrad weiß, was es heißt, in Le Mans dabei zu sein. 17 Mal ging er an den Start, 1990 kam er in einem Jaguar auf Platz 2. Konrad Motorsport ist seit Jahren im Carrera Cup aktiv.

Die Rennkarriere von Nick Tandy begann ungewöhnlich und sehr britisch: Zusammen mit seinem Zwillingsbruder Joe startete er als Zehnjähriger in Ministox-Rennen. Das sind mit Rammschutz ausgerüstete Minis, mit denen der Rennnachwuchs seine Reflexe auf kleinen Ovalkursen trainiert.

Tandy gewann später den Nachwuchswettbewerb einer Formel-Nachwuchsklasse und stieg in die Formel Ford auf. Schließlich fuhr er Formel-3-Rennen, überwiegend im Team seines Bruders Joe. Der kam im Mai 2009 bei einem Verkehrsunfall ums Leben, und Nick Tandy hielt sich als Autoglaser über Wasser.

Bis Franz Konrad ihn wiederentdeckte. „Ohne Franz wäre ich heute weg vom Fenster und würde in meinem Beruf als Autoglaser und mit irgendeinem Zusatzjob im Motorsport mein Geld verdienen“, sagte Tandy in einem Interview, nachdem er 2011 den Carrera Cup Deutschland gewonnen hatte.

„Nick war kein einfacher Kandidat. Ich habe ihn mir rausgepickt, nachdem ich ihn in einem Formel-Rennen gesehen habe. Es hat mir imponiert, wie er im Rennen zur Sache geht, wie er überholt und sich mit unterlegenem Material taktisch geschickt nach vorne gemogelt hat. Da hab ich ihm die Chance eines Tests gegeben.“

Im September 2009 kam Nick Tandys großer Moment. Konrad: „Wir waren bei einem Supercup-Rennen in Dijon, als plötzlich ein Fahrer krank wurde.“ Tandy sollte einspringen, doch er betreute das Formel-Team seines verstorbenen Bruders Joe, das an dem Wochenende in Zandvoort starten sollte. Kurze Zeit später bekam Konrad einen Anruf von Nick: „Ich habe das geregelt. Ich sitze im Auto und komme rüber.“

Tandy hatte zuvor einen einzigen Gaststart im britischen Porsche-Cup vorzuweisen und lieferte als Neuling ein sensationelles Rennen ab: „Du kannst alles tun, nur nicht den Fahrern die Punkte wegnehmen, die um die Meisterschaft fahren.“ Tandy hielt sich daran und blieb hinter Jeroen Bleekemolen auf dem zweiten Rang. „Ich bin sicher, er hätte das Rennen gewinnen können. Doch das hat mir gezeigt: Der Mensch hat Charakter, mit dem kannst Du arbeiten. Da habe ich ihn sofort unter Vertrag genommen.“

Der Beginn war nicht einfach: „Nick war immer schnell, aber er hat auch viel kaputt gemacht. Doch es macht einen Riesenspaß, mit ihm zu arbeiten, und ich habe es nicht bereut, ihn gefördert zu haben. Er hat es mir ja auch mit dem Titel 2011 im Carrera Cup gedankt.“ Inzwischen sei Tandy sehr gereift und liefere fehlerfreie Rennen ab. „Das zeichnet seine Klasse aus.“

Mit seinen Kontakten zu Porsche förderte Konrad den Einstieg von Nick Tandy als Werksfahrer. 2012 folgten einige Gaststarts, 2013 fuhr er die ganze Saison für Porsche. „Ihr müsst den Jungen Sportwagen fahren lassen, drückte ich bei Porsche weiter.“ Tandy überzeugte bei zwei Tests – und bekam sein LMP-1-Cockpit für Le Mans.



„Wer sich in einer Serie wie dem Carrera Cup durchsetzen kann, ist in jedem Auto schnell“, sagt Konrad. So überrasche es ihn nicht, dass Tandy auf dem Niveau von Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg unterwegs ist. „Nick Tandy wäre genauso gut ein superschneller Formel-1-Fahrer geworden, wenn er die Chance dazu gehabt hätte. Das sieht man auch an der Leistung von Earl Bamber, dem dritten Piloten. Auch der kommt aus den Cup-Serien, und das zeigt, dass diese Serie knüppelhart ist.“

Wie soll es für Tandy nun weitergehen? Aston Martin habe Interesse gezeigt, den schnellen

Engländer unter Vertrag zu nehmen, doch langfristig sieht Konrad Porsche als die bessere Alternative. „Porsche ist ein gutes Standbein, da kann man viele, viele Jahre Spaß haben, habe ich zu ihm gesagt. Wer dort gute Leistung abliefern wird, wird auch gut behandelt.“

Tandy sammelt im LMP-2-Team von KCMG, von Porsche gefördert, in der Langstreckenmeisterschaft in diesem Jahr weitere Erfahrung. Porsche manage die Fahrer sehr gut, sagt Konrad. „Ich halte mich inzwischen im Hintergrund. Am Ende des Jahres schauen wir mal, wie es weitergeht.“

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

Gemeinsam mit Patrick Pilet geht Nick Tandy in der Klasse GTLM in der Tudor United Sport Car Championship für Porsche North America im 911 RSR an den Start.

Rennstall-Teamchef Franz Konrad, selbst 17-maliger Le Mans-Starter, gab Nick Tandy eine zweite Chance und empfahl ihn Porsche als Werksfahrer.





Entspannt zum Titel: Der Österreicher Philipp Eng, Sieger des Carrera Cup 2014 und aktuell Führender in der Gesamtwertung, empfiehlt im Renn- und Alltagsverkehr eine relaxte Grundhaltung.

CARRERA CUP 2015

TIPPS VOM TITELVERTEIDIGER

Philipp Eng vom Team Project 1 ist Gesamtsieger des Carrera Cups der vergangenen Saison – und er führt auch in diesem Jahr wieder die Meisterschaft an (nach neun von 17 Rennen). Zu verdanken hat er das der Konstanz, mit der er bei jedem Lauf dabei ist und so bislang die meisten Punkte gesammelt hat.

Außer der Titelverteidigung im Carrera Cup hat er mit dem Team Project 1 auch den Supercup im Auge, der im Vorprogramm der Formel 1 startet: In Silverstone gelang dem 25 Jahre alten Österreicher bereits ein Sieg – und er führt auch dort die Meisterschaft an. PORSCHE FAHRER traf Philipp Eng beim Rennen auf dem Norisring in Nürnberg.

Mit welcher Einstellung geht er in die Rennen – und was können Sportwagenfahrer von den schnellen Piloten in den Cup-Klassen lernen? Philipp Eng ist auch als Instruktor tätig und kennt so beide Seiten gut. „Natürlich hat das schnelle Autofahren viel mit Talent zu tun, aber auch mit Erfahrung und akribischer Arbeit. Und der Porsche 911 ist nun einmal sehr speziell durch die Anordnung des Motors hinter der Hinterachse. Da muss man einfach die Tricks und Kniffe kennen, damit man mit diesem Auto auf der Rennstrecke schnell unterwegs sein kann.“

Es befindet sich sehr viel Gewicht im hinteren Teil des Fahrzeuges. „Das ist extrem gut für die Traktion. Dafür lieben wir den 911. Aber es gibt halt auch sehr wenig Gewicht vorne – und da kämpft man immer gegen ein gewisses Untersteuern. Da muss an der Fahrtechnik gefeilt werden, bis man damit so gut wie möglich mit umgehen kann.“

Im Klartext? „Durch den Einsatz von Gaspedal und Bremse kann ich das Gewicht so verschieben, wie ich es gerade benötige. Vor einer Kurve, wo ich das Auto extrem runterbremsen muss, etwa einer S-Kurve wie hier am Norisring, muss ich weit in die Kurve reinbremsen, damit viel Gewicht auf der Vorderachse bleibt. Am Kurvenausgang habe ich dann die allerbesten Karten, denn der 911 hat immer Traktion.“

Noch ein Tipp vom Profi: Wenn man gleichzeitig zu stark bremst und einlenkt, ist der





Reifen schnell überfordert. Dann gerate der Wagen durch die zu stark entlastete Hinterachse ins Übersteuern. „Deshalb ist es wichtig, den Bremsdruck immer weiter zu verringern, wenn man in die Kurve einfährt.“ Man solle durch den Scheitelpunkt rollen, dann die Lenkung öffnen und wieder aufs Gas gehen. „Der Bremsgraf ist wie ein rechtwinkliges Dreieck.“

Ein Wintertraining auf einem zugefrorenen See sei gut: „Dort passiert alles in Zeitlupe, und die Geschwindigkeiten sind nicht ganz so hoch. Da kann man auch dass Driften üben, was generell für die Fahrzeugbeherrschung sehr wertvoll ist.“

Entscheidend sei auch die Sitzposition: Die Schultern müssen festen Kontakt mit der Sitzlehne haben, das Handgelenk sollte bei ausgestrecktem Arm oben auf dem Lenkrad liegen. „Dann ist der Abstand zu Pedalen

und Lenkrad optimal.“ Das Lenkrad sollte man nicht verbissen festhalten. „Wenn es passt, durchaus mal etwas locker halten, damit sich die Muskeln entspannen. Auch hier ist weniger mehr.“

Und die Einstellung im Kopf? „Je weniger ich versuche, schneller Auto zu fahren, umso besser ist es.“ Wer das Auto in die Kurve zwingt, zu früh am Gas ist, überfordert die Reifen. „Deshalb immer entspannt im Auto sitzen, das ist das Effektivste und Sicherste. Ich setze mich immer ins Auto und denke mir: Hab´ Spaß dabei. Wenn man Spaß hat, ist man auch schnell.“ ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

Immer an der Wand entlang, typisch Norisring. Beide Rennen in Nürnberg gewann der Däne Nicki Thiim, der Gesamtführende Phlipp Eng wurde einmal Zweiter, einmal Dritter.

Punktstand nach 9 von 17 Läufen:

Fahrer-Wertung

| | |
|--|-------------------|
| Philipp Eng (A/Team Deutsche Post by Project 1) | 154 Punkte |
| Alex Riberas (E/The Heart of Racing by Lechner) | 112 Punkte |
| Christian Engelhart (D/TECE MRS-Racing) | 109 Punkte |
| Michael Ammermüller (D/The Heart of Racing by Lechner) | 107 Punkte |
| Jeffrey Schmidt (CH/Lechner Racing Middle East) | 101 Punkte |



SPORT-SCHAU – ELVA-PORSCHE MK VII

AUSNAHME-ATHLET

Britisches Chassis, deutscher Motor – die ungewöhnliche Allianz der zwei ehrgeizigen Sportwagenbauer Elva und Porsche ergab nur eine kleine Fußnote der Motorsport-Geschichte. Die Zusammenarbeit währte kurz und hinterließ Spuren abseits bekannter Wege.



knebel
motorsport



Klein, stabil und handlich. So gewann der fortschrittliche Vierzylinder Elva-Porsche Rennen in der SCCA (rechte Seite, o. I.) und war als Achtzylinder-Version am Berg erfolgreich.

Im rennsportverliebten Amerika der 50er und 60er Jahre genossen die Europäer einen Ruf wie Donnerhall. Die kompakten, leicht bauenden Sportwagen der Alten Welt mit ihren drehzahlfesten Motoren und sorgfältig abgestimmten Fahrwerken waren die ideale Basis für das bezahlbare Vergnügen der wochenendlichen Club-Rennen. „Win on sunday, sell on monday“ – Hersteller wie MG, Triumph und Porsche profitierten vom verkaufsfördernden Einsatz der vielen Hobby- und Halbprofi-Piloten.

Zu den Nutznießern zählte die kleine, dem Motorsport entsprungene Firma Elva. Der Name ist die Umschrift des französischen „elle va“, was soviel heißt wie „sie geht“. Voran ging es mit der 1955 in Hastings in der Grafschaft Sussex von Frank Nichols gegründeten Marke, als sich erste Erfolge in der Formel Junior einstellten.

In der populären Monoposto-Nachwuchsklasse gehörte Elva zu den innovativen Fahrzeug-Bauern: Als erster Hersteller baute Elva GFK-Karosserien und machte sich einen Namen als Anbieter ausgeklügelter Rohrrahmen-Chassis. Den Formel-Autos dienten

anfangs getunte Austin-Motoren als Antrieb sowie Dreizylinder-Zweitakter von DKW, die Porsche-Rennfahrer Gerhard Mitter vorbereitete. Der kompakte, leichte und am Markt sehr beliebte Straßensportwagen Courier verfügte über einen MG-Motor, aber auch Triebwerke von Ford und Climax waren im Angebot.

Nach Schwierigkeiten mit dem wegen Finanz-Delikten verurteilten US-Importeur, einer in diesen Wirren verloren gegangenen Schiffsladung Autos und der folgenden Insolvenz stellte sich Elva 1962 im südenglischen Rye neu auf. 1964 kam das mit einem BMW-Motor ausgerüstete Mittelmotor-Coupé GT 160, kurz darauf begann im Unternehmen der Bau der ersten McLaren-Rennwagen. 1968 endete der Autobau unter dem Namen Elva.

Ein Zwischenhoch erlebte Elva mit dem 1962 vorgestellten, als Mittelmotor-Rennwagen konstruierten Mk VII, ein Modell, das erfolgreich bei Rennen des Sports Car Club of America (SCCA) eingesetzt wurde. Wie der Kontakt zu Porsche zustande kam, ob die Initiative vom Elva-Importeur Carl Haas aus-



Die begrenzten Entwicklungs-Kapazitäten und ein voller Rennkalender bei Porsche führten zur Zusammenarbeit mit dem Chassis-Spezialisten Elva.

ging oder ob Porsche den ersten Schritt tat, lässt sich nicht vollständig rekonstruieren.

Einem Gespräch des ehemaligen Porsche-Rennleiters Huschke von Hanstein entnahm Tobias Aichele, Autor des Buches „Porsche Raritäten“, die Information, dass Porsche Anfang der sechziger Jahre mit der Vorbereitung auf Langstreckenrennen ausgelastet war. Um bei den populären Rundstrecken- und Bergrennen nicht an Boden zu verlieren, bot Porsche Elva Unterstützung an und entsandte das Fahrer-Mechaniker-Universalgenie Herbert Linge als Entwicklungshelfer nach England. Im Gegenzug wollte Porsche von den Qualitäten des Elva-Chassis profitieren, das im Vergleich zur den vorhandenen Porsche-Fahrwerken deutlich moderner war.

Die an Elva gelieferten Vierzylinder-Königswellen-Motoren vom Typ 547 entsprachen ungefähr dem Leistungsstand des 718 Spyder und holten aus 1,6 Litern Hubraum 160 PS. Für den Einsatz im Elva-Fahrgestell wurde der Motor überarbeitet, einige Quellen sprechen von 1,7 Litern Hubraum und rund 180 PS, über die das für Elva vorbereitete

Aggregat verfügt haben soll. Augenfälligste Modifikationen waren die Umstellung auf ein obenliegendes Horizontalgebläse mit Kunststoff-Flügelrad und die Verwendung von Weber-Vergasern. Öl- und Benzintank wurden seitlich untergebracht, das Getriebe erfuhr Änderungen, um den kleineren 13-Zoll-Rädern des Elva Rechnung zu tragen.

Ende 1963 wurden die ersten Fahrzeuge ausgeliefert. Die Kombination aus Elva-Chassis und Porsche-Motor war dann auf US-amerikanischen Strecken für viele Siege in der Zweiliter-Klasse und sogar für einige Gesamtsiege gegen stärkere Konkurrenz gut, etwa in Elkhart Lake/Wisconsin. Laut Tobias Aichele nahm Porsche sogar mit einem Werkswagen an Rennen des SCCA teil.

Die Angaben zu Stückzahlen differieren. Aichele spricht von 19, Jürgen Barth von 15 gebauten Fahrzeugen. Jürgen Barth, dessen Vater Edgar als Werksfahrer den einzigen Elva-Porsche mit Achtzylinder-Motor fuhr, führt in seinem großen „Buch der Porsche-Typen“ die begrenzten Entwicklungs-Kapazitäten bei Porsche als Grund für die Zusammenarbeit beider Firmen an. ▶

Elva-Porsche

Motor: luftgekühlter dohc-Boxermotor, Typ 547 (Typ 771)

Zylinder: 4 (8)

Bohrung x Hub: 85 x 66 mm (76 x 54,5 mm)

Hubraum: 1498 cm³ (1981 cm³)

Leistung: 117 PS bei 7800/min (260 PS bei 8800/min)

Drehmoment: 129 Nm bei 5300/min (210 Nm bei 7500/min)

Verdichtung: 9,5 : 1 (10,0 : 1)

Gemischaubereitung: zwei Doppelfallstrom-Vergaser Solex 40 PJJ (mech. Einspritzung)

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 718 (Typ 904)

Karosserie: GFK-Karosserie auf Rohrrahmen

Bremsen: Scheiben rundum

Radstand: 2286 mm

Spur: 1270 mm vorn, 1350 mm hinten

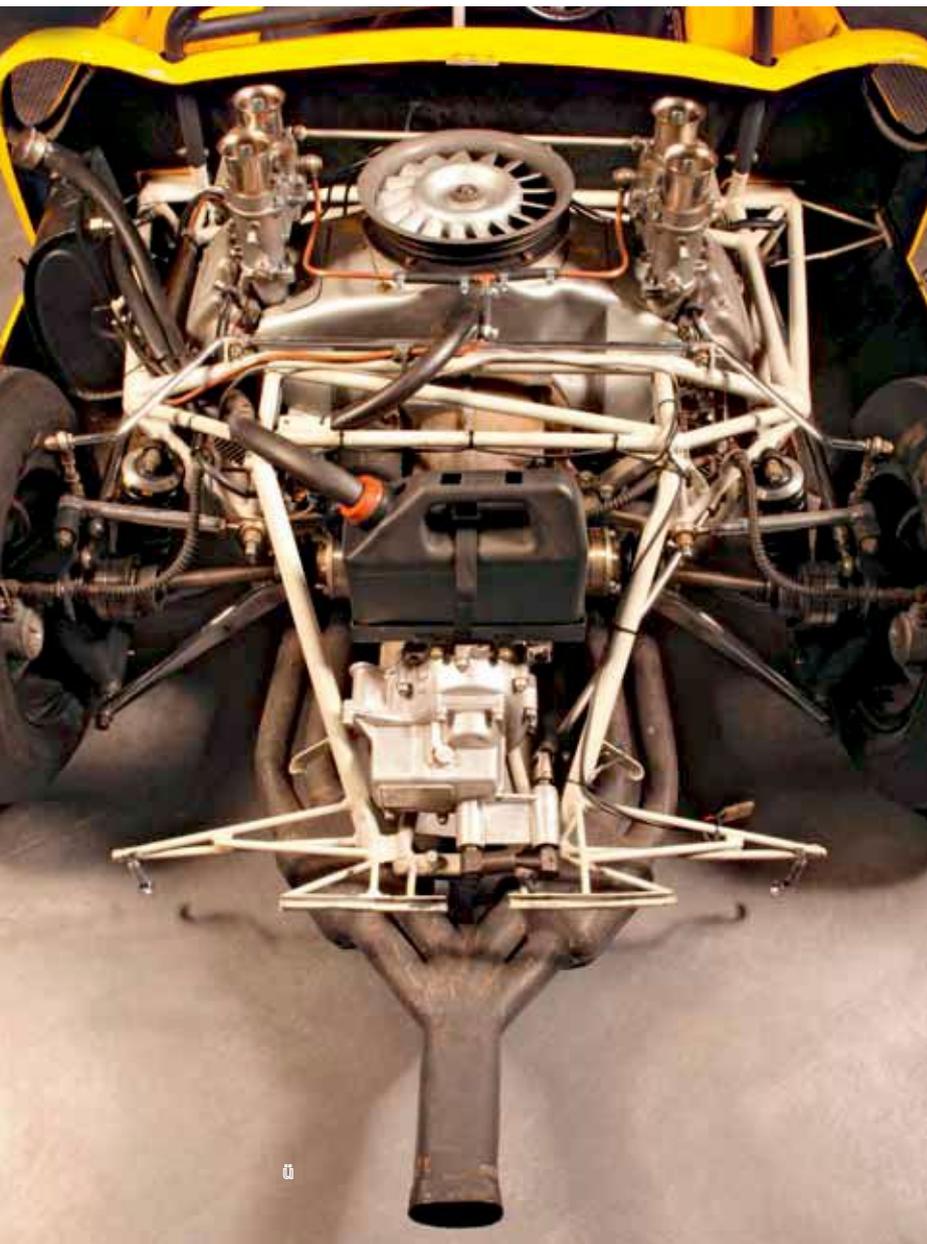
Leergewicht: 520 kg

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 10 sec

Stückzahl: vermutlich 15 (1)

Bauzeit: 1963–64





Die Arbeiten am 904 verzögerten die Weiterentwicklung des schon technisch nicht mehr aktuellen Renn-Spyder respektive eines Nachfolgers mit modernem Fahrwerks-Layout. In gegenseitiger Amtshilfe verkaufte Porsche also 15 Renntriebwerke an Elva und erwarb ein neues Chassis, das schließlich als Basis für die Entwicklung der Achtzylinder-Variante diente.

Das Werk zeigte keine Berührungsängste, hob das Gemeinschaftsprojekt sogar ins offizielle Werks-Team, um damit 1964 die Europa-Bergmeisterschaft zu bestreiten. Werksfahrer Edgar Barth, der schon 1959 und 1963 den Titel gewonnen hatte, startete in die neue Saison mit der finalen, stärksten Ausbau-Stufe des Elva Mk VII.

Statt des Vierzylinder-Fuhrmann-Motors kam eine weiterentwickelte und 260 PS starke Version des ursprünglich für den Formel-1-Einsatz konstruierten Triebwerks vom Typ 771 zum Einsatz. Der Umbau zur Achtzylinder-Variante erfolgte bei Porsche, im Vergleich zum 904-8 wog der Elva-Porsche mit einem Gewicht von 520 Kilogramm ganze 120 Kilo weniger.

Den ersten Lauf am bayrischen Roßfeld gewann Edgar Barth mit dem Elva-Porsche,

stieg danach aber auf den altherwürdigen, schon 1961 erstmals eingesetzten 718 W-RS Spyder um, mit dem er im Jahr zuvor die Berg-EM gewonnen hatte. Während die Verbindung aus Vierzylinder-Fuhrmann-Motor und Elva-Chassis eine schlagkräftige Kombination darstellte, konnte die Straßensituation der leistungsstärkeren Variante den Altmeister nicht überzeugen; vermutlich war der für den Vierzylinder ausgelegte Rohrrahmen zu labil für die Verwendung des schweren Achtzylinders.

Am Steuer des liebevoll „Großmutter“ getauften Spyder fuhr Barth souverän mit sechs Siegen seinen dritten Titel am Berg ein. Der Elva-Porsche wurde weitergereicht: Der Schweizer Herbert Müller fuhr mit dem Zwitter beim Gaisberg-Rennen hinter Barth auf den 2. Platz und siegte im letzten Lauf der Saison 1964. Müller wurde Zweiter in der Gesamtwertung, Sepp Greger auf einem Elva-Porsche mit Vierzylinder Siebter. Im Jahr darauf startete der Bayer Anton „Toni“ Fischhaber mit dem Elva-Porsche in der Berg-Europameisterschaft und feierte mit dem 3. Platz beim Roßfeld-Rennen den letzten großen Erfolg der britisch-deutschen Kooperation. ■

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Stefan Bau / Porsche

Porsche lieferte Königswellen-Motoren und erhielt im Gegenzug ein Chassis für die Weiterentwicklung zur Achtzylinder-Variante für die Berg-EM 1964.

WEHRET DEN ANFÄNGEN

Rostvorsorge ist simpler als man denkt. Wo Gefahr droht und wie einfach die Vorbeugung ist, erfuhren die Teilnehmer im Technik-Workshop beim Porsche-Spezialisten Cartronic Motorsport in Gummersbach.

 Zum Modelljahr 1976 begann Porsche, verzinkte Bleche einzusetzen und gewährte von da an eine Garantie von sechs Jahren gegen Durchrostung. Die wurde schrittweise binnen zehn Jahren auf zehn Jahre verlängert. Sogar auf den Lack gab es seither drei Jahre Garantie. Trotzdem: Rost ist bei allen älteren Porsche ein Thema, ob noch ungeschützt oder schon verzinkt.

„Man sollte nicht vergessen: Diese Zinkschicht hat nur eine Dicke von etwa einem Hundertstel Millimeter“, sagt Arno Schiebler. Der Leiter einer Firma für Werkzeugformenbau bei Frankfurt, die viel für die Automobilindustrie arbeitet, hat eine Leidenschaft für Rostvorsorge an Oldtimern. Arno Schieblers Ansatz bei der Rostvorsorge ist simpel und effektiv: „Schon ohne Demontage von Teilen und mit ganz einfachen Mitteln kann man fast 80 Prozent der Arbeit leisten.“

Und das mit wenig Geld: Das Material kostet kaum mehr als eine halbe Tankfüllung, die Ausrüstung ist günstiger zu haben als ein Ölwechsel an den luftgekühlten Modellen. Der Zeitaufwand hält sich ebenfalls in Grenzen. Ein Nachmittag reicht schon für die wichtigsten Arbeiten, selbst auf eine Hebebühne kann man verzichten, auch wenn sie die Arbeit natürlich deutlich erleichtert.

Die Vorbereitungen zu so einer Karosserie-konservierung sind gleichzeitig die wichtigs-

ten allgemeinen Pflegepunkte bei einem alten 911. Im Klartext: Sauber soll er sein, und das eben nicht nur oben, wo der Lack glänzt. Die älteren Modelle vor dem 964 haben zerklüftete Radhäuser. Die sind ein Paradies für Dreck und Salz, und irgendwann ist das Blech zer-setzt – mit kostspieligen Folgen. „Man findet inzwischen sogar schon sehr viele jüngere G-Modelle mit massiven Korrosionsproblemen“, sagt Arno Schiebler. Dass auch Autos ohne Verzinkung heute noch gut dastehen können, beweist freilich das frühe G-Modell von Meik Vahl. Die Untersuchung zeigt: Der Wagen besitzt eine gesunde Substanz.

Jedenfalls ist alles im Spritzwasserbereich gefährdet. Das betrifft vor allem die vier Kotflügel, die Seitenteile, die Lampentöpfe, den Durchgang rechts hinten zu Öltank und Ölfilter im Motorraum, die Ölleitungen zum vorderen Ölkühler auf der rechten Seite. Besondere Aufmerksamkeit sollte man dem vorderen linken Kotflügel schenken. Dort liegen Wischwasser- und Tankausgleichsbehälter. „Allein hier kann man sein Auto locker um ein Kilo Dreck erleichtern – eine ganz einfache Tuningmaßnahme“, sagt Arno Schiebler.

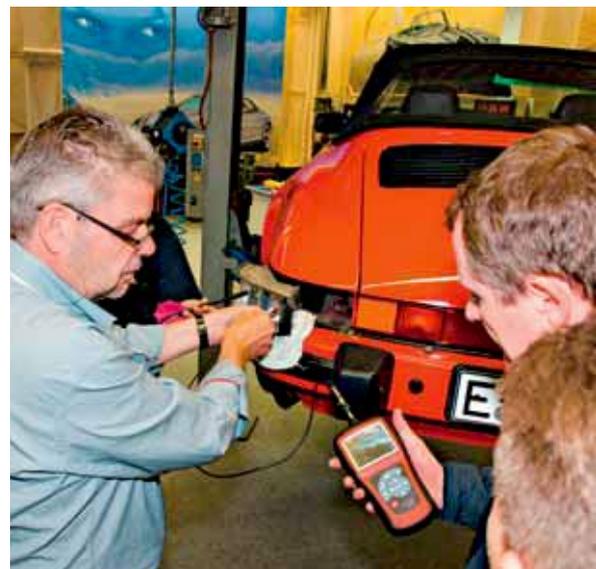
Die nachträgliche Montage von Innenkotflügeln sieht er mit gemischten Gefühlen: „Auch dahinter kann sich Dreck sammeln.“ Ohne die Teile sei eben auch gut zu sehen, wo sich Rost breitmacht. Außerdem trockneten die Radhäuser nach Regen schneller. Bei der ►





Die Schrauben der Rücklichtgläser lassen sich einfach entfernen und sind noch das kleinere Hindernis (o. l.). Erst dahinter wird es schwierig. Man ahnt es – viel Schmutz kommt zum Vorschein (o. r.). Die Teilnehmer in der Halle von Cartronic Motorsport (M. l.). Thomas Kirchhöfer zeigt es: Auch hinter die dicken Gummileisten an der Seite sollte man schauen (M. r.). Man kann mit einer starken Lampe die Schmutznester gut inspizieren – wichtig ist der Blick vom hinteren Kotflügel auf die B-Säule mit dem rostgefährdeten Verstärkungsblech (u. l.). Zu viel Sprühen ist nicht gut: Es sammelt sich schnell Flüssigkeit im Hohlraum, der dann nur abfließt und nicht schützt (u. r.). Unter dem Teppich hinter der B-Säule verbirgt sich eine wichtige Öffnung: Über diesen Stopfen erreicht man den Innenschweller, um das Verstärkungsblech zu konservieren. Die braunen Stellen auf dem Bild sind Reste vom Sprühkleber (ganz u.).





Wagenwäsche empfiehlt es sich, diese Stellen mit dem Schlauch gründlich zu spülen.

Cartronic-Chef Thomas Kirchhöfer empfiehlt einen Blick unter die breiten seitlichen Gummileisten, wo sich leicht Dreck festsetzt. Arno Schiebler rät, regelmäßig auch die Rücklichter zu checken. Die Gläser lassen sich einfach abschrauben. Bei der Montage sollte man darauf achten, die Schrauben nicht zu fest anzuziehen, weil das Glas reißen kann. Käfigmuttern halten die Lampengehäuse in der Karosserie. Sie drehen sich oft mit. Meist genügt es, sie mit einer Zange festzuhalten. Im schlimmsten Fall muss man den Kopf der Schraube ausbohren.

Die Demontage etwa der Kotflügel sei nicht sinnvoll, sagt Arno Schiebler: „Da macht man im Zweifel mehr kaputt. Beginnende leichte Korrosion kann man mit einfachen Mitteln lange Zeit unter Kontrolle halten.“ Der Unterboden ist ein gutes Beispiel: „Es macht überhaupt keinen Sinn, intakten Unterbodenschutz zu entfernen, nur weil er an anderen Stellen beschädigt ist.“ Das Werk habe den Autos eine sehr gute Basis mitgegeben, die man gelegentlich auf Unterwanderungen prüfen sollte: „Die trägt man dann ab und bessert das Ganze mit Rostschutzfarbe und einem Wachs aus.“

Ein Sonderthema sind Scheibenrahmen vorne und hinten: „Hier finden wir nach dem Ausbau oft Rost, der oft auch durch unsachgemäße Montage verursacht ist“, sagt Thomas Kirchhöfer. Er zeigt den Teilnehmern auch einen

von Cartronic mit Trockeneis gereinigten Porsche 993. „Das ist eine umweltfreundliche Methode, die sich sehr bewährt hat.“

Sobald alles sauber ist, kommt der nächste Schritt. Arno Schiebler arbeitet gerne mit Fluid Film, einem dünnflüssigen Produkt ohne Lösungsmittel, das umweltfreundlich ist und kriechfähig bleibt. „Bei Mitteln für den Hohlraumschutz hat jeder seine Favoriten. Wichtig ist eigentlich, dass man überhaupt etwas macht. Über die serienmäßigen Abfluslöcher erreicht man viele Bereiche – und wer mit einem ganz einfachen Kriechöl aus dem Baumarkt in die Löcher sprüht, hat dem Wagen schon etwas Gutes getan. Damit kann man auch über die Fahrwerksteile gehen.“

Eine brauchbare Druckbecherpistole für die Wachsbehandlung gebe es schon für rund 100 Euro, zum Betrieb genüge ein einfacher Kompressor. Ein Schlauch mit einer 360-Grad-Düse sowie eine Hakensonde komplettieren das Set. Rund drei Liter reichen für ein Auto. „Klassiker sind natürlich die Schwelger. Besonders gefährdet sind immer die unteren zehn Zentimeter. Ein durchgerostetes Dach dagegen habe ich noch nie gesehen.“

Wie steht es um den Einsatz von Endoskopen? Auch da verschaffen schon einfache Geräte, die an den Laptop angeschlossen werden, einen groben Eindruck. Wer noch nichts gegen Korrosion unternommen hat, sollte einfach ans Werk gehen. Falsch kann man dabei kaum etwas machen. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

Auch im Kofferraum finden sich Öffnungen, die man sich mit der Sprühpistole vornehmen sollte (l.). Mit einem Endoskop wurde in die Hohlräume gegangen. Hier zeigte sich: Dieser Wagen ist noch sehr gesund (r.).

The image shows the interior of a red sports car. A driver's hands are visible on a black steering wheel. The car's interior features black leather seats with red stitching and a dashboard with red accents. The car is parked in a showroom with other vehicles visible in the background.

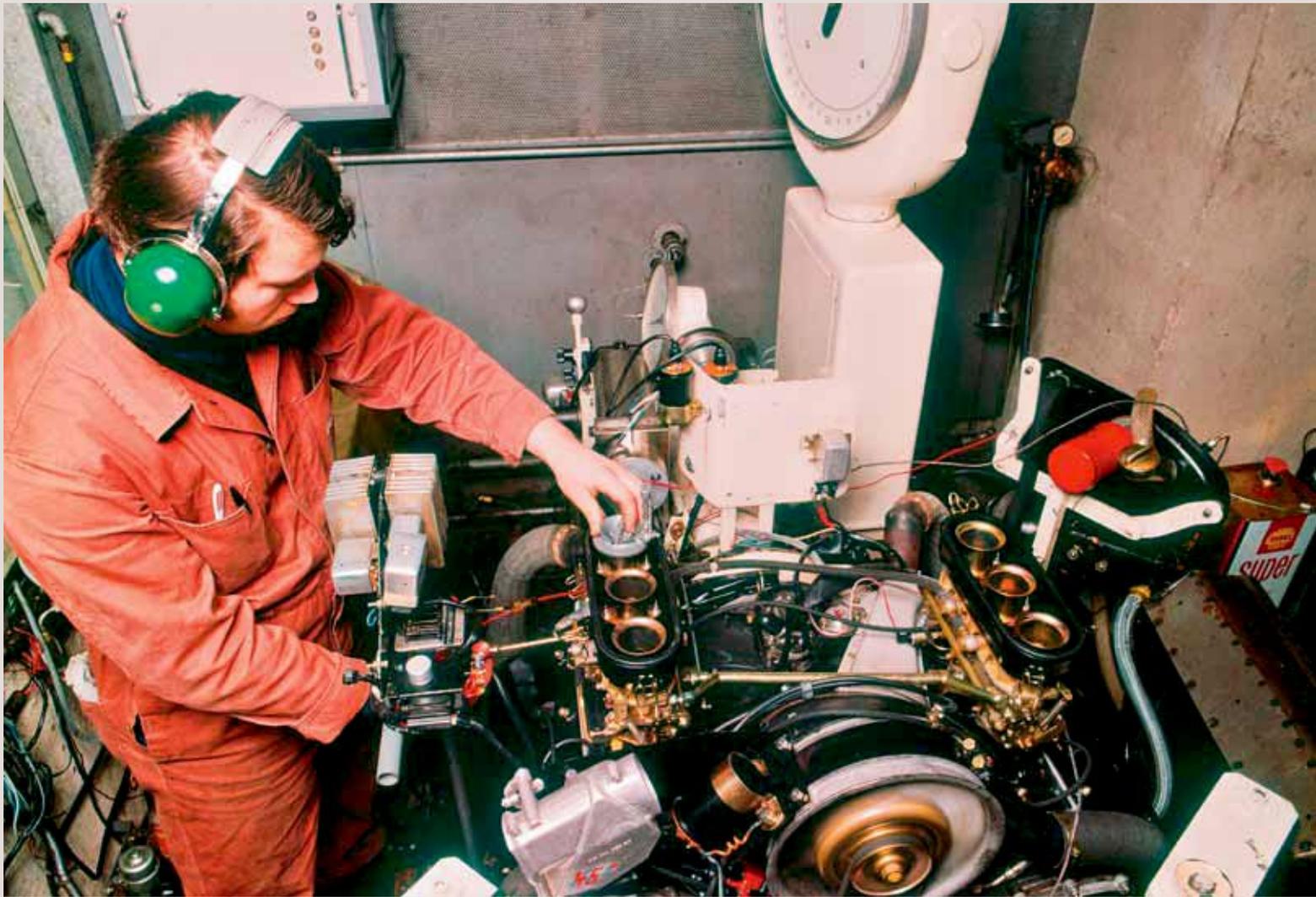
TECHNIK – SOUND-DESIGN

SCHALL UND RAUCH

Das Ansaug-Geräusch und der Ton des Auspuffs, der Klang von Motor und Abgas sind schon längst keine Zufallsprodukte mehr. Der Gesetzgeber regelt die Lautstärke, der Kunde hat eine Melodie im Ohr und alles muss miteinander harmonieren. Am Ende wird ein Gesamtwerk komponiert, das nach Porsche klingt.



Im Sound-Labor in Weissach tüfteln und feilen die Klangexperten am Porsche-Sound. Mit Hilfe von Bits und Bytes werden viele Töne zu einem markentypischen Klangteppich verwoben.



Toller Motor, aber das Kreischen stört! Lichtmaschine und Lüfterrad produzieren einen Klang, der den Porsche-Ingenieuren gar nicht passt. Also tüfteln sie und probieren. Es sind die Anfänge des aktiven Eingriffs in die Gestaltung des Motor-Klangs.

Bei Design denkt man zuerst an etwas, was man sehen, vielleicht sogar anfassen kann. Jedenfalls steht hinter Design stets ein gestalterischer, kreativer Prozess, und das geht eben auch in der Akustik. Schwingungen, Sound, Hören – alles ist gestaltbar und für Porsche eine der wichtigen emotionalen Säulen der Marke. Und schon vernehmen wir mit dem inneren Ohr den typischen 911-Sound des luftgekühlten Sechszylindermotors. Herrlich!

Ein wenig ungewollt ist Porsche zu einem der ersten Hersteller geworden, die Sound konkret gestalteten. Es fing mit dem 911 an, der nicht so recht die Musik produzierte, die zu ihm passte. Lichtmaschine und Lüfterrad des luftgekühlten Boxermotors erzeugten ein regelrecht kreischendes Geräusch. Die Ingenieure mussten eine Lösung finden, den Lärm zu eliminieren, um das angenehm sportliche Verbrennungsgeräusch des Sechszylinders hervorzuheben. Wir wissen:

Sie haben es geschafft. Damit war irgendwie ein neues Betätigungsfeld im Automobilbau eröffnet, das Sound-Design.

„Es ist nach wie vor unsere Herausforderung, diese Gene in die DNA unserer neuen Modelle zu implementieren“, sagt Dr. Bernhard Pfäfflin. Dem Leiter der Abteilung Akustik- und Schwingungstechnik im Entwicklungszentrum in Weissach geht es um Dinge wie das „Klack!“ der Türen. Oder das „Klick!“ beim Drücken einzelner Knöpfe. Der Motor-Sound aber hat naturgemäß einen besonderen Stellenwert: „Es ist wichtig, dass ein Porsche 911 GTS anders klingt als ein Cayenne.“ Porsche hat die Sound-Entwicklung von Anfang selbst in die Hand genommen und nicht an Zulieferer abgegeben „wie viele andere Hersteller“, sagt der 48-Jährige und lächelt.

Eine wichtige Rolle spielt der Computer. Mit einem Sound-Programm werden die Volu-



Das gab es auch mal: VW Käfer, Porsche Targa 911T mit 2,4-Liter-Motor und Audi 80 vereint auf dem Prüfstand im Jahre 1972. Auch Sound-Checks für den 911 fanden hier statt.

Vor allem die USA-Modelle mussten schon früh den härteren Abgas- und Geräuschnormen gerecht werden.



mina an Rohren, Schalldämpfern und vielen weiteren Baugruppen berechnet. So entstehen viele Varianten. Von denen kommen drei bis vier in die engere Wahl und werden dann als Prototypenteile Realität.

Die Motorcharakteristik Grundsätzlich entscheidend für den Klang aber ist die Motorcharakteristik. Die Sound-Experten arbeiten mit so genannten Motor-Ordnungen. „Eine Ordnung ist sozusagen der hörbare Verbrennungsrhythmus eines Motors und definiert sich nach der Zylinderanzahl“ erklärt Pfäfflin. Weil ein Viertakter bei jeder zweiten Umdrehung der Kurbelwelle einmal zündet, knallt es pro Umdrehung im Sechszylinder dreimal. Das ist dann eine „starke dritte Ordnung“, und analog beim Achtzylinder eine vierte. Porsche-Akustiker Bernd Müller: „Das sind sozusagen die Grund-Rhythmen. Und damit unsere Autos eben wie Porsche klingen, nehmen wir noch die Zwischen-Ordnung dazu.“ So

ist es möglich, einen ganz eigenen Klang zu kreieren.

Die Resonanzkörper des Sounds Sound ist ein Potpourri aus vielen Klängen. Die entstehen an allen Flächen und Bauteilen. Es gilt der Anspruch, so echt wie möglich zu klingen, ohne etwas hinzuzufügen. So konstruieren die Ingenieure auch Kurbelgehäuse, Zylinderköpfe und Getriebegehäuse bereits unter akustischen Gesichtspunkten. Sie müssen sich etwa mit der Oberflächengestaltung beschäftigen. Müller: „Bekommen die Teile Rippen oder nicht? Wenn ja – wie viele Rippen wird es haben? Wie viel Abstrahlung lassen sie zu? Wie dick sind die Bauteilwände, welches Material und, und, und.“ Auch bei Motormechanik, Ansaugtrakt und Abgasmündung hören die Klangexperten ganz genau hin.

Wir schauen uns den Ansaugtrakt genauer an. Eine schwarze Box mit Schläuchen und Verbindungen, durch die Luft bis zur Ein-

spritzanlage jagt. Sound ist darin grundsätzlich gefangen und will eigentlich raus. Also haben die Akustikarchitekten berechnet, wie sich die Schallwellen darin bewegen und wie sie reflektiert werden – und Öffnungen geschaffen. Daraus entweicht das Hörbare nun gezielt und wird Teil der Komposition. Das geht so weit, dass im aktuellen Elfer eine Leitung vom Ansaugtrakt bis an die Hutablage verläuft, wo eine Öffnung den geführten Klang in den Fahrgastraum entlässt. Diese Ansaugeräusch-Übertragung wird als „Sound-Symposer“ bezeichnet. Bernd Müller: „Hier wird kein Sound künstlich erzeugt! Es handelt sich ausschließlich um eine passive Übertragung vorhandener Schwingungen.“ Hört sich gut an.

Die Abgasanlage ist natürlich tragendes Element des individuellen Klangs. Rohrlängen, Rohrquerschnitte, Schalldämpfervolumen sind variabel und somit im Klang veränderbar. Die Auspuff-Geometrie ist entscheidend. ►

1977: Geräuschversuche am Motor des Porsche Typ 928. Porsche arbeitet am wassergekühlten V8, der natürlich ein individuelles Klang-Kleid bekommt und gegenüber den bis dahin üblichen Luftgekühlten eine neue Herausforderung darstellt.



Im Konzertsaal Wir sind im Sound-Labor. Wird die Tür zugezogen, ist das ein hermetisch geschlossener Raum. An den Wänden finden sich die typischen Schaumstoffspitzen, die in den Raum hineinragen. Eine bemerkenswerte Erfahrung: Wer in der Mitte steht und laut ruft, empfindet den Klang der eigenen Stimme, als sei der Realitäts-Lautstärkereger um ein Drittel heruntergedreht. Ganz gut also, um das Drumherum auszublenken und sich auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Und da steht er, unser Sechszylinder-Solist: Der 911 GTS ist solide fixiert, die Hinterräder drehen sich auf der Laufrolle. Hinterm Heck steht ein Mikrophon, auf dem Beifahrersitz hat ein Dummy Platz genommen. Bernd Müller gibt Gas, der Beifahrer hört genau zu. „Dieser Dummy erfüllt die Höreigenschaften eines Menschen, und wir können so ganz genau messen, was am und vor allem im Ohr ankommt.“

Der 42-Jährige beschäftigt sich im Schwerpunkt mit der Gaswechselakustik: Wie klingt es, wenn ich plötzlich das Gaspedal auf Volllast durchtrete? Was entfaltet sich, wenn ich runterschalte und Gas gebe? 50 Prozent des

Klangs entstehen im Ansaugbereich. „Klar spielt der Lastwechsel eine große Rolle“, weiß Müller, „da erwartet der Pilot ein Feedback.“ Beschleunigt der Porsche schnell, will man es nicht nur fühlen, sondern auch hören. Es ist also eine ausgeklügelte Komposition, die Kraft hörbar macht. Es ist wie mit verschiedenen Instrumenten, die in einem Orchester zusammenspielen.

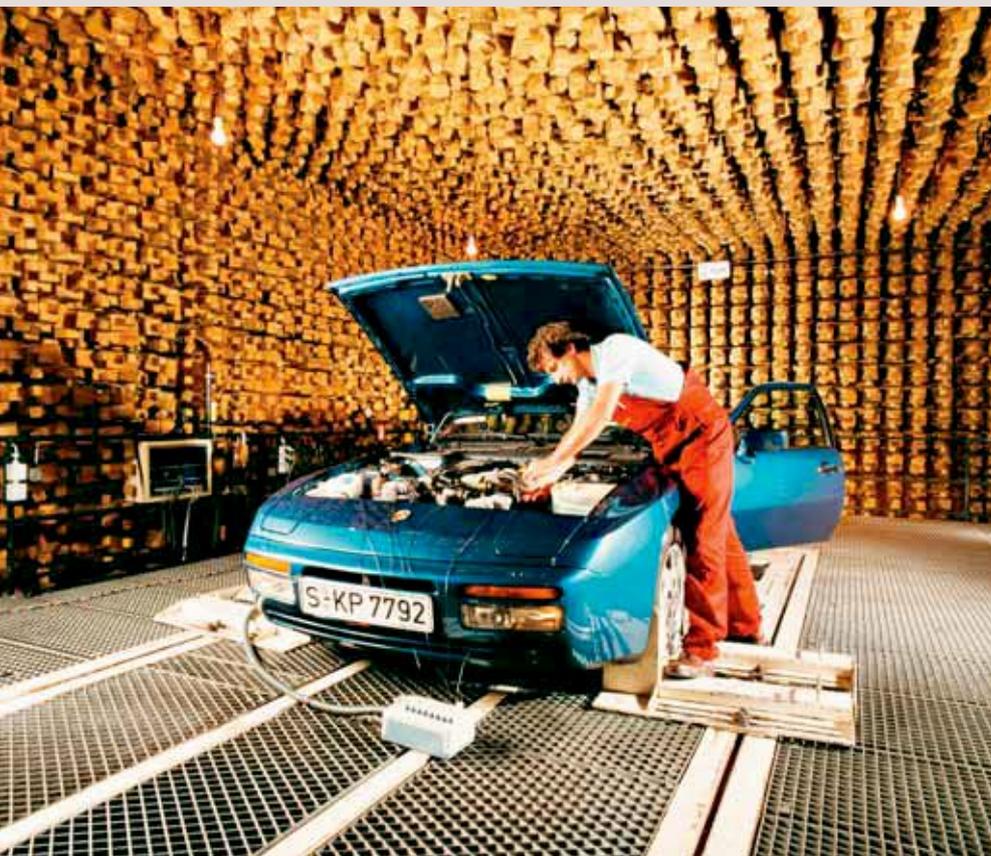
Sichtbarmachung von Sound Um das Gehörte sichtbar zu machen, werden die Aufnahmen aus dem Sound-Labor in den Computer gespielt. Ein Programm stellt alle Frequenzbereiche dreidimensional dar. „Wir können jede Frequenz einzeln bearbeiten und individuell im Klang verändern“, erläutert Bernd Müller. Es ist also möglich, den Tönen zuzuordnen, wo sie erzeugt werden. Die Sound-Experten komponieren dann am PC die einzelnen Frequenzen zu einem Gesamtwerk. Danach werden einzelne Bauteile optimiert oder ganz neu gebaut, bis es irgendwann passt.

Die Zukunft des Sounds Das Thema Fahrzeug-Elektrifizierung stellt ganz neue Herausforderungen dar. Zurzeit ist alles in der Schwebe, keiner weiß so recht, wo

es hingehet. „Aber dass ein Auto nicht wie Raumschiff Orion klingen soll, ist auch irgendwie klar“, sagt Pfäfflin. Bei dem Thema sind die Kriterien nicht mehr nur auf Fahrer und Insassen beschränkt. Es geht auch darum, wie Passanten einen künstlichen E-Sound wahrnehmen. Schließlich muss der warnen – Achtung! Hier kommt ein Auto –, und er soll, ganz besonders bei Porsche, auch emotional sein. Eins wissen die Akustiker schon: „Es soll nicht das Geräusch eines Verbrennungsmotors sein“, sagt Bernd Müller.

Übrigens: Dass mir das Heck-Geballere meines alten 911 Carrera 3.2 immer wieder ein Grinsen ins Gesicht zaubert, ist klar. Aber da gibt es noch ein ganz besonderes Geräusch, das ich bisher in keinem anderen Auto entdeckt habe. Es ist der Schaltvorgang des 915er-Getriebes. Genauer gesagt: das metallische, ganz und gar unsynthetische „Klick-Klack!“ der Schaltkulisse. Ich weiß nicht, ob das von Porsche so gewollt war, aber es klingt irgendwie ... herrlich!

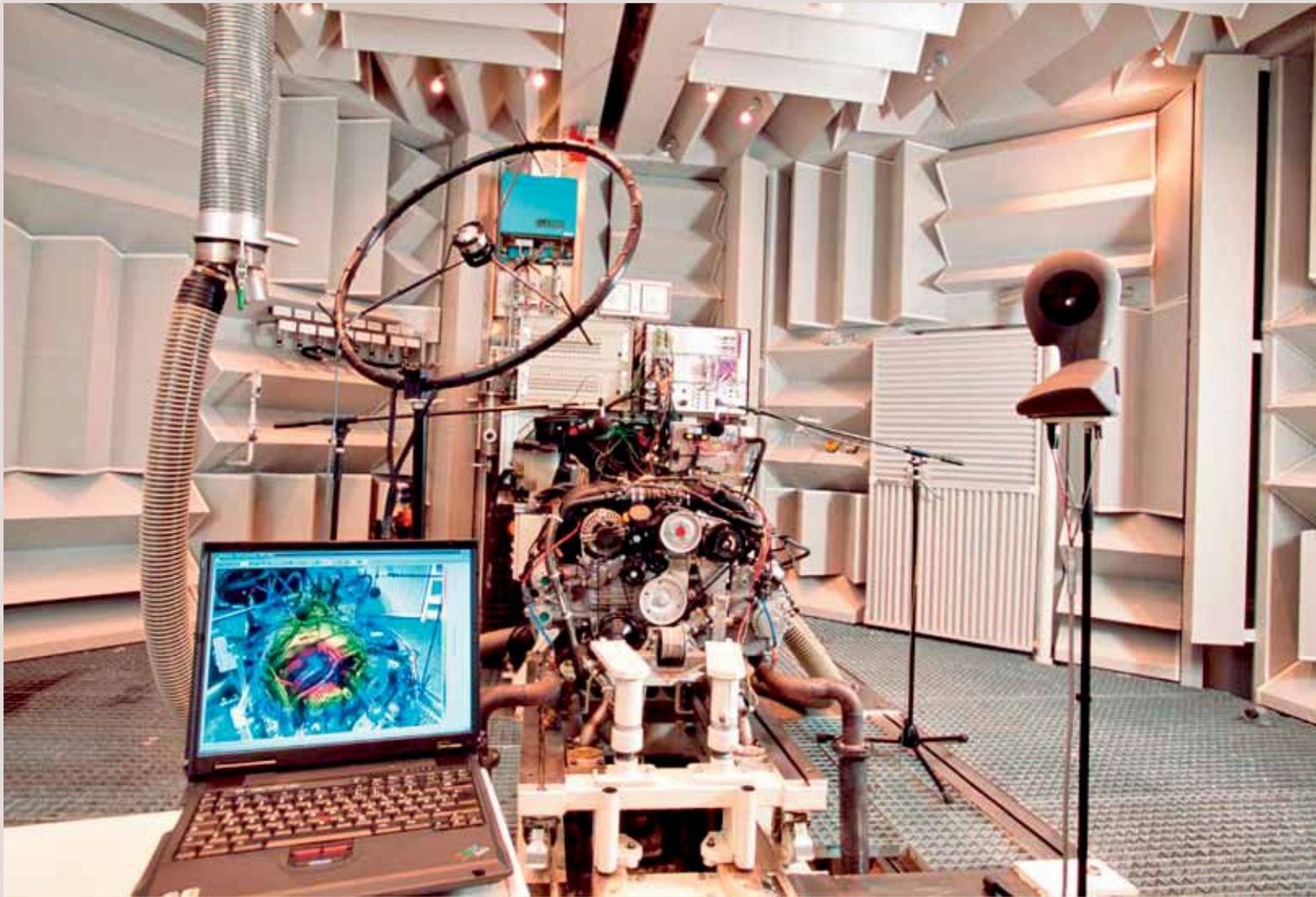
*Text: Peter Trautmann
Fotos: Christoph Bauer / Porsche
Video: Tobias Kindermann*



Auch ein Vierzylindermotor will klingen. Hier, etwa um 1988, findet „Sound-Searching“ am Porsche 944 S2 statt.

Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Pfäfflin, hier im Soundlabor mit dem Porsche 911 GTS, leitet die Entwicklung Schwingungstechnik und Akustik.

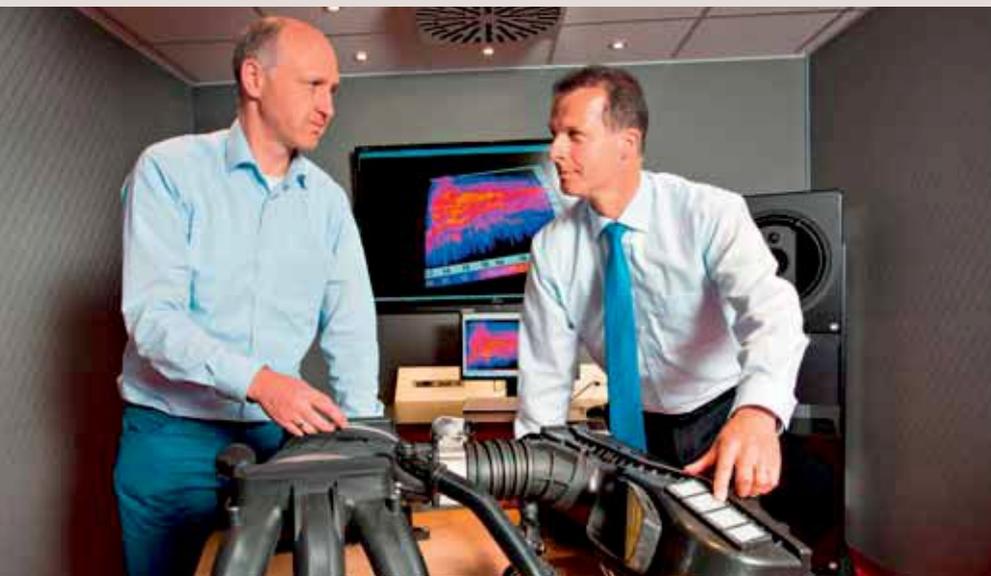




Die Zylinderanzahl des Motors diktiert seine „Ordnung“. Damit arbeiten die Sound-Designer und verleihen jedem Aggregat seinen individuellen Klang. Sie können das auch sichtbar machen. Die Farbfelder auf dem Monitor zeigen, wo der Klang am intensivsten ausfällt und wie sich Tonlagen verteilen.



Dipl.-Ing. Bernd Müller ist zuständig für die Gaswechselakustik bei den Sportwagen aus Zuffenhausen. „Man will nicht nur spüren, wenn es vorwärts geht, sondern man will es auch hören.“

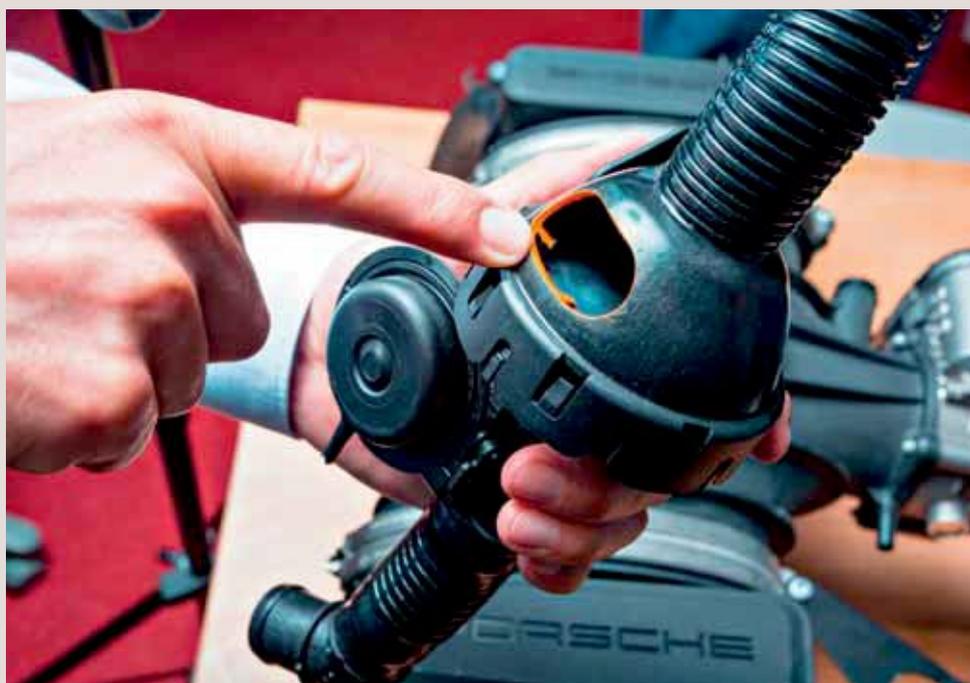


Müller und Pfäfflin beraten über den Ansaugtrakt des Porsche 911. Wurde früher rein nach technischer Funktion konstruiert, ist es heute einmal mehr der Sound-Effekt, der eine wichtige Rolle bei der Entwicklung eines solchen Teils spielt.

Im Gehäuse des Ansaugtrakts lassen gezielt platzierte Öffnungen mit speziell abgestimmten Membranen Töne entweichen und liefern so geplanten Klang.



Von der Verbindung zwischen Luftfiltergehäuse und Luftmengenmesser geht eine Leitung ab, die bis an die Hutablage geführt wird, wo sie die Insassen mit dem gewünschten Wohlklang versorgt.



Diese Klappe regelt über die Kennfeldsteuerung die Intensität der Sound-Übertragung. So passt der Klang zum Lastzustand.



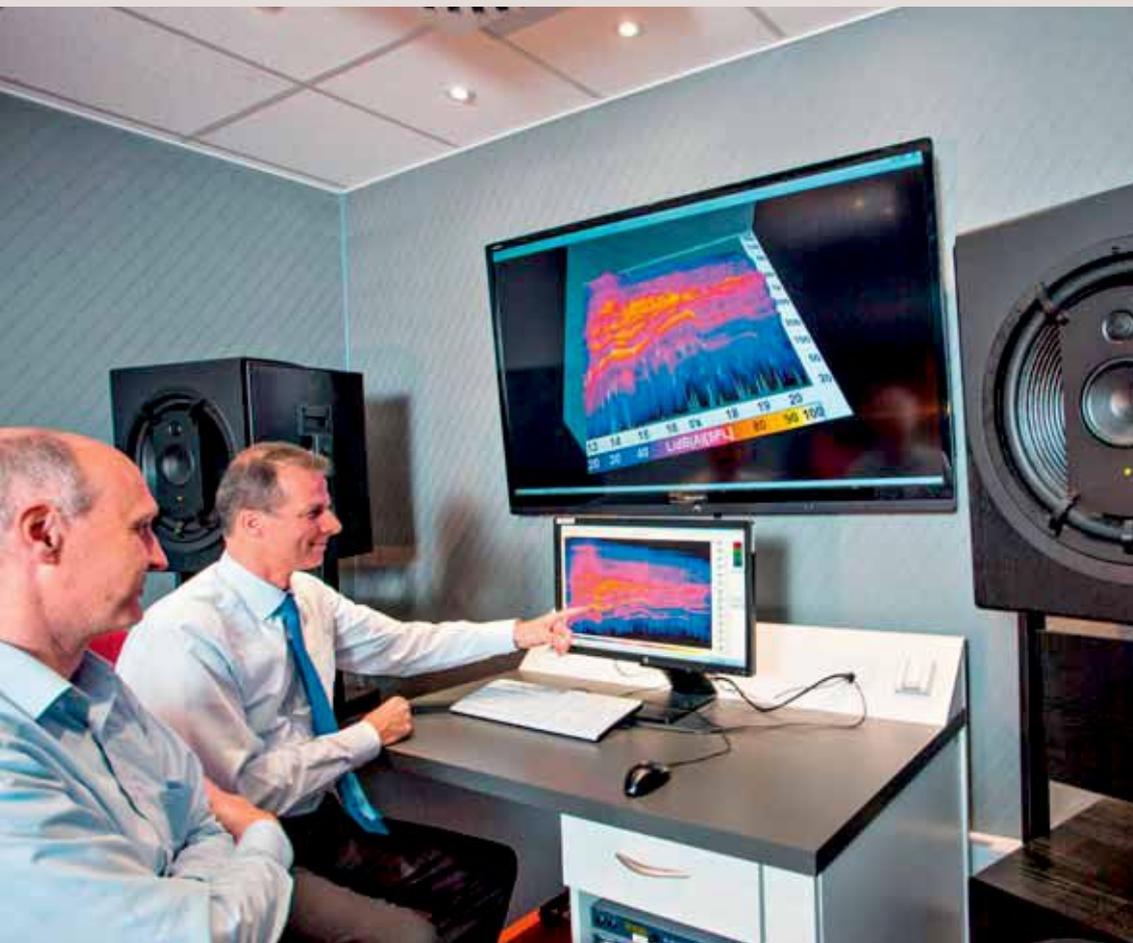
Der Solist ist fest fixiert. Auf der Rolle werden alle erdenklichen Lastbereiche durchfahren. Später geht es noch einmal hinaus in die Realität und auf die Testbahn.



Die Klangentwicklung an der Abgasmündung wird mit dem Mikro aufgenommen. Aus der Aufnahme entstehen digitale Signale, die zum späteren Komponieren als Frequenzgänge sichtbar gemacht werden.

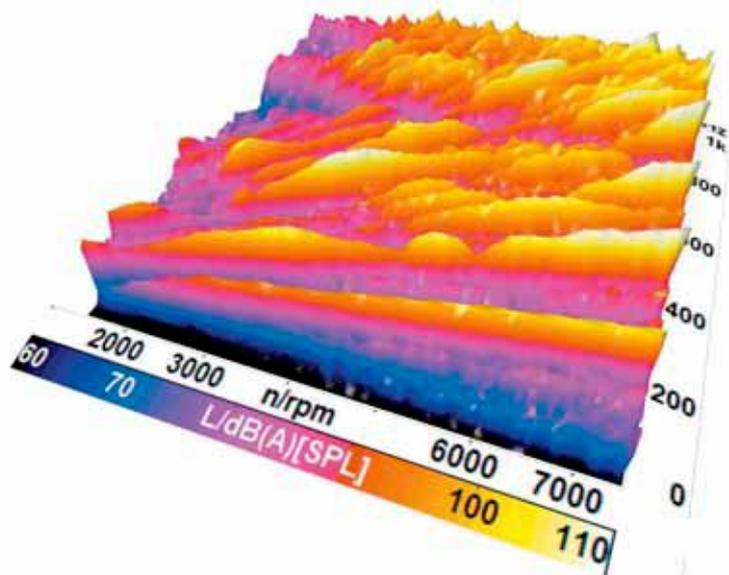


Der Dummy hört alles bis in die feinste Nuance. Er wird als Beifahrer platziert und nimmt über seine „Ohren“ alle Geräusche auf, die auch der echte Beifahrer hört.

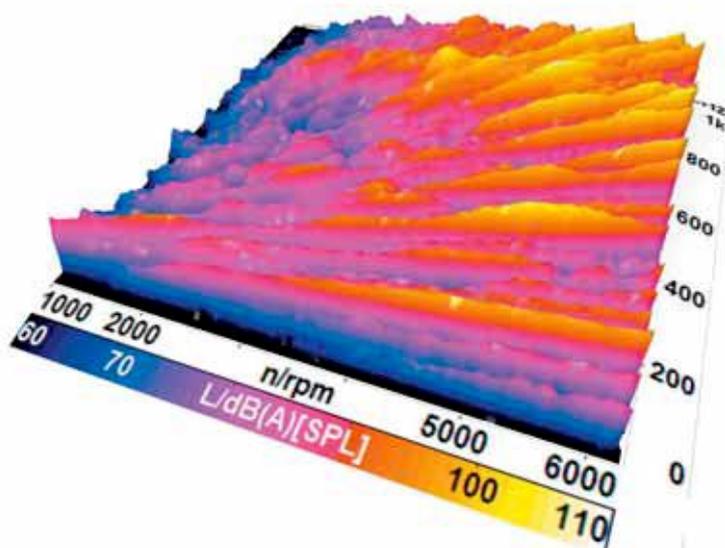


Im Tonraum setzen sich die Experten zusammen. Alle Aufnahmen lassen sich bearbeiten, einzelnen Frequenzen die Spitzen abschneiden. Dann verändert sich der Ton, und am Ende steht der gewünschte Sound.

991 Carrera Sport-AGA



Panamera Sport-AGA



So sieht der Sound eines 991 Carrera Sport aus. Will man den Klang verändern, kann man nun etwa die gelben Spitzen digital und einzeln kappen ... und schon klingt er ganz anders.

Und hier das Sound-Diagramm des Panamera Sport. Ist der Klang digital verändert, geht es an die Hardware. Im Klartext: Nun wollen die Bauteile des Wagens angepasst sein.

RETTER IN DER NOT

Alles musste besser werden – schlechter konnte es eigentlich ohnehin nicht mehr kommen. Der ehemalige Entwicklungsvorstand Horst Marchart blickt zurück auf das Jahrzehnt, in dem das Unternehmen Porsche seine größte Krise erlebte – und aus eigener Kraft auch wieder herausfand.

„Wir haben nur noch diesen einen Schuss.“ Das sei ein geflügeltes Wort gewesen damals bei Porsche, erinnert sich Marchart. Anfang der neunziger Jahre stand das Unternehmen mit dem Rücken zur Wand. Die Probleme waren freilich schon lange absehbar gewesen.

Vor allem der Zusammenbruch des Exports in die USA durch veränderte Wechselkurse hatte Porsche hart getroffen. Im Januar 1991 setzte Porsche ganze drei Wagen in Amerika ab. Drei! Sicher, das war ein Tiefpunkt zu Zeiten der Golfkrise, doch in jenem Jahr blieb es bei insgesamt rund 5000 Autos – nur noch ein Bruchteil der einst 30.000 Fahrzeuge, die Porsche dort Jahr für Jahr verkauft hatte.

Dennoch sagt Marchart (76), diese Zeit sei die schönste in seiner beruflichen Laufbahn gewesen. Er redet lieber über die Arbeit als über die eigene Person.

Porsche hatte damals neben dem 911 die Baureihen 928 und 944/968 im Programm. Ein Portfolio ungleicher Gefährten – und ein nach anfänglichen Erfolgen vom Markt nicht mehr akzeptiertes Trio. Der 911 ver-

kaufte sich noch ganz ordentlich, aber an den Transaxle-Modellen hatten die Kunden das Interesse verloren.

Selbst der renovierte 911 der Baureihe 993 konnte es nicht mehr verhindern: Im Geschäftsjahr 1993/94 war der Gesamtabsatz auf 18.400 Wagen eingebrochen. Porsche schrieb umgerechnet 73 Millionen Euro Verlust, bei einer Umsatzsumme von 1,194 Milliarden Euro. Unter Entwicklungschef Ulrich Bez war zuvor die Entwicklung des Viersitzers 989 vorangetrieben und erst 1992 eingestellt worden. Porsche hatte kurz davor gestanden, die Verzettelung mit drei Baureihen durch eine weitere noch zu verschlimmern.

„Ich habe mich mit Ulrich Bez gut verstanden, doch beim Thema 989 waren wir nicht einer Meinung.“ Marchart sah große Probleme, für einen Luxus-Viersitzer mit einem Preis von fast 160.000 Mark genügend Käufer zu finden. „Ich war der Meinung, das wird ein gutes Auto, aber es kann der Firma nicht helfen.“ Als Bez im September 1991 gehen musste, kam die Firmenleitung auf Marchart zu. Zunächst hieß es, er solle den Vorstandsposten nur kurzfristig übernehmen. „Dann sind es doch zehn Jahre geworden.“



Stückzahlen und Baukastensystem. Die beiden Schlüsselwörter nennt Marchart immer wieder. „Wir brauchten 35.000 Fahrzeuge, damit die Händler ihre Vertriebsstruktur und Werkstätten halten können“, erinnert er sich. Diese Zahl würde nur mit einem zweiten Fahrzeug zu erreichen sein, einem Sportwagen unterhalb des 911.

Der angepeilte Verkaufspreis lag bei 70.000 Mark – deutlich unter dem für den 968, für den Porsche gegen Produktionsende fast 100.000 Mark verlangte. In der günstigeren CS-Variante kostete der 968 immer noch etwas mehr als 80.000 Mark. „Ich kann mich noch gut an die Gesichter der Beschäftigten im Werk erinnern, als wir die Boxster-Studie präsentierten.“ Da sei die Begeisterung zu spüren gewesen.

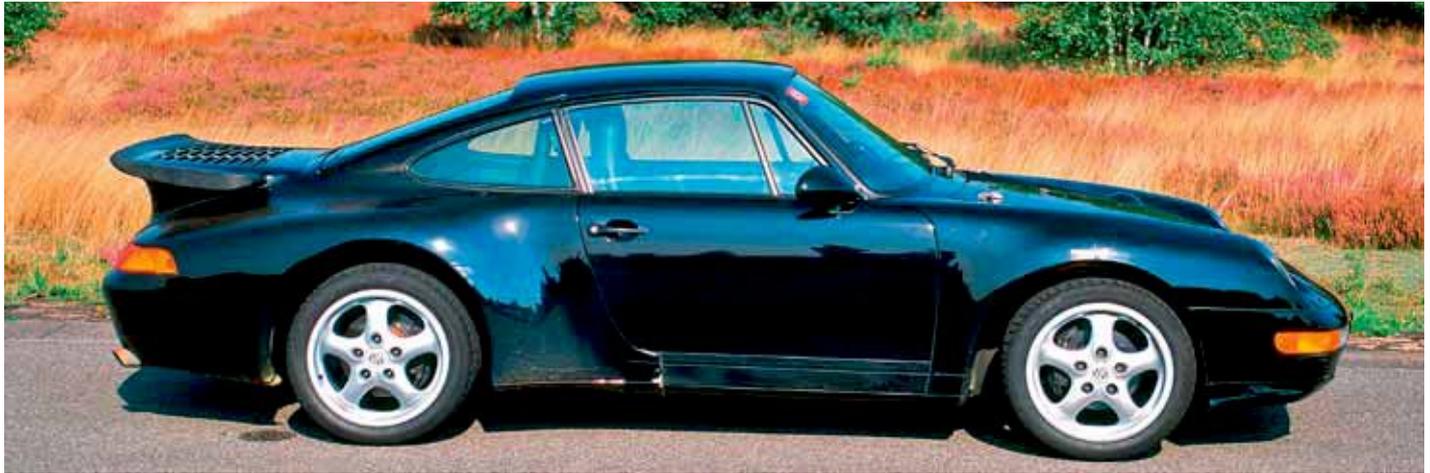
Überdies sollten 30 Prozent der Kosten gespart werden, etwa mit der Gleichteilestrategie. Die neue Baureihe 996 und der Boxster teilten sich bis zur B-Säule die Karosserieteile und auch die meisten Technik-Komponenten. Es gab insgesamt etwa 50 Prozent Gleichteile. Überdies ersparte das dem Boxster einen Vierzylinder-Boher: „Wir haben das durchgerechnet. Wir

konnten den kleinen Sechszylinder günstiger fertigen. Für uns war das schon ein wichtiges Abgrenzungsmerkmal gegenüber den Konkurrenten wie Mercedes SLK oder BMW Z3.“

Und Horst Marchart sah noch einen anderen Aspekt: „Mir sind die Erfahrungen mit dem Porsche 924 noch gut in Erinnerung gewesen. Der Kunde durfte nicht mehr darüber nachdenken müssen, dass das kein echter Porsche sein könnte. Technisch gesehen waren die Vierzylinder-Transaxle-Modelle aber gute bis sehr gute Autos.“ Mit ihren Anlagen und technischem Layout habe diese Baureihe die Firma jedoch auch intern teilweise gespalten. So gesehen war die technische Verwandtschaft der neuen Sportwagen im Werk sehr willkommen.

Porsche konnte sich nun endlich wieder bewegen. Noch Mitte 1991 hatte sich der damalige Chef Arno Bohn in einem Spiegel-Interview fragen lassen müssen, wie lange der Sportwagenhersteller noch alleine überleben könne – und bekam das Urteil der Journalisten von *auto, motor und sport* über den damals neuen 968 vorgehalten, der „eine gepflegte Langeweile“ verbreite. ►

Marchart fährt Macan. An der Umsetzung des ersten Porsche-SUV Cayenne hatte Horst Marchart als Vorstand für Entwicklung, Rennen und Forschung maßgeblichen Anteil.



Sieht aus wie ein 993, ist aber ein 996. Im September 1994 gehen die ersten Prototypen der neuen 911-Generation in die Erprobung. Wichtige Baugruppen wird sich der 996 mit dem kleineren Boxster teilen.

Unter Bohn gab es tatsächlich so etwas wie eine schwere Phase der Orientierungslosigkeit. Eine Kooperation mit anderen Herstellern auf allen Ebenen, auch bei der Technik, um die Firma zu retten, sei kein Tabu mehr gewesen, erinnert sich Marchart. Es sei, auch darauf weist er hin, übrigens nicht Wendelin Wiedeking gewesen, unter dem die neue Linie entstand: „Das Baukastensystem habe ich noch unter Arno Bohn auf den Weg gebracht.“

Bohns Gastspiel war kurz. Bevor er im März 1990 zu Porsche kam, war er stellvertretender Vorstandsvorsitzender beim Computerunternehmen Nixdorf gewesen. Schon im September 1992 trennte sich Porsche wieder von ihm, obwohl der Vertrag noch im Frühjahr um drei Jahre verlängert worden war. Das erfolglose 989-Projekt spielte eine große Rolle.

Marchart dagegen war ein Mann, der das Unternehmen damals schon länger als drei Jahrzehnte kannte. 1960 kam er zu Porsche und begann im Bereich Konstruktion Motorenbau. Zuvor hatte der gebürtige Wiener bei Steyr-Daimler-Puch im Werk Steyr gearbeitet, nachdem er seine Ingenieurausbildung an der Höheren Technischen Lehranstalt in Wien abgeschlossen hatte. „Ich hatte vor meinem Studium den Zulassungsschein mit allen Angaben ausgefüllt, nur die Fachrichtung hatte ich freigelassen. Es sollte eigentlich die Fachrichtung Elektrik werden, bedingt durch meinen Onkel. Doch dann dachte ich mir: Du schaust doch viel lieber in alle Autos, also wählte ich Motoren- und Fahrzeugbau.“

Ihm habe das Understatement imponiert, mit dem Porsche agierte: „Da hatte man Spaß

darin, die Großen zu ärgern.“ Unter anderem arbeitete Marchart an der Entwicklung des ersten 911-Motors mit, danach wollte er im Versuchs- und Entwicklungsbereich bleiben, wechselte aber in die Konstruktion Militärfahrzeuge. Auch an der Entwicklung eines Käfer-Nachfolgers wirkte er mit. Horst Marchart arbeitete sich über verschiedene Stufen, vor allem im Bereich externe Entwicklungen, bei Porsche hoch, bis er 1989 die Hauptabteilung Gesamtfahrzeug-Eigenentwicklung übernahm.

Als Nachfolger von Ulrich Bez wurde er im Oktober 1991 zum Vorstand Entwicklung, Rennen und Forschung berufen, im März 2001 schied der heute 76-Jährige aus. „In dieser Phase blieb bei Porsche kein Stein auf dem anderen“, erinnert er sich. Marchart organisierte mit seiner Mannschaft die internen Abläufe im Entwicklungsbereich neu und bildete unter anderem 22 Teams mit Vertretern aller Abteilungen.

Auch der Ablauf der Prototypenentwicklung wurde neu strukturiert. Die Bereitschaft für Änderungen sei bei Porsche damals hoch gewesen: „Das lag sicher auch daran, dass man so unter Druck stand. Ohne diese Situation hätte man die eingefahrenen Gleise wohl nicht so schnell verlassen können.“

Und: „Man muss eine Firma so führen, dass man auch die nächste Krise überlebt, sagte Wendelin Wiedeking damals.“ Das bedeutete striktes Kostenmanagement und somit, dass nicht länger Technik um ihrer selbst Willen umgesetzt wurde. „Nur weil wir teure Autos bauen, müssen nicht die technisch aufwändigsten Lösungen umgesetzt werden.“ ▶



„Nur weil wir teure Autos bauen, müssen nicht die technisch aufwändigsten Lösungen umgesetzt werden. Die anspruchsvollere Hinterachse für den Boxster haben wir sein lassen.“



Formgeber, Neu-Erfinder, Entwickler. Im Juni 1993 feiern Ferdinand Alexander Porsche, Horst Marchart und Ex-Entwicklungschef Helmuth Bott gemeinsam den 30. Geburtstag des Porsche 911.

Bei der Boxster-Entwicklung gab es Überlegungen für eine technisch anspruchsvollere Hinterachse: „Am Ende führte das dann zu dem Ergebnis, dass so eine Achse erst ab Geschwindigkeiten jenseits von 280 km/h Vorteile bieten würde – ein Tempo, das der Boxster damals gar nicht erreichte. Wir haben es gelassen.“

Dass man trotzdem bei Porsche weiter technisches Neuland betreten wollte, zeigt eine andere Episode: „Für den 993 hatten wir eigentlich schon eine Vierradlenkung vorgesehen. Der Fahrschemel an der Hinterachse dafür war ja schon vorhanden. Bosch wollte dann schließlich zu viel Geld für die Entwicklung der Elektronik und der Hydraulik. So mussten wir davon Abstand nehmen.“

Auch beim Supersportwagen Porsche Carrera GT, der zum Modelljahr 2004 auf den Markt kam, spielte Kostendisziplin eine Rolle. Es war das zweite große Projekt in der Zeit von Horst Marchart als Entwicklungs-Chef. Knapp 300 Exemplare hatte Porsche vom Technologieträger 959 abgesetzt – und dabei kräftig zugezahlt. Das sollte sich nicht wiederholen: „Wir brauchten mehr als 900 Wagen, damit wir die Entwicklungskosten vom Carrera GT einspielen konnten. Erst als klar war, wir können so viele verkaufen, haben wir mit der Produktion begonnen.“ In den drei Jahren Produktionszeit wurden es schließlich etwas mehr als 1250.

Marcharts dritte wichtige Aufgabe war die Einführung der dritten Baureihe, des Porsche Cayenne. Die heute wie selbstverständlich wirkende Liaison mit dem VW-Konzern war damals nicht die erste Wahl. Zunächst nahm Porsche mit Mercedes-Benz Kontakt auf. Doch die Gespräche über eine gemeinsame Entwicklung scheiterten an einem einfachen Punkt: „Mercedes wollte sich an Porsche beteiligen.“ Darauf ließ man sich nicht ein.

Damals befand sich das Unternehmen immerhin schon wieder im Aufwind. Als zum Modelljahr 1997 die Boxster-Produktion angelaufen war, setzte Porsche von dem neuen Mittelmotorsportwagen fast 16.000 Exemplare ab. Ein Jahr später folgte der 996, der schon im Modelljahr 1999 die Verkaufszahlen seines Vorgängers 993 mit 23.090 Wagen deutlich übertreffen sollte.

Der Absatz des neuen 911 entwickelte sich so gut, dass Porsche im Modelljahr 2002, als der Wagen ein Facelift mit anderen Scheinwerfern bekam, die ihn nun vom Boxster abhoben, mehr als 32.300 Wagen verkaufte – plus fast 22.000 Boxster. Ein Jahr später lief die Fertigung des Cayenne an, der sich zum Bestseller entwickelte. Ja, mit dem Erfolg sei auch der Stolz zurückgekommen, sagt Marchart. Die Krisenzeiten waren endgültig überwunden. ■

Text: Tobias Kindermann

Fotos: Porsche/Tobias Kindermann

Wer kann, der kann.



Einfach Klasse.

DER AKTIONÄR

Deutschlands großes Börsenmagazin

www.deraktionaer.de/abo

WIR SIND PORSCHE – 924 VS. 429

ZAHLEN-SPIELE



■ Vierzylinder, Frontmotor und Heckantrieb hin oder her: Dem Porsche-Kosmos nähert man sich mit 924 und 429 trotz einiger Gemeinsamkeiten buchstäblich oder besser zifferngetreu aus verschiedenen Richtungen. Der eine war das Einstiegsmodell der Firma in die Sportwagenwelt, der andere das Spitzenmodell der Schlepperbaureihe.

Walter Tabellion aus dem unterfränkischen Marktheidenfeld besitzt sie beide. Sportwagen und Schlepper – die ungleiche Paarung ergab sich auch durch seinen Beruf: 1975 kam er zu Porsche und war verantwortlich für Verkaufsförderung und -schulung: „Damals sah ich die 924-Prototypen im Werk auf der Hebebühne stehen, und

der Wagen gefiel mir sofort.“ Doch bis ein eigener 924 bei ihm stehen sollte, vergingen noch viele Jahre.

Die Schlepper waren schneller da. 1980 verließ er Porsche, lebte danach unter anderem in den USA – und kehrte von 1986 bis 1988 noch einmal zu Porsche zurück, um schließlich bei Jaguar zu landen. „In dieser zweiten Phase bei Porsche habe ich mir einen Einzylinder-Porsche-Junior gekauft.“

Das kleinste Modell der einst großen und erfolgreichen Porsche-Diesel-Palette besitzt der 69-Jährige heute noch – nur die Schlepperwelt hat sich gewandelt: „Damals hat man die noch für kleines Geld bekommen.“ In der überschaubaren Szene wurden die Ex-

emplare oft günstig weitergereicht und auch als Ersatzteilsponder gebraucht. Eine gute Zeit, um sich eine kleine Sammlung aufzubauen: „Wenn man mit dem Junior anfängt, will man irgendwann alle haben, also folgte dann ein Standard mit Zweizylindermotor.“

Er hat die Reihe vollgemacht. Heute besitzt Walter Tabellion neben einem Super mit Dreizylinder-Diesel auch einen Master, die Topversion des modellgepflegten Typs 429. Dessen Zahlenkombination stand auch für den langsam sinkenden Stern der Traktorproduktion bei Porsche: Es war eine abgespeckte Variante. Der Master hatte die Traktorszene 1958 betreten, als teures Modell 408. Es folgten Weiterentwicklungen bis zum 419, der 429 bekam dann ein einfa-

Wenn man 2, 4 und 9 zusammenzählt, kommt nicht unbedingt das gleiche heraus. Porsche hat es vorgemacht. Das erste Ergebnis war ein Schlepper, das zweite ein Sportwagen.



cheres Getriebe – um ab 1961 den Verkauf wieder anzukurbeln.

3,5 Liter Hubraum und 50 PS hat der luftgekühlte Vierzylinder-Diesel, mehr gab es nie. Deshalb würde heute auch niemand mehr von einer Billig-Variante sprechen. Vor 15 Jahren kaufte Tabellion den 429, da war er noch bezahlbar. „Ein Master kostet heute zwischen 50.000 und 100.000 Euro, dafür bekommt man schon einen guten 356“, sagt er. Es ist wie heute: Ein Diesel kostet in der Anschaffung mehr, spart aber an der Zapfsäule.

Selbst der 924 zieht längst im Preis an. Walter Tabellion kaufte ihn im Jahr 2004 für 1900 Euro. Classic Data listet heute so einen Wagen bereits mit knapp 6000 Euro auf.

Beide Fahrzeuge sind – im Porsche-Umfeld betrachtet – in dieser Beziehung als Spätzün-der zu sehen. Das mag auch an ihrer Herkunft liegen: Beide waren Fremdentwicklungen, die erst spät (wieder) zum Porsche wurden.

Porsche hatte bereits im „Dritten Reich“ einen Volks-Schlepper entworfen. Über Umwege fand die immer weiter entwickelte Konstruktion ihren Weg zum schwäbischen Hersteller Allgaier, wo man ab 1950 die Fahrzeuge in Lizenz baute. 1955 gab Allgaier die Schlepper-Produktion auf, 1956 entstand die Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH in Friedrichshafen am Bodensee.

Als Unternehmen des Mannesmann-Konzerns fertigte die neue Firma dort in neuen ►

Ähnlich und doch verschieden. Beide Porsche tragen Rot, haben Frontmotor und Heckantrieb, aber der 429 Master war einmal das Spitzenmodell der Diesel-Baureihe, während der 924 als Sportwagen für Einsteiger fungierte.



Porsche 924

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenmotor; fünffach gelagerte Kurbelwelle

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 86,5 x 84,4 mm

Hubraum: 1984 cm³

Leistung: 125 PS bei 5800/min

Drehmoment: 165 Nm bei 3500/min

Verdichtung: 9,3 : 1

Gemischaubereitung: Mech. Einspritzung K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe, auf Wunsch Dreigangautomatik

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker unten, Stabilisator (vorn); Schräglenker und querliegende Drehstabfedern, Stabilisator (hinten)

Bremsen: Scheiben vorne, Trommeln hinten

Radstand: 2400 mm

Spur: 1418 mm (vorn), 1372 mm (hinten)

L x B x H: 4213 x 1685 x 1270 mm

Reifen: 185/70 HR 14

Leergewicht: 1130 kg

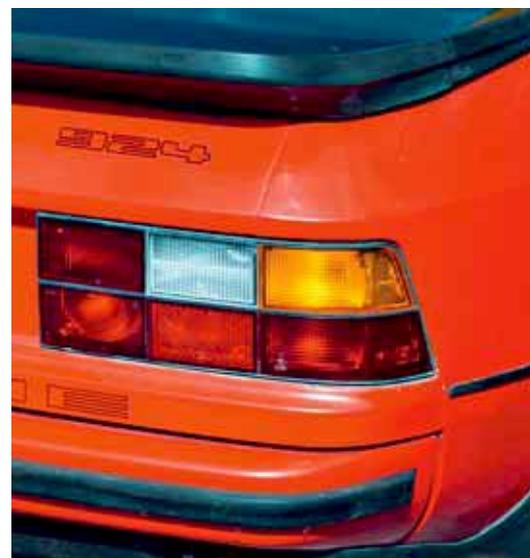
zul. Gesamtgewicht: 1440 kg

Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 10 sec

Bauzeit: 1976–1985

Stückzahl: 122.304





Produktionshallen Dieselmotoren sowie Land- und Industriemaschinen. Rund 200 Kilometer waren es bis zum Porsche-Stammsitz in Zuffenhausen, trotzdem bestanden enge Verbindungen zwischen den Konstruktionsabteilungen. Paul Hensler, über Jahrzehnte eine der bestimmenden Figuren der Motoren- und Fahrzeug-Entwicklung bei Porsche, fand bei Porsche Diesel seine erste Wirkungsstätte.

Damals moderne Konstruktionselemente wie Luftkühlung, Leichtbauweise, ölhdraulische Kupplung, Baukastensystem und ein günstiger Anschaffungspreis führten zu sehr guten Verkaufszahlen: 125.000 Traktoren fertigte Porsche zwischen 1955 und 1963, weit mehr als Sportwagen. Dann drängte die erstarkte Konkurrenz die Firma vom Markt, die Fertigung wurde an Renault verkauft.

Auch der 924 war ein Modell, das über Umwege zur Firma zurückkam. Porsche hatte den Wagen für Audi entwickelt. Der damalige VW-Chef Toni Schmücker stoppte das Projekt, weil er nach der Ölkrise 1973/74 keinen Absatzmarkt sah – und Volkswagen

hatte ja mit dem Scirocco ein sportliches Modell im Programm.

Gebaut wurde der 924 schließlich in Neckarsulm im von der Schließung bedrohten Audi/NSU-Werk. Mit knapp 60 Kilometern lag man zwar deutlich näher am Stammsitz als Friedrichshafen, aber technisch gefühlt eher noch weiter weg. Frontmotor, Wasserkühlung, Transaxle-Bauweise – der Bruch mit den Traditionen des Sportwagenbaus im Hause war groß.

Aber: „Ich weiß nicht ob es Porsche heute noch geben würde, wenn der 924 sich nicht so gut verkauft hätte“, sagt Tabellion. Sympathisch war ihm der Wagen auch wegen seiner Fahreigenschaften. Er betreute für Porsche Fahrveranstaltungen, bei denen der 924 mit seiner ausgeglichenen Gewichtsverteilung eine gute Figur machte.

Übrigens haben 924 und 429 noch die intensive Nutzung des Baukastensystems gemein. Beim Sportwagen betrifft das die vielen VW-Teile, beim Schlepper die vielen Gleichteile. Der Gemeinsamkeiten gibt es noch mehr: Beide Reihen wurden zwölf Jahre ▶

Ehrlich, aber benutzt. Der 924 trägt die Spuren der Zeit und eine eher selten gewählte Anhängerkupplung. Klappscheinwerfer und der Innenraum mit dem breiten Transaxle-Tunnel sind Kennzeichen der Baureihe.

Als echter Porsche ist der Diesel eine Konstruktion für den Feinmechaniker. Trotz Restaurierung darf der Master weiterhin bei Gelegenheit das Feld pflügen.



Porsche Diesel Master 429

Motor: luftgekühlter Reihenmotor

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 98 x 116 mm

Hubraum: 3500 cm³

Leistung: 50 PS bei 2000/min

Verdichtung: 19 : 1

Gemischaufbereitung: Mech. Einspritzung Bosch

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe

Fahrwerk: Pendelachse (vorn), Starrachse (hinten)

Bremsen: Trommeln hinten

Radstand: 1960 mm

Spur: 1350 mm (vorn), 1650 mm (hinten)

L x B x H: 3140 x 1775 x 2000 mm

Reifen: 6-19 (vorn), 13-30 (hinten)

Leergewicht: 1788 kg

Bauzeit: 1961–1963

lang gebaut – die Schlepper zunächst von Allgaier zwischen 1951 und 1963, der 924 (eingerechnet der späte 924 S mit dem leicht gedrosselten Motor aus dem 944) freilich erst ab 1976. „Und wie der 924 ist auch der 429 eine Transaxle-Konstruktion“, sagt Tabellion und lacht. Aus Spargründen verfügt der Schlepper zudem nur über ein 5-Gang-Getriebe – wie der 924.

Bei der Restaurierung gibt sich der Schlepper autonah. „Trotz der großen Massen muss man exakt arbeiten“, betont Tabellion. „Die Porsche-Schlepper sind nicht für einen Grobschmied gemacht.“ Beim Motor etwa werden die Aluminium-Zylinderköpfe ohne Dichtung auf die Zylinder gesetzt. Die Einspritzanlage bei den Vier-Zylindermotoren wolle ebenfalls sehr penibel montiert und eingestellt sein. „Da darf nicht eine einzige Kleinigkeit an Dreck drin sein.“

In einem Punkt unterscheiden sich die Porsche-Schlepper auf angenehme Art und

Weise von den Autos. Die Ersatzteilpreise sind in zivilen Regionen geblieben. „Etwas teurer als bei Deutz vielleicht.“ Die Teileversorgung sei allgemein gut, bis auf Hauben und Kotflügel.

924 und 429 leben bei Walter Tabellion ein ähnliches Leben: Beide werden noch im Alltag eingesetzt – zwar nicht mehr so stark wie in früheren Zeiten – doch in diesem Geiste. Der 924 besitzt eine Anhängerkuppelung. „Da haben schon manche die Nase gerümpft. Doch ich hänge da gern mal einen kleinen Hänger dran und fahre zum Beispiel Schlepper-Reifen durch die Gegend.“

Der Master darf noch auf dem Feld pflügen, und auch die kleineren Modelle stehen nicht herum: Der Einzylinder-Junior mäht den Rasen, der Zweizylinder-Standard hilft mit seinem Frontlader bei Restaurierungen, am Dreizylinder-Super sitzt ein Holzspalter – und ein zweiter Junior treibt eine Bandsäge an. So überrascht es nicht, dass er ►





924 vs. 429 – zwei Konzepte stehen sich gegenüber. Der Schlepper ist heute der teure und gesuchte Porsche, der Sportwagen ist gut und günstig verfügbar.

Porsche Master: Wir haben gemessen!

Die Angabe von 1788 Kilogramm für den Master 429 schien etwas zu optimistisch. Das reichlicher ausgestattete Modell 419 mit Achtgang-Getriebe ist mit 2100 Kilogramm Leergewicht angegeben. Sollten es bei den beiden Traktoren nun gleich 312 Kilo Unterschied sein?

Auch der Master 429 wurde – wie die Sportwagen – dem PORSCHE FAHRER-Testprogramm unterzogen, zu dem auch die Überprüfung des Gewichts auf der nivellierten Radlastwaage gehört. „Da fehlen noch rund 15 Liter Diesel im Tank“, sagt Walter Tabellion, bevor er den roten Schlepper im Kriechgang auf die vier Messplatten rollt.

Dann die Überraschung: 1934 Kilogramm zeigt das Display an. Vorne ist die Radlastdifferenz mit 40 Kilogramm etwas hoch (links 333 kg, rechts 373 kg) – doch vermutlich wird der positive Sturz die Kurvengeschwindigkeiten stärker einbremsen. Hinten liegt unser Test-Master bei 628 kg (links) und 600 kg (rechts). Damit liegt die Differenz nur acht Kilogramm über den Werten, den Porsche etwa für den 911 Carrera 3,2 angibt (20 Kilo).

Dynamisch gesehen erschließt uns der rote Schlepper eine neue Dimension: 29,6 km/h Spitze und 6,4 Sekunden für die Durchzugsmessung im 5. Gang von 2 auf 20 km/h werden wohl für unsere anderen Testkandidaten unerreichbar bleiben – ebenso die kräftigen Rußwolken aus dem Auspuff, mit denen der Master die Dynamik-Ver-suche quittiert.



| Spitze (5. Gang) | 29,6 km/h |
|-------------------------|------------------|
| 2-4 km/h | 0,28 sec. |
| 2-6 km/h | 1,09 sec. |
| 2-8 km/h | 1,75 sec. |
| 2-10 km/h | 2,31 sec. |
| 2-12 km/h | 3,12 sec. |
| 2-14 km/h | 3,94 sec. |
| 2-16 km/h | 4,71 sec. |
| 2-18 km/h | 5,52 sec. |
| 2-20 km/h | 6,40 sec. |

ausschließlich Holz zum Heizen verwendet, eben Porsche-gesägtes. „Artgerecht müssen sie alle bewegt werden – aber nicht so brutal wie vor 50 Jahren.“ Nicht zu vergessen: Auch ein Baukompressor mit Porsche-Diesel-Motor steht in seinem Anwesen.

Den Master musste er lange suchen, er fand ihn schließlich an der Grenze zu Belgien. Es war – wie wohl fast alle Schlepper – ein Restaurierungsobjekt: „Rund 400 Stunden setze ich für so etwas an“, überschlägt Tabellion, der sich sein Wissen autodidaktisch angeeignet hat.

Der 924 dagegen, er kaufte ihn von einem Italiener im Allgäu, befindet sich noch in unrestauriertem Zustand – und das soll

auch so bleiben. „Der Tank muss gewechselt werden, der Zahlriemen ist fällig. Ja, der Wagen hat Patina, aber das stört mich nicht. Wenn ein Fahrzeug geleckert aussieht, tut das den Augen gut, aber jeder Kratzer schmerzt in der Seele.“ Noch mehr stört ihn eine übertriebene optische Anmutung bei den Traktoren: Seine Fahrzeuge sind mit Kunstharzlack lackiert worden: „Der glänzt nicht so, aber dann ist es kein so überrestauriertes Teil.“

Praktisch sind 429 und 924 nach wie vor beide auf ihre ganz eigene Art und Weise. Ob es nun Diesel oder Benziner sein soll, muss jeder für sich entscheiden. ■

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Andreas Beyer

NACHAHMER- PRODUKT

Einmal hinschauen, ein zweites Mal: Ist das wirklich ein 959? Die Antwort lautet nein. Unter dem aufregenden Karosseriekleid steckt ein herkömmlicher Elfer. Was ist das denn nun? Kunst? Oder Kopie?

■ Ein Supersportwagen zum Normalverdienerkurs. Nein, ein dreistes Plagiat. Für die Porsche-Rechtsabteilung war der Fall klar: Hans Günter Folger (38) aus Paderborn hatte mit seinem Porsche 911-Umbau im Stil des 959 einen unerlaubten Doppelgänger geschaffen. Die eigentliche Nachricht aber war: Folger hatte sein F 959 getauftes Generika-Produkt schon fertig, als das Original noch gar nicht zur Verfügung stand.

Tatsächlich stellte die Firma Folger Kunststoff-Styling 1986 einen GFK-Umbausatz vor, dessen Form nahezu komplett vom Urentwurf des im April erstmals öffentlich vorgestellten 959 übernommen worden war – bevor dieser in den Handel kam. Die geglättete Front mit den flach liegenden Scheinwerfern, das breite Heck mit dem über die gesamte Breite laufenden Heckspoiler, die Schwellerverbreiterungen und die ausgestellten Kotflügel entsprachen unverblümt dem Vorbild.

Nur in einigen Details wie den Lüftungsklappen in den hinteren Kotflügeln, einem gerader auslaufenden Heckteil und natürlich dem Tankdeckel im vorderen Kotflügel auf der Fahrerseite unterschied sich die Kopie vom Original. Natürlich blieb die Tanköffnung an Ort und Stelle – der F 959 basierte auf einem 911 SC mit 204 PS-Saugmotor.

Bei Folger waren Profis am Werk. 50 Seiten umfasste der Katalog mit hausgemachten VW-Käfer- und Porsche-Anbauteilen und Zubehör, das die Firma in Eigenregie entwickelt

hatte. Zu den Vorgängern des F 959 gehörte der F 1 R. Dabei handelte es sich um einen 911 mit modischer, dem Vorbild 935 entsprechender Flachschnauze und eigenwillig lang gezogenem Heck, dessen Schwung in der Dachlinie begann und erst in der Abrisskante endete. Das Ergebnis ähnelte einem Skoda 130 Coupé im Gruppe-5-Trainingsanzug, aber GFK-Kit, Fahrwerk, Montage und Lackierung des F 1 R kosteten in Summe vergleichsweise günstige 20.000 Mark.

Dem ersten Folger-Entwurf eines 959-Nachahmer-Produkts haftete noch das Grobschlächtige der 1983 auf der IAA ausgestellten Studie „Gruppe B“ an. 1984 präsentierte der Fünf-Mann-Betrieb den kantigen, allein anhand von Fotos geformten Entwurf. Rund 25.000 Mark veranschlagte Folger für den Umbausatz.

Die zweite Version zeigte sich besser ausgearbeitet und näher an der Serie. Bei 27.000 Mark lag der Preis für den Umbausatz im Stil des unfassbar komplexen, mit 420.000 Mark sagenhaft teuren und nur an prominente Kunden und Freunde des Hauses Porsche zugeteilten 959. Dazu gehörte auch eine Modifikation des Fahrwerks: Tieferlegung um 50 mm, Koni-Stoßdämpfer, stärkere Drehstäbe und Stabilisatoren sowie 14-Zoll-Fuchsräder an der Hinterachse mit Pirelli-Reifen im Format 345/35 VR 15. Auch ein angepasster Auspuff, dessen Endrohre wie beim 959 durch Öffnungen in der Heckschürze geführt wurden, gehörte zum Lieferumfang. ►





Für rund 27.000 Mark lieferte die Firma Folger Kunststoff-Styling die Optik des Supersportwagens 959 auf Basis eines normalen 911 mit Saugmotor.



Porsche 911 Carrera 4 (Typ 964, Serienversion)

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/01

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 250 PS bei 6100/min

Drehmoment: 310 Nm bei 4800/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic M 2.1

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G64/00

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn); McPherson-Federbeine, Schräglenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben

Radstand: 2272 mm

Spur: 1380 mm (vorn), 1374 mm (hinten)

L x B x H: 4250 x 1652 x 1310 mm

Räder/Reifen: 6 J x 17 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 8 J x 16 mit 225/50 ZR 17 (hinten)

Leergewicht: 1450 kg

zul. Gesamtgewicht: 1790 kg

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,7 sec

Stückzahl: 13.353 (C4 Coupé)

Bauzeit: 1988–93

Preis: 114.500 (1988)



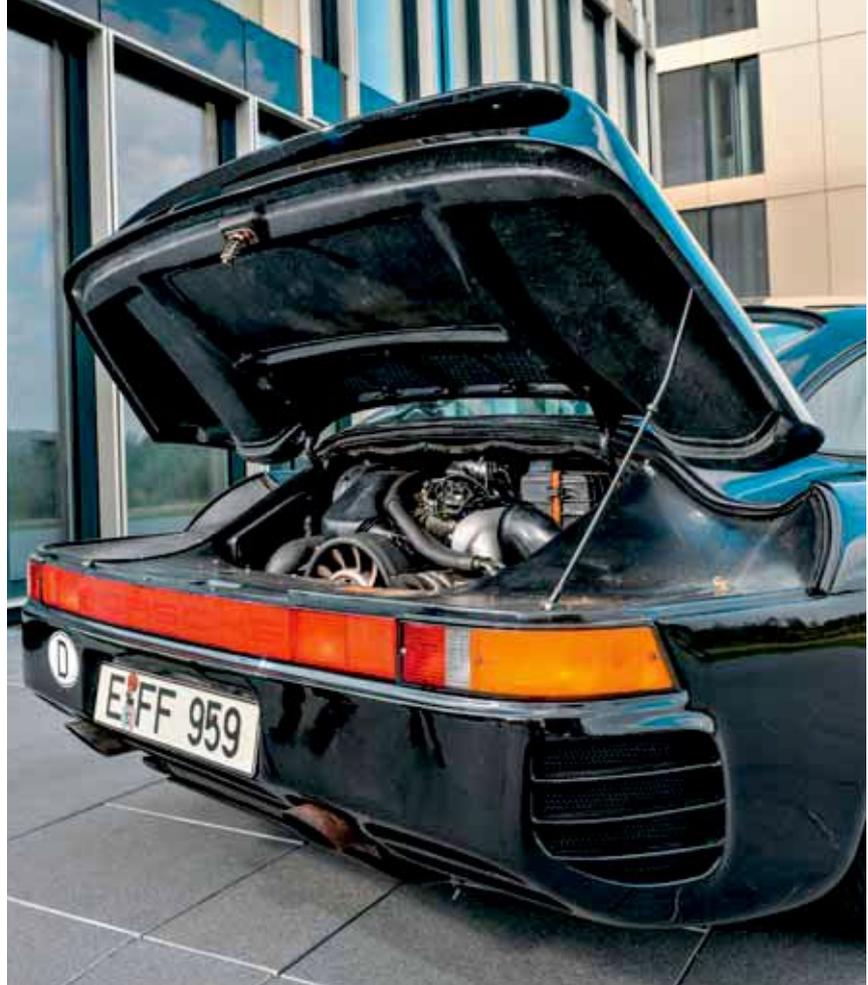
Porsche 959 – Das Original

Mit 450 PS aus 2,85 Litern Hubraum, elektronisch geregelt Allradantrieb, zwei Turboladern und 317 km/h Höchstgeschwindigkeit legte Porsche 1987 die Supersportwagen-Messlatte wieder ein Stückchen höher. 292 Einheiten des Technologie-Trägers 959 wurden nach offizieller Herstellerangabe gebaut, plus einige Nachzügler. Die ersten 200 Exemplare – 196 Komfort- und sechs Sport-Versionen – waren trotz Einheitspreises von 420.000 DM und einer fälligen Anzahlung von 50.000 innerhalb weniger Monate verkauft. Von „Porsche-Technologie bis ins Jahr 2000“ war in der Pressemappe für das schnellste und teuerste Serienauto der Welt zu lesen. Ende April, Anfang Mai 1987 erfolgte die Zuteilung an die ersten Kunden.

Der 959 war sofort als Porsche zu erkennen, das Material war der letzte Stand der Technik. Die Bugschürze war wie beim Porsche 928 aus Polyurethan. Fronthaube und Türen waren aus Aluminium gefertigt, die Außenhaut – also Dach, Kotflügel, Schwellerverkleidung, Motorhaube mit Heckspoiler, die aus einem Stück bestehende riesige Heckschürze sowie die Unterboden-Verkleidung – aus Kevlar.

Vom Gruppe-C-Rennwagen 956 erbt der 959 das für den Alltagsbetrieb umkonstruierte 935/76-Sechszylinderaggregat mit Luft-Wasser-Kühlung und Aufladung. Beim 959 kühlte das axiale Gebläserad nur die Zylinder, die Vierventil-Zylinderköpfe und die beiden Turbolader waren flüssigkeitsgekühlt. 450 PS bei 6500/min und ein Drehmoment von 500 Nm bei 5500 Touren waren das Ergebnis.

Von Porsche entwickelte Lamellenkupplungen an Vorder- und Hinterachse verteilten das Drehmoment auf die Räder. Beim Bestücken des Getriebes erlaubte sich Porsche einen Trick: Weil der 959 zu laut geriet, wurde der 1. Gang kurzerhand zum Geländegang (G) erklärt. Mit dem Abverkauf der letzten acht in Weissach aus Ersatzteilen komplettierten Fahrzeuge endete 1992 die 959-Geschichte. Geld konnte Porsche mit seinem Superauto nie verdienen.



Da als Basis des F 959 ein herkömmlicher luftgekühlter Sauger-911 diente, blieben Lufteinlässe in Front- und Heckteil beim Derivat Attrappen. Im Gegensatz zum 959 klappte beim Folger-Modell nicht das Heckteil in seiner ganzen Breite nach oben, um Zugang zum Motor zu schaffen, sondern nur der normale Motordeckel des Elfers; das Mittelteil des Spoilers ließ sich dazu rechts und links in den Übergängen der Kotflügel lösen und nach oben herausnehmen.

Einen Schritt weiter in Richtung Original machte die Firma Folger mit dem Nachfolger-Modell vom Typ 964. Hier entsprachen die Öffnungen in der Karosserie dem Original, wie beim Porsche 959 öffnete sich das Heck über die volle Breite, auch wenn im Normalfall weiter nur serienmäßige Saugmotor-Technik drin steckte. Um sich nicht erneut durch einen Tankdeckel im Kotflügel zu verraten, fand sich die Tanköffnung, wie einst beim 356, unter der Kofferraumhaube. Der Innenraum blieb serienmäßig, aber als allradgetriebener Carrera 4 besaß der modifizierte 964 zumindest ein wenig von der im 959 erprobten Hochtechnologie.

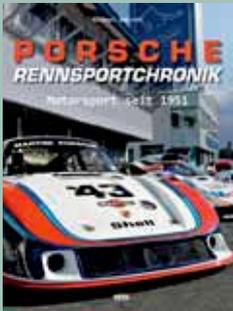
Evolution der Kopie. Bei späteren F 959-Umbauten klappte der Motordeckel wie beim großen Vorbild 959 als ein Bauteil in der vollen Wagenbreite nach oben. Darunter saß aber nur ein Saugmotor.

Vierradantrieb, 250 PS aus 3,6 Litern Hubraum und die Optik des Supersportwagens – vielleicht war ein 964-Folger-Umbau ja sogar die ideale Kombination der besten Porsche-Zutaten? Die Optik stimmt, denn nur Kenner entlarven ihn schon auf den zweiten Blick als Kopie der großen Vorlage.

Auch weitere Tuner wie Wilfried Agustini aus Mühlheim an der Ruhr und der Salzburger Seat-Händler Klaus Ruschp legten damals vom Porsche-Supersportwagen inspirierte, allerdings freier umgesetzte oder weniger detaillierte Interpretationen des 959 vor. Zu einer Klage von Seiten des Herstellers gegen die Nachahmer kam es nie, weil der Gebrauchsmusterschutz schon vor dem offiziellen Verkaufsstart abgelaufen war. Dafür erhielt der 959 schon zu Lebzeiten seine ersten Repliken – so viel Ehrerbietung erfahren nur die Besten. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer

LITERATUR



Porsche Rennsportchronik Motorsport seit 1951

Rennsport-Experte Michael Behrndt, gerade noch für PORSCHE FAHRER beim 17. Porsche-Sieg in Le Mans live an der Piste, hat die Triumphe grob gezählt: auf rund 30.000 Rennsieg in mehr als 60 Jahren beläuft sich die Schätzung. Auf diese Zeit blickt er in seiner aktuellen Chronik, beginnend 1951, zurück, und stellt die wichtigsten Autos, Titel und Fahrer in den verschiedenen Renn-Klassen vor, vom Bergrennen über Slalom, Rundstrecke, CanAm bis zur Formel 1. Durch die Verbindung aus Jahr, Rennauto, Pilot, Sieg und Veranstaltung entsteht ein geschlossenes Bild des Porsche-Rennsports. Das ist nicht nur unterhaltsam und leicht zu lesen, sondern auch überaus informativ, weil die gesamte Entwicklung im Kontext ihrer Zeit betrachtet wird. Ein gelungenes Nachschlagewerk ist das Buch dadurch auch noch geworden; für den Preis ein Schnäppchen.

Michael Behrndt: „Porsche Rennsportchronik – Motorsport seit 1951“, 224 Seiten, 245 x 290 mm, Hardcover, Heel Verlag, Königswinter 2015, € 29,95, ISBN 978-3-95843-045-7



Die 24 Stunden von Le Mans

Ein kompaktes Buch zu einem großen Thema, geschrieben von einem der Altmeister des europäischen Rennsports, dem Testfahrer und Journalisten Paul Frère. Erst die Rückkehr Porsches nach Le Mans hat die Neuauflage des 1968 erstmals erschienenen und jahrzehntelang vergriffenen Buchs möglich gemacht. Nostalgiker werden es mögen, schon weil sich an Aufmachung und Layout kaum etwas geändert hat seit 1968. Enthusiasten von heute beklagen zurecht die antiquierte Schwarz-Weiß-Gestaltung, den happigen Aufguss-Preis von 24,90 Euro für 192 Seiten und den Umstand, dass auch nach 1967 Rennen in Le Mans stattgefunden haben, das Buch aber in jenem Jahr endet. Eine Überarbeitung hätte diesem alten Standard-Werk gutgetan. So bleibt es ein Fall für Fans, die ewig nach dem Original gesucht haben.

Paul Frère: „Die 24 Stunden von Le Mans“, 192 Seiten, 205 x 140 mm, Hardcover, Motorbuch Verlag, Stuttgart 2015, € 24,90, ISBN 978-3-613-03778-6



Werner Eisele Motor Racing Photography

Das große Jubiläum hat er knapp verpasst – vor 51 Jahren machte Werner Eisele seine ersten professionellen Aufnahmen im Zirkus Formel 1. Was folgte, waren Jahrzehnte an Pisten, Strohballen, Fangzäunen und auch schon mal eine Fahrt im Cockpit eines Rennwagens. So geschehen beim Testen in Hockenheim, wo sich Eisele mit Helm und Kamera neben seinen Freund Jacky Ickx in den Porsche 936 zwängte. So steckt eine nur in solch alten Schwarzweiß-Bildern zu findende Nähe zu den Menschen und Maschinen in dem großformatigen Band, der neben den Akteuren und der Formel 1 auch und vor allem Rennsportwagen und Prototypen zeigt. An allem was Porsche hieß – Eiseles erklärte Auto-Liebe – war der heute 77-Jährige immer ganz besonders nahe dran; sein erstes Fotohonorar in Höhe von 100 Mark erhielt er von Huschke von Hanstein. Porsche und Eisele, eine Freundschaft fürs Leben.

Werner Eisele: „Motor Racing Photography“, 324 Seiten, deutsch/englisch, 346 x 306 mm, Hardcover, Working Art Gallery, Stuttgart 2015, € 89,-, ISBN 978-3-00-048365-3



The Porsche 904, 906 & 910 in the Americas

Sie sind oft nicht einfach zu konsumieren, die Bücher der US-Rennsport-Spezialisten. Das liegt an der durchgängig monotonen Gestaltung, die Massen von Bildern mit dem Maximum an Text zusammenbringen muss und keine Luft für eine übersichtliche Gestaltung oder schöne, große Bilder lässt. Andererseits ist das auch der größte Pluspunkt. Wer sich für den Motorsport und die grandiosen Porsche-Mittelmotor-Rennwagen der sechziger Jahre begeistert (auch der Elva-Porsche-Hybrid erhält sein Kapitel), muss dieses Buch lieben, auch wenn es nur die Einsätze auf dem amerikanischen Kontinent, also von Kanada bis Chile, enthält. Das reicht, um sich an 904, 906 und 910 sattzusehen. Leider ist das Buch vergriffen, etwas Zeit für die Suche muss eingeplant werden.

Jerry Pantis: „The Porsche 904, 906 & 910 in the Americas“, 432 Seiten, englisch, 285 x 220 mm, Hardcover, 3035646 Canada Inc., Quebec/Kanada 2007, gebraucht ab € 80,-, ISBN 978-0978471903

Porsche Markt

JENSEN CLASSICS
www.jensen-classics.de
Restauration klassischer Automobile

Ihr Spezialist für
Porsche 356 und 911

Bahnhofstrasse 110
83224 Grasau
Tel.: 08641 / 1600

info@jensen-classics.de
www.jensen-classics.de

WWW.914PARTS.EU
Europas größter Ersatzteil-Spezialist für Porsche 914!
info@914parts.eu Wir sprechen Deutsch/ We speak English! 0031-622783566

PS-HISTORACING
Porsche Motoren und Getriebe Service
www.ps-historacing.de

Getriebeüberholungen
901 - 911 - 914 - 915

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe
Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

PoMoTec
Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

pomotec.de
0 23 57 / 17 27 300
D - 58849 Herscheid

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

BOTT FAHRZEUGTECHNIK
www.bott-fahrzeugtechnik.de

Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930, G50
Bericht in Porsche Fahrer Ausg. 4/08
CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914
(Getriebekit 916, Schalthebel, Getr.komponenten,...)

Tel.: +49(0)6681 - 9170742

1

Leichtbau Türtafeln „RS“
Einbaufertig, mit original Befestigungs-Clips. Tafeln Kunstleder, Türgriffe in Echtleder, Schlaufen in vielen Farben. Wahlweise auch mit Mac-Audio Lautsprechern.

CARTRONIC motorsport

Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com

BIETE



Ein Stück Le Mans mit Modellauto Porsche 956 1:43, ca. 20 x 20 cm, Preis € 50 + Versand, gerne SMS: 0177 4156831



Porsche 911 Alu-Achsschwingen/ Halbachsen, passend für SC oder Carrera, kompl. überholt, sehr guter Zust., € 680. Tel.: 0162 3661816 (Standort Köln)



Heckklappe für 911 Carrera Turbo (78-89), original indischrot, guter Zustand, gegen Gebot. Tel.: 0761 29543



Wie NEU!! Winterkompleträder N2: 2 x Felge CMS 8x18 mit Michelinbereifung 235-40 R18 und 2 x Felge CMS 9x18 mit Michelinbereifung 255-40 R18, keine 500 km gefahren, Alufelgen, für Cayman, Boxster, Panamera, bestimmte Carrera-Modelle! Neupreis € 1.650, € 990 VB, nur Selbstabholer. Mail: seytan918@gmail.com

Veranstaltung: Freies Fahren auf dem Salzburgring am 20.09.2015 nur für Porsche Fahrzeuge. Nennung bitte über www.porsche-club-ulm.de

Porsche 914 Motor 1.7 l, 90 mm Bohrung mit einem Satz neue Kolben u. Zyl. 90,5 mm Bohrung, km-Stand des Motors nicht bekannt, Preis € 1.150. Tel.: 0171 3626255 ab 17 Uhr oder 05223 7918440

MITTEL MOTOR GmbH
Ersatzteile · Motorsport · Reparaturbetrieb · Restauration

Täglich weltweiter Versand

Mittelmotor GmbH
Werner Hellweg 27
44883 Bochum

- Originalersatzteile
- Sonderanfertigungen
- Reproduktionen
- Reparatur & Service
- Restaurierungen
- Aufbau von Rennfahrzeugen
- Originalfahrzeuge
- Rennfahrzeug
- Online Fahrzeugmarkt
- Antriebs- und Getriebe
- Fahrwerksabstimmung
- Verkleidung & Belagung

0234/ 9351414
0234/ 9351415
info@mittelmotor.de

www.mittelmotor.de

2

LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“
limitierte und optimierte Version unseres bewährten Leistungs-Kits für den 911 und 964. Upgrade von Standard LM-220 auf technischen Stand dieses Kits natürlich möglich. Fragen Sie uns!

LM-220 Engine-Performance-Kit
„Walter Röhrl Edition“
Kit Nr. 801.944



Boxster Alu-Box mit 2 Modellautos 1:18 und 1:43, einem Bild, einem Buch und Kartenspiel, Preis € 180 + Versand, gerne SMS: 0177 4156831



Sammlerstück Porsche von Swarovski, limitierte Auflage von 1500 Stück, € 790 VB. Tel.: 0163 9737955



Porsche 356 Frontblech. Original Rep.-Blech mit grüner Grundierung, zwei Drittel der gesamten Brille. Das Blech ist sehr gut erhalten, ohne Dellen usw. Versand weltweit möglich. € 550. Tel.: 0176 34036006

911 Teile, gebr., von 69-89, für Targa und Coupé, von privat. Tel.: 0170 1612230



Porsche 930 Turbo 3.3, G-Modell, 5 Rundinstrumente, Tacho 300 km/h „genullt“, Drehzahlmesser bis 7000 Upm, Ladedruckanzeige bis 1,0 bar, VDO-überholt, Gläser und Zierringe erneuert, sehr guter Zustand, € 1.690. Tel.: 0162 3661816



Porsche 964 C2 Coupé Tiptronic, Schiebedach, 2 Airbags, revidierter junger Motor, nie Straßensalz erlebt, Scheckheft und Historie vorh., innen und außen extrem schön. € 37.500, Tel.: 0176 34036006



Modellauto 911 turbo 1:18 auf Holzplatte, braun, Preis € 80 + Versand, gerne SMS: 0177 4156831

URWERK 1:1
PERFEKT • PRÄZISE • PORSCHE

Instandhaltung und Wartung nach Ihrem Budget
Tel.: +49 56 05 - 94 93 91 • urwerk1.de

SPORTWAGENZENTRUM VALENTA
Freie PORSCHE Werkstatt
VALENTA-Sportwagenzentrum GmbH
Industriestr. 19 · D-83734 Hausham
Telefon 08026/9289682
www.valenta-sportwagenzentrum.de

REPARATUR · SERVICE · AN- & VERKAUF · MOTOR · GETRIEBEBAU · KAROSSERIE · LACKARBEITEN

DIE 911ER MACHER
BAVARIANCLASSICS911.COM
Telefon 0 9 1 1 - 73 36 58
VERKAUF UND WERKSTATT

HAHN-GFK.de
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

10% RABATT IM ONLINESHOP GUTSCHEINCODE: PF12015

NEUE GULF KOLLEKTION!
GRANDPRIX-ORIGINALS.COM

Humbaur GmbH Sportwagenservice

- Karosserie + Lack
- Service/Motor
- Inspektion + Wartung
- Cabriovertdeck
- Restauration
- Hochglanzpolieren

Joseph-Gänsler-Str. 16 | 86609 Donauwörth | Tel.: 0906-222-14 | Fax: -51
www.humbaur-autoservice.de

CLASSIC AIRCOOLED SPORTCARS WERKSTATT & SERVICE

CAS
Berlins älteste freie Porsche Werkstatt
RICHARDSTR. 95 · 12043 BERLIN · 030-6872195
WWW.KRAGE-TUNING.DE

PORSCHE - SERVICE
 P. Drux (Inh. G. Scalise)

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
 Alle Modelle von damals bis heute

www.P-Drux.de

Berner Str. 18 - 20
 60437 Frankfurt / Main
 Werkstatt@P-Drux.de

Tel.: 069 / 95 000 212
 oder: 069 / 507 10 83
 Fax: 069 / 507 72 88

Tachometer Armband Uhr mit dem Baujahr Ihres Sportwagen

9 vor 11
 Horological

9vor11 Horological
 Michael Bieg
 Liebigstraße 40
 65428 Rüsselsheim
 Tel.: 06142 35 95 600
 Mail: info@9vor11.de
 www.9vor11.de

Modell 250 Modell 260 Modell 300

Baujahr 1963 bis 1998

Preis 159,00 Euro Versand 5,50 Euro

Kalandrik und
 Lessmeister GmbH
 Auf dem Kummgraben 7
 53343 Wachtberg

WERKSTATT FÜR
 SPORTWAGEN

911
 und

www.9und11.de - Tel. 0228 908 55 993

KLASSISCHE PORSCHE

SEELAND

HANDEL-RESTAURATION-WERKSTATT
 04537 / 706838
WWW.SEELAND-KLASSISCHE-PORSCHE.DE

BIETE



Porsche 914/6, Seitenwände/Kotflügel hinten links + rechts, neu (NOS), Einzelpreis € 2400, NRW, ggf. auch Auslieferung Richtung Süddeutschland möglich. Tel.: 0173 2517105

Verkaufe 911er Targadach für F- und G-Modell. Aufarbeitung eines Dachs mit sehr viel Fachwissen auch für 964 möglich. Privater Kontakt über neunerbox@neunerbox.de oder Tel.: +49 172 2322818

924 wegen Krankheit gegen faires Gebot zu verkaufen, Fahrzeug ist vollständig + viele Teile aus Ausschachtung. Tel.: 0160 97303203, Nähe Heilbronn

Aufbewahrungstasche original, neu, von Porsche, von 1984, für Targa-Dach, Targa-Tasche ist aus Leder, 4 x Hackmesser-Felgen von 944 Porsche, Bj. 1984, VS. Tel.: 0160 8561262



Verkaufe Fahrzeugbrief von Porsche 911, 2,2 Liter S mit Schiebendach, Bj. 1971 + Ersatzteile. Bei Interesse Tel.: 0151 50011911

Porsche 911 Targa F- oder G-Modell, **heizbare Heckscheibe**, guter Zustand, € 390. Tel.: 0162 3661816 (Standort Köln)

DER STRALBETRIEB
 IHRES VERTRAUENS

www.prowatec.de
 Telefon: 0721-55 33 77

Krämer
 Spezialisiert auf PORSCHE
www.amak.de

Portofreie Lieferung*

Adrian Streater

**HANDBUCH
 PORSCHE 911
 TYP 964**

Alle Varianten von 1988 bis 1989

HEEL WERKSTATT

Porsche-Experte Adrian Streater beschreibt praxisnah und reich bebildert die wichtigsten Service-Arbeiten und Reparaturen in den Bereichen Motor, Einspritzanlage, Getriebe, Elektriksystem sowie Interieur und Bedienelemente bei der 911-Baureihe 964.

ca. 584 Seiten, ca. 1500 s/w-Fotos, 209 x 279 mm, Paperback
 ISBN 978-3-95843-032-7
€ 49,95

Neuaufgabe

**DAS 911er
 SCHRAUBERHANDBUCH**

REPARIEREN UND OPTIMIEREN LEICHT GEMACHT

Werner R. Dornig

HEEL WERKSTATT

Dieses Praxishandbuch für Hobbyschrauber behandelt 88 sorgfältig ausgewählte und detailliert beschriebene Arbeiten an allen 911-Modellen von 1964 bis 1989.

ca. 240 Seiten, ca. 350 farbige Abbildungen, 210 x 273 mm, gebunden
 ISBN 978-3-89880-201-7

€ 35,-

BESTELLUNGEN:

www.heel-verlag.de | info@heel-verlag.de
 Tel.: 0531 7088560

■ SUCHE

Suche Porsche Fuchsfelgen, auch einzeln. Danke. Tel.: 0152 23192609

Suche Porsche 944 S2, deutsches Modell mit nachvollziehbarer Historie ohne Wartungsstau, unfallfrei, Targa, Klima, bevorzugt dunkle Lackierung, keine Cabrios und keine RE-Importe. Angebote bitte unter Tel.: 0157 70399834

Suche Porsche 911 G-Coupé, ab Bj. 1974, unfallfrei und original mit Historie und ohne Reparaturstau, bevorzugt Fahrzeuge in exotischen Farben, ohne Schiebedach, Bezugstoffe wie Pascha oder Nadelstreifen, bitte keine Importe. Tel.: 089 3231948 oder klauma.t@web.de

Suche Porsche 911 997 Turbo, unfallfrei, 1. oder 2. Hd., Scheckheft, Schalter, bis 80' km. Bitte keine Importe. Nur Fahrzeuge, die „vernünftig“ gefahren wurden, d. h. keine Rennen, Überdreher, ausreichende Warm- und Kaltfahrphasen. Möglichst dunkle oder rote Farbgebung. Tel.: 089 3231948 oder klauma.t@web.de

Suche von privat 997 GT3 in originalem unfallfreiem Zustand, bevorzugt mit Clubsportpaket, auch hohe Laufleistung, MKI oder MKII. Tel.: 0172 9268467

Liebhaber sucht 996 Turbo Coupé Schalter oder 996 GT 3. Tel.: 0171 8246350, E-Mail: hausb65@web.de

**Private Kleinanzeigen
mit Foto GRATIS aufgeben!**
www.pf-magazin.de

 **PORSCHEFAHRER.Magazin**

Ersatzteile für
Porsche 356, 912, 911

Hoffmann
Speedster®
since 1987



www.HOFFMANN-SPEEDSTER.com

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY
your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993

JOMAPARTS.COM
PORSCHE CLASSIC PARTS

Gefusilleerdriean 29 - 0600 Ronse, Belgium
T +32 55 21 30 15 - F +32 55 20 70 69
info@jomaparts.be - www.jomaparts.be






TEILE.COM

**NEU & GEBRAUCHT.
PORSCHE ORIGINALTEILE.**

TEILE.COM / ONLINE SHOP 



SUCHE

Privat sucht 356 Carrera-Motor, Zentralverschlussfelgen, A-Karosserie, 356 Banjo-Lenkrad sowie komplettes Fahrzeug zum Restaurieren. Tel.: 0160 7838365

Haben Sie einen Porsche 911 oder einen 356 zu verkaufen? Dann melden Sie sich einfach unter Tel.: 0173 3154518. Nur seriöse Angebote.

Sammler sucht Porsche Jagdwagen, Typ 597, ca. 1955, sowie Prospekte, Ersatzteilkatalog etc. dazu. Tel.: 07073 4834

Privater Sammler sucht von privat luftgekühlten Porsche, bitte nur unfallfreie, originale Fahrzeuge im Zustand 1-2 anbieten. Tel.: 0151 22551187, privatesammlung@gmail.com

Suche originalen Porsche 924 Carrera GT, bitte alles anbieten. pdriver@t-online.de

Suche Porsche 356 oder 911 zum Restaurieren, auch in sehr schlechtem Zustand oder zerlegt. Tel.: 0160 7838365

Porsche 911 – 912 bis Baujahr 73 zum Restaurieren von privat gesucht. Tel.: 07553 8279634

Suche alten Porsche 356 oder 911. Tel.: 0172 3473773

Suchen oder ... gefunden werden?

... Kleinanzeigen im Markt!

Haben Sie Interesse an einer Anzeigenschaltung? Dann senden Sie Ihre Anfrage an:

Steffen Wagner
s.wagner@heel-verlag.de
Tel.: 02223/9230-53
Fax: 02223/9230-26

Anzeigenschluss Heft 1-16:
30.10.2015

Erscheinungstermin:
02.12.2015

PORSCHE FÄHRER präsentiert PORSCHE RACING-Motive von STEFFEN IMHOF

Porsche 917 – Hans Herrmann

Le-Mans-Sieger 1970 mit Hans Herrmann und Richard Attwood in der „Porsche Salzburg“-Lackierung

Porsche 908/3 – Jo Siffert

1000-km-Rennen Nürburgring 1970 – Siffert wird an der Seite von Pedro Rodríguez 2. Gesamtsieger.

Porsche 917 – Jo Siffert

Hier pilotieren er und Brian Redman den Porsche 917 des John-Wyer-Teams 1970 beim 1000-km-Rennen von Spa.

Jedes der Leinwandmotive im Panoramaformat 150 x 50 cm ist auf 50 Stück limitiert und auf breiten Keilrahmen in Museumsqualität aufgezogen. Alle Kunstwerke sind von Steffen Imhof signiert – es liegt ein Echtheitszertifikat bei, das die Originalität und den Sammlerwert bestätigt.

Einzelmotiv je € 650,-
3er-Set PORSCHE RACING € 1750,-

zzgl. Versandkosten & Transportversicherung: € 13,- (D); € 23,- (A); € 39,- (CH), andere Länder auf Anfrage

Alle Motive auf Leinwand



Porsche 917 – Hans Herrmann



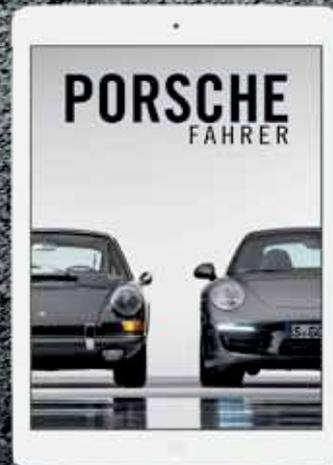
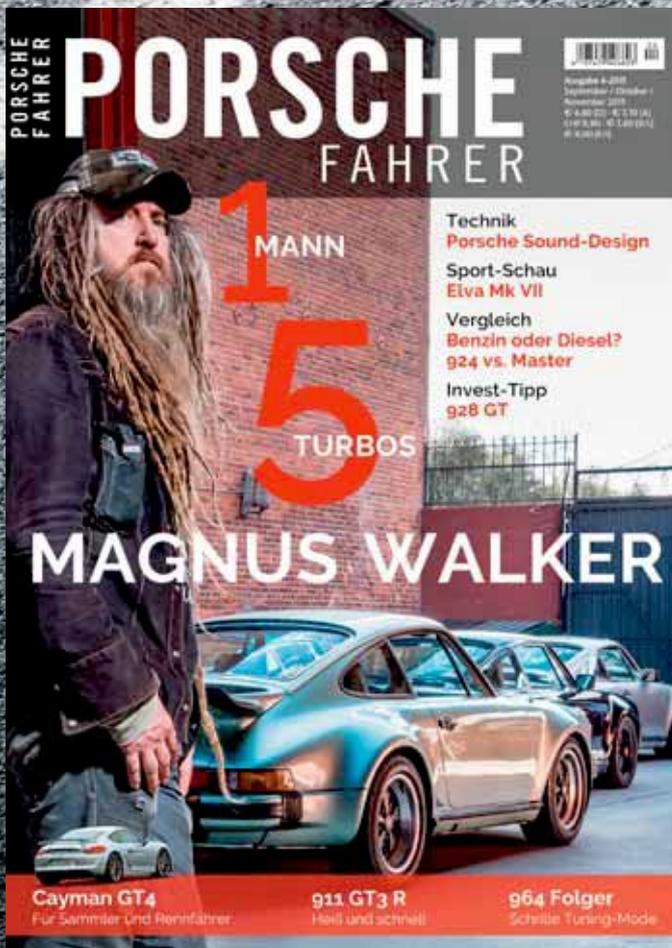
Porsche 908/3 – Jo Siffert



Porsche 917 – Jo Siffert

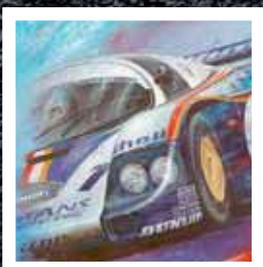
JETZT ABO-VORTEILE SICHERN!

- Lieferung bequem & versandkostenfrei nach Hause
- Prämie ohne Zuzahlung
- keine Ausgabe verpassen
- schon vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- Preisvorteil gegenüber dem Einzelkauf
- zusätzliches ePaper für nur 1 € / Jahr



Bestellen Sie Ihr Abonnement auf www.porsche-fahrer.de oder mit der beiliegenden Postkarte!

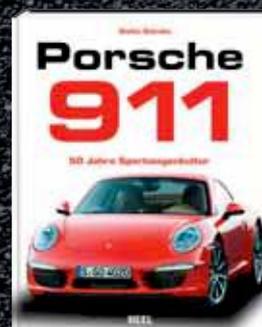
Wählen Sie Ihre kostenlose Abopremie



(Format: 70 x 70 cm)



(Format: 50 x 60 cm)



limitierte Kunstdrucke*

*nur bei 2-Jahres-Abo

PORSCHE FAHRER

Die Ausgabe 1-2016

erscheint am 2. Dezember 2015

unter anderem mit diesen Themen:



TITELSTORY

Stadtbummel – In den Straßen von San Francisco

VERGLEICH

Welchen Porsche für was?

964 C2, 944 S2 Cabrio oder 928 GT



REPORT

Die moderne Klassik

993 S2



TUNING

Der bezahlbare Traum

356 + 550 Spyder Replica



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

IMPRESSUM

Verlag:
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottschardt
53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0
Fax: 02223 9230-13
E-Mail: service@pf-magazin.de
www.pf-magazin.de

Herausgeber:
Franz-Christoph Heel

Chefredakteur:
Jan-Henrik Muehe

Redaktionsanschrift:
Rhönstraße 131
60385 Frankfurt
E-Mail: redaktion@pf-magazin.de

Ständige Mitarbeiter:
Michael Behrndt, Andreas Beyer,
Martin Henze, Tobias Kinder-
mann, Hartmut Lehbrink, Stephan
Lindloff, Karl Ludvigsen, Eberhard
Strähle, Peter Trautmann

Verlagsleiterin Zeitschriften:
Sabine Blüm

Gerichtsstand:
Königswinter

Anzeigenleitung:
Sabine Blüm
Gut Pottschardt
53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-27
Fax: 02223 9230-26
E-Mail: s.bluem@heel-verlag.de

**Anzeigenverkauf
und Marketing:**
Steffen Wagner
Tel.: 02223 9230-53
Fax: 02223 9230-26
E-Mail: s.wagner@heel-verlag.de

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

Anzeigenpreise:
Es gilt die Anzeigenpreisliste
2015.

Leserservice:
PORSCHE FAHRER-Leserservice
Gut Pottschardt
53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53
Fax: 02223 9230-26
E-Mail: s.wagner@heel-verlag.de

Abonnenenverwaltung:
Abobestellungen, -kündigungen
und Adressänderungen richten
Sie bitte an:
DataM Services GmbH
Postfach 9161
97091 Würzburg
Tel.: 0931 4170-427
Fax: 0931 4170-497
E-Mail: eschneider@
datam-services.de

Hinweis: Bitte teilen Sie uns
Änderungen Ihrer Anschrift unter
Angabe Ihrer alten Adresse um-
gehend mit. Zeitschriften werden
trotz Nachsendeantrag von der
Post nicht nachgesandt.

Layout:
gb-s Mediendesign,
Königswinter

Druck:
westermann druck,
Braunschweig
- Printed in Germany -

**Preise und Erscheinungs-
weise:**
Im Jahresabonnement erhalten Sie
PORSCHE FAHRER viermal im Jahr.
Der Preis für ein Jahresabonnement
beträgt im Inland € 26,- inkl. Ver-
sandkosten (Europa: € 33,36; rest-
liches Ausland auf Anfrage). Das
Abonnement kann bis spätestens
sechs Wochen vor Bezugsende ge-
kündigt werden, ansonsten verlän-
gert sich der Bezugszeitraum um
weitere 12 Monate.

Bücher-Bestellservice:
Tel.: 0531 708600
Fax: 0531 708601

Vertrieb Deutschland:
DPV Network GmbH
Postfach 570412
22773 Hamburg
Tel.: 040 37845-0
Fax: 040 37845-6215
www.dpv-network.de

Vertrieb Österreich/Schweiz:
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottschardt
D-53639 Königswinter
(nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 708600
Fax: +49 531 708601
E-Mail: bestellung@
vsb-service.de

Postvertriebskennzeichen:
74394

ISSN: 1864-4090

Nachdruck nur mit Genehmigung
des Verlages unter ausführlicher
Quellenangabe gestattet.
Gezeichnete Artikel decken
sich nicht unbedingt mit der
Meinung der Redaktion. Alle
veröffentlichten Beiträge sind
urheberrechtlich geschützt. Ohne
Genehmigung des Verlages ist
eine Verwertung strafbar. Dies
gilt auch für die Vervielfältigung
per Kopie, die Aufnahme in elek-
tronische Datenbanken und die
Vervielfältigung auf CD-ROM.

Im Falle höherer Gewalt oder
bei Störung des Arbeitsfriedens
besteht kein Anspruch auf Liefe-
rung oder Entschädigung.

Der Kontakt zur Oldtimer-Szene.



Oldtimer-Zeitschriften gibt es reichlich. Wenn aber ein Magazin seit über 30 Jahren die Nr. 1 ist, muss es schon etwas Besonderes bieten: Monat für Monat tausende von Kleinanzeigen, hunderte von Terminen, Tipps und Tricks aus der Praxis für die Praxis und jede Menge faszinierender Geschichten aus der Welt der Klassiker. OLDTIMER MARKT garantiert jeden Monat den besten Kontakt zur Szene. Mit Lust, Leidenschaft – und viel Liebe zum Detail.

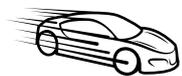


www.porsche.com/classic

Ewige Jugend?

Ewige Liebe.

Das neue Porsche Classic Pflegeset kommt.



>> IAA 2015
17. – 27. September
Frankfurt am Main



PORSCHE