

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 3-2017
Mai / Juni / Juli 2017
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)
€ 9,00 (E/I)



964 Turbo S
Einer von 86!



911 GT3

Super-Sauger mit 500 PS und Schaltgetriebe



Zeitkapsel
911 S 2.7 Prototyp



Restauriert
924 GTP Le Mans



Harte Jungs
GT3 RS vs. Cayman GT4



Special Agents
911 US-Sondermodelle



Classic Data

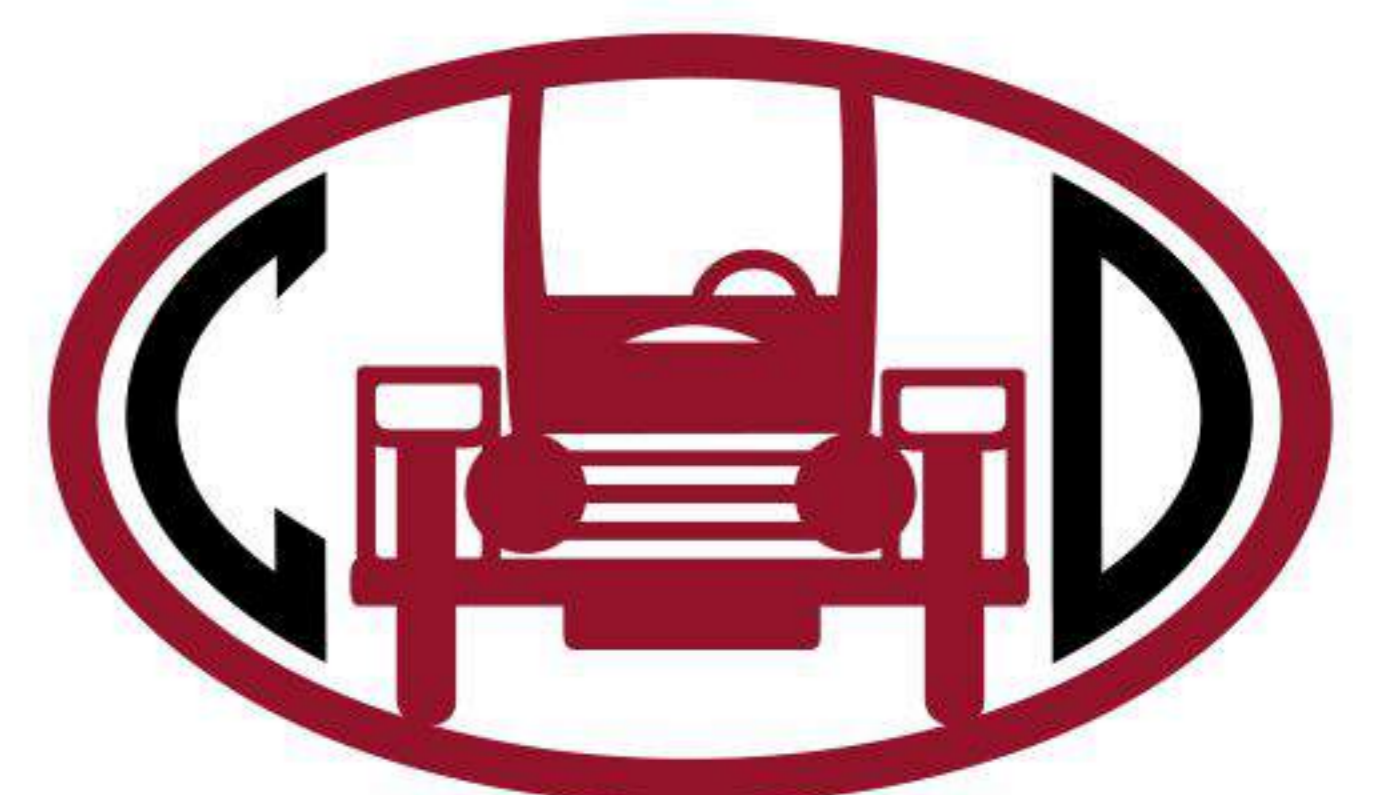
Alter erzählt
Geschichten,
Zeit hinterlässt
Spuren, Werte
wandeln
sich.



**Nicht nur der Zustand ist für uns von Wert.
Wir betrachten auch die Historie.**

Classic Data – die Sachverständigenorganisation
für die Bewertung klassischer Fahrzeuge

www.classic-data.de



Classic Data

seit 1984

EDITORIAL

„Wir sollten ...“

... in Deutschland auch lockerer werden mit unseren Elfern.“ Kollege Ulf Poschardt, Chefredakteur der *Welt*, der sich in dieser Ausgabe philosophisch mit dem Phänomen Porsche 911 auseinandersetzt (s. S. 70), hat das Recht, mehr Normalität einzufordern. Immerhin hat er das Bruttosozialprodukt eines mittleren Schwellenlandes in die Restaurierung seines F-Modells investiert und will seinen Elfer doch eigentlich nur benutzen, also fahren. Recht hat er!

Fahren, fahren, fahren. Und lockerer werden. Lassen Sie das den guten Vorsatz der neuen Porsche-Saison sein. Die Autos, die wir so lieben, sind dafür gemacht. Sogar dieses ruppige, millionenschwere Biest 964 Turbo S (s. S. 22), das einige Tage in meiner Garage wohnen durfte (aus Sicherheitsgründen hatte ich kurz erwogen, dort ebenfalls einzuziehen), fuhr einfach so mit uns und einer kompletten Foto-Ausrüstung durchs verregnete Frankfurt. Selbst ein IMSA-Elfer oder ein Prototyp wie der unbekannte 911 S 2.7 (s. S. 74) beherrscht das. Oder um es mit Walter Röhrl zu sagen: „Welcher Wagen kann das noch?“ (s. S. 18).

Lockerer werden heißt auch, mittelmäßige Erhaltungszustände, Modifikationen und alltäglichen Umgang zu akzeptieren. Mit meinem Mittachtziger-911-Targa fahre ich zum Arbeiten, zum Sport und auch zum Einkaufen. Gut, das mit den Getränkeboxen ist mühsam, aber es macht einfach mehr Spaß, als das Zeug im Mercedes-Kombi herumzufahren. Einfacher fällt die Übung mit einem 944, wie er seit Kurzem wieder im heimischen Fuhrpark vertreten ist. Viele von Ihnen, liebe Leser, haben mir zur Heimkehr meiner alten Transaxle-Liebe gratuliert (s. S. 4), von der ich in der Jubiläums-Ausgabe von *PORSCHE FAHRER* berichtete – zur Fahrt im extremen 911 GT1 erreichten mich keine Glückwünsche, was ja irgendwie auch beweist, dass uns das Persönliche oft näher ist als das Ungewöhnliche.

Als ich meinen neuen alten 944 nutzte wie früher, also täglich und für alles, ließ er mich mitten im schlimmsten, staugeplagtesten Nadelöhr Frankfurts im Stich. Warum, das erzähle ich beim nächsten Mal. Bis dahin versuche ich, ganz locker zu bleiben.

Ihr halbwegs entspannter



Jan-Henrik Mücke



**AUCH
FÜR SMARTPHONE
UND TABLET**

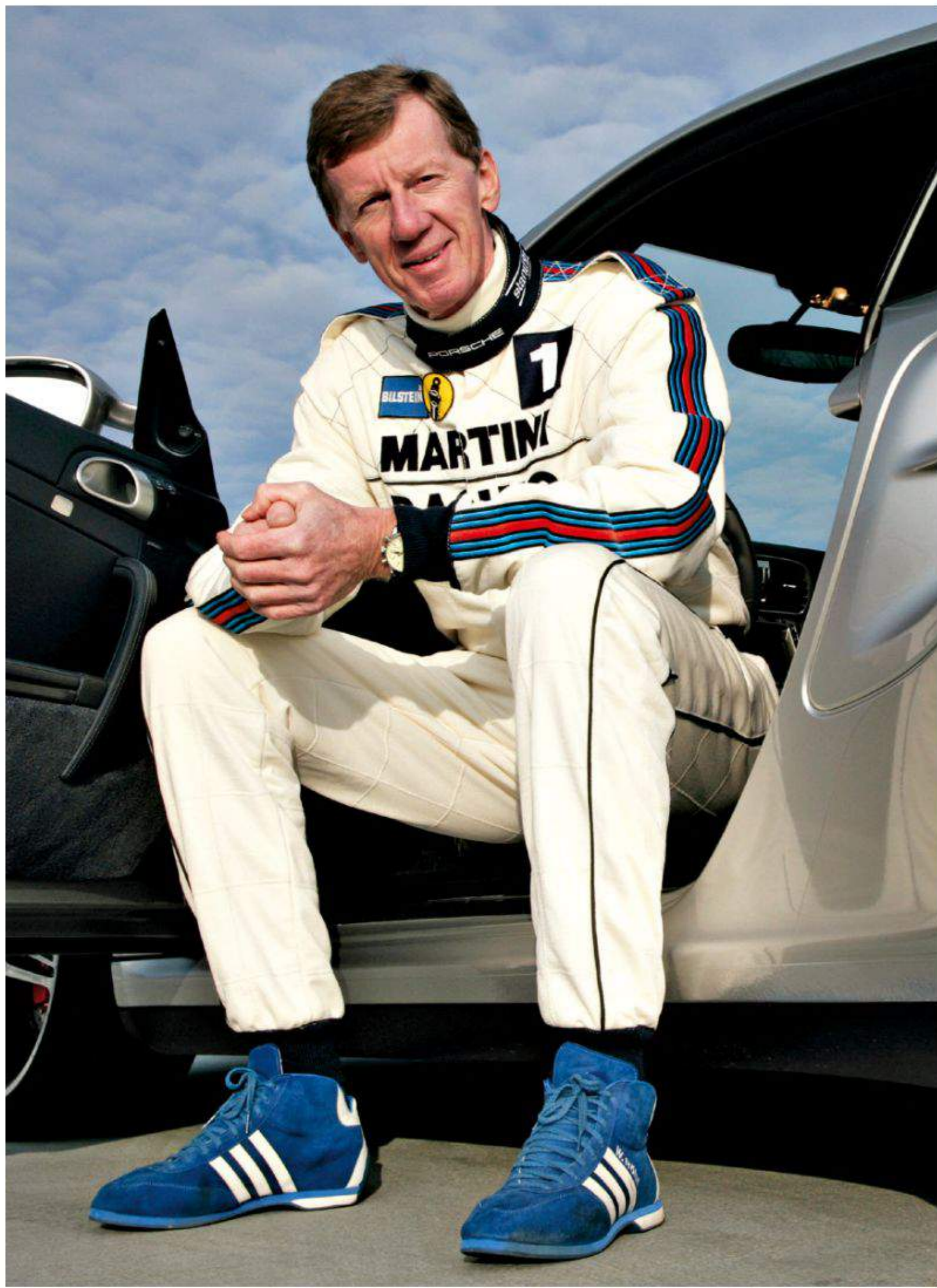


Genießen Sie diese Ausgabe auch digital. Laden Sie dafür die kostenlose App

im App Store bei 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 (für nur 25 Cent pro Ausgabe).



S. 18

Walter Röhrl wird 70 Jahre alt – und blickt zurück auf fast 50 Jahre Renn- und Rallyesport und 25 Jahre Porsche.

S. 22

*So ruppig, rau und Rennstrecken-tauglich war kein anderer 911 Turbo davor und danach.
Eine Ausfahrt mit 381 PS im 964 Turbo S von 1992*



S. 74

Diesen Elfer gibt es gar nicht. Als komfortables Spitzenmodell gedacht, wurde der geplante 911 S 2.7 zugunsten des legendären Carrera RS gestoppt. Dieser Prototyp hat überlebt.



S. 46

Drei 924-Prototypen gingen 1980 in Le Mans an den Start – für Deutschland, die USA und Großbritannien. Nach tief gehender Restaurierung ist die britische Nummer 2 wieder bereit fürs Rennen.

INHALT



S. 10

Der neue GT3 ist einer, der mit 500 PS Herz und Hand erwärmt. Das supersportliche Saugmotor-Modell begeistert mit Drehzahl und neuem Sechsgang-Schaltgetriebe. Yippie!

MASCHINEN

- Titelstory*
22 **Gelbe Gefahr** – 964 Turbo S
- Report*
30 **Harte Jungs** – 991 GT3 RS vs. Cayman GT4
- Magazin*
74 **Zeitkapsel** – 911 Carrera S 2.7 Prototyp
- Happy End*
80 **Special Agents** – 911 US-Sondermodelle

SERVICE

- Versteckte Schätze*
38 **Die Entstehung des Porsche-Wappens**
- Invest-Tipp*
54 **Offen für Neues** – 968 Cabrio

TEST

- Fahrbericht*
14 **E wie Evolution** – Panamera 4 E-Hybrid
- Fahrbericht*
60 **Neu aufgeladen** – 991 GTS

TECHNIK

- Made by Porsche*
10 **Mit Herz und Hand** – 991 GT3
- Made by Porsche*
56 **Schöne Kombis heißen Sport Turismo**
Panamera Sport Turismo
- Restaurierung*
46 **Der englische Patient** – 924 GTP Le Mans

MENSCHEN + MOTOREN

- Magazin*
18 **70 Jahre und ein Vierteljahrhundert**
Walter Röhrl und Porsche
- Porträt*
40 **Der fliegende Holländer** – Gijs van Lennep
- Tuning*
64 **Silver Surfer** – 356 B 1600 S
- Auto-Philosophie*
70 **Über den 911** – Ulf Poschardt

RUBRIKEN

- 4 **Leserbriefe/News**
88 **Literatur**
90 **Porsche Markt**
96 **Vorschau/Impressum**



PORSCHE UND ZÜNDAPP

Seit der ersten Ausgabe lese und liebe ich PORSCHE FAHRER. Seit fast 10 Jahren fahre und pflege ich zwei wunderschöne Porsche, und seit über 40 Jahren fahre und restauriere ich Mopeds der Marke Zündapp. Ich würde mich sehr freuen, wenn meine drei Leidenschaften unter einen Hut gebracht werden könnten, indem Sie in Ihrem Magazin über die Ingenieurleistungen des Hauses Porsche für Zündapp berichten würden.

Christoph Mattes-Christiani, per E-Mail

Anm. d. Red.: *Interessanter Vorschlag! Zu den Entwicklungsarbeiten für andere Hersteller ließe sich noch viel mehr erzählen. Zündapp, Seat, Harley-Davidson und Opel sind nur einige Beispiele von vielen. Wir bleiben dran.*

HEFT 4-2007?

Ich habe alle Hefte von PORSCHE FAHRER. Bei der Sichtung habe ich JEDOCH festgestellt, dass mir Heft 4-2007 fehlt und die Ausgabe in Ihrem Shop auch nicht mehr verfügbar ist. Haben Sie vielleicht eine Bezugsquelle, damit ich meine Sammlung komplettieren kann? Vielen Dank für Ihre Hilfe und herzliche Grüße aus der Schweiz.

Frank Baumann, per E-Mail

Anm. d. Red.: *Diese Anfrage erhalten wir öfter. Allerdings ist es tatsächlich so, dass im Premierenjahr von PORSCHE FAHRER nur drei Hefte erschienen sind. Das Jahr 2008 begann dann ganz regulär mit der Ausgabe 1-2008.*

HOCHACHTUNG UND LEIDENSCHAFT

Die Veröffentlichung meines Leserbriefes in der Jubiläumsausgabe „10 Jahre PORSCHE FAHRER“ hat mich sehr beeindruckt. Wird damit doch erneut die Souveränität und Glaubwürdigkeit Ihres Magazins bestätigt, indem auch deutliche Kritik an Porsche nicht unter den Teppich gekehrt wird. Meine Hochachtung! Anderes Thema: Mit der Auswahl der Sportwagenwerkstatt von Carsten Geyer für den Workshop „Transaxle“ haben Sie eine wahre Perle ausfindig gemacht. Im Rahmen einer Veranstaltung unserer Region Bayern haben wir im Oktober 2014 dort ebenfalls für mehrere Stunden Station gemacht. Die Teilnehmer waren durchweg begeistert von dem ungeheuren Detailwissen Carsten Geyers und der Leidenschaft, mit der er uns die technischen Besonderheiten des 968 erläuterte.

Helge Jansen, per E-Mail



944 STATT 911

Zehn Jahre PORSCHE FAHRER, herzlichen Glückwunsch! Und Ihr Artikel über den weißen 944 hat mich tief ins Herz getroffen und mir wieder ins Gedächtnis gerufen, warum ich bisher alle Ausgaben gelesen habe. Ich habe schon vor vier Jahren nicht verstanden, warum Sie das Auto verkauft hatten und dann auch noch die Seiten gewechselt haben. Zumal Sie immer ein Garant dafür waren, dass immer wieder Artikel für die Transen in der Zeitschrift standen. Unter anderem deshalb habe ich PORSCHE FAHRER gekauft. Aber Sie hatten die Rechnung ohne die Familie gemacht. Gut so! Ich hatte auch schon einige Male damit geliebäugelt, meinen 944 S2 zu verkaufen, oder den 924S. Gerade über den Winter, wenn man Zeit hat und sich alle möglichen Offerten förmlich aufdrängen. Aber wenn man sich zum Frühjahr wieder ins Auto setzt, dann ist man froh, es nicht getan zu haben, und tut alle Träumerei als groben Unfug ab. Nur eines habe ich nicht verstanden: Bei aller Liebe für den 911 und die anderen Porsche und insbesondere die Transen, wieso hat es noch kein 944 auf die Titelseite geschafft? Bis auf einen 928 alles 911! Aber ich bin mir sicher, auch das werden Sie noch schaffen. Darüber hinaus weitere schöne Artikel über unsere große Leidenschaft, weiter so!

Dominik Rindermann, per E-Mail

BLEIBT IN DER FAMILIE

Gratulation zur neuen alten Liebe. Ich habe mit Freude Ihren Artikel über die Rückkehr des 944 in die Mitte der Familie gelesen. Ich gestehe freimütig, meinen 944 Turbo mit größerem Genuss zu fahren als den 968 CS oder sogar den 968 Turbo S. Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Freude mit dem Auto und eine gute Zeit.

Dieter Göltenbott, Leonberg

PREISE UND ZAHLEN

Ich besitze einen 911S aus der A-Serie, also einen Ur-Elfer mit kurzem Radstand. Ich habe mich schon sehr auf die Ausgabe 2-2017 gefreut, weil die letzten Jahre immer ein aktueller Preisguide mitgeliefert wurde. Diesmal war das auch so, allerdings sind alle Zahlen für diese frühen 911er unverändert. Ich würde Sie bitten, noch aktuelle Zahlen für den 911S 1968 nachzuliefern, per E-Mail oder gerne auch als Leserbrief.

Sven Klostermann, per E-Mail

Hier die Antwort unseres Partners Classic Data: „Das Fahrzeug des Lesers gehört zu den Porsche-Modellen, die 2014/2015 eine enorme Steigerung erfahren haben. Wir haben im Verlauf des letzten Jahres beobachtet, dass diese Fahrzeuge (wie viele andere Porsche-Modelle ebenfalls) auf diesem hohen Niveau verharren. All das ist anhand unserer Marktbeobachtung und vor allem auch anhand der uns zahlreich vorliegenden Auktionsergebnisse belegbar.“



356 BREZEL-OUTLAW

Im Rahmen meines Projektes PORSCHEWERK restauriere ich gemeinsam mit meinem Schulfreund luftgekühlte Porsche im Nordosten Deutschlands. Ich habe euch einige Fotos von unserem gerade fertiggestellten Porsche 356 C, Baujahr 1964 angehängt. Den Wagen haben wir 2014 aus Kalifornien nach Deutschland geholt und, ohne Kosten und Mühen zu scheuen, in einen „Outlaw“ mit originalem VW-Brezelfenster umgebaut. Er besitzt einen 120-PS-Motor und hat einige interessante Details zu bieten. Das Auto ist bis zur letzten Schraube zerlegt und von Grund auf neu aufgebaut worden. Da es sich um ein Non Matching Numbers Fahrzeug handelt, haben wir hier unserer Fantasie freien Lauf gelassen.

Guido Rehm, Röbel

PORSCHE FAHRER Workshops 2017



Workshop Reifen-Entwicklung

Die Veranstaltung beginnt am **Samstag, 9. September** um 10 Uhr bei Pirelli Deutschland in Breuberg im Odenwald, gegen 16:30 Uhr geht es auf das Testgelände in Michelstadt. Das Ende ist für 18 Uhr vorgesehen.

Die Kraft aus dem kleinen Bauteil – ein Workshop zum Thema Chiptuning

Der Workshop findet am **Samstag, 1. Juli** von 13:30 bis 17:30 Uhr bei Cartronic in 51643 Gummersbach statt.

Der Preis pro Workshop beträgt für unsere Abonnenten 129 Euro, für Nichtabonnenten 149 Euro. Im Preis inbegriffen ist die Verpflegung vor Ort mit Getränken und Snacks, jeder Teilnehmer bekommt außerdem ein Exemplar „Porsche 911“ geschenkt. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Weitere Informationen sowie das Anmeldeformular finden Sie auf www.pf-magazin.de.

Bei Fragen zu den Workshops und zur Anmeldung: service@pf-magazin.de oder 02223 9230-53



Leserkalender 2018

Liebe Leser, heute schon an morgen denken – in diesem Fall macht das Sinn. Für den PORSCHE FAHRER-Leserkalender 2018 suchen wir ab sofort neue Motive. Fotos aus dem Album, von Ausfahrten, von Treffen und aus der Garage daheim. Alte und neue Porsche, mit Motor hinten, mittig oder vorn, in Schwarz-Weiß oder in Farbe. Schicken Sie uns Ihre schönsten und originellsten Bilder in druckfähiger Auflösung an service@pf-magazin.de.

Ihre PORSCHE FAHRER-Redaktion

NEUE FARBEN, MEHR LEISTUNG – 450 PS WERKSLEISTUNGSSTEIGERUNG FÜR DEN 911



Porsche Exclusive bietet für alle neuen 911 Carrera S, 911 Carrera 4S und den 911 Targa 4S eine Leistungssteigerung um 22 kW (30 PS) auf 331 kW (450 PS) ab Werk an. Das Paket umfasst unter anderem größere Abgasturbo-lader, das Sport-Chrono-Paket einschließlich dynamischen Motorlagers, eine modifizierte Bremsenkühlung und die Sportabgasanlage mit zwei zentralen Endrohren. Je nach Fahrzeugausstattung kostet das Kit ab 10.139 Euro. Ab Juni 2017 ist die Leistungssteigerung für Fahrzeuge mit Sport-Chrono-Paket auch über Porsche Tequipment zur Nachrüstung erhältlich. Darüber hinaus kommt mehr Farbe ins Spiel. Für alle 911 und 718 steht der neue Lackton Kreide zur Wahl. Die Sportabgasanlage ist nun auch mit Endrohren in hochglänzendem Schwarz zu haben. Den Targabügel in Schwarzseidenglanz gibt es jetzt auf Wunsch auch für den 911 Targa und 911 Targa

S. Im Interieur erweitert eine Sporttex-Ausstattung in Schwarz oder Graphitblau/Kreide das Lieferprogramm. Die Lackpalette des Cayenne umfasst im aktuellen Modelljahr das neue Purpurnitmetalic und als Sonderfarbe Palladiummetalic. Die Lederausstattung des Macan ist ab sofort auch in Schwarz/Luxorbeige lieferbar. Für den Panamera stehen die neuen Außenfarben Burgunderrotmetalic und Ristretto Braun zur Verfügung, im Interieur kann das Leder nun in Schwarz/Luxorbeige bestellt werden. Für die Clublederausstattung stehen die neuen Farbtöne Cohibabraun und Trüffelbraun zur Wahl.

JUBILÄUMS-GEWINNSPIEL – DIE LÖSUNG, DIE GEWINNER

„Wie viele Ausgaben von PORSCHE FAHRER sind bisher erschienen? Welche Zahlenkombination trug der Titelheld der Ausgabe 1-2007?“ So lauteten die Fragen unseres großen Jubiläums-Gewinnspiels in Ausgabe 2-2017. Die Lösung fand sich im Heft: 42 Ausgaben und 959 lauteten die richtigen Antworten. Und dies sind die Gewinner:

Bose SoundTouch 300 Soundbar: Walter B. aus Koblenz

911-Silhouetten-Leuchte: Jan-Ole H. aus Unna

Besuch bei der Porsche Sound Nacht mit Meet & Greet und exklusiver Führung

hinter den Museumskulissen: Bernd K. aus Kirchheim/Teck

Aufenthalt in einer Göttersuite des Residenz Hotels Schloss Berg: Arne G. aus Wustermark

Porsche-Unikat auf Leinwand: Erhard Z. aus Allersberg

Wireless-Musiksystem Mu-so: Karl W. aus Köln

3-in-1-Ergometer: Wolfgang de L. aus Straßburg

Aufenthalt in einer Suite des Hotels Indigo in Düsseldorf: Jörg K. aus Vlotho

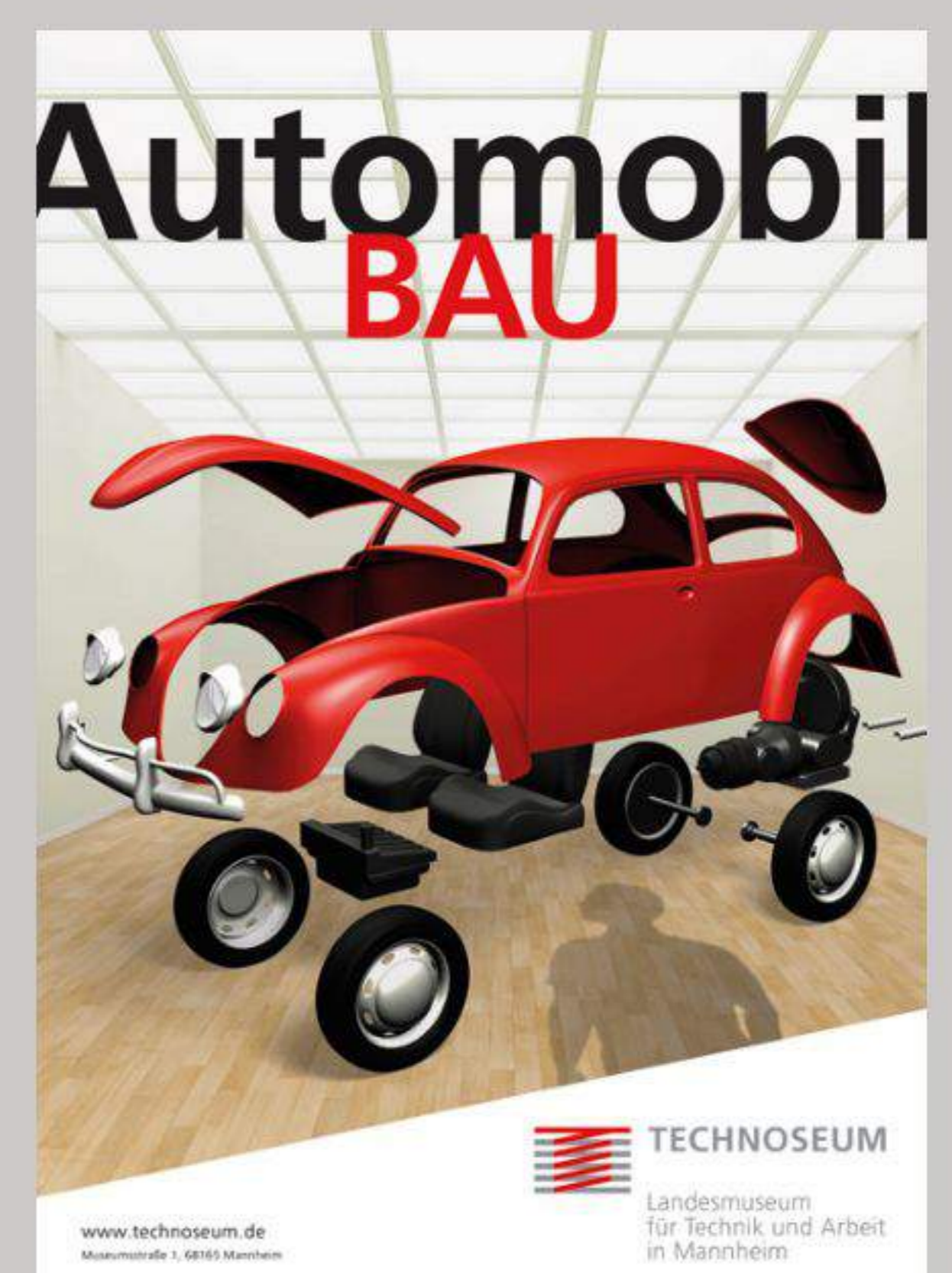


911 GT3 CUP – DER WILL NUR SPIELEN

Playmobil erweitert nach 911 Carrera S und Targa 4 S die Porsche-Modellpalette um ein drittes Modell, den 911 GT3 Cup. Front-, Heck- und Innenbeleuchtung sowie ein je nach Bodenbelag bzw. Rennstrecke verstellbarer Heckflügel sind Teil des Pakets. Zum Rennwagen aus dem Markenpokal gehören außerdem ein Mechaniker sowie ein komplett mit Werkstattzubehör und verschiedenen Reifen bestückter Kommandostand. Preis: 44,99 Euro

AUTOBAU IM MUSEUM

Das Mannheimer TECHNOSEUM widmet der Geschichte und Zukunft der Autoherstellung einen neuen Bereich in seiner Dauerausstellung. Insgesamt 22 Autos und 18 Zweiräder sind auf der Fläche zu sehen. Wer möchte, kann in einer virtuellen Automobil-Manufaktur von 1914 arbeiten, gemeinsam mit einem Fertigungsroboter ein Automodell aus Komponenten bauen, die zuvor am 3-D-Drucker ausgedruckt wurden, oder an einer Fertigungsstraße aus den fünfziger Jahren erfahren, wie die Karosserie des Porsche 911 einst zusammengeschweißt wurde. Infos unter: www.technoseum.de



Mehr aktuelle News und Infos erhalten Sie unter www.pf-magazin.de oder bei PORSCHE FAHRER auf Facebook.

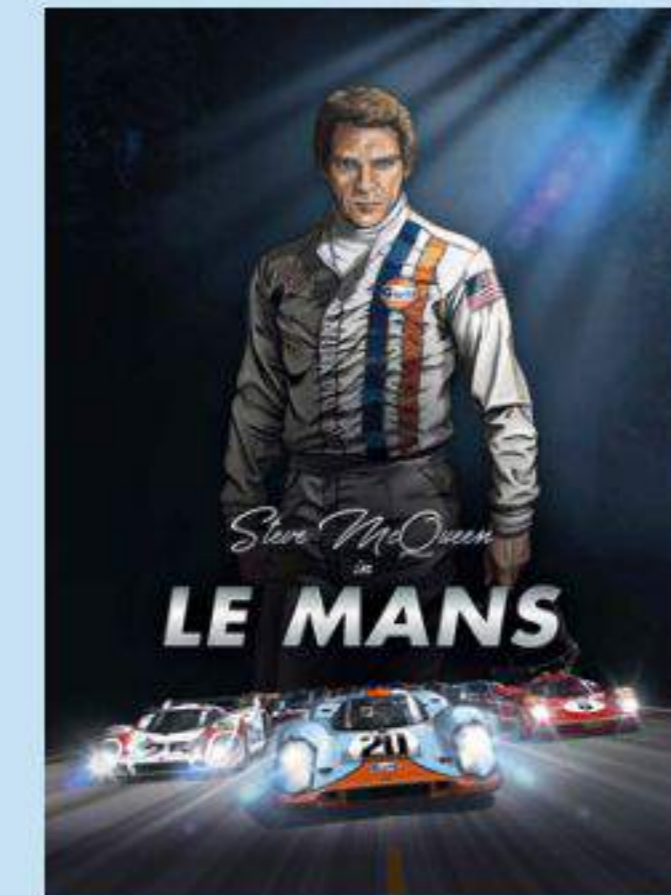
ZUM THEMA



Christian Blank:
**Kinderzimmerhelden –
Das Porsche-Buch**
316 Seiten, 251 x 307 mm, Hardcover,
Edition Panorama, 39,90 Euro



Reparaturanleitung Porsche 944
151 Seiten, 210 x 280 mm,
Paperback, Bucheli Verlag,
39,90 Euro



Steve McQueen in Le Mans
64 Seiten, 350 x 260 mm,
Hardcover, Garbo Studio,
38,00 Sfr.



AM DRÜCKER – CARRERA-BAHN „RACING SPIRIT“

Lamborghini vs. Porsche, Huracán gegen 911 Carrera S Cabrio - das klingt nach „Racing Spirit“. Die passende Paarung fürs Teppich-Duell

im Maßstab 1:32 findet sich im neuen Carrera-Set mit 8,2 Meter langer Rennstrecke, Doppelweiche und Spurwechselkurve inklusive.

Dank der kabellosen, extraleichten Handregler mit 2,4 Ghz Wireless-Technologie ist für Bewegungsfreiheit an der Strecke gesorgt. Preis: 349,95 Euro



Wir verlosen ein „Racing Spirit“-Set mit zusätzlichen Modellen 917K und 911 Carrera S Cabrio in Silber. Teilnahme (Stichwort: „Carrera“) bis zum 10.06.2017 per Postkarte an: PORSCHE FAHRER-Leser-service, Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter oder per E-Mail an: service@pf-magazin.de.



TREFFEN DER PORSCHE- FREUNDE SAAR-MOSEL

Das mittlerweile größte Porsche-Treffen der Region findet am 18. Juni in Saarlouis statt. Obwohl erst vor ein paar Jahren ins Leben gerufen, nahmen im letzten Jahr bereits über 250 Porsche-Fahrer am modellübergreifenden Meeting an der Stadtgartenhalle (St. Nazairer Allee 13, 66740 Saarlouis) teil. Teilnahme und Eintritt sind frei.

T. +49 (0)6355 3640 E. info@kaege.de W. www.kaege-retro.de www.kaege.de

RETRO
Kaegel

Kaegel RETRO LED

- Innovatives Design und neueste automotive LED Technologie von Osram
- Weltweit einer der hellsten verfügbaren 7" LED Scheinwerfer
- Lebensdauer der LED > 30.000 Stunden
- Für alle PORSCHE 911 bis 1993

Satz ab 2.590,00 Euro (Im Austausch Satz ab 1.990,00 Euro)



■ RÜCKSPIEGEL RÜCKSPIEGEL



Das 24-h-Rennen von Le Mans 1971 wird zu einer Veranstaltung der Superlative. Unter den 49 Startern befinden sich 33 Porsche, darunter allein sieben 917. Auf einem 917 Kurzheck in den Farben des Sponsors Martini gehen der Österreicher Helmut Marko und der Niederländer Gijs van Lennep an den Start. Als sie 24 Stunden später, am 13. Juni, als Gesamtsieger die Ziellinie überqueren, haben sie mit 5335,31 Kilometern einen neuen Distanz-Rekord aufgestellt, der bis 2010 Bestand haben wird. Lesen Sie mehr dazu ab S. 40 ...



super visco static

Le trésor des pirates

ovestyle

Shell

MARTINI RACING-TEAM

MADE BY PORSCHE – 911 GT3

MIT HERZ UND HAND



Ziviler als der extreme 911 GT3 RS, günstiger als der exklusive 911 R: So schließt der neue GT3 die Lücke zwischen den hochgehandelten Elfer-Modellen und bleibt preislich dennoch deutlich darunter.

■ Es gibt, und das wird in der Betrachtung des neuen GT3 alles überstrahlen, wieder ein manuell zu schaltendes Sechsgang-Schaltgetriebe. Wahlweise zum serienmäßig angebotenen Doppelkupplungsgetriebe, wie Porsche betont. Aber diese Feinheit wird den Fans egal sein. Saugmotor und Schaltgetriebe – diese Kombination hatte beim limitierten Sondermodell Porsche 911 R für einen Hype gesorgt.

Neue Wagen dieses quasi zivilen GT3 ohne auffälligen Heckspoiler werden zurzeit für das Dreifache des Neupreises von rund 190.000 Euro gehandelt. Doch nun gibt es einen 911 mit Saugmotor und Schaltgetriebe für weniger Geld fabrikneu zu kaufen – wenn auch in einem etwas auffälligeren Outfit.

Wobei der 4,0-Liter-Motor mit 500 PS nicht mit dem im 911 R identisch ist. Por-

sche hat dem 911 GT3 einen Motor ins Heck gesetzt, der von dem des 911 GT3 Cup abgeleitet wurde. Er besitzt, anders als der Treibsatz des 911 R, einen starren Ventiltrieb und keinen hydraulischen Ventilspielausgleich. Müssen nun GT3-Fahrer wie früher einst Besitzer eines Wagens bis zur Baureihe 964 regelmäßig die Werkstatt ansteuern, um das Ventilspiel überprüfen zu lassen?

Porsche sagt Nein – auch nach mehreren Hunderttausend Kilometern sei der Wagen noch in der Werksvorgabe. Das spart nicht nur Gewicht an einer empfindlichen Stelle, sondern soll auch noch für einen mechanischer anmutenden, sehr willkommenen Klang sorgen.

Dazu wurde auch durch eine Umgestaltung des Unterbodens der Abtrieb um 20 Prozent erhöht, ohne dabei den Luftwiderstand zu verschlechtern. Im Vergleich zum



911 Carrera S liegt der GT3 um 25 mm tiefer, serienmäßig ist die abhängig von der Geschwindigkeit arbeitende Hinterachslenkung an Bord. Auch die inzwischen bekannten dynamischen Motorlager und eine Hinterachs-Quersperre sind serienmäßig.

Mit dem serienmäßigen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) beschleunigt der vollgetankt 1430 Kilogramm schwere Zweisitzer laut Werksangaben nach stehendem Start in 3,4 Sekunden auf 100 km/h. Seine Spitzengeschwindigkeit beträgt 318 km/h. Mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe sprintet der 911 GT3 in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h.

Der dominante Heckflügel aus Carbon ist nun höher geworden. Das Leichtbau-Bugteil und der Frontspoiler sind auf eine verbesserte Strömung optimiert.

Auch am Leichtbau-Heckteil mit Abluftöffnungen und neuem Diffusor wird die aerodynamische Weiterentwicklung sichtbar.

Als Option bietet Porsche für den 911 GT3 drei Sitzvarianten an. Die Sportsitze Plus zeichnen sich durch eine elektrische Verstellung aller Sitzfunktionen (18 Wege) aus. Zweite Option sind Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Als dritte Variante stehen Vollschalensitze aus leichtem kohlefaserverstärktem Kunststoff in Sichtcarbon zur Wahl. Typisch für den traditionell als Zweisitzer antretenden GT3: Die Rücksitzanlage im Fond fehlt, die Sitzmulden sind abgedeckt.

Neben dem Porsche Communication Management (PCM) inklusive Online-Navigationsmodul mit Echtzeit-Verkehrsinformationen zählen auch das Connect Plus Modul und die Porsche Track Preci-

Mehr Sicken und Kanten im Heck, breiter bauender Heckflügel. Der 991 GT3 der 2. Generation sieht markanter aus, fast schon wie ein wilder RS.

sion App zur Serienausstattung. Mit der App bietet Porsche 911-GT3-Fahrern die Möglichkeit, detaillierte Fahrdaten auf dem Smartphone anzuzeigen, aufzuzeichnen und zu analysieren.

Der 911 GT3 kann ab sofort bestellt werden, die Markteinführung in Deutschland erfolgt allerdings erst Mitte Juni. 152.416 Euro kostet der neue Hochleistungs-Elfer mit Saugmotor – das ist rund ein Viertel des Preises, den Spekulanten aktuell für einen 911 R aufrufen. ■

Text: Tobias Kindermann / Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche ►

Siebengang-PDK ist serienmäßig. Passend zum Lack zieht sich ein roter Streifen über die Sitze (r.). Das Bugteil mit schwarzem Entlüftungsschlitze vor dem Kofferraumdeckel zeigt sich überarbeitet.

Porsche 991 GT3

Motor: wassergekühlter Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten (VarioCam)

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102,0 x 81,5 mm

Hubraum: 3996 cm³

Leistung: 368 kW (500 PS) bei 8250/min

Drehmoment: 460 Nm bei 6000/min

Verdichtung: 13,3 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit elektr. geregelter Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+), Sechsgang-Schaltgetriebe mit mech. Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV)

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk/Lenkung: Sportfahrwerk mit Stahlfederung und 25-mm-Tieferlegung, Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern, zwei Dämpfungsprogramme; elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung; Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern, aktive Hinterachs-Lenkung

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

Radstand: 2457 mm

L x B x H: 4562 x 1852 x 1271 mm

Räder/Reifen: 9 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 12 J x 21 mit 325/30 ZR 21 (hinten)

Leergewicht: 1430 kg (1413 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 318 km/h (320 km/h)

Beschleunigung 0-100 km/h: 3,4 s (3,9 s)

Tankinhalt: 64 l (a. W. 90 l)

Durchschnittsverbrauch: 13,6 l SP (13,8 l SP)

Preis: 152.416 Euro



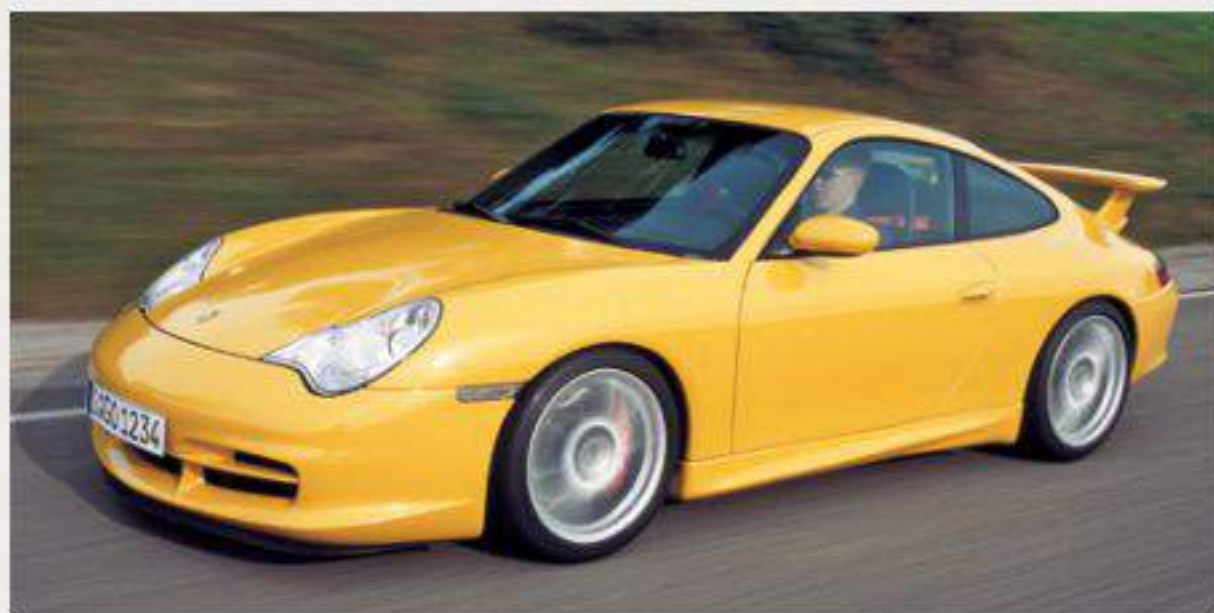
EVOLUTION GT3

Mit dem letzten Carrera RS der Baureihe 993 endete 1996 die Ära der 911-Hochleistungs-Versionen mit Luftkühlung und Saugmotor. Im Frühjahr 1999 erschien als dessen Nachfolger der 911 GT3, die erste Sportversion mit wassergekühltem Saugmotor und Heckantrieb. Die Typbezeichnung übernahm der GT3 von der im Motorsport als Einsatzgebiet vorgesehenen Klasse. Über vier 911-Generationen hinweg verteilt, kamen bisher zehn GT3- bzw. GT3-RS-Modelle mit Straßenzulassung auf den Markt.



996 GT3 (1999–2000)

3600 ccm, 360 PS. Der erste Sport-Elfer ohne R, S oder eben RS im Namen. Der neue GT3 ist empfindlich teuer (179.500 Mark), aber über 300 km/h schnell.



996 GT3 (2003–2005)

3600 ccm, 381 PS. Die zweite Generation trägt die Scheinwerfer des 911 Turbo und einen neuen Heckflügel. PC-CB-Bremsen sind optional, die Spitze liegt bei 306 km/h.



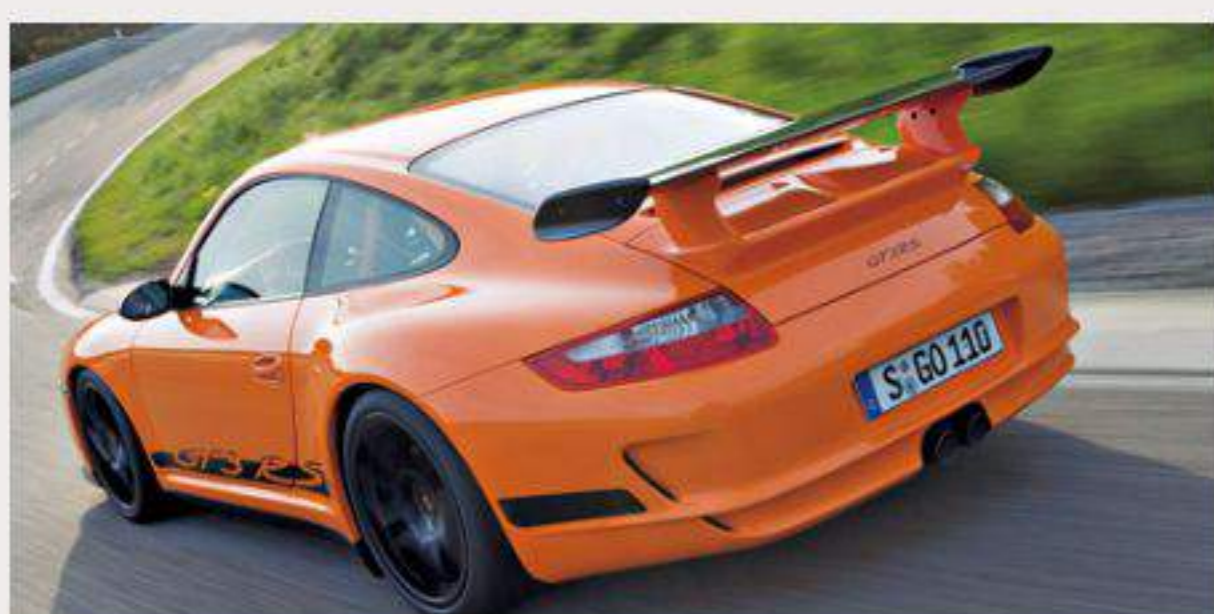
996 GT3 RS (2003–2004)

3600 ccm, 381 PS. Der erste GT3 RS als Homologationsmodell für den Rennsport erscheint. Motor, Fahrwerk und Bremse entsprechen dem GT3, aber der RS ist leichter.



997 GT3 (2006–2008)

3600 ccm, 415 PS. Ein neuer GT3, ein altbekannter Motor. Das 3,6-Liter-Triebwerk mit Trockensumpfschmierung basiert noch immer auf dem Block des 964 bzw. GT1.



997 GT3 RS (2006–2009)

3600 ccm, 415 PS. Die zweite RS-Generation ist leichter als der GT3 und besitzt eine optimierte Aerodynamik sowie ein geändertes Fahrwerk. Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h.



997 GT3 (2009–2011)

3797 ccm, 435 PS. Der modellgepflegte GT3 der vierten Generation verfügt erstmals über mehr Hubraum. Porsche Active Stability Management (PASM) ist serienmäßig.



997 GT3 RS (2009–2011)

3797 ccm, 450 PS. Der dritte RS übertrifft den GT3 jetzt auch bei der Leistung. Aus Gewichtsgründen wird ein – kürzer übersetztes – Sechsgang-Schaltgetriebe verbaut.



997 GT3 RS 4.0 (2011)

3996 ccm, 500 PS. Mehr Rennwagen als Straßenauto, die höchste Literleistung (125 PS/Liter) aller 997. 600 Autos zum Stückpreis von 178.596 Euro werden gebaut.



991 GT3 (2013–2015)

3799 ccm, 475 PS. Mit der fünften Generation wird vieles anders. Der Direkteinspritzer-Motor basiert auf dem aktuellen 911-Modell, das Siebengang-PDK ist Pflicht.



991 GT3 RS (2015 bis heute)

3996 ccm, 500 PS. Mehr Hubraum, mehr PS. Und wieder nur PDK. Die Lufteinlässe in den hinteren Radhäusern erinnern an den 911 Turbo.

WI EE VOLUTION

Die zweite Generation des Panamera hat einen neuen Plug-in-Hybriden. Stärker, sportlicher und techniklastiger als der Vorgänger ist der 4 E-Hybrid, Allradantrieb ist serienmäßig an Bord. Zum ersten Mal gibt es die Elektro-Sportlimousine auch als vornehme Langversion Executive.

DAS IST ER

Der aktuelle Stand der Übergangstechnologie Plug-in-Hybrid bei Porsche. Der neue E-Hybrid ist ein großer Schritt nach vorn in der Porsche-E-Evolution, vor allem in Relation zum nicht immer harmonisch agierenden Vorgänger mit V6-Kompressormotor und E-Maschine. Zwar steckt die Batterie noch immer platzraubend im Kofferraum, aber die Kapazität ist von 9,4 auf 14,1 Kilowattstunden gestiegen, bei gleichem Gewicht und gleicher Größe. Bis zu 50 Kilometer kann der Hybrid-Panamera mit Strom zurücklegen, im ersten Test waren es am Ende fast 40 Kilometer. Der E-Motor leistet 136 PS, der neue 2,9-Liter-Biturbo-V6 liefert 330 PS. Porsche gibt dem Hybrid-Modell mit Allradantrieb und Dreikammer-Luftfederung eine üppige Ausstattung mit auf den Weg.

Mit 109.219 Euro ist die Normalversion fast 15.000 Euro teurer als der Panamera 4 und rund 5000 Euro billiger als der 440 PS starke 4S. Völlig neu ist die

große Vielfalt, in der sich der Panamera E-Hybrid präsentiert. Neben der fünf Meter langen Variante gibt es den längeren 4 E-Hybrid Executive, den neuen Sport Turismo und eine Turbo S E-Hybrid-Version mit 680 PS Systemleistung. Teuerster Panamera ist der Turbo S E-Hybrid Executive zum Preis von 199.183 Euro. Auch das spricht für das neue Selbstbewusstsein, mit dem der Plug-in-Hybrid am Markt platziert wird.

DAS KANN ER

Wenn im Sport-Modus 700 Nm Drehmoment vom Start weg und 462 PS Systemleistung über den Panamera herfallen und 2,2 Tonnen Sportlimousine in unter fünf Sekunden auf Tempo 100 stürmen, fühlt sich das verdammt nach Elfer an. Rein elektrisch erreicht der E-Hybrid eine Spitze von 140 km/h, im Sport-Plus-Modus sind es 278 km/h – E-Power ja, aber bitte mit Wumm! Und Technik bis zum Anschlag.

Die gelbgrünen Bremssättel sind typisch für den E-Hybrid. Die Panamera-Bremse arbeitet mit Rekuperation.



Im Normalfall gleitet der E-Panamera lautlos mit Strom los (ein künstlich generiertes Motorengeräusch kann auf Wunsch eingespielt werden), im Sport-Gang schaltet sich der Verbrenner zu. Ist Sport Plus aktiviert, wird die Batterie am schnellsten geladen, wird E-Charge gewählt, wird sie vollgeladen, in E-Hold spart sie Energie bis zum Eintreffen am Zielort ein. Das Wechselspiel der Kräfte samt Ladezustand spielt die Elektronik im Display oder auf dem großen Bildschirm ein, was durchaus Gewöhnung erfordert. Für die ersten paar Tage empfiehlt sich das Mitführen eines Beifahrers, der den Zentralterminal bedient, die gelieferten Informationen auswertet und an den Fahrer weiterreicht.

DAS KANN ER NICHT

Sparen. 2,5 Liter Durchschnittsverbrauch gibt Porsche an, aber das ist ein Wert, der allenfalls beim Pendeln zwischen zwei Ladestationen unter optimierten Labor-

bedingungen für Plug-in-Hybride erreicht werden kann. Lange Reisen im E-Modus scheitern an der zwar verbesserten, aber dennoch begrenzten Reichweite. Einmal Strom volltanken dauert zwischen 3,6 Stunden im Schnellverfahren mit optionalem Ladegerät und 5,8 Stunden an der haushaltsüblichen Steckdose. ▶

Starke Paarung mit 462 PS Systemleistung. Der Biturbo-V6 leistet 330 PS, der E-Motor gibt 136 PS dazu.





Ladezustand und Leistungsabgabe werden im Digital-Cockpit dargestellt. Die zweite Tankklappe für den Elektrostecker trägt der E-Hybrid auf der Fahrerseite. Der luxuriöse Fond lässt sich mit üppigen Extras aufrüsten, zum ersten Mal gibt es den Hybrid-Panamera auch als Executive-Version mit langem Radstand.

FAZIT

Der Misch-Panamera bleibt ein Feigenblatt, wenn auch ein sehr gut gemachtes. Pendler mit Hightech-Affinität und hohem Grundeinkommen erfreuen sich an der im Elektro-Betrieb zu fahrenden Reichweite von rund 40 km. Was für ihn spricht, sind das überbordende Temperament und der im Vergleich zu den anderen Panamera-Typen günstige Preis sowie die Möglichkeit, batteriegetrieben in City-Zonen vorstoßen zu können, in die Diesel und vielleicht sogar Benziner bald nicht mehr hineingelassen werden. ■

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Jan-Henrik Muche / Porsche

Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-V-Motor mit VarioCam Plus mit Nockenwellen-Verstellung Ein- und Auslass-Seite und Elektromotor mit elektromagnetischer Trennkupplung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 84,5 x 86,0 mm

Hubraum: 2894 ccm

Leistung: 243 kW (330 PS) bei 5250/min

Drehmoment: 450 Nm bei 1750–5000/min

Verdichtung: 10,5 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Elektromotor: Leistung: 100 kW (136 PS) bei 2800/min; Drehmoment: 400 Nm bei 100–2300/min; Systemleistung: 340 kW (462 PS) bei 6000/min; Drehmoment: 700 Nm bei 1100–4500/min

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung, Porsche Traction Management (PTM)

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk/Lenkung: Einzelradaufhängung rundum, adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Luftfedern und Porsche Active Suspension Management (PASM); elektromechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung (HAL)

Bremsen: Sechskolben-Alu-Bremssättel vorn, Vierkolben-Alu-Bremssättel hinten, innenbelüftete Bremsscheiben, 390 x 38 mm (vorn), 365 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2950 mm

Spur: 1671 mm (vorn), 1651 mm (hinten)

L x B x H: 5049 x 1937 x 1432 mm

Räder/Reifen: 9 J x 19 mit 265/45 ZR 1920 (vorn), 10,5 J x 19 mit 295/40 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 2170 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2710 kg

Höchstgeschwindigkeit: 278 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,6 s

Tankinhalt: 80 l

Durchschnittsverbrauch: 2,5 l SP

Preis: 109.219 Euro

Komplette Fahrwerkspakete

Selbst zusammenstellen auf ElephantRacing.com

3 Klicks... Fertig!



[Home](#) | [About](#) | [Contact](#) | [Careers](#) | [News](#) | [Tech Topics](#) | [Shopping Cart](#)

Advanced Suspension Systems For Porsche Cars
Design & Development

Fast Shipping
Worldwide

Sales & Support
+1.408.297.2789

911 ▾ 964 ▾ 993 ▾ 996/997 ▾ 991 ▾ Boxster/Cayman ▾ 914 ▾ 944 ▾ 356 ▾ Merchandise ▾ Search ▾

Suspension Builder

ONLINE TOOLS

[Suspension Navigator](#)
[Suspension Builder](#)

1 Select Year & Model

Year

Model
996/997/986/987
991
993
914
964
944

2 Select Your Package

3 Review & Approve

Add, update, or remove parts
using the tables below

Add To Cart

Front



Rear



PACKAGE CHARACTERISTICS +	
RIDE COMFORT	41
PERFORMANCE	63



+1 408.297.2789
ElephantRacing.com
Santa Clara, California, USA
Schneller, weltweiter Versand



Walter Röhrl, seit 25 Jahren die Nummer 1 bei Porsche. Im März feierte der zweimalige Rallyeweltmeister seinen 70. Geburtstag.



70 Jahre

und ein Vierteljahrhundert

Der Chef kannte ihn nicht, und Geld für ihn war auch nicht vorhanden. Walter Röhrl nahm die Stelle bei seinem neuen Arbeitgeber dennoch an. In diesem Jahr, am 7. März, ist der wohl berühmteste Rallyefahrer der Welt nicht nur 70 Jahre alt geworden, sondern es gibt auch etwas anderes zu feiern: Vor 25 Jahren ergab sich sein Wechsel zu Porsche.

„Nein, das mach ich nicht.“ Walter Röhrl sollte bei Audi aus dem A4 einen Rennwagen entwickeln. Seine klare Aussage war nicht wirklich überraschend, der zweifache Rallyeweltmeister galt schon immer als Freund deutlicher Worte. Und er war kein Freund frontgetriebener Rennwagen, das hätte man bei Audi 1992 durchaus wissen können. „Daraufhin hieß es: ‚Dann musst Du ins Büro.‘ ‚Das mach ich auch nicht mehr‘, antwortete ich, ‚gebt mir meine Papiere, ich werde gehen.‘“ Nach acht Jahren ging seine Zeit bei Audi damit ziemlich abrupt zu Ende.

1984 war Walter Röhrl nach Ingolstadt gekommen, um Audi zu helfen, den neuen Sport Quattro zu einem Weltmeister-Auto zu entwickeln. Der schwere Unfall 1986 auf der Portugal Rallye, als Joaquim Santos mit seinem Ford RS 200 ungebremst in die direkt am Straßenrand stehenden Zuschauer raste und drei Menschen starben, führte zum Rückzug von Audi aus dem Gruppe-B-Wettrüsten. Lancia, Peugeot, Ford und MG fuhren bis Saisonende weiter, dann wurden die Rallyemonster verboten.

Das war auch das Ende der Rallyekarriere von Walter Röhrl. Es folgten ein paar unterhaltsame Ausflüge in den Rennsport mit Audi, aber es wurde langsam ruhiger um ihn. Dann brach er auf in sein zweites Leben.

Die Trennung von Audi war nicht unbemerkt geblieben: „Acht Tage später bekam ich einen Anruf von Jürgen Pippig.“ Pippig war damals einer der Pressesprecher bei Porsche – und fragte ungläubig: „Lässt Audi Dich wirklich gehen?“ Zwei Tage später kam der zweite Anruf von Pippig: „Ich soll Dir sagen, Du kannst morgen als Repräsentant und Cheftester bei uns anfangen. Geld haben wir aber nicht.“

DER ERSTE PORSCHE WAR EIN WEISSER 356 B

„Okay, ich überlege es mir“, antwortete Röhrl. Bei jeder anderen Firma hätte er Nein gesagt. „Aber Porsche hat mein Leben von Kindheit an geprägt. Ich habe privat immer einen Porsche besessen, auch wenn ich nicht viel Geld besaß. Das kann ich mir leisten, da geht nichts kaputt, sagte ich mir. Mit 360 Mark Einkommen im Monat kaufte ich mir meinen ersten Porsche, da habe ich halt drei Jahre gespart. Fünf Mark im Monat gönnte ich mir, den Rest legte ich auf die Seite.“ So kam er mit 21 Jahren an einen Porsche 356 B, sein erstes Auto überhaupt, ein weißes Coupé, das er drei Jahre lang fuhr. „Keine einzige Schraube ist kaputt gegangen.“

Also sagte er bei Porsche zu. Natürlich sprach er vorher auch mit dem damaligen Porsche-Chef Wendelin Wiedeking, der ►



1981 macht Walter Röhrl zwischen zwei WM-Titeln Station bei Porsche. Mit dem 924 Carrera GTS startet er bei Läufen der Deutschen Rallye-Meisterschaft.

ihn jedoch nicht einmal kannte. Er musste vorher von seinen Mitarbeitern aufgeklärt werden: „Das ist der beste Rallyefahrer der Welt.“ Na ja, wenn sie der Meinung seien, könnte man ihn ja durchaus verpflichten. „Aber das änderte sich schnell. Wir haben ein sehr gutes Verhältnis entwickelt, und er hat später immer sehr viel Wert auf meine Beurteilung gelegt.“

UNBEKANNTER WELTMEISTER

Audi habe seinen Fehler natürlich bald eingesehen. „Als Winterkorn VW-Chef wurde, hat er immer wieder bei Wiedeking angerufen und gefragt: ‚Wann krieg ich ihn denn wieder?‘“, erinnert sich Röhrl und lacht. „Hättet Ihr Euch anständig benommen, hättet Ihr ihn nie verloren, jetzt gehört er zu uns“, bekam er vom Porsche-Chef zu hören.

Selbstverständlich musste Röhrl nicht umsonst arbeiten, „aber mein Gehalt lag

natürlich viel niedriger, als man es sich erhofft“. Später, als es Porsche wieder besser ging, erhöhte die Firma die Summe immer wieder. „Ich habe von mir aus niemals gesagt, dass ich mehr Geld möchte.“

Zunächst hat Röhrl bei Pressevorführungen überwiegend Journalisten durch die Gegend gefahren. „Das mit der Testerei hat sich dann eingeschlichen. In Weissach wollte man, dass ich die Autos fuhr – vor allem wollte das Wiedeking.“ Zu Beginn waren es die GT3-Versionen des 911. „So kam ich in Kontakt mit Roland Kußmaul, der hat damals ja die ganze Entwicklung gemacht.“ Dann meinte Wiedeking: „Wenn Du schon die GT3-Autos machst, kannst Du auch die anderen Autos fahren.“ Alles geschah immer auf der Nürburgring-Nordschleife: „Es ging um die Performance und ob das Auto tricky ist oder gutmütig bleibt.“ Erst im vergangenen Jahr hat Röhrl damit aufgehört. Jetzt bringt Porsche ausgewählte Wagen zu ihm in den Bayerischen Wald, etwa den 911 R.

Eines musste Röhrl in seinem neuen Beruf damals noch lernen, wie er selbst sagt: „Für einen Kunden muss ich das Auto anders abstimmen als für mich als Wettbewerbsfahrer. Die sind ja jeden Tag damit unterwegs. Trotzdem darf der Wagen nicht zu stark rollen.“ Hart federn, weich dämpfen habe sich dabei als guter Weg erwie-

sen. „Früher hat man das oft umgekehrt gemacht: weich gefedert, hart gedämpft. Das war die Philosophie von Roland Kußmaul und mir. Inzwischen ist das durch die Elektronik eine ganz andere Welt geworden, weil man das alles steuern kann.“

MERCEDES STOPPTE ALLE RALLYE-AKTIVITÄTEN

Schon zuvor hatte Walter Röhrl eine kurze Liaison mit Porsche gehabt. 1980 war er auf einem Fiat 131 zum ersten Mal Rallyeweltmeister geworden, Mercedes lockte ihn und seinen Beifahrer Christian Geistdörfer mit einem Fünf-Jahres-Vertrag und dem Versprechen, ein neues Gruppe-B-Rallyeauto zu entwickeln. 1981 und 1982 sollten sie auf einem Mercedes 500 SL starten. Doch wenige Wochen vor der Rallye Monte Carlo 1981 stoppte der Mercedes-Vorstand die Rallyeaktivitäten, weil man Zweifel an der Siegfähigkeit des 500 SL hatte.

Testfahrer und Büroarbeit waren damals keine Alternative für ihn. So stand der amtierende Weltmeister ein paar Wochen vor Weihnachten 1980 ohne Auto da. Er ließ sich auszahlen und konnte 1981 für Porsche fahren. Mit einem 924 Carrera GTS fuhren er und Christian Geistdörfer sechs Läufe zur Deutschen Ral-

lye-Meisterschaft, dazu kam ein Einsatz bei einem WM-Lauf auf einem Porsche 911, der Rallye San Remo, bei der Röhl auf Platz 2 liegend mit einem Achswellen-schaden ausfiel. Zusammen mit Harald Grohs und Dieter Schornstein siegte er im Rahmen der Sportwagen-Weltmeisterschaft auf einem Porsche 935. Mit Jürgen Barth startete er bei den 24 Stunden von Le Mans mit einem Porsche 924 Carrera GTP, der eine Turbo-Variante des neuen Motors aus dem im selben Jahr eingeführten Porsche 944 besaß. Sie wurden Siebte im Gesamtklassement.

1982 FOLGTE DER GANG ZURÜCK ZU OPEL

Doch warum ging es nicht weiter? „Bei Porsche war klar, dass sie nicht in der Rallyeweltmeisterschaft starten wollten. Vielleicht hätte es geklappt, wenn ich die Rallye San Remo gewonnen hätte. Peter Falk ist an dem Tag, als ich ausgefallen bin, extra zur Rallye San Remo angereist.“ Aber es gab ja auch noch die Safari-Rallye, an der Porsche gegen Ende der 1970er Jahre mehrfach teilnahm. „Helmut Bott hat mich mehrmals gefragt, ob ich dort für Porsche starten würde. Er meinte, ich wäre der Einzige, der dort Erfolg haben könnte, weil ich auf das Auto aufpasse. Aber ich hasste die Safari-Rallye, ich wollte da nicht hin. Die Moskitos, die vielen Krankheiten – und das Essen, alles nichts für mich.“ Er kehrte zu Opel zurück, wo er schon zu Beginn seiner Karriere zwischen 1973 und 1977 im Team war, und gewann dort 1982 auf einem Ascona seine zweite Rallyeweltmeisterschaft.

Was ihn an Porsche fasziniert? „Auf der einen Seite die Zuverlässigkeit eines VW und auf der anderen Seite die Schere

zwischen Alltagstauglichkeit und Sportwagen, die Porsche beherrscht. Da gibt es keine vergleichbare Firma. Da sind Firmen wie Ferrari oder McLaren, die auf sportlicher Seite dasselbe leisten, aber sobald ich mit dem Wagen zum Einkaufen fahren will, sind sie außen vor. Man kann morgens die Brötchen holen, dann geht man 800 Kilometer auf Geschäftsreise, anschließend auf die Rennstrecke und im Winter zum Skifahren. Welcher Wagen kann das noch?“

rer. Das hätte genau für mich gepasst. Das wären meine Wettbewerber gewesen.“

Will er in Zukunft weniger aktiv sein, nimmt man sich mit 70 Jahren zurück? „Es ist schwierig. Einmal aus dem Schnellfahrmodus raus sein, das muss man konsequent beibehalten. Man denkt, man hat es noch im Kopf, aber wenn man es nicht immer tut, wird irgendwann doch einmal etwas fehlen. Deshalb zögere ich die Entscheidung raus – denn es ist eine endgültige. Wenn man dann doch noch

„BRÖTCHEN HOLEN, GESCHÄFTSREISE, DANN ZUR RENNSTRECKE, IM WINTER ZUM SKIFAHREN. WELCHER WAGEN KANN DAS NOCH?“

Welcher Porsche ist sein Favorit? Da will er sich nicht festlegen. Der 356 wegen der Form, der 911 Carrera RS 2,7 und natürlich der Carrera GT, an dessen Entwicklung er stark beteiligt war. „Das war für mich natürlich ein Highlight-Auto, die Form, der V10-Motor, noch nicht durch Elektronik verfälscht.“

In seiner privaten Garage stehen alle luftgekühlten Baureihen, die Porsche jemals gebaut hat: ein 356, ein F-Modell, ein G-Modell, ein 964 und ein 993. Und von den wassergekühlten Modellen ein Boxster Spyder und ein 911 R.

AUFHÖREN? SCHWIERIG!

Was hätte er gern noch in seinem Autoleben erfahren? „Ich bin zu jung gewesen, um an der Mille Miglia oder der Targa Florio teilzunehmen. Dafür bin ich geschaffen, die Kombination aus Rallye- und Rennfah-

einmal ins Renntempo einsteigt, wird es gefährlich.“ Er hat die ersten Versuche gemacht und sich keine Lizenz mehr geholt. „Dann komme ich nicht mehr in Versuchung, Rennen zu fahren.“

Wie hat sich Porsche in der Zeit, in der er für die Firma arbeitet, gewandelt? „Es ist schon ein Großkonzern, in dem es nicht mehr so diese persönlichen Bindungen gibt. Zum Glück treffe ich vor allem in der Entwicklung in Weissach Leute, die noch mit Herzblut bei der Sache sind.“

Was sich Porsche bewahren sollte: „Vor allem den Nimbus der Zuverlässigkeit, das ist für mich entscheidend – und was für mich damit zusammengehört: nicht aufgrund eines Großkonzerndenkens nur noch zu fragen, wo man Geld sparen kann, sondern einfach nach wie vor etwa Bremsen zu bauen, die besser sind als alle anderen.“ ■

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

Porsche SALE %

Porsche 911 (991) GTS Cabrio & Coupé
1:43 Schuco

Schuco[®]



Art.-Nr.: 450758600

Art.-Nr.: 450757700

Art.-Nr.: 450757200

Art.-Nr.: 450758100

~~34,95€~~
je 19⁹⁵ €



www.ck-modelcars.de

TITELSTORY – 964 TURBO S

GELBE GE



Speedgelb ist DIE Farbe für den im Rennsport geborenen 964 Turbo S. Es gab ihn aber auch tatsächlich in anderen, weniger offensiven Farben zu kaufen.

FAHR

Die US-Rennserie liefert die Blaupause, und Porsche macht daraus ein Auto, das sogar den Alltag bewältigt. Der Turbo S des Jahrgangs 1992 ist der fieseste, einseitigste und ruppigste aufgeladene Elfer, den es bis dato mit Straßenzulassung zu kaufen gab. Manchmal macht er auch heute noch Angst.





Wo Hochleistung drinsteckt, fehlen die Nebelscheinwerfer – so war es schon beim 356.

Durch die Öffnungen in der Frontschürze strömt Luft zu den Bremsen.

■ Supercar, Superstar – voller Superlative verläuft vor 25 Jahren die Evolution des 964 Turbo S, der auf dem Genfer Salon 1992 vorgestellt und anschließend in geringster Dosierung gebaut wird. Ganze 86 Autos komplettiert die Exclusive-Abteilung im Zusammenspiel mit Weissach, der Stückpreis beträgt drastische 295.000 Mark. Der Preis macht den Turbo S zum Sammlerstück und Spielzeug der Reichen, doch wie so oft bei Porsche-Typen mit extremer Ausrichtung ist er damit völlig unterfordert.

Denn seine Wurzeln lagen im Rennsport, in der US-amerikanischen IMSA-Rennserie (International Motor Sports Association), die für das Jahr 1991 eine neue Kategorie für seriennahe GT-Fahrzeuge einführte. Um ein möglichst vielfältiges Teilnehmerfeld zu garantieren, zielte das Reglement auf handelsübliche Fahrzeuge wie Pontiac Trans-Am Turbo, Corvette ZR1, Ferrari Testarossa, Honda NSX, Nissan ZX Turbo bis zum Porsche 944 Turbo ab, High-End-Modelle wie Ferrari F40 oder Porsche 959 waren nicht zugelassen. Zu den limitierenden Faktoren gehörten Leistungs-Gewichtsformel sowie die Beschränkung auf Serienmo-

toren mit unveränderten Ladedrücken und herkömmliche Bremsanlagen.

Das vom Porsche-Händler Brumos gesponserte Brumos Racing-Team aus Jacksonville/Florida zählte seit dem Start der IMSA-Meisterschaft 1971 zu den festen Größen der in den USA und Kanada ausgetragenen Rennserie. Das Erscheinen des neuen 964 Turbo mit dem alten Motor des 930 im Frühjahr 1991, eine Interims-Lösung, die vor allem dem wichtigen US-Markt geschuldet war, spielte dem Team in die Hände.

DER 964 TURBO HOLT DIE IMSA-MEISTERSCHAFT

Auf der Rennstrecke dominierte der in Weissach vorbereitete IMSA-Elfer mit aller Deutlichkeit. Das vorgeschriebene Gewicht war zielgenau verteilt worden, Bremse und Fahrwerk waren der mit mehr PS und Hubraum antretenden Konkurrenz voraus.

Der US-Amerikaner Hurley Haywood, Freund, Geschäftspartner und Mit-Rennfahrer des 1980 verstorbenen Brumos Racing-Gründers Peter Gregg, und Hans-Joachim Stuck gewannen 1991 mit vier

Siegen bei sechs Läufen die erste „IMSA Supercar Championship“. Es war der erste von drei Gesamtsiegen des 964 Turbo in der Meisterschaft und der Auslöser für den Bau des 964 Turbo S.

Im März 1992 heißt dieser noch anders: „911 Turbo Leichtbau“ nennt Porsche die auf dem Genfer Salon vorgestellte Studie. Elektrische Fensterheber, Klimaanlage und Zentralverriegelung fehlen, ebenso die Rücksitzanlage und der Unterbodenschutz. Um im Vergleich zum Serienmodell 190 Kilogramm Gewicht einzusparen, sind Türen und Hauben aus einem glasfaserverstärkten Karbon-Kunststoff-Mix gebaut, die Sitze sind dünne, ausschließlich in Längsrichtung verstellbare Schalen, bei Seitenscheiben und Heckfenster handelt es sich um Dünnglas.

Als erster Elfer trägt der 911 Turbo Leichtbau 18 Zoll große, dreiteilige Speedline-Räder, was den Einbau einer größeren Bremsanlage mit Bremsscheiben im Durchmesser von 320 mm an der Vorderachse möglich macht. Wo vorher Nebelscheinwerfer saßen, strömt durch Öffnungen in der Bugschürze Kühlluft zu den Bremsen.

Die Leistung des noch vom Vorgänger 930 stammenden 3,3-Liter-Motors gibt Porsche mit 380 PS bei 6000/min an, das Drehmoment liegt bei 490 Nm bei 5000/min. Als die ersten Kunden noch auf dem Messestand ihr Auto bestellen wollen, ist die Produktion einer Kleinserie bereits beschlossene Sache.

LEICHTBAU UND LEISTUNG

Schon am 10. April 1992 vermeldet Porsche den Bau von einigen wenigen „für den sportlich-wettbewerblichen Einsatz (Club-sport) oder für die Sammler exklusiver Fahrzeuge“ gedachten 911 Turbo S, wie der neue Typ nun heißt. Nach dem Sieg in der IMSA-Supercar Series lebe damit „eine Porsche-Tradition wieder auf, nämlich aus einem erfolgreichen Rennsportwagen eine Straßenversion zu entwickeln“. Roland Kussmaul, Entwickler, Rennfahrer und Testpilot in Personalunion, übernimmt die Entwicklung des Turbo S.

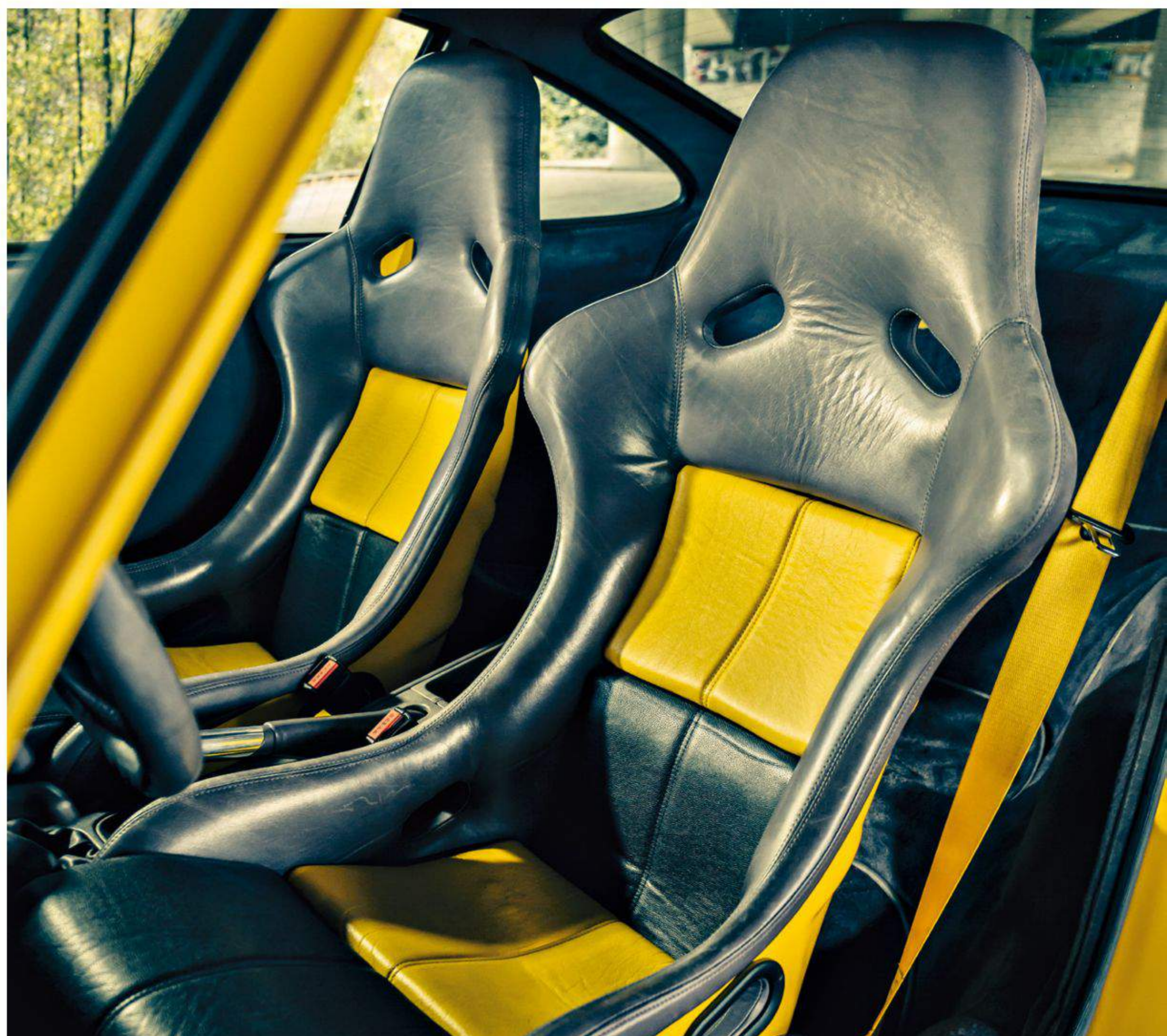
Bei Gewicht, die Einsparungen reduzieren sich von 190 auf 180 Kilogramm, Leistung, Fahrwerk und Bremsanlage werden Änderungen vorgenommen. Federn, ►



Im Gegensatz zum normalen 964 Turbo trägt der großformatige Heckspoiler des Turbo S keinen Hartgummirand.

Ohne Netz und Filter. Tieferlegung und ruppiges Sportfahrwerk reduzieren den Komfort auf ein Minimum.





Das Lenkrad kommt ohne Airbag aus, zwischen 6 und 9 Uhr trägt das Leder eine „turbo“-Prägung. Radio und E-Fenster gibt es nicht.

Die leichten Schalensitze entsprechen denen des 964 RS. Leder in Gelb, Schwarz und Lilagrau ist typisch für die Neunziger.

Als erster Elfer erhält der 964 Turbo S dreiteilige Speedline-Räder im 18-Zoll-Format.



Auf dem hochfrisierten 3,3-Liter-Turbo sitzt der große Ladeluftkühler mit rotem Schlund. Der Motor stammt noch vom Vorgänger 930.

Porsche 964 Turbo S

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M 30/69 SL mit Turbolader und Ladeluftkühler

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 97 x 74,4 mm

Hubraum: 3299 ccm

Leistung: 280 kW (381 PS) bei 5750/min

Drehmoment: 490 Nm bei 4800/min

Verdichtung: 7,0 : 1

Gemischaufbereitung: Einspritzung Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G 50/52

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Querlenkern an Schraubenfedern mit Stabilisator (vorn), an Schräglenkern und Schraubenfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete, gelochte Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2272 mm

Spur: 1440 mm (vorn), 1481 mm (hinten)

L x B x H: 4275 x 1775 x 1270 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 265/35 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1290 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1510 kg

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 4,6 s

Stückzahl: 86

Bauzeit: 1992-1993

Preis: 295.000 DM

Dämpfer und Stabilisatoren erhalten eine straffere Abstimmung, härtere Lager und eine Domstrebe im Kofferraum kommen zum Einsatz, außerdem ein großer Tank mit 92 Litern Fassungsvermögen.

Die größte Entwicklung erlebt der Motor. Mit 3,3 Litern Hubraum und 300 PS war der mit Ladeluftkühlung weiterentwickelte Ur-Turbo 1977 auf den Markt gekommen, leistete in seiner bisher stärksten Serienausführung mit Werksleistungssteigerung 330 PS bei 5750/min. Im aktuellen 964 Turbo, seit 1991 auf dem Markt, leistet der gleiche Motor bei reduzierten Abgasen 320 PS.

Die Löcher in den Flanken liefern das Vorbild für die Nachfolger 993 Turbo und GT2. Die Schrift auf dem Schweller erklärt die Herkunft des Turbo S.

Es braucht keine großen Kunstgriffe, um die Leistung beim 964 Turbo S bei gleicher Drehzahl auf 381 PS zu bringen. Nockenwellen mit geänderten Steuerzeiten sowie um einen Millimeter vergrößerte Einlassventile werden verbaut, Ein- und Auslass-Kanäle poliert, der maximale Ladedruck von 0,8 auf 0,9 bar angehoben. Hinzu kommen eine angepasste Einspritzung und Zündelektronik. Damit ist der Turbo S der erste serienmäßige 911 Turbo, der mit einer Literleistung von 115 PS jenseits der 100-PS-pro-Liter-Marke liegt.

NUR 86 AUTOS BAUT PORSCHE

50 Autos sind geplant, am Ende baut Porsche 86 handverlesene Einheiten. Das Zusammenwirken der Fähigkeiten und der Preis heben den 964 Turbo S in den Himmel. „Nach einer kurzen Phase der Überhitzung auf dem Sekundärmarkt wird dies der sozialste Porsche aller Zeiten sein. Vor ihm sind alle gleich, keiner kann ihn haben und wahrscheinlich wird man ihn auch niemals fahren sehen“,

schreibt Dieter Platzer in der *Autorevue*. Und fügt treffend hinzu: „Das Auto kann viel mehr. Die Frage ist, wie viel der Fahrer verträgt.“

Wie ist die Komposition 964 Turbo S zu verstehen, formal und technisch? Am ehesten als reduzierter, harter und ehrlicher RS, nur eben mit ausladender Turbo-Karosserie und radikal zugespitzter Technik. Die Öffnungen in den Flanken, durch die Kühl- und Verbrennungsluft zum Motor strömt, trägt er vor 993 Turbo und seinem Nachfolger GT2. Im Vergleich zum 964 Turbo liegt der Turbo S 40 mm tiefer, der Heckspoiler ist größer. Aber wann parkt ein Turbo S schon mal neben einem normalen 964?

Die Leichtigkeit des Turbo S ist an allen Ecken und Enden greif- und fühlbar: das Rasseln des um 10 Kilogramm leichteren Einmassenschwungrads, das Klackern und Klirren der Steinchen in den kaum geschützten Radhäusern. Ein Klaps mit der Hand reicht, um die leichte GFK-Karbondür zuzuschmeißen, die mit hohlem Schepfern ins Schloss fällt. Wie beim RS fehlen die Rücksitze, aber der dicke Teppich mit dem eingewebten „turbo“-Schriftzug sieht ohnehin viel besser aus.

WIE EIN RS MIT SUPER-TURBO

Es gibt weder elektrische Fensterheber noch Radio, doch dafür leichte Schlaufen zum Öffnen der Türen und einen erhabenen „turbo“-Schriftzug im lilagrauen Leder des Lenkrads, der bei festem Zupacken einen Abdruck in der Hand des Fahrers hinterlässt.

Hart und trocken abrollend, mit leicht beschlagenen Scheiben bollert der Super-Turbo durch die Stadt. Er kann das, auch ohne Servolenkung, mit großem Wendekreis und wenig praktischer Konzeption, aber er gehört auf die Rennstrecke. Schnell fahren, drehen, schalten, bremsen, wieder aufs Gas bis zum roten Bereich, das sind die Zustände, in denen sich der 964 Turbo S wohlfühlt.

Unterhalb von 3000/min ist er nur ein Schatten seiner selbst, dann raucht er nur zum Endrohr auf der Beifahrerseite hinaus – das Pendant auf der anderen Seite bleibt dem Wastegateventil vorbehalten. Um die 5000/min ist er wie ein wildes Tier, das der Fahrer an kurzer Leine führen muss. Mit Kraft in den Armen und Ausdauer will der Turbo S um



den Kurs gezwungen werden, massives Übersteuern gehört zur Konstruktion, ein Gaswegnehmen in schnell gefahrenen Kurven ist saugefährlich. Um die fünf Sekunden braucht der 964 Turbo S, um die 100-km/h-Marke zu durchfliegen, die Spitze liegt bei 290 km/h.

„Supercar Champion“ steht in Anlehnung an den IMSA-Erfolg in schwarzer Schreibrift auf dem gelben Schweller, aber es ist eben auch ein Superbiest. Es hilft im Umgang mit dem Turbo S immer, ein wenig Angst vor ihm zu haben.

FAZIT

Mit so einem Auto über die Piste und am nächsten Tag durch den Alltag fahren? Ja, der 964 Turbo S kann beides! Den Spagat zwischen Rennbetrieb und Stadtverkehr zu vollführen, ist ein fester Bestandteil des Elfer-Erbguts, und selbst ein radikaler Ausreißer wie er beherrscht ihn. Mit Heckantrieb, irrwitziger Leistung und extremer Auslegung geht der Turbo S als der legitime Ahne aller nachfolgenden 911-GT2-Typen durch. Es braucht Mut,



einen wie ihn so normal wie möglich zu bewegen – schon weil er furchtbar selten und sagenhaft kostbar ist. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Noch mehr Bilder gibt es in unserem ePaper für Smartphone und Tablet! Jetzt Printabo für nur 1 €/Jahr upgraden.

PORSCHE FAHRER-LESERREISE 2017

BERGE, KURVEN, FAHRER-GLÜCK

Es ist schon ein kleines Jubiläum: Die 5. PORSCHE FAHRER-Leserreise steht vor der Tür. Unser Reiseziel führt wieder in die Tiroler Alpen vom 14. bis zum 17. September. Im 4-Sterne-Superior Hotel & Resort Defereggental stehen elf aktuelle 911 Cabrios und drei Targa für Touren bereit.



Weitere Informationen und Buchungsformular auf www.pf-magazin.de.
Anfragen und Buchungen richten Sie bitte an:
service@pf-magazin.de.
BEGRENZTE TEILNEHMERZAHL!

REPORT – 911 GT3 RS UND CAYMAN GT4

HARTE JUNGS





911 GT3 RS und Cayman GT4 sind Brüder im Geiste. Wenn zwei der besten Rennsportabteiler von Porsche aufeinandertreffen, brennt die Luft. Eine Fahrt am Limit auf einer der faszinierendsten Straßen Australiens.

■ Das Leben hält Momente des höchsten Glücksgefühls bereit; Momente, in denen man sich selbst zur Gewissheit in den Arm zwick, dass man das gerade Erlebte nicht träumt. Dann gibt es aber auch Situationen, in denen man sich selbst an den Ohren ziehen möchte.

Solches hätte ich gebraucht und auch verdient, nachdem ich aus dem übermächtigen GT3 RS herausgeklettert war und mich hinter das Steuer seines kleinen, fast welpenhaften Bruders Cayman GT4 fallen lassen hatte – und zu jammern und zu lamentieren begann. Minuten zuvor hatte ich noch diesen Zwick-mich-Moment erlebt: am Lenkrad des wohl spektakulärsten und faszinierendsten 911 der Neuzeit, eingehüllt in seine ungefilterte Klangkulisse und die aufreizend schöne blaue Nase des GT4 im Rückspiegel.

Da es nichts Vergleichbares gibt, ist es auch keine Übertreibung, zu behaupten, dass der 4,0-Liter-Motor des RS mit seinen 500 PS und seinem mühelosen Hochdrehen bis hoch zu maximalen 8800/min der überragendste Saugmotor ist, von dem ich mich jemals erschrecken lassen durfte. Beim ersten Beschnuppern fühlte ich mich mehr eingeschüchtert und unterlegen als beeindruckt, doch bei dieser anfänglichen Kontaktaufnahme galt es zunächst einmal, diese Fahrmaschine näher kennenzulernen.

Im direkten Vergleich wirkte der GT4 langsam, schwerfällig und müde aus dem Drehzahlkeller. Der Leistungsunterschied von 115 PS ist dafür ursächlich und erklärt die abweichenden Beschleunigungswerte von 0 auf 100 km/h in 3,3 s bzw. 4,4 s. Aber der GT4 ist die größte Portion ►

Straßen wie Schlangenlinien, griffiger Asphalt. Der Oxley Highway ist in Wirklichkeit eine Ansammlung schwungvoller Kurven. Gut für GT3-RS-Piloten ...

Porsche 991 GT3 RS

Motor: wassergekühlter Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten (VarioCam), hydraulischer Ventilspielausgleich

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102,0 x 81,5 mm

Hubraum: 3996 cm³

Leistung: 368 kW (500 PS) bei 8250/min (Höchstzahl: 8800/min)

Drehmoment: 460 Nm bei 6250/min

Verdichtung: 12,9 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+)

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachs-Lenkung

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

Radstand: 2457 mm

L x B x H: 4545 x 1880 x 1291 mm

Räder/Reifen: 9,5 J x 20 mit 265/35 ZR 20 (vorn), 12,5 J x 21 mit 325/30 ZR 21 (hinten)

Leergewicht: 1420 kg

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,3 s

Tankinhalt: 68 l (a. W. 90 l)

Durchschnittsverbrauch (NEFZ): 12,7 l SP

Preis: 181.690 Euro





Am besten mit Schaltgetriebe. Die filterlose Art des Gangwechsels passt am besten zum reduzierten Charakter des puren GT4.

Der Cayman GT4 gilt als GT3 des kleinen Mannes. Form und Funktion der Front folgen dem Vorbild des großen 911-Bruders.



Porsche Cayman GT4

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

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 77,5 mm

Hubraum: 3800 cm³

Leistung: 283 kW (385 PS) bei 7400/min

Drehmoment: 420 Nm bei 4750–6000/min

Verdichtung: 12,5 : 1

Gemischaufbereitung: 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-Brems-sättel, 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 s

Tankinhalt: 54 l

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

Basispreis: 84.776 Euro (Testwagenpreis: 107.838 Euro)



Ausschließlich mit Siebengang-PDK. Zur konsequenten Rennsport-Ausrichtung des GT3 RS gibt es das nüchtern-perfekte PDK.

Vorsicht, Kurve. Auf den nächsten 45 Kilometern dürfen die beiden Extrem-Porsche ihr ganzes fahrtechnisches Können ausspielen.



Rennsport auf der kleinsten Fläche, die derzeit zu haben ist. Kompakte Maße und viel Leistung – genau das machte Porsche im Motorsport erfolgreich.

BERG UND TAL

Australien, das sind nicht nur endlose Geraden in staubiger Steppe. Die passende Teststrecke für zwei Porsche mit Motorsport-Anlagen liegt vier Stunden nördlich von Sydney: der Thunderbolts Way.

Um diese legendäre Straße zu erreichen, ihr Namensgeber ist der berühmte Captain Thunderbolt, ein Straßenräuber, der sich dem Gesetz treffenderweise über Jahre hinweg entzog, indem er die schnellsten Pferde ritt, muss der Bucketts Way bewältigt werden. Sein Name ist Programm, denn er ist berüchtigt für die großen Wassermengen, die über ihm ausgeschüttet werden können – so auch an diesem Tag.

Niemals zuvor bin ich durch ein solches Regenwetter gefahren. Das ohrenbetäubende Trommeln des Regens auf die Kunststoffscheiben und die großen Kohlefaserflächen von Dach und Kofferraumabdeckung, untermalt von der zerbrechlich knisternden Frontscheibe, ließ eine Vorstellung von der hereinbrechenden Apokalypse entstehen.

Auf einmal erwiesen sich die am Morgen noch so hochgelobten Pirelli Sport Cup 2 Reifen in ihrer Semi-Slick-Ausführung nicht gerade als die beste Wahl für diese Bedingungen. Wir waren teilweise so langsam unterwegs, dass wir einmal an die Seite fahren und einen Lastwagen passieren lassen mussten. Dieser Lastwagenfahrer wird lange Zeit die Geschichte erzählen, wie er ein Rennen gegen zwei dahinschitternde Porsche gewann. Schon bei unserem nächsten Tankstopp erzählte uns der Mann an der Kasse davon ...

Irgendwie erreichten wir Gloucester, den Ausgangspunkt des Thunderbolts Way. Es folgte ein Anstieg in eine Hügelkette, eingehüllt von Wolken und – wie sich später herausstellte – Sommernebel. Das Erkennen der Straße sollte sich am Ende jedoch als unser kleinstes Problem herausstellen.

Der Anlass für die Überführung dieser kompromisslosen Fahrmaschinen auf eigener Achse war, festzustellen, wie sie sich mit all ihren konzeptbedingten Unzulänglichkeiten im Alltagsbetrieb verhalten würden.

Auf den Straßen von Sydney war ich nach kurzer Zeit halb betäubt von all dem vorhandenen Lärm, wenn sämtliche geräuschkämpfenden Maßnahmen eines



Autos verschwunden sind. Der Radau aus dem Heck des GT3 RS ließ den Eindruck entstehen, als würde ein Roadie das Schlagzeug von Metallica auf dem Rücksitz zusammenbauen.

Niedrige Geschwindigkeiten und Berufsverkehr sind nicht gerade die besten Einsatzbedingungen für diesen Wagen, allerdings kann man sich dabei an den unverschämt aufreizenden Kurven und Konturen der Karosserie erfreuen. Ihr Aussehen ist nicht der Optik geschuldet, sondern das Ergebnis einer intensiven Windkanalarbeit. Die untere Lippe des RS-Frontspoilers berührt fast die Fahrbahn, sodass selbst in der obersten Position des Vorderachs-Liftsystems Auffahrten zu einem teuren Spaß werden können.

Das Zusammenspiel von Front- und Heckpartie erzeugt einen gewaltigen Abtrieb und sorgt so für die nötige Traktion der breiten Reifen. So soll die Abtriebskraft im Vergleich zum vorigen 997 GT3 RS mehr als doppelt so hoch sein. Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen: mehr als doppelt so hoch wie bei einem Auto, das bereits förmlich an der Straße zu kleben schien. Damit in der Stadt umherzufahren, kann eine Herausforderung sein, doch auf der passenden Straße wird man für alles entschädigt.

Im Vergleich zum 911 GT3 RS kann der Cayman GT4 fast als zurückhaltend bezeichnet werden.

BLITZ UND DONNER

Beide Wagen fühlen sich auf einer ebenen Fahrbahn am wohlsten. Nach 40 Kilometern unbeschwerter und schwungvoller Fahrt verwandelt sich die Straße des Thunderbolts Way leider in eine Kraterlandschaft – der Schwerlastverkehr hat hier ganze Arbeit geleistet. Am Landsitz von Walcha trifft der Thunderbolts Way auf den sagenhaften Oxley Highway. Einheimische erklärten uns, dass die Straßenarbeiter, in deren Zuständigkeit die Instandhaltung dieser Strecke fällt, leidenschaftliche Motorradfahrer sind und sich daher beim Fahrbahnbelag besondere Mühe geben. Darüber hinaus ist es ein großes Anliegen der Kreisverwaltung, die 110-km/h-Freigabe beizubehalten, und angeblich würde man versuchen, eine australische Tourist Trophy auf dieser Strecke auszurichten – nur zu!

Der „Oxley“ hat im Prinzip jede Art von Kurve samt Hintergrundkulisse zu bieten, die man sich nur wünschen kann. Die Straße führt über eine weite Ebene schnell aus Walcha heraus, taucht in einen atemberaubend grünen Regenwald mit schwingen-

Regenwald statt Staubpiste. Vier Stunden nördlich von Sydney liegen Thunderbolts und Oxley, Traumstraßen für Sportfahrer.

den 55-km/h-Kurven ein und verläuft mit griffigem Fahrbahnbelag weiter zu einem typischen australischen Bergpass.

Hier scheinen die meisten 35-km/h-Kurvenschilder des Landes zu stehen, zur Abwechslung gelegentlich mit 45-km/h-Schildern aufgelockert. Händler bieten T-Shirts an, die stolz auf 300 Kurven bei 180 km Streckenlänge hinweisen. Gefühlt sind es aber deutlich mehr, und alle sind grandios.

In Teilen ist der Cayman GT4 beinahe komfortabel zu nennen. Er bietet die angenehmere Geräuschkulisse und die bequemeren Sitze – vor allem dann, wenn der GT3 RS mit den im Alltag wenig nützlichen 6-Punkt-Gurten ausgeliefert wird.

Natürlich ist der GT4 weniger explosiv als der GT3 RS, und bei der Hetzjagd auf einer kurvenreichen Strecke ist er bei den Sprints auf den kurzen Geraden dazwischen etwa 10 bis 15 km/h langsamer, was sich gewaltig anfühlt. Zudem fehlt es ihm an Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich, die Lenkung ist nicht ganz so zielgenau wie beim RS, doch insgesamt ►



Fang mich, wenn du kannst. Auf engem und kurvigem Geläuf, wo PS nicht alles sind, bleibt der leichte, agile Cayman am starken 911 dran.

ist seine Straßenauslegung à la Porsche wirklich prima gelungen. Besonders gut kann man das im Scheitelpunkt einer Kurve spüren, wo die perfekte Balance dieses Mittelmotorautos ein breites Grinsen ins Gesicht zaubert.

Nach fünf Minuten hat sich mein Gehirn neu einjustiert, und ich beginne, den Reizen des 3,8-Liter-Boxers im GT4 zu erliegen – besonders seinem manuellen Getriebe. Ich verstehe, warum der GT3 RS in all seiner Konsequenz und Rennsport-Tauglichkeit nur mit PDK angeboten wird, aber ich schätze auch den Umstand, dass der Cayman GT4, obwohl zumindest theoretisch ebenfalls für die Piste gebaut, nur mit einem manuellen Schaltgetriebe offeriert wird. Weil es nahezu perfekte Anschlüsse und Gangwechsel bietet und sogar das von der Motorelektronik generierte automatische Zwischengas beim Herunterschalten nicht

nervt, sondern Laune macht. Eben weil die Gasstöße so wohldosiert und im richtigen Moment kommen. Dieses Getriebe mit seinen millimetergenauen Schaltvorgängen ist schon allein ein Grund dafür, warum ich den GT4 dem RS vorziehen würde. Porsche erklärt das alleinig angebotene Schaltgetriebe so, dass der Cayman ein Auto für Enthusiasten und weniger ein Renngerät sei – aber wen interessiert das?

Nach 18 Kilometern legten wir bei Gingers Creek einen Halt ein, und ich wechselte wieder zum RS. Und da waren sie wieder, diese Glücksmomente – bzw. eine ganze Serie von ihnen.

Das Kurvenfahren im GT3 RS erlebt eine neue Dimension: einmal durch die wahnwitzig hohen möglichen Geschwindigkeiten im Scheitelpunkt und den gigantischen Schub beim Herausbeschleunigen durch die brutalen 500 PS bei infernalischen 8250/min. Das sind beileibe keine normalen PS, das sind solche in der bösen Porsche-Ausführung: jedes mit höchster Ingenieurskunst herausgearbeitet.

Kurz gesagt, der GT3 ist so brachial und unverschämt schnell, dass es mir leicht übel wurde, ähnlich wie in einer

besonders anspruchsvollen Achterbahn. Nachdem ich leicht zitternd ausstieg, verbrannte ich mir fast das Gesicht an der von den Reifen aufsteigenden Hitze und wurde etwas nervös durch den aufsteigenden Qualm aus den Bremsen. Dann bemerkte ich, dass mein Kiefer schmerzte und es in meinen Schläfen trommelte.

HIGHTECH UND HOCHGEFÜHL

Auch wenn der ultimative 911 beeindruckt und fast zu Tode erschreckt, würde ich mir keinen kaufen wollen. Zu teuer, zu kompliziert, zu extrem im Aussehen. Dann ist da der Cayman GT4. Durch den Einbau eines kräftigen 911-Motors in diesen Mittelmotorwagen und das Anpassen seines Chassis, der Aufhängungen und der Lenkung an das Porsche-Motorsport-Niveau entstand ohne Frage der bisher beste Cayman. Seine geniale Balance beim Kurvenfahren macht ihn für manche sogar zum besten Porsche überhaupt. Wie könnte das Beste aus beiden Welten aussehen? Vielleicht wie der neue GT3, ein 911 für den Rennsport mit Saugmotor und Handschaltung. ■

Text: Stephen Corby · Fotos: Simon Davidson

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN TRÄUME™

Swissvax ist ein komplettes Pflegesystem für Automobile. In der Schweiz von Hand gefertigt und Dose für Dose abgefüllt. Das Erfolgsgeheimnis liegt in den beiden Komponenten Reinigungsöl und Wachs, die keine Schleifmittel enthalten. Die Basis bildet reines Carnauba, das härteste Naturwachs der Welt. Der Glanzgrad steigt, je mehr Carnauba in einer Rezeptur steckt. Während herkömmliche Auto-wachse ca. 3–5 Vol.% Carnaubawachs aufweisen, enthalten Swissvax-Rezepturen mit 30–76 Vol.% eine der höchsten Konzentrationen auf dem Markt. **Das Resultat ist der einzigartige Swissvax-Glanz, hohe Standfestigkeit und zuverlässiger Schutz.** Swissvax-Wachse sind sehr leicht und wolkenfrei zu verarbeiten. Überzeugen Sie sich selbst.



SWISSVAX ZUFFENHAUSEN



SWISSVAX 356



ONLINESHOPS

SWISSVAX INTERNATIONAL

DE-82065 BAIERBRUNN · TEL 089 744 300 0 · SALES@SWIZOL.DE · WWW.SWISSVAX.DE
CH-8117 FÄLLANDEN · TEL 0840 850 850 · SALES@SWISSVAX.CH · WWW.SWISSVAX.CH
AT-1010 WIEN · TEL 01 533 68 88 · SALES@SWISSVAX.AT · WWW.SWISSVAX.AT



VERSTECKTE SCHÄTZE – TEIL 1

DAS PORSCHE-WAPPEN

■ Als Initiator des Porsche-Wappens gilt der amerikanische Automobilimporteur Max Hoffman, der Ferry Porsche Anfang 1951 in einem New Yorker Restaurant um ein klassisch anmutendes Markenzeichen für seine Porsche-Sportwagen bittet. An diesem Punkt folgt üblicherweise die Erzählung, wie Ferry Porsche das Porsche-Wappen spontan auf einer Serviette skizziert. Die Geschichte ist jedoch deutlich komplexer.

Auf Vermittlung des Stuttgarter Kunstmäzens und Porsche-Fahrers Ottomar Domnick richtet die Porsche KG im Frühjahr 1951 ein Preisausschreiben unter Kunstakademien aus. Der Sieger wird mit 1000 DM prämiert, doch keiner der Entwürfe entspricht den Vorstellungen

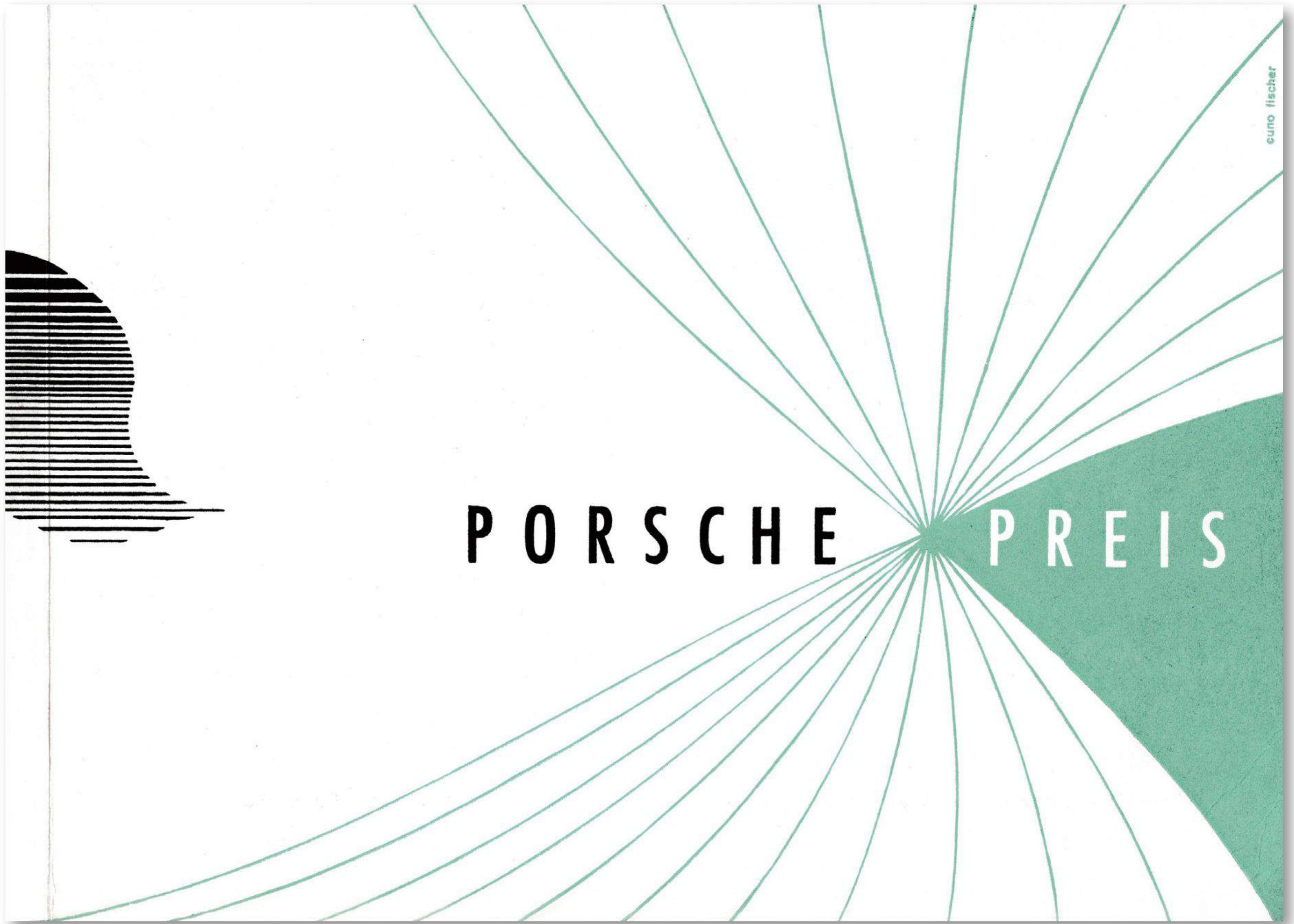
der Geschäftsleitung. Die Lösung liefern letztendlich Porsche-Werbeleiter Hermann Lapper sowie der zeichnerisch hochbegabte Konstrukteur Franz Xaver Reimspieß. Anfang 1952 skizziert Reimspieß, der vermutlich bereits 1937 das Volkswagen-Zeichen entworfen hat, ein Fantasiewappen, das sowohl die Wurzeln des Unternehmens als auch die Qualität und Dynamik seiner Produkte symbolisiert: In den Konturen eines goldenen Schildes ist in der Mitte das aufsteigende Pferd des Stuttgarter Stadtsiegels abgebildet. In Kombination mit dem darüberliegenden Stadtnamen Stuttgart ist dies ein deutliches Bekenntnis zum Zuffenhausener Produktionsstandort. Die umgebenden rot-schwarzen Landesfarben mit

den stilisierten Geweihstangen sind dem traditionellen Wappen Württemberg-Hohenzollern entnommen. Als schützendes Dach wölbt sich über allem der verbindende Porsche-Schriftzug.

Nach der Eintragung beim Deutschen Patentamt findet sich das Porsche-Wappen gegen Ende des Jahres 1952 erstmals auf der Lenkradnabenabdeckung, bevor es im November 1954 in den charakteristischen Fronthaubengriff des Porsche 356 integriert wird.

Zu Beginn der neunziger Jahre überarbeitet der Grafikdesigner Kurt Weidemann Wappen und Schriftzug zugunsten besserer Lesbarkeit. Statt eines Honorars erhält Weidemann einen 911 Carrera 4. ■

Text: Porsche / Jan-Henrik Muehe · Fotos: Porsche



Ein Name, eine Firma, ein Auto – aber kein Firmenzeichen. Erst drei Jahre nach dem Beginn der Fahrzeugproduktion lobt Porsche den Entwurf eines Markenemblems aus. Der mit 1000 Mark dotierte „Porsche Preis“ bleibt im Haus: Werbeleiter Hermann Lapper und Konstrukteur Franz Xaver Reimspieß liefern den letztendlich abgesegneten Entwurf.



Stiller Star. Nach dem denkwürdigen Sieg in Le Mans 1971 gibt Sieger van Lennep ruhig und konzentriert Autogramme.

Der fliegende Holländer

Gijs van Lennep war ein Mann für die schwierigen Rennen und die langen Distanzen, siegte bei der tückischen Targa Florio und bei 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Von Rallye-Teilnahmen auf DAF 44 bis in die Formel 1 reichte das weit gesteckte Einsatzspektrum, seine größten Erfolge erzielte er auf Porsche. 1999 wurde er in den Niederlanden zum Motorsportler des 20. Jahrhunderts gewählt.

■ Als der thailändische Prinz Bira 1948 den ersten Grand Prix auf dem Dünenkurs von Zandvoort gewann, befand sich unter den Zuschauern ein Familienvater mit seinen elf und sechs Jahre alten Söhnen. Für den jüngeren der beiden Jungen begann hier der Weg an die Weltspitze, aber schon diesen ersten Rennbesuch hatte er sich erkämpfen müssen. „Mein Vater wollte nur mit meinem Bruder nach Zandvoort fahren. Da habe ich so lange geschrien, bis er auch mich mitgenommen hat“, erzählt Gijs van Lennep fast 70 Jahre später.

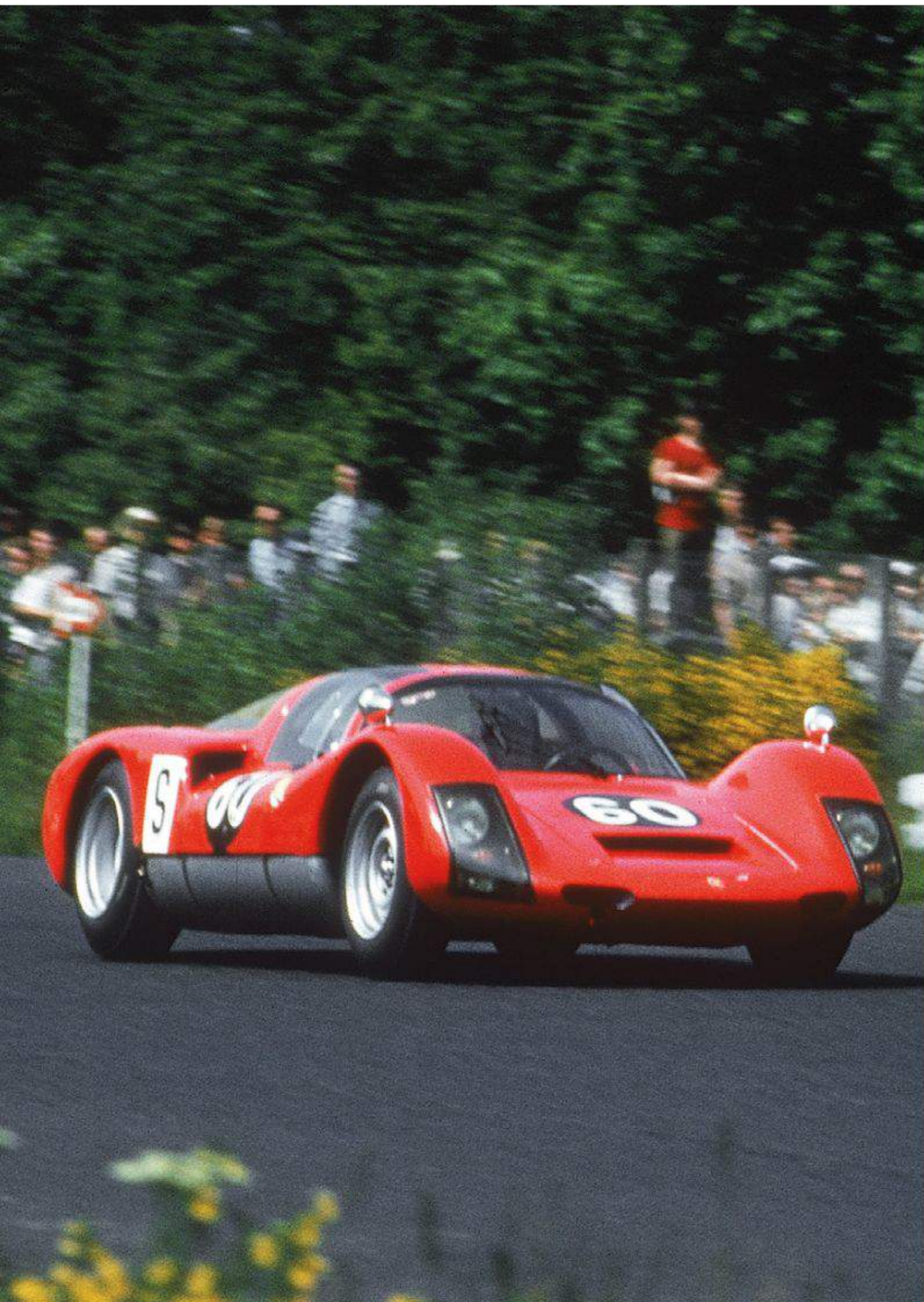
„Als ich dann neun oder zehn Jahre alt war, fuhren wir immer mit dem Fahrrad zu den Autorennen. Mich haben weniger die Autos im Fahrerlager interessiert, wir sind stattdessen immer an die Strecke gegangen. Ich wollte sehen, wie die Rennfahrer fahren, welche Linien sie wählen, und dabei von ihnen lernen.“ Später bekam er ein erstes Moped, dann das erste Kart, und mit 16 Jahren besuchte er schon die Rob-Slootemaker-Rennschule. „Meine Freunde, die damals schon 18 Jahre alt waren, mieteten häufiger einen Käfer, damit sind wir dann in Zandvoort gefahren.“

FORMEL 3 MIT AUTOMATIK

Gijs van Lenneps Renneinsätze wurden rasch vielseitiger. Neben Starts in der

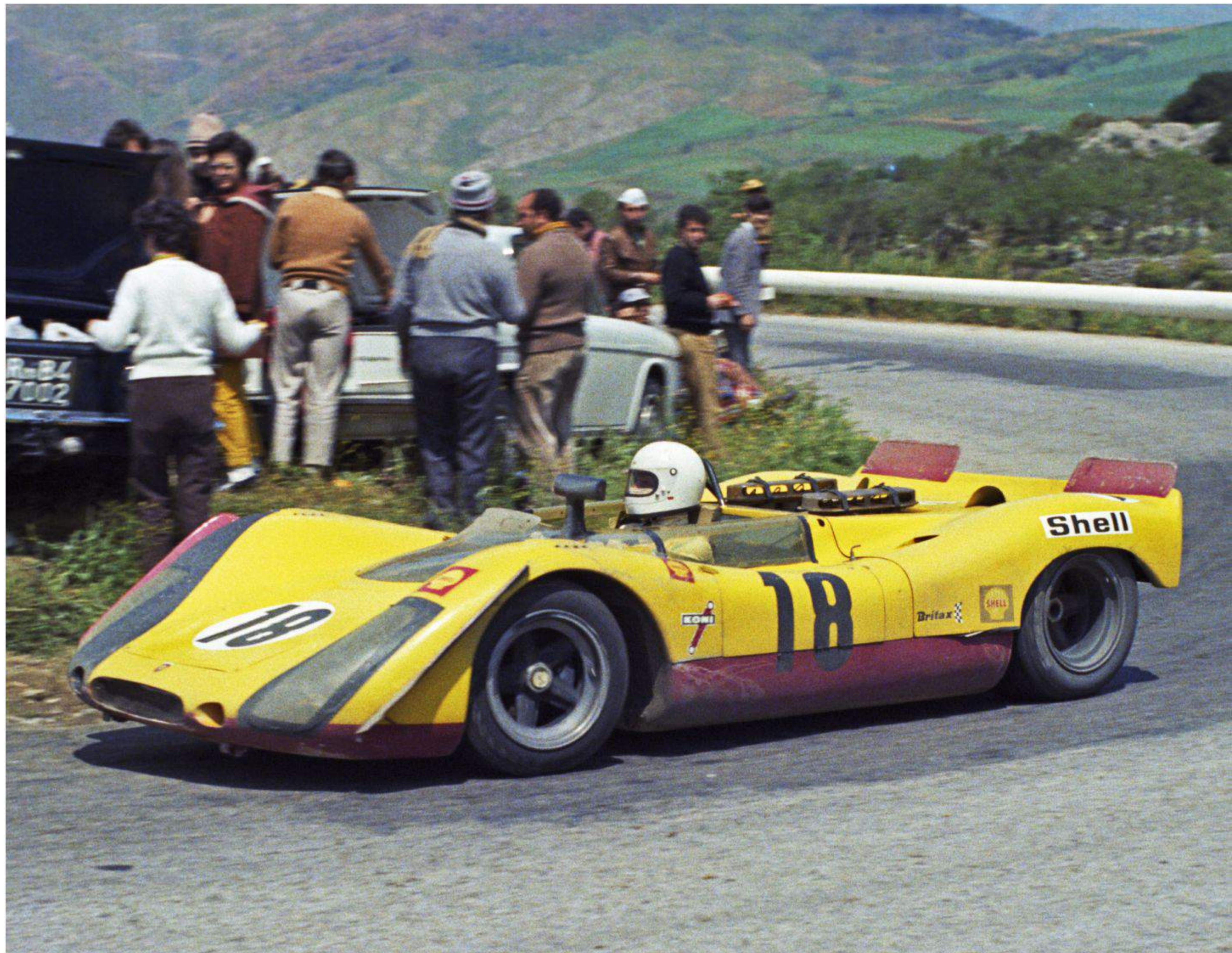
Formel Vau fuhr er einen BMW 1800 und gewann auf einem Porsche 904 des Racing Teams Holland ein Sportwagenrennen in Zandvoort. Ben Pon, Importeur für Porsche und VW in den Niederlanden und zwischen 1961 und 1967 selbst aktiver Rennfahrer, fungierte als Teamchef des niederländischen Teams. „Für Ben fuhr ich im Jahr 1966 einen Porsche 906. Damit haben mein Bruder David und ich bei den 1000-Kilometer-Rennen von Spa und auf dem Nürburgring schon Klassensiege geholt.“

Zwischen 1959 und 1976 stellte der holländische Lastwagen-Produzent DAF auch Kleinwagen her. Die Zweizylinder-Autos hatten ein Variomatic-Getriebe, eine stufenlose Keilriemenautomatik, die ein ruckfreies Fahren im stets optimalen Drehzahlbereich ermöglichte. Nicht nur, dass van Lennep mit einem DAF 44 zweimal an der Rallye Monte Carlo teilnahm, sondern er nutzte die DAF-Antriebsquellen auch in der Formel 3, unter anderem in einem Brabham. „Mein Formel-3-Motor hatte ebenfalls ein automatisches Getriebe. Auf kurvenreichen, engen Strecken war das unheimlich gut. 1968 hat es in Monaco während meines Vorlaufes geregnet, da bin ich vom 12. auf den 2. Platz vorgefahren. Im Hauptrennen war es wieder trocken, so reichte es nur für Rang 8. Auf ►



Beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring fuhren Gijs und David van Lennep im Porsche 906 zum Klassensieg. Gijs saß fünf Stunden am Steuer, weil er der schnellere der beiden Brüder war. Bei der Targa Florio 1970 belegten van Lennep und Hans Laine auf 908/02 Spyder den 4. Platz.

Sizilien, Targa Florio 1973. Beim letzten offiziellen Rennen gehen van Lennep und Herbert Müller im Porsche Carrera RSR an den Start. Mit einem Mittel von fast 115 km/h holen sie den Gesamtsieg.



der Geraden hatten wir zu viel Reibung im Antriebsstrang, da sind alle an uns vorbeigezogen“, berichtet van Lennep.

Zwar gelangen in der Formel 3 zwei Siege und zahlreiche gute Platzierungen, aber Pon und van Lennep sahen bessere Chancen bei den Sportwagen. „Als das Team 1969 finanzielle Schwierigkeiten bekam, hatte Ben die Idee, ich solle seinem Bruder vorschlagen, dass er einen neuen Porsche für uns kauft. Also habe ich Wijnand Pon erklärt, dass meine Rennfahrerlaufbahn zu Ende ginge, wenn wir nicht einen der neuen Porsche 908/2 bekommen. Er fragte nach dem Preis, der damals bei 120.000 DM lag, und sagte dann: „Ich kaufe dir das Auto, aber ich komme nicht zu deiner Beerdigung.““

SCHATTENSEITEN

Um Kosten zu sparen, überließ man den Einsatz des Wagens 1970 dem AAW-Team des Finnen Antti Aarnio-Wihuri, seines Zeichens Porsche- und VW-Importeur für Finnland, der auch einen 4,5-Liter-Porsche 917 in seinem Bestand hatte. Mit dem 908/2 erzielten van Lennep und sein 25-jähriger Co-Pilot Hans Laine aus Finnland viel beachtete Resultate.

Nach einem Klassensieg im 1000-Kilometer-Rennen von Spa fuhren sie bei der

Targa Florio sogar bis auf Rang 4 des Gesamtklassements vor. Auch auf dem Nürburgring sah es nach den Trainingsläufen zum 1000-Kilometer-Rennen vielversprechend aus, bis eine an sich harmlose Proberunde in einem tragischen Unfall endete. „Laine hatte vorn links einen Spoiler abgefahren, was an den Heckenden, die damals noch dicht an der Strecke standen, schnell passieren konnte. Trotzdem waren wir das schnellste 908/2-Team. Wir hatten unser Trainingspensum absolviert und mussten nur noch die Reifen anfahren. Ich war dran, das zu machen, was bei einer 22,8 Kilometer langen Strecke nicht schwierig ist, man musste dafür nicht besonders schnell fahren“, erzählt Gijs van Lennep. „Auf der langen Geraden herrschte starker Gegenwind, auf der ersten Kuppe verlor das Auto vorn die Bodenhaftung und versetzte nach rechts. Ich ging vom Gas, die Nase senkte sich und ich fuhr die Runde langsam zu Ende.“

Zurück an der Box wurde der Reifendruck kontrolliert. Wegen eines Fehlers der Reifentechniker war er doppelt so hoch, wie er sein sollte. „Nach der Korrektur wollte Hans die Reifen mit dem richtigen Druck noch einmal einfahren. Dabei wird ihm dasselbe passiert sein wie mir, aber er war wohl schneller unterwegs. Der Wagen hob ab, überschlug sich



und landete mit den Rädern nach oben. Hans hat noch versucht, sich aus dem umgestürzten Wagen zu befreien, aber es gelang ihm nicht.“ Ausgelaufenes Benzin entzündete sich, und die Streckenposten schafften es mit ihren Feuerlöschern nicht, den Brand zu bekämpfen. „Damals dauerte es relativ lange, bis die Feuerwehr vor Ort war.“

Zwei Jahre später kam es zu einem ähnlichen Unglück: Gemeinsam mit dem schwedischen Teamchef Joakim Bonnier und dem Franzosen Gérard Larrousse startete van Lennep 1972 auf einem Lola T280 in Le Mans. Dem Holländer gelang die schnellste Rennrunde, aber die Zielflagge sah das Team nicht. Während der Nacht starb mit Bonnier wieder ein Teamkollege bei einem Unfall. Gijs van Lennep: „Solche Ereignisse schüttelt man nicht einfach ab. Es braucht einige Tage, um sie zu verarbeiten, und schließlich verdrängt man sie doch. Man ist Rennfahrer und hofft immer, dass es einem selbst nicht passiert. Rückblickend habe ich unheimlich viel Glück gehabt, diese Zeit heil überstanden zu haben.“

Zwei Wochen nach Hans Laines Tod ging van Lennep in Le Mans an den Start. Zusammen mit dem Engländer David Piper fuhr er den Porsche 917 des AAW-Teams. „Wir lagen in der Nacht sechs

Minuten vor den späteren Siegern Hans Herrmann und Richard Attwood, sind dann aber ausgefallen. Hinterher kam das Angebot von Porsche, 1971 für das Martini-Team zu fahren.“

VON LE MANS IN DIE FORMEL 1

Am Steuer des Werks-Porsche saß der Holländer 1971 erstmals bei den Vortests in Le Mans, das Rennen bestritt er mit Dr. Helmut Marko. Dass ihr 917K einen Magnesium-Rahmen hatte, wusste damals keiner der beiden. „Das hat man uns erst nach dem Rennen erzählt. Das brennt ja gut. Aber die ganze Geschichte habe ich erst im vorletzten Jahr erfahren“, berichtet der 75-Jährige. „Damals wusste man, dass die Magnesium-Rahmen nur drei oder vier Stunden halten, bei den Testfahrten in Weissach waren immer wieder Risse aufgetreten. Beim dritten Rahmen, der gebaut wurde, hat man dann alle Schweißpunkte verstärkt, und deswegen hat unser Auto gehalten.“

Im Gegensatz zu heute, wo sich drei Fahrer das Cockpit teilen, kamen damals nur zwei zum Einsatz. „Wenn es kein Problem gab, sind wir gut eineinhalb Stunden gefahren, nachts einen Doppelstint von dreieinhalb Stunden. Dazwischen konnte man sich etwas ausruhen. An Schlaf war ▶

Niederländer unter sich: Toine Hezemans und Gijs van Lennep beim Training zum Großen Preis der Tourenwagen 1971 auf dem Nürburgring (o. l.). Mit dem 917 Kurzheck stellen van Lennep und Helmut Marko 1971 in Le Mans einen Distanzrekord von 5335,31 km auf. Erst 2010 wird die Bestmarke um 5,5 km überboten.





Ein Glas Bier auf den Sieg. Unter all den Porsche-Piloten des Jahres 1971 ist die niederländisch-österreichische 917-Besatzung die schnellste. Helmut Marko trinkt auf den Erfolg.

nicht zu denken, überall war es laut und primitiv. Kein Vergleich zu heute.“

Wie viele Rennfahrer träumte natürlich auch van Lennep von einer Formel-1-Karriere. „Eine Woche nach dem Sieg in Le Mans fuhr ich beim Großen Preis von Hol-

zwölfmal Punkte, gewann die Läufe in Snetterton und Silverstone, wurde Europameister in der Formel 5000 und empfahl sich nachdrücklich für weitere Einsätze in der Formel 1.

Mit Unterstützung von Marlboro gab es 1973 drei Starts für Williams. Im unterlegenen ISO-Williams-Cosworth sicherte van Lennep seinem Team mit Platz 6 in Zandvoort den ersten WM-Punkt der Saison. 1974 folgte dann der Tiefpunkt der Zusammenarbeit: Beim GP von Holland kämpfte van Lennep um die Qualifikation, kam an die Box und verlangte, dass der

Im Ensign-Team des englischen Ingenieurs Morris „Mo“ Nunn taten sich 1975 weitere Möglichkeiten auf. Bei allen drei Grand Prix, an denen er teilnahm, brachte van Lennep den Ensign-Ford ins Ziel, auf der Nürburgring-Nordschleife wurde er sogar Sechster und bescherte seinem Team den ersten WM-Punkt überhaupt. Statt diese Leistung zu würdigen, erklärte Nunn seinen Sponsoren, dass sein Auto mit einem besseren Fahrer noch weiter vorn platziert gewesen wäre. Dabei ist van Lenneps Formel-1-Bilanz durchaus sehenswert: Bei acht Starts sah er siebenmal die Zielflagge und fuhr die durchweg unterlegenen Autos zweimal in die Punkteränge.

„DER GROSSE PREIS VON HOLLAND 1971 WAR MEIN ERSTES F1-RENNEN. LEIDER HATTE ICH NIE DIE CHANCE, IN EINEM GUTEN F1-WAGEN ZU FAHREN.“

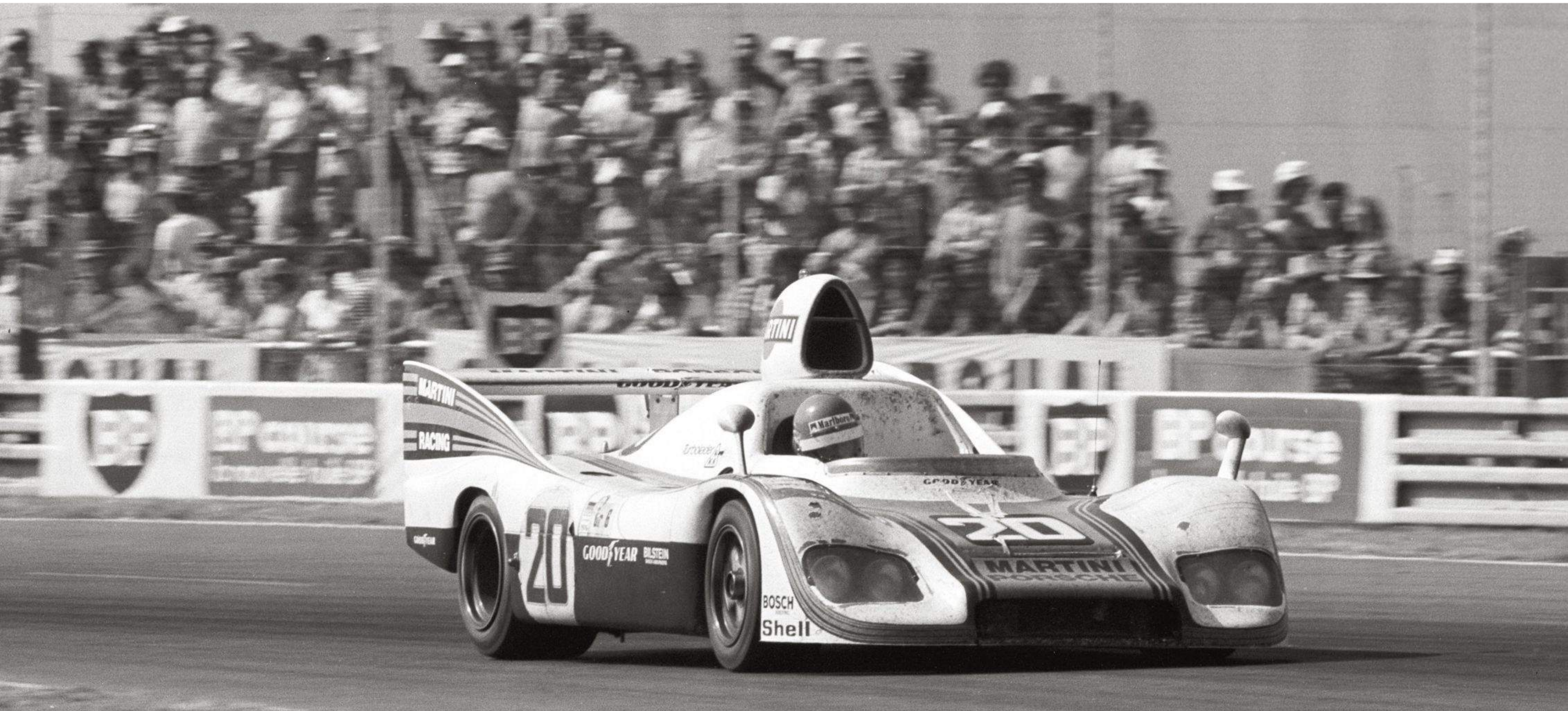
land 1971 mein erstes Formel-1-Rennen. Bei starkem Regen wurde ich mit einem Vorjahres-Surtees-Ford Achter und ließ dabei die früheren Weltmeister Graham Hill, Jackie Stewart und Denis Hulme hinter mir. Mangels Sponsoren aus Holland kam es aber zu keinem Vertrag. So fuhr ich 1972 zunächst in der europäischen Formel-5000-Serie.“

Mit einem Surtees TS11-Chevrolet holte van Lennep 1972 in 13 Rennen

Heckflügel flacher gestellt wird. Aber die Mechaniker taten genau das Gegenteil, und am Ende verpasste der Holländer die Teilnahme am Rennen um 0,32 Sekunden. Noch heute ist die Bitterkeit über dieses Wochenende spürbar: „Ich schließe nicht aus, dass das extra gemacht wurde, damit der Wagen die Renndistanz nicht absolvieren musste und keine Motorrevision fällig wurde. Williams war nur am Geld interessiert, nicht an mir.“

LE MANS ALS ZUGABE

„Ich habe nie die Chance gehabt, in einem guten Formel-1-Wagen zu fahren. Deswegen zählen diese acht F1-Rennen auch nicht zu den Höhepunkten meiner Laufbahn“, erklärt van Lennep die Entwicklung, die seinen Rückzug vom Rennsport beschleunigt hat. Da der schnelle Holländer im Langstreckensport alles erreicht hatte und sich in der Formel 1 keine vernünftigen Chancen boten, sollte Ende 1975 eigentlich Schluss sein. „Dann aber hat Porsche mich gefragt, ob ich 1976 zusammen mit Jacky Ickx in Le Mans fahren möchte. Ich habe extra noch das 1000-Kilometer-Ren-



nen auf dem Nürburgring bestritten, um wieder in Übung zu kommen.“

Ickx und van Lennep sind sich recht sicher, dass ihre Getriebeabstufung ausschlaggebend für den Erfolg war. „Wir haben das Getriebe gewechselt und dabei den vierten Gang kürzer ausgelegt. So konnten wir die Porsche-Kurve im vierten und nicht im dritten Gang fahren. Jacky Ickx und ich glauben, dass wir deswegen über die Distanz gekommen sind. Wir haben den anderen 936 während des Rennens in der Porsche-Kurve einmal überholt und dabei gehört, dass er sehr hochtourig lief.“

Nach dem zweiten Le-Mans-Triumph war endgültig Schluss mit den Rennen, die Liebe zum Auto jedoch blieb. Im Anschluss an seine aktive Zeit hat der Holländer verschiedene Aufgaben in der Automobilindustrie wahrgenommen, führte zahlreiche Fahrerlehrgänge für Porsche und Audi durch und ist bis heute häufig bei Oldtimer-Events präsent oder organisiert Rallyes zu wohltätigen Zwecken. Der Kontakt zu früheren Fahrerkollegen besteht noch immer.

Die Höhepunkte seiner Laufbahn: „Das waren sicher die Siege in Le Mans. Es ist immer schön, gerade dort zu gewinnen. Aber besonders die Targa Florio 1973 gehört dazu.“ Der 72 Kilometer lange, über öffentliche Straßen führende Rundkurs auf Sizilien wurde 1973 letzt-

malig für ein Rennen genutzt. Die Strecke lag ihm: „Ich habe ein gutes optisches Gedächtnis. Namen weiß ich nie, aber Gesichter erkenne ich sofort wieder. Man lernt die Strecke Stück für Stück, abschnittsweise. Die Markierungen an den Bäumen helfen. Nach rund 30 Trainingsrunden weiß man eigentlich immer, wo man gerade ist. Einige Abschnitte waren sich sehr ähnlich, da musste man dann etwas vorsichtiger fahren.“

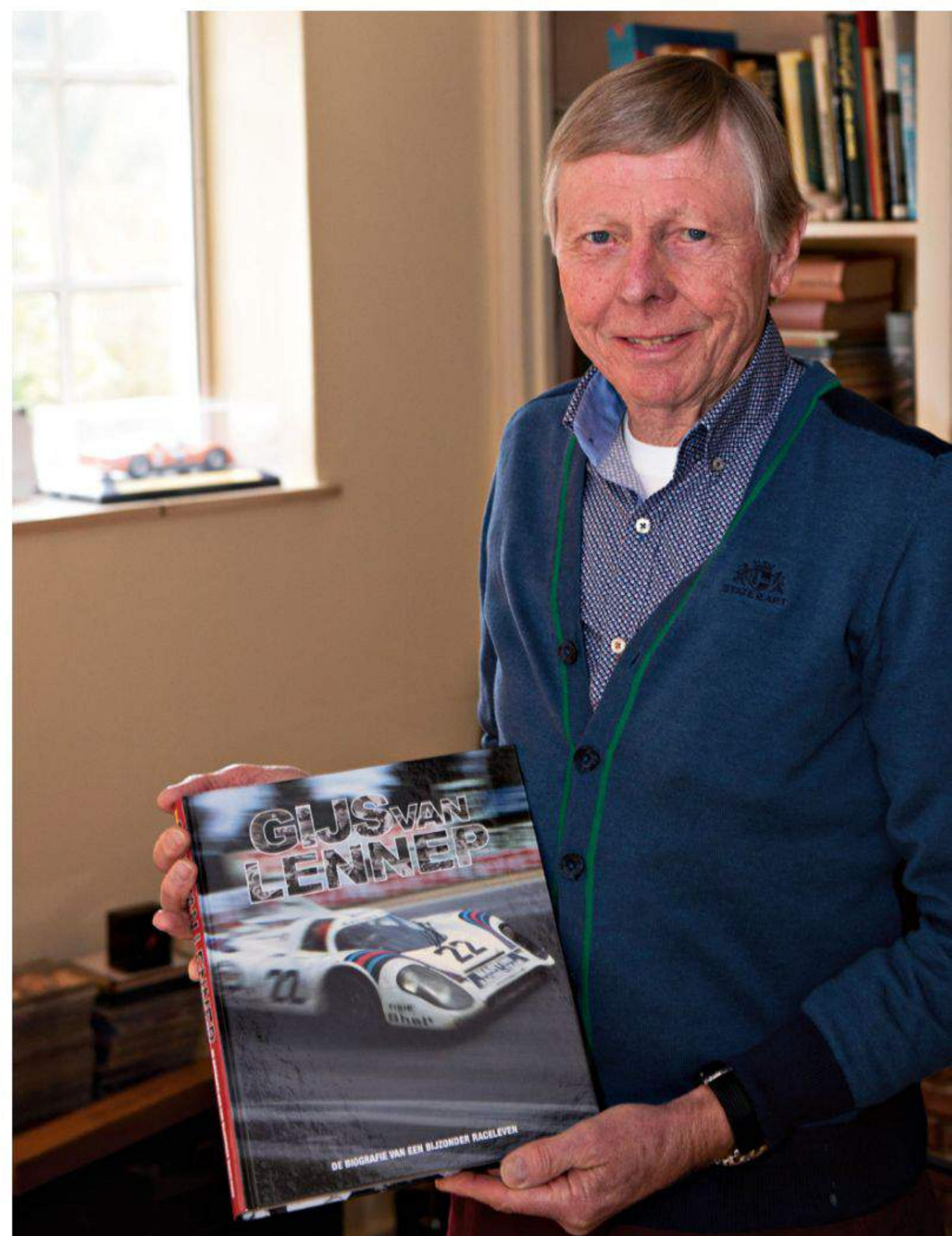
Nicht nur sein Gesamtsieg mit dem Schweizer Herbert Müller auf dem Porsche Carrera RSR gehört zu den guten Erinnerungen des Holländers, sondern auch die vorbereitenden Testfahrten: „Wir waren im Frühjahr acht Tage in Paul Ricard und sind von neun bis 17 Uhr gefahren. Diese Tests liefen bei Porsche immer sehr professionell. Wenn ich mit einer Änderung am Fahrzeug zwei Zehntelsekunden schneller war, erfolgte immer ein Rückversuch. Die verbesserte Zeit hätte ja auch am Fahrer liegen können. Also wurde der alte Zustand wiederhergestellt und geprüft, ob man damit wieder zwei Zehntelsekunden langsamer war. Wenn die Zeit dann wirklich schlechter war, wurde die Änderung fest eingebaut. Erst dann hat man sich um das nächste Problem gekümmert. Die Testfahrten mit Porsche waren das Allerbeste.“ ■

Text: Michael Behrndt

Fotos: Porsche, McKlein, Michael Behrndt

Van Lennep im Porsche 936 auf dem Weg zu seinem zweiten Gesamtsieg in Le Mans. Er teilte sich das Cockpit mit dem Belgier Jacky Ickx.

Kurz vor seinem 75. Geburtstag erschien in Holland dieses Buch über Gijs van Lennep, das die Karriere des niederländischen Jahrhundert-Rennfahrers würdigt.



RESTAURIERUNG – 924 GTP

DER ENGLISCHE PATIENT

Fast 35 Jahre lang hat der 924 GTP nur herumgestanden. Ein ehrlicher, ungeschminkter Veteran der 24-Stunden-Regenschlacht von 1980, als drei Porsche 924 in Le Mans völlig unerwartet unter die Top Twenty fuhren. Dann wurde seine Restaurierung zu einer Aufgabe mit nationalem Pathos.

■ Wir gehen zurück in das Jahr 1980 und nach Le Mans. Aus verschiedenen Gründen verfolgte das Unternehmen 1980 hier andere Ziele als den Gesamtsieg und meldete drei unspektakulär erscheinende Porsche 924 GTP für die hart umkämpfte „Prototypen“-Klasse. Gefahren wurden sie von jeweils einem Team aus Deutschland, Großbritannien und den USA. Nach dem Vorschlag von Porsche GB und um das Medieninteresse zu erhöhen, fuhren sie unter der jeweiligen Landesflagge.

Das Chassis 924 002, das den Briten zugeordnet war, sollte ursprünglich von einem sehr talentierten Trio pilotiert werden: Derek Bell, Tony Dron und Andy Rouse. Als jedoch Peter Gregg vom Team USA in einen Verkehrsunfall verwickelt wurde und für das Rennen ausfiel, nahm Bell seinen Platz ein.

Dank Norbert Singer und seiner hochprofessionellen Mannschaft in Weissach war der 924 GTP ein reinrassiger Rennwagen. Das Chassis war perfekt abgestimmt, und mit dem 320 PS starken Motor waren Geschwindigkeiten von 280 km/h kein Problem. Allerdings gab es

gemischte Gefühle, inwieweit die Wagen diese Strapazen durchhalten würden.

Letztendlich, ob es nun am Geschick oder am Wetter gelegen hatte, war der Einsatz ein beachtlicher Erfolg. Gestartet wurde das Rennen unter den wahrscheinlich heftigsten Regenfällen seiner Geschichte. Es waren aber eben auch diese Bedingungen, besonders in den letzten Rennstunden, die den Porsche-Teams in die Karten spielten. Fahrwerksabstimmung und Leistung harmonisierten perfekt, nun ging der Stern der 924 GTP auf. Nachdem sie sich für das Rennen nur als 34., 44. und 46. qualifiziert hatten, lagen sie am Sonntagmorgen auf den Rängen 6, 7 und 8.

Am Ende reichte es nach einigen Schwierigkeiten mit der Technik und einem die Piste überquerenden Hasen, mit dem Team Deutschland kollidierte, für Platzierungen unter den ersten 20 im Gesamtklassement. Beim Abwinken des Rennens überquerte der deutsche GTP-Wagen, gefahren von Jürgen Barth und Manfred Schurti, die Ziellinie auf Platz 6, direkt hinter dem Porsche 935 K3 von Babour, Redman und Fitzpatrick. Geplagt von Ventilproblemen, beendeten



Dron und Rouse das Rennen auf Platz 12, gefolgt vom amerikanischen Wagen mit den gleichen Schwierigkeiten auf Platz 13. Eine noch bessere Platzierung wäre demnach gar nicht so unrealistisch gewesen. Unterm Strich ein bemerkenswerter Erfolg und ein gutes Zeugnis für die Fähigkeiten des GTP, seiner Fahrer sowie der Teams.

STIMMEN AUS DEM TEAM

Tony Dron

„Ich fuhr drei Jahre Formel Ford und später eine Saison in der F3, dazu etliche Sport- und Tourenwagenrennen. 1978 gewann ich die erstmalig ausgetragene Porsche 924 Meisterschaft und 1979 zusammen mit Frank Sytner die BMW County Championship für Nottingham. Natürlich hatte ich auch Langstreckenerfahrung, meist zusammen mit Andy Rouse, aber ich war noch nie in Le Mans gewesen. Als mich 1980 Mike Cotton, Pressesprecher von Porsche GB, anrief und mich fragte, ob ich einen 924 GTP in Le Mans fahren wollte, sagte ich verständlicherweise sofort zu. Und ich muss zugeben, dass ich darauf ziemlich heiß war.“

Der Wagen fuhr sich fantastisch. Zweifellos das am besten zu fahrende Auto, in dem ich je saß, und äußerst gutmütig im Nassen. Am Sonntagmorgen saß ich 3 Stunden und 58 Minuten an einem Stück im Cockpit und fuhr etwa 40 Minuten parallel mit Jacky Ickx im Martini-Porsche 908/80. In den nassen Abschnitten überholte ich ihn, während er auf den trockenen Passagen wieder vorbeifuhr. Dabei lief unser Wagen nur noch auf drei Zylindern!

Während der Vorbereitungstests hatten sich Probleme mit der Kraftstoffversorgung herausgestellt, und uns wurde versichert, dass diese beseitigt seien. Das war aber nicht der Fall. In der 18. Stunde brannte ein Auslassventil durch. Das Auto fuhr weiter, aber der Zeitverlust beim Herausbeschleunigen aus den Kurven war enorm. Wenn das nicht passiert wäre, hätten wir nach meinen Berechnungen den 4. Platz erreichen können.“

Andy Rouse

„In den frühen 1970er Jahren fuhr ich erfolgreich Formel Ford und Tourenwagenrennen. 1972 gewann ich die Ford Escort Mexico Meisterschaft, danach

Der 924 GTP läuft und rennt wieder. Technik und Erscheinungsbild entsprechen dem Zustand von 1980, als der Prototyp in Le Mans an den Start ging.

fuhr ich mit selbst aufgebauten Triumph Dolomite Sprint Rennen und gewann 1975 die British Saloon Car Championship. 1978 nahm ich an der erstmalig ausgetragenen Porsche 924 Meisterschaft teil. In den ersten drei Rennen war mein Auto leistungsmäßig unterlegen, und ich zerlegte den Motor, um die Ursache zu finden. Dabei entdeckte ich, dass im Auspuffkrümmer ein großer Gussfehler die Strömung beeinträchtigte. Nachdem ich ihn beseitigt hatte, war ich vorne mit dabei. Schließlich wurde ich Gesamtzweiter hinter Tony.

Meine Leistungen in der 924-Meisterschaft trugen zweifellos dazu bei, dass ich gefragt wurde, ob ich 1980 den 924 GTP in Le Mans fahren wollte. Mike Cotton tat einiges dafür, dass Tony und ich fahren konnten. Es war ein großes Privi- ▶



Tony Dron gibt wieder Gas, zu Demozwecken. 1980 bildete der 70-jährige Brite mit Andy Rouse das Fahrerduo des 924 GTP mit der Nummer 2.

Originalaufnahmen des 924 GTP mit Union-Jack-Dekor sind selten. Als zweiter Transaxle-Porsche kam das Team UK hinter den Deutschen auf Platz 12 ins Ziel.



leg, überhaupt gefragt zu werden. Und im nächsten Jahr angeboten zu bekommen, gemeinsam mit Manfred Schurti den gleichen Wagen, allerdings etwas modifiziert, wieder zu fahren. Das Fahren des GTP war ein Genuss; er war perfekt ausbalanciert, besonders im Nassen. Das Einzige, was wirklich fehlte, war Leistung. Das Chassis wäre problemlos mit der doppelten PS-Zahl zurechtgekommen!

Durch den schrecklichen Regen 1980 waren die ersten Stunden äußerst nervenaufreibend. Wir hatten uns für das hintere Mittelfeld qualifiziert, und ich denke mit Schauern daran, wie ich mit Vollgas die Mulsanne-Gerade hinunterfuhr und von überholenden Fahrzeugen in eine undurchdringliche Gischtwolke eingehüllt wurde. Die einzige Möglichkeit, mich zu orientieren, war der Blick in die Baumkronen. Wenn sich dort eine Lücke auftat, kam eine Kurve ... Zum Glück verbesserte sich die Situation, als sich das Feld auseinanderzog.

Ich kann mich erinnern, dass die technische Betreuung durch das Team erstklassig war, aber der Rest wurde etwas vernachlässigt. Tony, Derek und ich teilten uns einen Wohnwagen mit zwei Schlafplätzen in der Box, und unsere Rennanzüge trockneten wir auf der Heizung. Wenn wir etwas essen oder trinken wollten, mussten wir zum örtlichen Supermarkt laufen!

Es war trotzdem ein großartiges Erlebnis. Wenn wir nicht die Probleme mit den Ventilen gehabt hätten, wäre eine deutlich bessere Platzierung möglich gewesen. Das Auto fuhr ja trotzdem weiter, und beim Überfahren der Ziellinie verspürte ich ein großes Glücksgefühl – und eine riesige Erleichterung.“

DIE RESTAURIERUNG

Der Dron/Rouse GTP, 924 002, ist der einzige Porsche-eigene Rennwagen, der jemals unter einer britischen Flagge ins Rennen ging. Seine Rennkarriere endete offiziell 1982. Im Oktober 2015 startete Porsche Cars Great Britain die Restaurierung des bis dahin im Fundus des Porsche Museums verwahrten Fahrzeugs mit dem Ziel, zum 40-jährigen Jubiläum des Porsche 924 in 2016 fertig zu sein. Ein straffer Zeitplan.

Stephen Pottinger – Porsche Body Repair and Roadside Assistance Service Manager „Tatsächlich wurde ein vergleichbares Projekt bisher nicht durchgeführt, und wir sind dem Porsche Museum und Johannes Wüst, dem Verantwortlichen für den Historischen Motorsport bei Porsche, außerordentlich dankbar, dass sie uns vertrauten, den GTP überließen und die



Restaurierung unterstützten. Unser Ziel: den Wagen in den authentischen Zustand von 1980 zurückzusetzen.

Erschwert wurde das Vorhaben durch die knappe Zeitspanne von sechs Monaten – ein Projekt dieser Größenordnung dauert normalerweise zwei Jahre. Es hört sich jetzt vielleicht seltsam an, aber der GTP schien wirklich restauriert werden zu wollen. Es gab etliche Situationen, in denen wir mit großen Problemen konfrontiert wurden, die wir aber durch glückliche Umstände lösen konnten. Diese Zufälle brachten nicht nur die Arbeiten weiter, sondern hoben auch die Moral.“

ROAD AND RACE RESTORATIONS

John Bradshaw – Managing Director

„Anfang November 2015 reisten wir nach Stuttgart, um uns den 924 GTP anzusehen. Nach Le Mans hatte er noch ein paar Einsätze und wurde dann für Versuchszwecke herangezogen, bei denen die Frontpartie, der Motor und Weiteres verändert wurden. Später im Monat holten wir den Wagen ab und brachten ihn nach Leeds. Dort wurde er in Zusammenarbeit mit den Spezialisten aus den vier beteiligten Porsche Classic Partner Centres zerlegt.

Mir wurde die Aufgabe übertragen, die Aufarbeitung der verschiedenen Baugrup-

pen zu verteilen. Wir übernahmen die Karosserie und das Interieur, Leeds die elektrische Anlage und das Leitungssystem für den Öl- bzw. Kühlkreislauf, Hatfield den Antriebsstrang, Swindon den Motor und Glasgow die Radaufhängungen, Bremsen und Räder.

In meinen Verantwortungsbereich fiel auch die Teilebeschaffung, und dazu gehörte das Finden von Spezialisten, die nicht mehr existente oder irreparable Teile nachfertigen konnten. Glücklicherweise konnten wir die Magnesiumbremsättel retten, indem wir sie schweißten und durch Nachbearbeitung wieder in den Ursprungszustand zurückversetzten. Der auffälligste Schaden am GTP war an der Frontmaske, die sich in einem bedauernden Zustand befand und stark verändert worden war.

Da die Frontmaske nicht mehr verwendet werden konnte, mussten wir eine neue herstellen. Als einzige Grundlage standen uns Bilder von damals zur Verfügung. Diese wurden eingehend analysiert und vermessen, und anhand dieser Daten entstanden dann 1:1-Pläne. Mit ihrer Hilfe bauten wir eine Aluminiumform zur Fertigung der Maske.

Die Kunststoff-Karosserieteile des GTP waren aus einem anderen Gewebe als heute hergestellt und durch das Al-

Großer Spoiler, dicke Backen, fette Reifen. Der Le-Mans-Wagen nahm in extremer Form die Grundlinie des späteren 944 vorweg. Im Heckblech, unterm Spoiler, befindet sich der Einfüllstutzen des Trockensumpfs.

Luftleitbleche im Rad schaufeln kühlende Luft zu den hoch beanspruchten Bremsen. Zentralverschluss-Räder sorgen für schnellere Radwechsel.



Porsche 924 GTP

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenmotor mit Abgas-Turbolader und Ladeluftkühler

Zylinder: 4

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

Hubraum: 1984 ccm

Leistung: 235 kW (320 PS) bei 7000/min

Drehmoment: 390 Nm bei 4500/min

Verdichtung: 6,8 : 1

Gemischaubereitung: mech. Einspritzung Kugelfischer

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe verstärkt, starrer Durchtrieb

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2400 mm

Spur: 1534 mm (vorn), 1504 mm (hinten)

L x B x H: 4200 x 1850 x 1200 mm

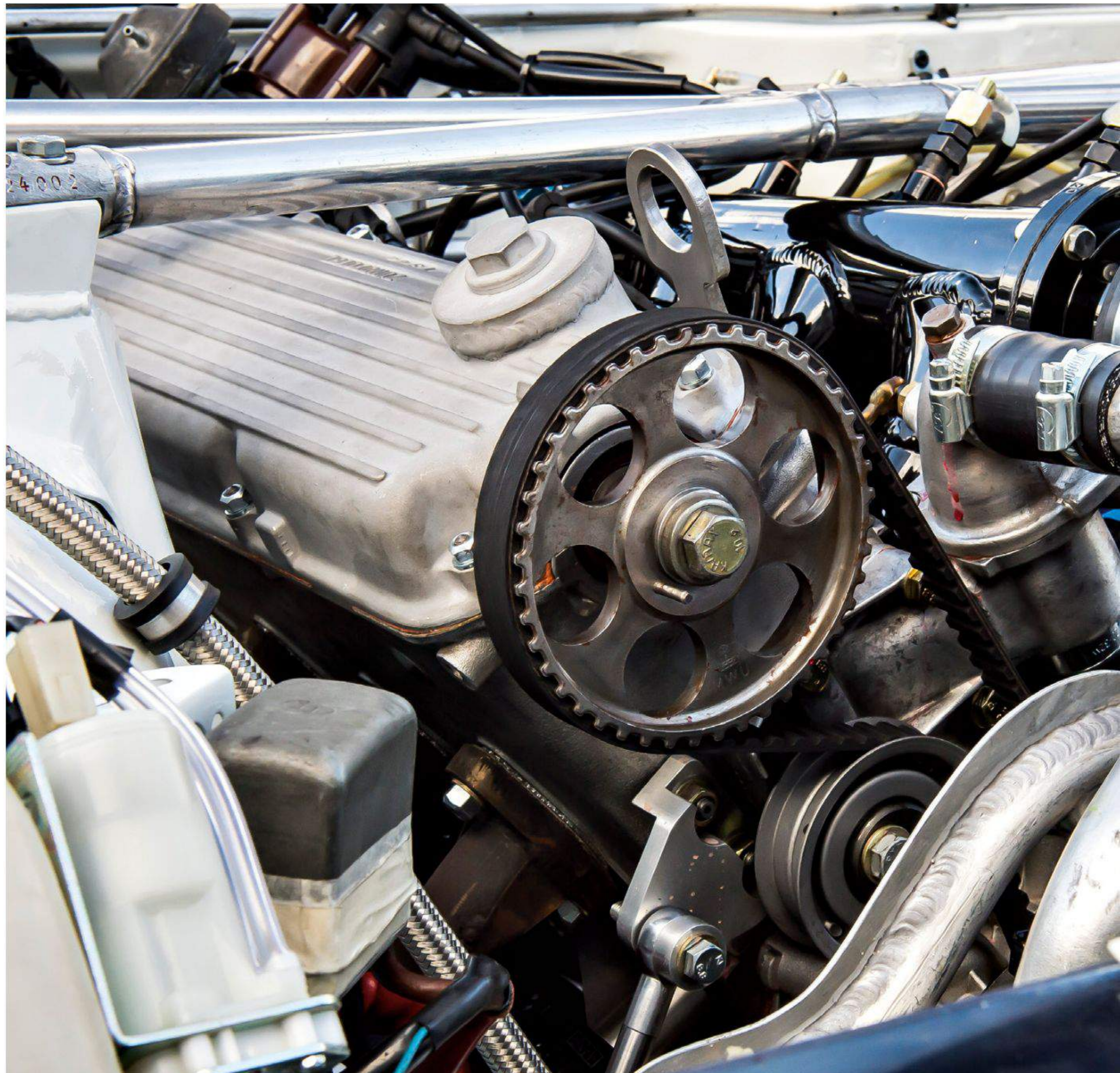
Räder/Reifen: 11,75 x 16 mit 275/600 x 16 (vorn), 300/625 x 16 (hinten)

Leergewicht: 930 kg

Höchstgeschwindigkeit: ca. 290 km/h

Stückzahl: 4

Bauzeit: 1988



Unter versteifenden und schützenden Streben windet sich im Heck das Tankrohr entlang.



Kurzes Rohr anstelle langer Anlage. Der Auspuff des Renn-Prototypen endet unter der Tür des Fahrers. Schalldämmung? Fehlanzeige!



In den Tiefen seines Blocks ist das Le-Mans-Triebwerk noch immer ein braver VAG-Motor. Im Renntrimm leistete der Zweiliter-Turbo-Vierzylinder 320 PS.



ter gelb verfärbt. Dank meiner Kontakte konnten wir einen Hersteller für passendes Material auftreiben. Anhand von Farbe konnte er es sogar künstlich altern. Nach dem Montieren der Frontmaske war die Reparatur nicht mehr zu erkennen.

Auch andere Karosserieteile mussten repariert werden. Damit durch Füller das Gewicht nicht erhöht wurde, brachten wir die betreffenden Abschnitte vorsichtig in die richtige Kontur. Interessanterweise hatten die Türen des GTP einige Unregelmäßigkeiten, die von den Herstellungsformen herrührten. Um diese sichtbaren Verbindungen zur Vergangenheit des Autos zu bewahren, ließen wir einige unverändert. Um Gewicht zu sparen, brachte Porsche seinerzeit eine dünne Schicht Primer und dann eine dünne Farbschicht auf. Auch wir lackierten auf eine dünne Primerschicht nur eine dünne Deckschicht aus Glasurit „Alpinweiß“.

Eine der schwierigsten Aufgaben, abgesehen von der Rekonstruktion des nicht mehr vorhandenen Kraftstofftanks, war die Anpassung der Karosserieteile zueinander. Alles musste genau übereinstimmen,

da ansonsten die Aufkleber schief verliefen. Andy Bell, der die Aufkleber herstellte, konnte das originale Design, die Konturen, Farben und Buchstaben, perfekt reproduzieren. Bevor wir den so wichtigen Union Jack auf der Karosserie anbrachten, stellten wir sorgfältig seine genaue ehemalige Lage fest.“

PORSCHE CLASSIC PARTNER HATFIELD

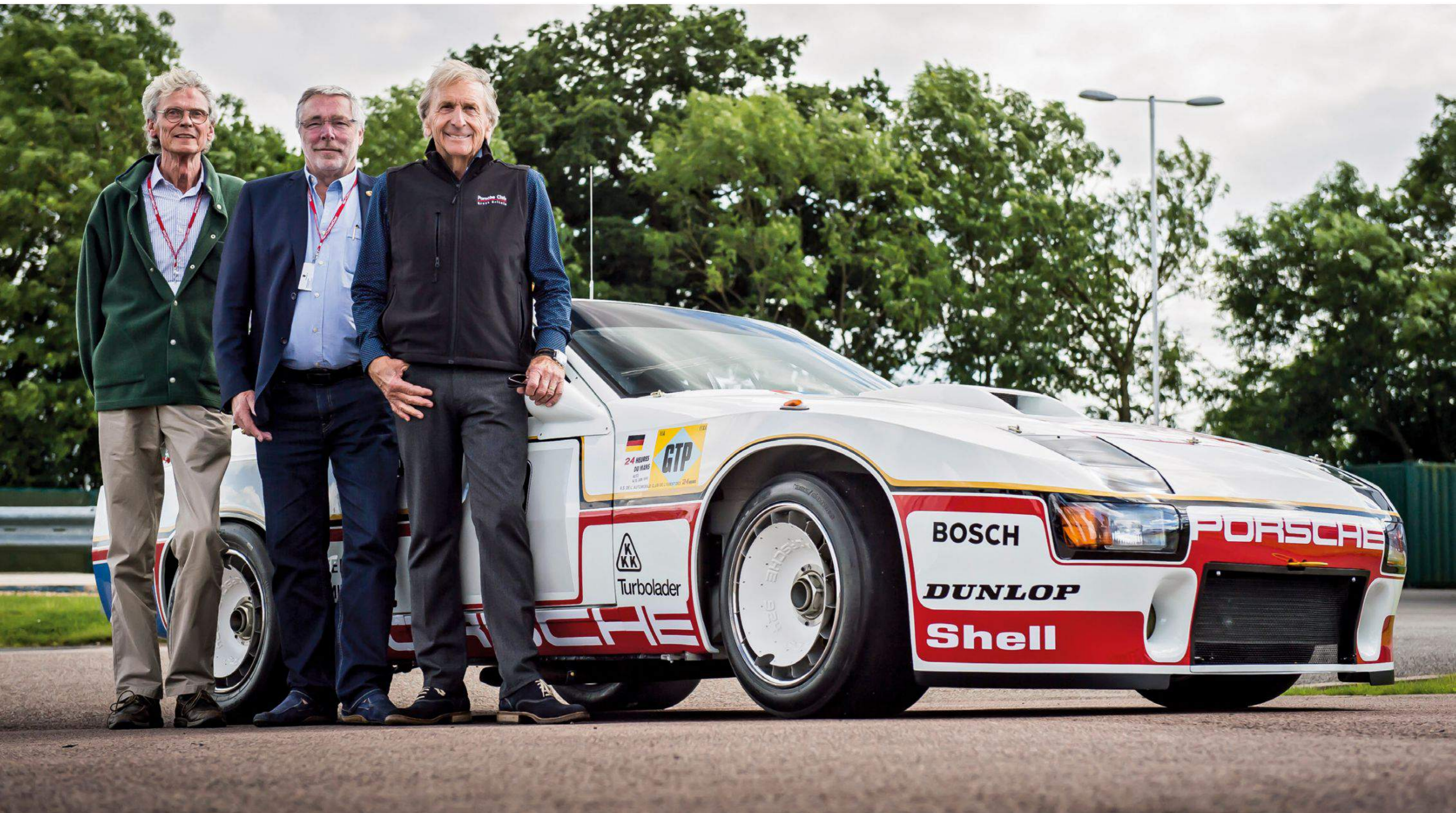
Mike Murphy – Centre Principal

„Unser Beitrag am GTP war der Antriebsstrang. Nachdem wir wussten, welchen Belastungen er ausgesetzt gewesen war, rechneten wir mit dem Schlimmsten. Beim Zerlegen jedoch stellten wir lediglich etwas Korrosion fest, aber keinen wirklichen Verschleiß. Natürlich wurde alles gereinigt, überholt, auf die Werks-einstellungen gebracht und wieder eingebaut. Obwohl wir überzeugt waren, alle Arbeiten ordnungsgemäß durchgeführt zu haben, war es trotzdem eine Erleichterung, als Tony Dron den ersten Gang einlegen konnte und problemlos seine De-

Eckig, praktisch, reduziert. Das Armaturenbrett hat nichts mit dem weichen Original zu tun. Vom Großserienauto blieben nur die Lüftungsdüsen.

Chassis 924 002, das zweite von dreien. Die Plakette trägt der GTP zum Schrumpflack am Armaturenbrett.





Born to Run. Tony Dron, Jürgen Barth, 1980 Fahrer im deutschen 924 GTP, und Derek Bell, der den verletzten Peter Gregg im Team USA vertreten musste

monstrationsrunde auf dem Gelände des Porsche Experience Centre absolvierte.“

PORSCHE CLASSIC PARTNER SWINDON

Kevin Allen – Senior Technician

„Im Januar war die Überholung des Motors in vollem Gang. Alle Teile waren bearbeitet und geprüft, und ich war mit dem Zusammenbau beschäftigt. Da erhielt das Porsche Museum eine E-Mail von Dalibor Nerad, einem bekannten tschechischen 924-Sammler und -Restaurator. Er hatte im Internet von diesem Projekt gelesen und schrieb, dass er einen Motor von 1980 hätte, selbst aber einen von 1982 suchte – ob wir interessiert seien, zu tauschen?“

John Bradshaw und Stephen Pottinger fuhren daraufhin zu einem ehemaligen sowjetischen Flugplatz in Tschechien, wo sie sich mit Dalibor trafen. Der Motor hatte nicht nur das richtige Baujahr, sondern er war das verloren geglaubte Exemplar – die Nummer 924 002 war in das Kurbelgehäuse eingeschlagen!

Den Originalmotor wiederzubekommen, war ein absoluter Glücksfall, auch wenn viele Teile wie beispielsweise der Lade-

luftkühler nicht mehr vorhanden waren und nachgefertigt werden mussten. Auch das Zündsystem fehlte. Darüber hinaus hatte der Motor abweichende Öl- und Kühlmittelkreisläufe, und die Leitungen im Fahrzeug mussten wieder geändert werden. Dazu musste ich die richtigen Pläne finden, die dann gemeinsam mit einem Bild des Motors in Roy Smiths Buch über den 924 Carrera als Grundlage dienten.

Der Turbo war in Ordnung, erhielt als Vorsichtsmaßnahme aber neue Dichtungen. Wegen des hohen Ladedrucks ließ ich Ölkanäle für die Versorgung der oberen Pleuellager bohren. Viele Dinge passierten auf den letzten Drücker; dazu gehörte auch die Suche nach dem richtigen Zahnriemen. Der GTP hat hier eine Sonderlösung. Zum Glück hinterlegte Dalibor beim Porsche Museum ein Exemplar. Wir erhielten es nur wenige Tage vor der Premiere.“

PORSCHE CLASSIC PARTNER LEEDS

Andy Wexham – Classic Technician

„Wir besorgten uns neue Aluminiumrohre und fertigten auch etliche Metallgewebeschläuche, Anschlüsse und Klammern an.“

Ich arbeitete zudem eine Woche in Swindon mit Kevin Allen. Ich glaube, wir haben den Motor mindestens ein Dutzend Mal aus- und eingebaut. Zum Glück war die Frontmaske noch nicht angebracht, was uns die Arbeit etwas erleichterte.

Die meisten Instrumente fehlten. Da es sich um die ältere Ausführung mit 60 mm Durchmesser handelte, war Ersatz nur schwer aufzutreiben. Um den wichtigen Drehzahlmesser zu ersetzen, besorgte ich einen modernen und sendete ihn zu James Reap. Er fertigte ein zeitgenössisches Zifferblatt dafür an. Dann wurde der Drehzahlmesser nach Holland zu Hans Peters geschickt, der ihn kalibrierte. Nichts ging einfach so, alles erforderte zusätzliche Arbeit!

Wir übernahmen die Originalschalter, da sie einwandfrei funktionierten. Auch die ursprünglichen Beschriftungsaufkleber wurden beibehalten. Zwar ließen wir welche nachfertigen, aber sie sahen zu neu aus. Interessanterweise war der Blinkerhebel sehr kurz. Wir sprachen Tony und Andy darauf an und erfuhren, dass sie ihn weiterhin zum Einschalten der Blinker benutzt hatten. Da sie aber befürchteten, durch ein versehentliches Einschalten andere Fahrer zu irritieren oder einen Unfall zu verursachen, sägten sie ihn während eines Boxenstopps nach der halben Renndistanz ab.“

Paul Fawcett – Classic Technician

„Anfangs wusste ich nicht so recht, um welches Auto es sich bei dem GTP eigentlich handelte. Aber bald erkannte ich, wie perfekt dieses Auto durchkonstruiert war. Nichts wurde übersehen. Der Überrollkäfig war ein Kunstwerk, überall waren Schrauben und Halterungen aus Titan. Das war reinste Rennqualität.

Auch die elektrische Anlage war beeindruckend. Wir öffneten den Kabelbaum und prüften alles genau durch. In einigen wenigen Steckverbindern waren die Kabelschuhe gebrochen, und die Isolierung war an einigen Stellen brüchig, aber insgesamt war der Kabelbaum in einem sehr guten Zustand. Wir reparierten die beschädigten Stellen und bauten ihn wieder ein. Sogar die Benzinpumpen konnten wiederverwendet werden. Selbstverständlich wurden sie vorher überprüft und überholt, sie waren ja 30 Jahre lang stillgelegt. Aber sobald sie wieder mit Strom versorgt wurden, nahmen sie ihre Arbeit auf und lieferten eine beeindruckende Fördermenge.“

PORSCHE CLASSIC PARTNER GLASGOW

Paul Farrell – Centre Principal

„Alles war so perfekt konstruiert und qualitativ hochwertig gefertigt, dass nur wenig Verschleiß erkennbar war. Trotzdem zerlegten wir alles in Einzelteile, einschließlich der Querlenker und Querträger. Dann wurde jedes Bauteil gereinigt, geprüft, überholt, lackiert und alles wieder zusammgebaut. Beim Überarbeiten des Lenkrads entdeckten wir, dass ein Stück der Polsterung am Lenkradkranz fehlte und Klebeband das blanke Metall abdeckte. Wir waren unschlüssig, ob wir das so lassen oder instand setzen sollten. Am Ende entschieden wir uns dafür, wieder den werkseitigen Originalzustand herzustellen.“ ■

Text: Martyn Morgan-Jones

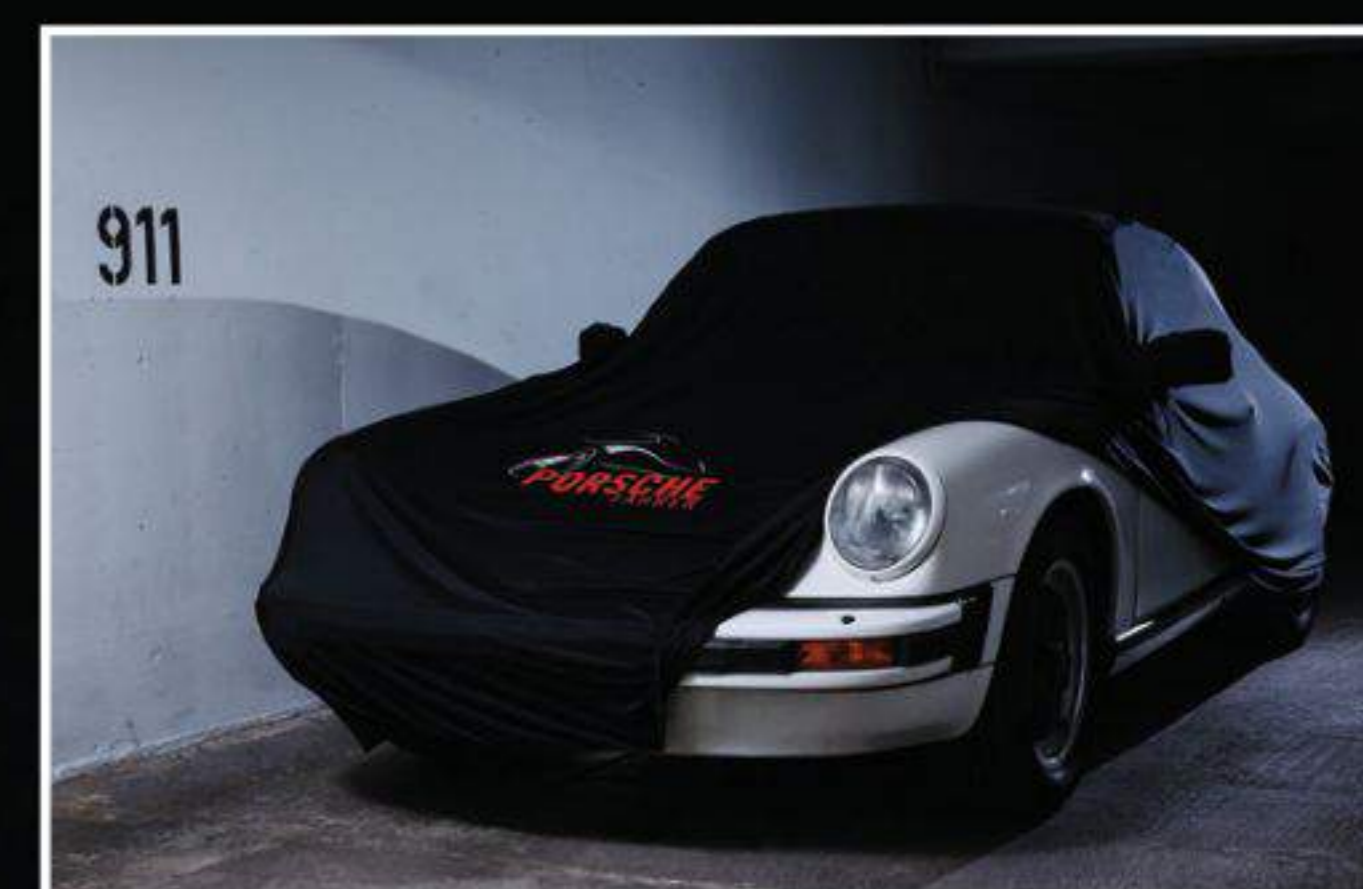
Übersetzung: Manfred Kolb · Fotos: James Lipman

Perfekter Schutz für Ihren Elfer!

- hochwertiges Car Cover in original Porsche Classic-Qualität
- verwendbar für alle 911-Modelle bis 991 Turbo
- Material: 87 % Polyester, 13 % Spandex/Elasthan
- kostenlose Stoffprobe erhältlich (solange der Vorrat reicht)
- Auf WUNSCH auch mit Ihrem KENNZEICHEN bedruckt (€ 39,-)



€ 299,- für Abonnenten nur € 279,-



PORSCHE
FAHRER

JETZT GLEICH BESTELLEN:

Tel. +49 (0) 2223 923053 · service@pf-magazin.de

OFFEN FÜR NEUES

968 CABRIOLET

Zum Sommer empfehlen wir gern ein Cabrio. Am liebsten eines, das selten sowie reizvoll motorisiert ist und dessen hervorgehobene Position in der Porsche-Geschichte es zu einem ganz besonderen Auto macht. Moment mal – warum ist das 968 Cabrio eigentlich noch so günstig?

Das 968 Cabrio ist ein Schläfer. Es ist irgendwo da draußen, und nur Experten sowie stilkundige Genießer wissen von seiner Existenz. Und während die großen Transaxle-V8-Modelle sowie frühe 924, unverfälschte 944 Turbo und echte 968 CS weite Preissprünge vollziehen, bleibt der Markt der normalen 968 eher verhalten.

Vor fünf Jahren kostete die offene Variante des 968 im Zustand 2 gemäß PORSCHE FAHRER-Preisspiegel um 22.200 Euro, heute sind es 26.500 Euro. Kontinuierlich, aber nur sehr dezent klettern die Preise, auch wenn es natürlich Ausreißer nach oben gibt. Ein ebenso altes 964 Carrera 2 Cabrio, von dem fast dreimal so viele Einheiten produziert wurden, hat seinen Wert in der gleichen Zeit verdoppelt! Fragt sich nur, wie lange das rare 968 Cabrio noch ein Geheimtipp ist.

Vor ein paar Jahren und auch heute noch gilt: Das 968 Cabrio ist ein großartiges Sonderangebot – vor allem im Vergleich zum Neupreis, der 1991 bei 105.650 Mark lag. Ein Preisschild mit sechsstelliger Zahl an einem Auto mit vier Zylindern, das schreckte selbst überzeugte Transaxle-Fahrer ab. Neukunden mit Prestige-Denken ließen sich so zumindest nur sehr schwer gewinnen.

Darüber hinaus machte Porsche dieses Mal alles richtig. Nachdem sich die Produktion des 944 Cabrio um Jahre verzögert und eine wartende Kundschaft nicht hatte bedient werden können, brachte Porsche beim 968 Coupé und Cabriolet gleichzeitig auf den Markt. Die große Linie war zwar noch immer unverkennbar Vierzylinder-Frontmotor-Porsche, aber mit den flüssig in die Karosserie geschmiegt Stoßfängern und den flach liegenden Rundscheinwerfern stellten die Designer eine formal gelungene Verbindung zur 911- und 928-Familie her.

Damals eine Sensation, heute oft genug Grund zur Diskussion: die erstmals sowie einzig und allein beim 968 innerhalb der großen Transaxle-Familie verfügbare Tiptronic. 1990 war das „intelligente,

lastschaltbare Antriebssystem“, das Hoch- und Runterschalten ohne Zugkraftunterbrechung versprach, auf den Markt gekommen. Im Automatikmodus passte sich das mit vier Fahrstufen und fünf adaptiven Kennlinien (Economy bis Sport) operierende ZF-Getriebe der Fahrweise des Fahrers an, mit dem Hebel in der rechten Schaltgasse konnte der die Gänge selbst wählen. Serienmäßig verfügte der 968 über ein Sechsgang-Schaltgetriebe.

Im Gegensatz zu den Vorgängern, den Typen 924 und 944, konnten Kunden bei der Motorisierung nicht wählen. Der 3,0-Liter-Saugmotor war, von drei Handvoll sündteuren Exoten mit Turbomotor einmal abgesehen, alternativlos. Der technische Vorsprung gegenüber dem 944 steckte im Kopf: Die mit verstellbaren Steuerzeiten arbeitende „Variocam“-Einlassnockenwelle trieb den Großkolben-Vierzylinder zu neuen Höchstleistungen. Ein stämmiges Drehmoment von 305 Nm bei 4100/min und 240 PS bei sportwagengerechten 6200/min, so lauteten die Eckdaten des dohc-Reihenmotors. Mit 252 km/h Spitze war ein handgeschalteter 968 so schnell, wie es die Leute von einem Porsche erwarteten.

DER KAUF EINES 968 CABRIO VERSCHÖNT DEN SOMMER UND BEWEIST WEITSICHT UND GESCHMACK.



Es gehört zu den Volten der 968-Geschichte, dass ein sparsam ausgestatteter CS zwar nicht schneller als das betont feine Cabrio, heute bei Sammlern aber dennoch gesuchter ist.

Stückzahl, Neupreis, Bekanntheitsgrad – das alles hängt zusammen und ergibt heute eine Gesamtsituation, in der sich Liebhaber des anderen Porsche viel Auto fürs Geld in die Garage stellen können. Selten sind sie alle. Das viele Geld, das Porsche in die Neuausrichtung und Weiterentwicklung der Vierzylinder-Baureihe investiert hat, spielte der 968 nie wieder ein. Auch weil sich die Verkäufe des Coupés dahinschleppen, kam der günstigere CS auf den Markt. Insgesamt wurden 11.228 Einheiten der Baureihe gebaut, 3959 davon waren Cabriolets. Heute eines zu kaufen, verschönt nicht nur den Sommer, sondern beweist auch Weitsicht und Geschmack.

Tipp: Mehr Farbe wagen, nur Mut! Auch wenn viele offene 968 die ewig sicher-zurückhaltenden Farben Schwarz, Silber und Weiß tragen, stehen dem Cabrio als Porsche der

Neunziger bunte Töne wie Sternrubin, Wimbledongrün- oder Veilchenblau-Metallic hervorragend. In 20 Jahren werden diese knalligen, schreienden Farben Aufpreise rechtfertigen, weil sie typisch und ungewöhnlich zugleich sind. Billiger sind heute oft Autos mit Tiptronic, die in der Regel nicht auf der letzten Rille gefahren wurden. Hier heißt es: Vorurteile überwinden. Wer sich nicht aufs Selbstschalten versteift, kann Geld sparen und Komfort gewinnen. ■

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche

Mehr zum Thema 968 Cabriolet finden Sie im PORSCHE FAHRER-Sonderheft „Cabrio“.

Porsche 968 Cabriolet

Motor: wassergekühlter dohc-Reihenmotor Typ M44/43 (mit Tiptronic: M44/44)

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 104 x 88 mm

Hubraum: 2990 ccm

Leistung: 240 PS bei 6200/min

Drehmoment: 305 Nm bei 4100/min

Verdichtung: 11,0 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe Typ G44, (a. W. 4-Gang-Tiptronic Typ A44)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2400 mm

Spur: 1472 mm (vorn), 1450 mm (hinten)

L x B x H: 4320 x 1735 x 1275 mm

Räder/Reifen: 7 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 8 J x 16 mit 225/50 ZR 16 (hinten), a. W. 7,5 J x 17 mit 225/45 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)

Leergewicht: 1370 kg (1470 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1760 kg (1790 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 252 km/h (247 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,5 s (7,9 s)

Stückzahl: 3959 (1991–1995)

MADE BY PORSCHE – PANAMERA SPORT TURISMO

SCHÖNE KOMBIS



Es gibt wieder einen Porsche mit dem Kürzel ST. Sport Turismo heißt die neue Panamera-Variante, deren Gewinn an Transportkapazität nicht zu Lasten der Fahrdynamik gehen soll.

Warum einen Panamera mit Kombi-Heck kaufen? Weil er so herrlich praktisch ist? Wohl kaum! Vielleicht, weil der Sport Turismo besser gefällt als die Sportlimousine. Länger ist er nicht geworden, weiterhin misst der Wagen 5,05 Meter, und auch in der Breite hat er nicht zugelegt (1,94 Meter). Nur einen kleinen Tick höher steht er da, unauffällige fünf

Millimeter (1,43 Meter). Und vom Gewicht soll er 25 Kilogramm zugelegt haben.

Was kann die neue Version im Vergleich zur bekannten Schrägheck-Variante besser? Rund 20 Liter mehr Kofferraumvolumen stehen zur Verfügung – bis zu 520 Liter, je nach Variante. Zudem, und das ist wohl der größte Zugewinn beim praktischen Nutzen, kann

HEISSEN SPORT TURISMO



*Der große Porsche mit dem praktischen Heck.
Der neue Panamera ist weniger Sport und mehr Turismo.*

eine dritte Person auf der Rückbank mitfahren. Porsche spricht hier von einer 2+1-Lösung, was zeigt, dass der mittlere Passagier nicht zu hohe Erwartungen an Platz und Komfort stellen sollte. Dafür dürfen sich alle Personen auf der Rückbank über mehr Kopffreiheit freuen. Und der Zugang zum Kofferraum liegt nahezu 15 Zentimeter tiefer.

Die Fensterlinie fällt zum Heck hin stärker ab als das Dach, was den Panamera Sport Turismo durchaus etwas coupéartig wirken lässt. Es gibt ihn in fünf Versionen: als Panamera 4, Panamera 4S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid und Panamera Turbo. Er übernimmt dabei die Technik der Panamera-Limousine. Es gibt ihn aber, im Gegensatz zur Limousine, auch in

der Einstiegsversion nur mit Allradantrieb. Ab den S-Modellen zählt zudem die adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Technologie zur Serienausstattung.

Dazu kommt ein adaptiv ausfahrbarer Dachspoiler. Der Anstellwinkel des Dachspoilers wird abhängig von der Fahrsituation und den gewählten Fahrzeugeinstellungen in drei Stufen eingestellt ►

2+1-Lösung. Das erste Mal ist der Panamera auch als Fünfsitzer lieferbar, auch wenn der Platz in der Mitte eher als Notsitz verstanden werden soll. Für Kindersitze reicht es allemal.



Porsche Panamera Turbo Sport Turismo

Motor: wassergekühlter 32V-dohc-V-Motor, VarioCamPlus mit adaptiver Zylindersteuerung, Nockenwellen-Verstellung Ein- und Auslass-Seite, Zylinderabschaltung

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 86,0 x 86,0 mm

Hubraum: 3996 cm³

Leistung: 404 kW (550 PS) bei 5750/min

Drehmoment: 770 Nm bei 1960 bis 4500/min

Verdichtung: 10,1 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung (PTM)

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk/Lenkung: Einzelradaufhängung rundum, adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Luftfedern und Porsche Active Suspension Management (PASM); elektromechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung (HAL)

Bremsen: Sechskolben-Alubremssättel vorn, Vierkolben-Alubremssättel hinten, innenbelüftete Bremscheiben (410 x 38 mm vorn, 380 x 30 mm hinten)

Radstand: 2950 mm

Spur: 1646 mm (vorn), 1642 mm (hinten)

L x B x H: 5049 x 1937 x 1432 mm

Räder/Reifen: 9,5 J x 20 mit 275/40 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 20 mit 315/35 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 2035 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2690 kg

Höchstgeschwindigkeit: 304 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 3,8 s

Tankinhalt: 90 l

Durchschnittsverbrauch: 10,0 l SP

Preis: 158.604 Euro



Technik und Ausstattung übernimmt der Sport Turismo von der Sportlimousine. Auch das Cockpit ist bekannt, glänzt mit viel Platz und hochwertigen Materialien.

und erzeugt auf der Hinterachse einen zusätzlichen Abtrieb von bis zu 50 Kilogramm. Bis zu einer Geschwindigkeit von 170 km/h reduziert der Spoiler im eingefahrenen Zustand mit einem Winkel von minus sieben Grad den Luftwiderstand und trägt so zur Verbrauchsoptimierung bei. Ab 170 km/h fährt der Dachspoiler automatisch in die Performance-Stellung und erhöht mit einem Anstellwinkel von plus ein Grad Fahrstabilität und Querdynamik. In den Fahrmodi Sport und Sport Plus fährt der Dachspoiler bereits ab einer Geschwindigkeit von 90 km/h in diese Position. Aktiv unterstützend passt der Wagen den Anstellwinkel des Dachspoilers ab 90 km/h auf plus 26 Grad an, wenn das

optionale Panorama-Schiebedach geöffnet wird. In diesem Fall trägt der Spoiler dazu bei, die Windgeräusche zu minimieren. Viel Technik also, die allein der neue Dachabschluss mit sich bringt.

Ein wenig Kombi-Feeling darf es schon sein: Für den Gepäckraum des Panamera Sport Turismo gibt es auf Wunsch ein Laderaum-Management. Das variable System umfasst unter anderem zwei in den Ladeboden integrierte Befestigungsschienen, vier Verzurr-Ösen und ein Gepäckraum-Trennnetz. Zusätzlich wird optional eine 230-Volt-Steckdose im Kofferraum angeboten.

Der Panamera Sport Turismo kann ab sofort bestellt werden, ausgeliefert

wird er ab Anfang Oktober. Die Preise beginnen in Deutschland für den Panamera 4 Sport Turismo (243 kW/330 PS) bei 97.557 Euro und für den 4 E-Hybrid Sport Turismo (340 kW/462 PS Systemleistung) bei 112.075 Euro. Der 4S Sport Turismo (324 kW/440 PS) kostet 120.048 Euro, der 4S Diesel Sport Turismo (310 kW/422 PS) 123.975 Euro und das Topmodell Panamera Turbo Sport Turismo (404 kW/550 PS) 158.604 Euro. Damit ist er je nach Version rund 3000 bis 5000 Euro teurer als die Limousine. Schönheit hat ihren Preis. ■

Text: Tobias Kindermann / Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche



Sieht gut aus, steckt was weg. Rund 520 Liter beträgt das Kofferraumvolumen, nur 20 Liter mehr als beim normalen Panamera. Aber durch die steiler stehende Scheibe ist nach oben mehr Luft. Für Farbeimer und Bauschutt gibt es praktischere Autos.

FAHRBERICHT – 911 GTS



AUFGELADEN



Breitere Spur an der Hinterachse und neu erhältliche Ultra-High-Performance-Reifen verschieben den Grenzbereich auf der Rennstrecke um ein weiteres Stück.

Der GTS versteht sich als Sportversion des normalen Elfers. Mit optimierter Turbotechnik und 450 PS zieht er am Carrera S vorbei und hält doch Abstand zu den Topmodellen GT3 oder Turbo. Kann so viel zwischendrin gut gehen?

DAS IST ER

Die Abrundung der Modellpalette nach oben, ein 911 mit sportlichem Schwerpunkt. Seit dem Debüt zum Modelljahr 2009 hat sich die GTS-Variante des Elfers zum Liebling der Sportfahrer ohne Hang zum Extremen entwickelt – mit seinen mattschwarzen Zierteilen, dem Doppelendrohr und den 20 Zoll großen Zentralverschluss-Rädern, die vorher nur der Turbo tragen durfte, sieht der GTS angemessen sportlich aus, fährt aber keine starren Heckspoiler und offensiven Belüftungsöffnungen spazieren.

In Saugmotor-Zeiten rangierten darüber nur noch die GT3-Modelle, mit der nun abgeschlossenen Umstellung der Normalelfer-Baureihe auf Turbo-Triebwerke kratzt der neue GTS auch ein wenig am Thron des 911 Turbo.

Der Leistungs-Unterschied zum 30 PS schwächeren Carrera S kommt in allererster Linie über die modifizierten Turbolader zustande. Das Turbinenrad des GTS misst 48 mm im Durchmesser (Carrera S: 45 mm), das Verdichterrad 55 mm (Carrera S: 51 mm), hinzu kommt ein um 0,10 bar höherer Ladedruck von 1,25 bar. Den Rest regelt die angepasste Motorsteuerung. Weil die Verdichtung von 1:10 trotz gesteigerter Leistung unverändert geblieben ist, steht auch schon bei niedrigen Drehzahlen ausreichend Drehmoment zur Verfügung – bis 3000/min läuft der Dreiliter-Biturbo bei offenem Wastegateventil wie ein Sauger. 550 Nm bei 2150/min liefert der GTS-Motor, 50 Nm mehr als das Triebwerk des Carrera S. ►



Schwarze Anbauteile wie Doppelendrohr und 20-Zoll-Räder (r.) sind Serie. Pirelli-UHP-Reifen sind ab sofort für alle 911 erhältlich.

Im direkten Vergleich der Coupés mit Hinterradantrieb bedeutet das in Zahlen, dass der GTS einen Hauch schneller von 0 auf 100 km/h beschleunigt (4,1 s) als der Carrera S (4,3 s) und mit serienmäßigem Siebengang-Schaltgetriebe eine um vier Kilometer höhere Spitzengeschwindigkeit von 312 km/h erreicht.

Dabei basieren alle GTS-Typen, auch die mit zwei angetriebenen Rädern, auf der 1852 mm breiten Allrad-Karosserie mit um 44 mm ausgestellten Radhäusern. Neben den mattschwarzen Applikationen zählen das Porsche Active Suspension

Management (PASM) zum Ausgleich von Wank- und Nickbewegungen, dynamische Motorlager und die Track Precision App, mit der sich Fahrdaten aufs Smartphone übertragen lassen (herrliche Spielerei!), zur Serienausstattung.

DAS KANN ER

Lust auf Sport machen. Die großen Räder im schwarzen Seidenglanz, die Sportabgasanlage, die schwarzen Anbauteile und Schriftzüge stehen dem GTS einfach gut; ein wenig erinnert der Auftritt an



Porsche 911 Carrera GTS

Motor: wassergekühlter Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten ein- und auslassseitig, einlassseitig mit Ventilhubumschaltung (Vario-Cam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Biturbo-Aufladung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 91,0 x 76,4 mm

Hubraum: 2981 cm³

Leistung: 331 kW (450 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 550 Nm bei 2150–5000/min

Verdichtung: 10,0 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebengang-Schaltgetriebe mit Zweischeiben-Kupplung, mechanischer Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV); optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und PTV Plus

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk/Lenkung: Sportfahrwerk mit Stahlfederung und 20 mm Tieferlegung, Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern, zwei Dämpfungsprogramme; elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung; Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern

Bremsen: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel vorn, Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel hinten, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 350 x 34 mm (vorn), 30 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2450 mm

L x B x H: 4528 x 1852 x 1284 mm

Räder/Reifen: 9 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 12 J x 20 mit 305/30 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1450 kg (1470 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h (300 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,1 s (3,7 s)

Tankinhalt: 64 l (a. W. 90 l)

Durchschnittsverbrauch: 9,9 l SP (8,7 l SP)

Preis: 125.760 Euro



Der GTS-Heckspoiler fährt höher aus. Gemeinsam mit dem tiefer reichenden Frontspoiler senkt das die Auftriebswerte.

klassische G-Modelle der siebziger und achtziger Jahre, als Chrom out und Mattschwarz schwer in war.

Am besten passt die GTS-Optik zum Coupé, das darüber hinaus im Vergleich zu den anderen GTS-Modellen über ein um 10 mm tiefergelegtes Fahrwerk verfügt. Komfort kann der GTS dennoch: Bei normaler Gangart helfen die dynamischen, auf weich gestellten Motorlager mit, die Schläge schlechter Wegstrecken zu parieren, im schnellen, harten Rennbetrieb härten sie aus. Was bei aller Elektronik und künstlich auf Druck gehaltenen Ladern nicht ausbleibt, ist ein kurzes verzögertes Ansprechen des Motors, bis die Lader massig Leistung einpusten. Handschaltung oder PDK? Geschmackssache! Mit dem manuellen Getriebe fühlt sich der Fahrer dem Motor näher verbunden, weil der Turbodruck besser zu modulieren ist. Mit dem aufpreispflichtigen PDK fährt es sich leichter schnell.

Den Reiz der Vielfalt beherrscht auch der GTS. In fünf Versionen ist er verfügbar: als Coupé oder Cabriolet mit Hinter- bzw. Allradantrieb sowie als Targa mit grundsätzlich vier angetriebenen Rädern. 125.760 Euro kostet das billigste GTS Coupé, Cabrio und Targa mit Allradantrieb sind mit 146.228 Euro am teuersten.

DAS KANN ER NICHT

Die Erinnerung an den grandiosen Vorgänger mit 3,8-Liter-Saugmotor und 420 PS völlig vergessen machen. Zurückhaltendes Auftreten ist auch nicht das Ding des 911 GTS, dafür ist der GTS-Look zu offensiv. Wer mehr Leistung im gediegenen Outfit will, der kann demnächst den 450-PS-Motor samt erweitertem Sportpaket auch für die normalen Carre-



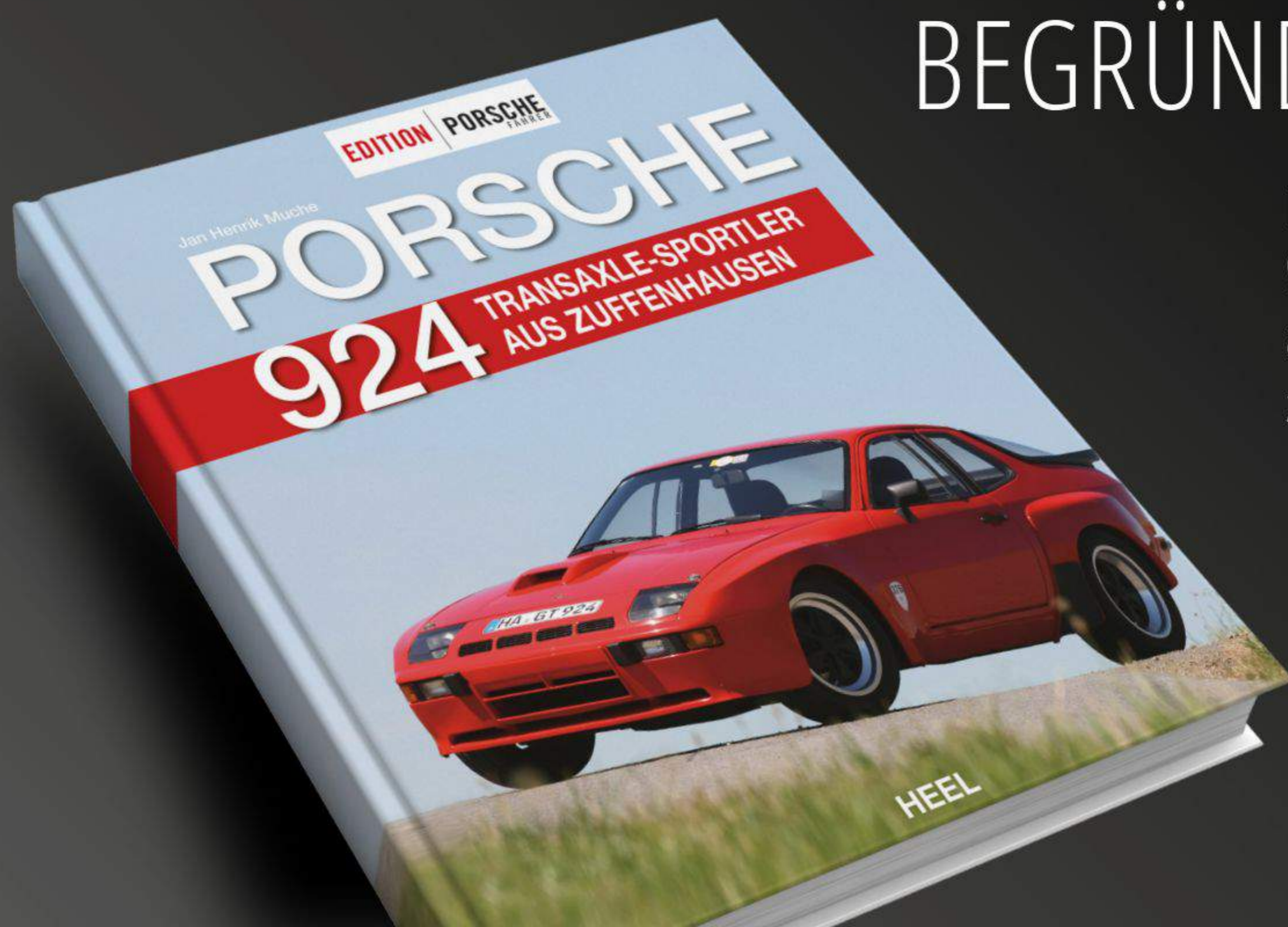
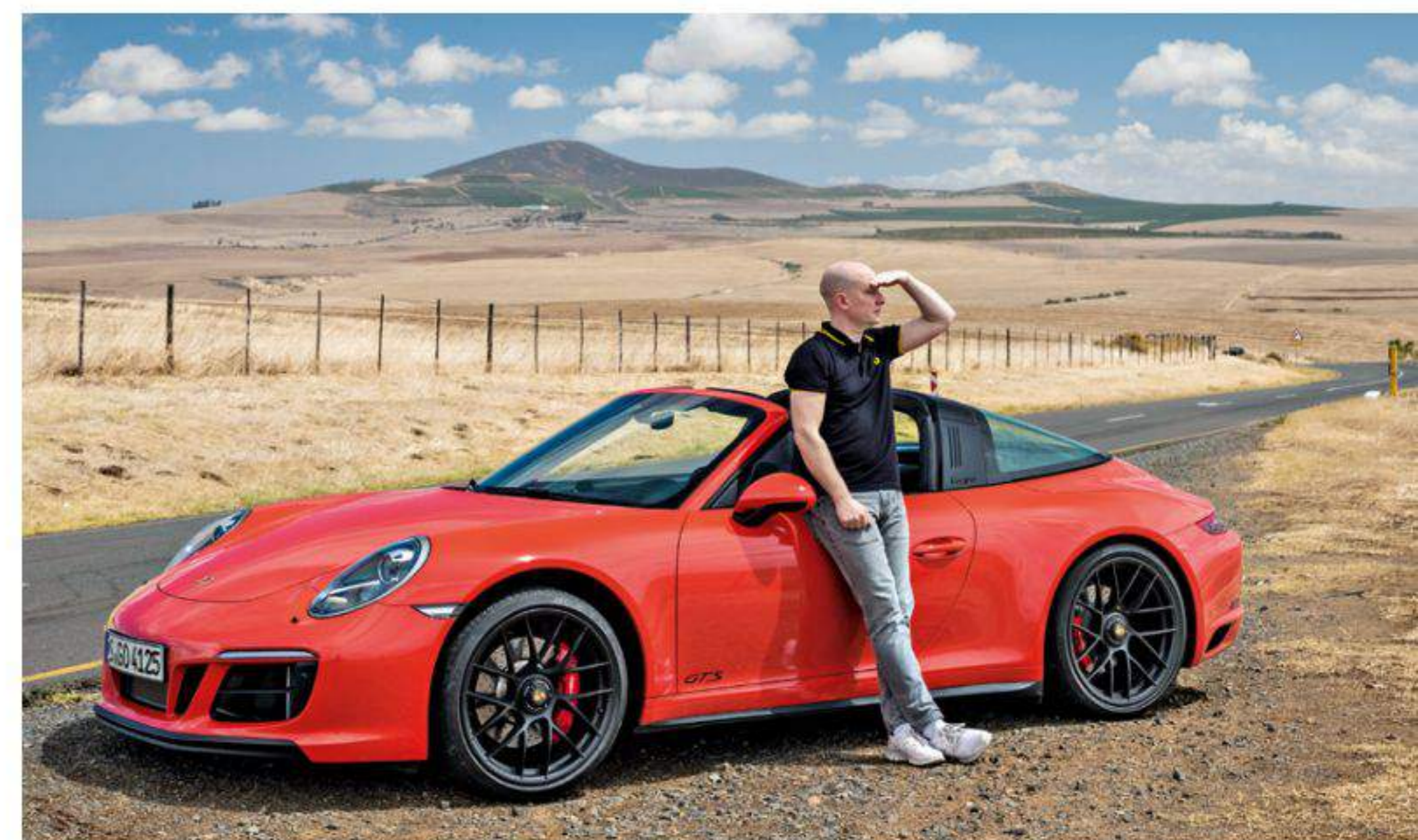
ra-Modelle oder beim Targa einen Bügel in Schwarz bestellen (s. News).

FAZIT

30 PS und ein Plus an sportlicher Ausstattung für rund 14.000 Euro Aufpreis? Das passt! Der GTS besitzt genau das bisschen Mehr von beidem, das die eigene Modellbezeichnung rechtfertigt. Geschmeidig und treffend platziert, schließt er mit seinen 450 Turbo-PS die Lücke zwischen dem Carrera-S-Modell und Top-Typen wie Turbo oder GT3, allerdings ohne ihnen dabei gefährlich zu werden. Dabei tritt er dynamisch, aber nicht übertrieben aufgebregelt auf. Gut möglich, dass der Elfer für zwischendrin die Idealbesetzung ist. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

Sport-Chrono-Paket, Alcantara auf Sitzen, an Armaturenbrett und Lenkrad gibt es ab Werk. PDK kostet Aufpreis.



BEGRÜNDER DER TRANSAXLE-ÄRA

Motor vorn, Wasserkühlung, ein richtiger Kofferraum! Die Transaxle-Typen 924, 944, 968 und der große 928 haben gezeigt, dass Porsche auch ganz anders kann. In der Edition PORSCHE FAHRER erscheint nun der erste Band zum Thema Frontmotor-Porsche, das neue Buch zum 924.

ca. 160 Seiten,
gebunden mit Schutzumschlag,
245 x 290 mm,
ISBN 978-3-95843-498-1
Erscheint ca. Ende Mai

€ 39,95

HEEL | www.heel-verlag.de

TUNING – 356 B 1600 S

SILVER SURFER

Die Fahrzeug-Kultur an der US-amerikanischen Westküste ist vielfältig, die Tuning-Szene groß. Die Modeströmung des „Cal Look“ für frühe Volkswagen wurde in Kalifornien erfunden, und vom Käfer bis zum 356 ist es nicht weit.

Im Hinterland von Los Angeles finden sich die Straßen, die einem 356 viel besser liegen als endlose Highways und Downtown LA.

Es war auf einer Grillparty in Los Angeles, die Rene Astengo veranstaltete und die sich zu einem Autotreffen in der Einfahrt entwickelte. Rene entstammt einer authentischen Chicano-Familie, wie die Nachfahren mexikanischer Einwanderer in den USA genannt werden, und Autos sind ein Teil dieser Kultur. Zu den Besuchern in der Hofeinfahrt gehörten zwei Freunde mit ihren VW Käfer, die von Mitgliedern des Auto-Clubs „Kleine Panzer“ restauriert worden waren. Dabei handelt es sich um einen alten VW-Club, dessen Anfänge in den sechziger Jahren liegen und der vom Enthusiasmus seiner Mitglieder her mit der heutigen Porsche-911-R-Gruppe vergleichbar ist.

Ein paar Minuten später tauchte ein wunderschöner 356 B auf. Wenig später machte ich Bekanntschaft mit seinem Besitzer Salvador Mendez, ein Liebhaber historischer Volkswagen- und Porsche-Modelle. Zu dieser Zeit gehörten ein VW Typ

3 von 1964, ein 356 A mit Schiebedach, ein 911 T von 1970, ein rarer 911 S von 1967 und ein Westfalia Camper, ebenfalls von 1967, zu seiner Sammlung. Zwischen all den Hot-Rods und sonstigen Umbauten sah sein 356 B ausnehmend gut aus.

Sal und Rene begannen vor vielen Jahren damit, alte VW im Stil des bekannten „Cal Look Style“ umzubauen. Eine glatte Optik mit so wenig Zierrat wie möglich, ein tiefergelegter Vorderwagen und leistungsstarke Motoren gehören zu den wichtigsten Zutaten dieser in Kalifornien

geborenen Tuning-Bewegung. Zusammen mit weiteren Freunden implantierten sie große Boxer in ihre Käfer und donnerten damit die Boulevards entlang.

Sals erstes Auto war ein VW Typ3 Kombi, aber seine große Leidenschaft waren

„MIT 18 KAUFTE SAL FÜR 2000 DOLLAR SEINEN ERSTEN PORSCHE 356. KEIN PERFEKTER WAGEN, ABER SEHR ZUVERLÄSSIG.“

Porsche. Schon bald, nachdem sein Kombi im Cal Look erstrahlte, entdeckte er seinen ersten 356. Damals war er 18 Jahre alt. Sal erinnert sich, dass er den Wagen für 2000 Dollar kaufte. Er war in keinem perfekten Zustand, dafür aber sehr zuverlässig. Die Werkstatt, die den Porsche zum Verkauf ►





Nie Serie, immer teures Zubehör:
verchromte Räder mit Zentralverschluss



Die ursprüngliche Porsche-Linie blieb
unverändert, die sanfte Tieferlegung soll
ein wenig nach Rennsport aussehen.



Erlaubt ist, was gefällt: Die einteiligen Scheinwerferabdeckungen
baute ein Cousin. Drahtgitter wären authentisch gewesen.



anbot, hatte einige Arbeiten daran durchgeführt, aber die Besitzerin holte ihn nicht mehr ab. Der Wagen verblieb als Pfand, und Sal konnte ihn auslösen.

EIN 356 ZUM RESTAURIEREN

Er erzählt, dass er ziemlich rostig und verbeult gewesen sei. Da er aber so gut lief, benutzte er ihn als Alltagsauto. Besser wäre es aber gewesen, ein gutes Exemplar zu finden, denn das wollte Sal eigentlich ... Sein Vorhaben war, einen 356 zu restaurieren. Einige Monate später begann er mit der Suche nach einer guten Basis für eine Restaurierung. Kurz darauf, Anfang der Neunziger, fand er den 356 B.

Sal kaufte das Auto von einem Mann, der in der Nähe von Sierra Madre wohnte. Dieser besaß den Wagen seit über 20 Jahren und hatte entschieden, dass es Zeit für einen neuen wäre. Für 3000 Dollar wechselte der Porsche, Ende 1959 gebaut und seitdem unverändert, den Besitzer. Sal erfuhr vom Vorbesitzer, dass er das Auto in den späten sechziger Jahren von einem englischen Adligen gekauft hatte, der ebenfalls in Sierra Madre lebte. Sal war nun der dritte Besitzer des Autos, und nach einigen Monaten harter Arbeit und sparsamen Lebenswandels konnte die lange Restaurierung beginnen.

Er wusste genau, worauf er hinarbeitete. Ihm schwebte das Aussehen

der Mulholland-Wagen aus den Sixties vor. „Kannst Du Dir vorstellen, wie Steve McQueen um Mitternacht den Mulholland-Boulevard hinunterjagte?“, fragte Sal. „Ich sah sie alle mit ihren aufgemozten Speedstern und 356.“

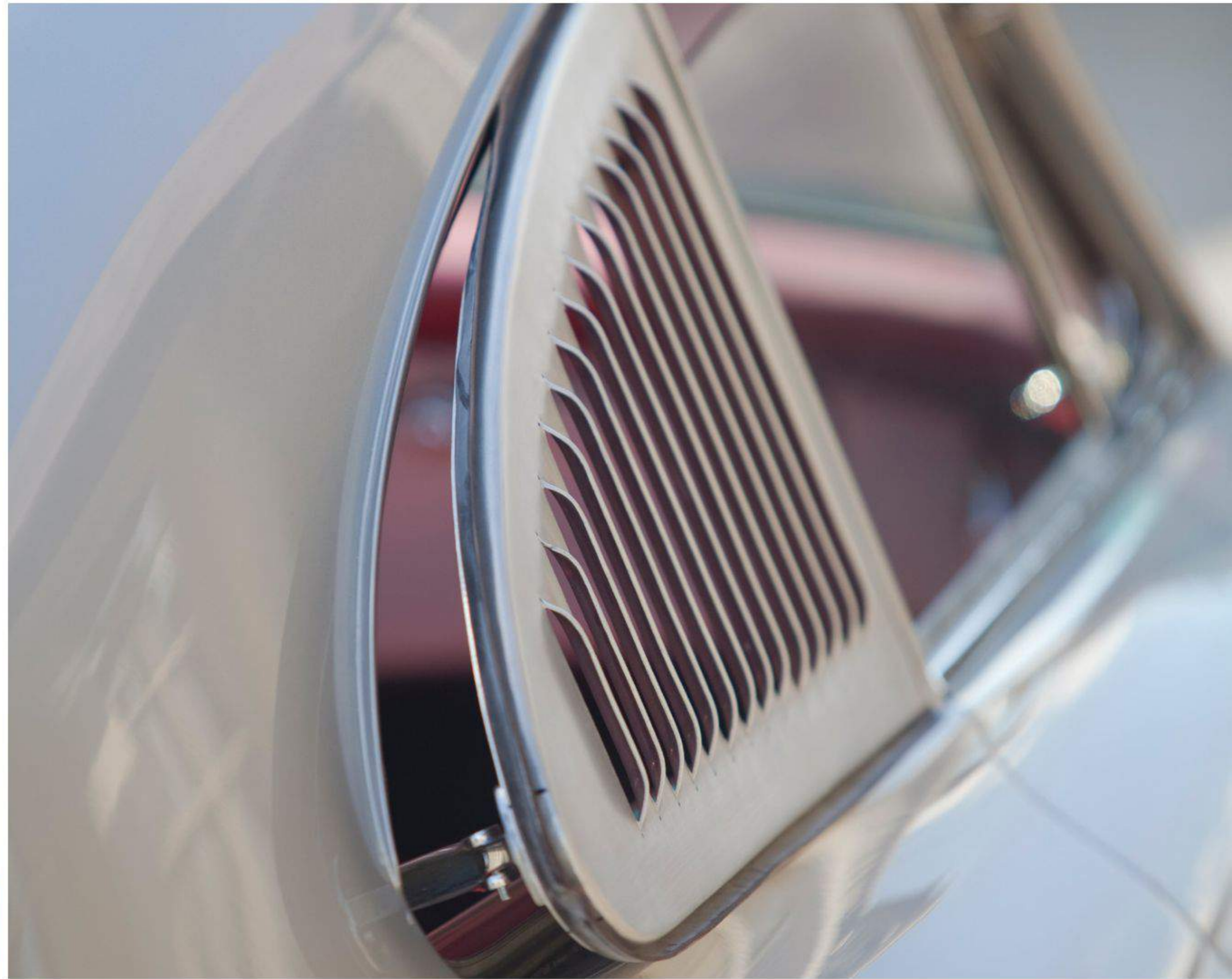
Eines Tages stolperte Sal über einen Mann, der in einer Werkstatt, nur einen Block von Sals Garage entfernt, an einem der Wagen arbeitete. Damals wusste er noch nicht, mit wem er es zu tun hatte, aber bald erfuhr er, dass es sich um den 356-Guru Angelino Pino handelte. Er arbeitete seit über 30 Jahren an alten Porsche, und Sal fand heraus, dass dieser Mann regelmäßig Steve McQueens Wagen wartete. ▶

Boys and Toys. Wie selbstverständlich taucht der klassische 356 in der Hofeinfahrt auf. Barbecue und Autos gelten hier als eine Form der perfekten Freizeitgestaltung.

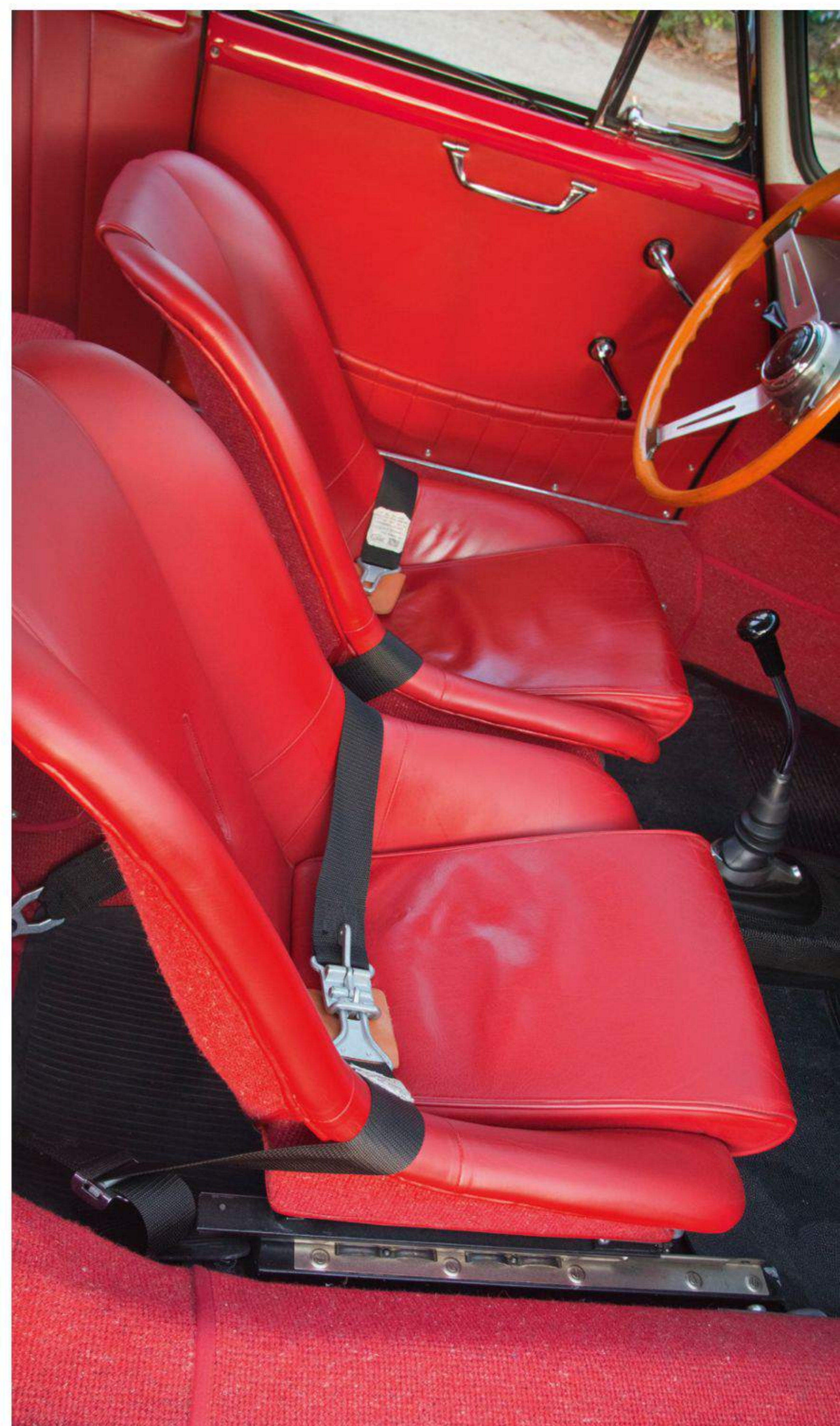
Offene Ansaugtrichter, fein gewuchteter Kurbeltrieb. Der 1600-S-Motor zeigt sich original, doch sanft optimiert.



Lüftungslamellen aus Stahl anstelle von Ausstellfenstern aus Glas. So hätte damals eine Zwangsentlüftung für einen Rennsport-356 aussehen können.



Kein Anbau-Drehzahlmesser, kein T-förmiger Hurst-Shifter. Das Armaturenbrett übt den serienmäßigen, zurückhaltenden Auftritt.



Zeitgenössisch bis zum Beckengurt. Neue Sitze wurden nach Originalvorlagen nachgebaut.

Klassisch, luftgekühlt, typisch Kalifornien. Salvador Mendez fährt alte Volkswagen und Porsche.



Pino ist ein wahrer Meister in Sachen Karosserie. Er führt die Blecharbeiten in so hoher Perfektion aus, dass keine Spachtelmasse erforderlich ist. Für Sal stand fest: „Das ist der richtige Mann für die Karosseriearbeiten an meinem 356.“ Allerdings würde es eine Stange Geld kosten, und Sal hatte nicht genug im Budget ... Aber sie einigten sich trotzdem. Angelino Pino bekam Sals alten 356 und führte im Gegenzug die Blecharbeiten an seinem neuen Auto aus. Sal erzählte: „Als ich den Wagen vom Lackierer zurückbekam, war er so perfekt, dass mir nichts anderes übrig blieb, als die Arbeiten auf dem gleichen Niveau fortzusetzen.“

LOOK MIT RENNWAGEN-FLAIR

1993 begann Sal mit den Arbeiten am Fahrwerk. Jede Komponente wurde zerlegt, sandgestrahlt, anschließend verchromt oder pulverbeschichtet. Die Substanz war so gut, dass fast jedes Teil aufgearbeitet werden konnte, auch der 1600-S-Motor. Alle Motorteile trugen die Jahreszahl 1959, und nur zwei Kolben mussten ersetzt werden.

Am Ende benötigte er weitere sechs Jahre, um den Wagen nach den Karosseriearbeiten von Pino fertigzustellen.

Das Äußere des Wagens wurde bis auf wenige Feinheiten, die das gewünsch-

te Rennwagen-Flair erzeugen, im Originalzustand belassen. Die passenden Räder, seltene Stücke in 5,5 Zoll Breite und mit Zentralverschluss, bekam Sal durch Zufall. Eines Tages kam einer seiner 356-Freunde damit vorbei und fragte, ob er sie an Sals Wagen probenhalber anbringen könnte.

Vom Aussehen mit diesen montierten Rädern waren die beiden derart begeistert, dass Sal sie direkt kaufte. Die Scheinwerferabdeckungen fertigte Sals Cousin Louie Mendez jr., Inhaber einer Customizing-Firma in Los Angeles, und die hinteren Ausstellfenster wurden durch Blechteile mit Lüftungsöffnungen ersetzt. „Sie sind mit einer Gummidichtung versehen, und die originale Ausstellvorrichtung funktioniert immer noch. Die Lüftungsschlitze sind so ausgeführt, wie Porsche sie damals wohl gemacht hätte.“

Sal fährt seinen „Chicano-Porsche“ regelmäßig, und mit dem Ergebnis der Arbeiten ist er noch immer zufrieden. Der sorgfältig gewuchtete Kurbeltrieb sorgt dafür, dass der Motor herrlich rund laufe, mehr als eine Serienauspuffanlage brauche er nicht zu seinem Glück. Obwohl ..., er habe ja noch den alten 911 T, der dringend einen neuen Look bräuchte. ■

Text/Fotos: Maurice van den Tillaard

Porsche 356 B 1600 Super

Motor: luftgekühlter Boxermotor Typ 616/2

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 82,5 x 74 mm

Hubraum: 1582 ccm

Leistung: 75 PS bei 5000/min

Drehmoment: 117 Nm bei 3700/min

Verdichtung: 8,5 : 1

Gemischaubereitung: zwei Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche-Vierganggetriebe Typ 741/0 A

Karosserie: Karosserie auf Stahlblech-Kastenrahmen

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, Kurbellängslenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Pendelachse an Längslenkern und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: Trommeln

Radstand: 2100 mm

Spur: 1306 mm (vorn), 1272 mm (hinten)

L x B x H: 4010 x 1670 x 1330 mm

Räder/Reifen: 4,5 J x 15 mit 5,60-15 S bzw. 165-15 S

Leergewicht: 900 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1250 kg

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 15 s

Bauzeit: 1959-1963

Stückzahl: 20.597 (Coupé)

ÜBER DEN 911

■ Seit drei Jahren! Seit drei Jahren warte ich jetzt schon auf die Rückkehr meines F-Modells. Das Ding killt mich. Ich habe alles falsch gemacht. Alles, was man falsch machen kann. Der entscheidende Fehler: Ich habe aus Verzückung den Kopf ausgeschaltet.

Ich habe mit dem Herzen gekauft, in einer Euphoriewallung mein altes überidealisiertes, ziemlich naives Menschenbild reaktiviert und vertraut, wo alle Alarmleuchten hätten angehen müssen. Gerettet hat mich einmal mehr der Kapitalismus, genauer die Marktwirtschaft, welche die Oldtimerei auch für Teilzeit-Trottel wie mich ungefährlich macht – wenn, ja wenn

eines Tages mit Grabesstimme anrief. Wir müssten reden. Am Telefon? Nein, vor dem Auto. Oder vor dem, was wir noch dafür halten, wie Höing düster erklärte.

ES IST NICHT VIEL ÜBRIG

Zwei Wochen später reiste ich an, und als wir den Elfer bei meinen Rettern obduziert hatten, war klar, dass dieser uralte Porsche bestenfalls eine 4 minus war. Andere Experten in dieser traurigen Runde sagten das furchtbare Wort: Schrott. Es begann ein Tal der Tränen, es türmten sich Berge von Kosten, die alle Erwartungen überschritten.

ein Boxer-Orchester, eine Skulptur von fast obszöner Schönheit.

Höing hat einen 2,7-Liter-RS-Motor daraus gemacht. Die alten Motorgehäuse des originalen 2,2-Liter-Triebwerks wanderten ins Regal. Wir haben beim Leiden, Reden und Träumen gemerkt, dass wir auch dem Motor etwas ganz Besonderes abgewinnen wollten. Aus dem 911 T sollte der ultimative Sleeper werden. Nach außen brav, doch unter der Originalhülle eine giftige Kampfmaus.

Mit Frank Schlegel haben wir jetzt den richtigen Mann, der das zusammenstecken wird. Er hat jedes Teil des Autos aufgelistet und fotografiert, und wir gehen durch, welches ersetzt, weggelassen oder aufgearbeitet werden soll. Die ersten fertigen Teile sehen fantastisch aus. Ich kann mein Glück kaum fassen. Stundenlang standen wir in der superordentlichen Garage und beugten uns über zernagte Kabelbäume, poröse Armaturenbretter, halb verfallene Dämmungen, zerkratzte Chromleisten, verschlissene Türtaschen, defekte Scheibenwischermotoren und lädierte Stoßdämpfer.

Mitte März kam die E-Mail. Ulf, wir werden fertig. In fünf Wochen. Der Getriebe-Papst Hans Patutschnik hat mir ausgedreht, ein 915er-Getriebe einzubauen, und stattdessen das Original-901-Getriebe ersetzt. Warum? Weil ich schmale Reifen nutze und keine Rennstrecken fahren will, aus der Pubertät irgendwie raus bin und

„ICH HABE MIT DEM HERZEN GEKAUFT UND VERTRAUT, WO ALLE ALARMGLOCKEN HÄTTEN ANGEHEN MÜSSEN.“

man sich für den Porsche 911 entschieden hat, also den Blue Chip unter den Oldies.

Vor drei Jahren hatte ich einen Porsche 911 T, Baujahr 1970, Matching Numbers, für rückblickend eher wenig Geld gekauft. Veredeln sollte den Wagen Matthias Höing, der gerade auch den neuen Elfer von Magnus Walker aus Kalifornien schneller gemacht hat. Ich wusste, dass die Dinge schlecht stehen, als mich Höing

Ohne Matthias Höing wäre ich depressiv geworden. Er bestellte und bereitete die Bestellungen und deren Endsummen mit rührenden E-Mails vor. Ich entschied, wenn ich schon all mein Ersparnes opfern musste, dann sollte es am Ende auf jeden Fall superschön werden. So schön wie der Motor. Das Herz eines jeden Sportwagens und bei den Elfern eine Art Echokammer des Glücks,

keine Lust verspüre, ein sündhaft teures Objekt beim Ampelstart unsinnig zu quälen. Das – by the way – machen sowieso nur Idioten. Nun ist auch das Getriebe fertig, die Füchse sind da und Frank Schlegel hat ein wunderschönes Video geschickt, das ich mir jeden Tag fünf Mal ansehe. Bis ich den Elfer bekomme. So lange wird das G-Modell, mein zauberhafter Daily Driver, ausführlich genutzt.

Die schönsten Träume sind die ältesten. Seit klein auf fühlte ich mich von Autos angezogen, und je älter und aufgeklärter ich wurde, desto konkreter wurden die Konturen dieser Leidenschaft. Mit vier bis fünf Jahren hatte ich ein frühreifes Experten-tum entwickelt und eine der Konstanten meines Lebens neben der Familie und dem 1. FCN entdeckt: den Porsche 911. Als Kind von 68ern war das ein in jeder Hinsicht dialektisches Vergnügen.

Mein toleranter Vater wies uns, den Passagieren auf der Rückbank, stets darauf hin, wenn sich auf der Autobahn ein Elfer in damals unvorstellbarer Geschwindigkeit auf der Überholspur näherte. Mein Bruder und ich staunten und sahen die knallroten, quietschgrünen oder grellgelben Elfer vorbeifliegen.

DIE SCHÖNSTEN TRÄUME SIND DIE ÄLTESTEN

Es folgten die erste Carrera-Bahn (Lieblingsfahrzeug: silberner 911 RSR), das erste ferngesteuerte Auto (ein weißer 956), der Besuch von Bergrennen und Autoausstellungen und das andächtige Staunen vor jedem Elfer, der sich auf einen Parkplatz in der fränkischen Provinz verirrt hatte. Die Sichtung eines Carrera RS mit dem Entenbürzel als Heckspoiler war das, was für andere Gleichaltrige der Besuch im Märchenpark samt Anblick eines Einhorns war: ein kleines Wunder, etwas Magisches.

Der Porsche 911, das wissen wohl alle Leser dieser wunderbaren Zeitschrift, wurde 1963 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt und wird seit nun mehr als 50 Jahren ge-



Ulf Poschardt, geboren 1967 in Nürnberg, ist Doktor der Philosophie, Chefredakteur der „Welt“ sowie „Welt am Sonntag“ und 911-Fan seit Kindesbeinen an. Neben seiner journalistischen Tätigkeit hat Poschardt die Bücher „DJ Culture“ und das philosophische Werk „Über Sportwagen“ verfasst.

baut. Das ist ein einsamer Rekord. Porsche hat lange nicht verstanden, welche Bedeutung diesem Sportwagen für die Identität der Marke zukam. Immer wieder wurde darüber nachgedacht, den Elfer einzustellen und durch vermeintlich modernere Konzepte zu ersetzen. Doch jedes Mal, wenn dem Elfer das letzte Glöcklein geläutet wurde, kauften ein paar Tausend Kunden mehr diesen Sportwagen.

Den Firmengründern der Familie Porsche lag etwas am Zusammenhalt der Gesellschaft, die an sozialen Unterschieden nicht zerbricht, sondern sie als Bereicherung versteht. Es war, so der Stuttgarter Architekt, ehemalige Porsche-Fahrer und Unternehmer Werner Sobek, die für „baden-württembergische Mittelständler typische“ Art, zu produzieren. Die hohe soziale Qualität der Porsche-Produkte, die vorbildliche Bezahlung, Ausbildung und Qualifizierung der Mitarbeiter, habe dem Elfer gedient. „Sie ist eine dem Ganzen unterlegte Solidität, welche die Marke unsichtbar stärkt“, so Sobek. Die soziale Qualität des Elfers gibt seiner Schönheit einen idealistischen Drall. Das Gute strebt zum Wahren und Schönen.

Dies führt dazu, dass der Elfer bis heute – anders als exotische britische oder italienische Sportwagen – eine hohe Akzeptanz nicht nur in Deutschland, sondern auch im Rest der Welt genießt. Die Idee, einen leichten und kompakten Sportwagen zu entwerfen, war eine Gegentese zum Größenwahn des Dritten Reiches, mit dem Porsche durch den Gründer Ferdinand und dessen Entwurf des Käfers verstrickt war.

Die Wurzeln des Elfers im Käfer waren bis zum G-Modell Ende der 1980er Jahre sehr sicht- und spürbar. Die Knöpfe erinnerten ebenso an den Volkswagen wie die schlechte Lüftung und die ziemlich untauglichen Scheibenwischer. Zudem riecht es auch noch in einem G-Modell von 1989 derart stark nach Benzin, dass feine Nasen das Gefühl haben, direkt neben einer Zapfsäule zu sitzen. Doch diese Mängel werden kaum bedauert und als Charakter zunehmend verehrt.

Die Elfer, besonders die älteren, haben dem Fahrer stets etwas abverlangt. „Man musste sich“, so Butzi Porsche, „das Auto erkämpfen.“ Diese Opposition gegen das Bequemlichkeits- und Komfortdogma des Massenkonsums schuf eine existenzielle Distinktion. Es war auch physisch kein Auto für jedermann, was besonders starke und emanzipierte Frauen reizte, die begeistert Elfer fuhren: von Gräfin Dönhoff über Jil Sander bis Martina Navratilova, die ihrer Lebensgefährtin im Elfer den Heiratsantrag gemacht haben soll.

EIN ELFER IST KAMPF

Während andere Autos durch den Windkanal und die technischen Anforderungen von Ökologie und Ökonomie (Produktionskosten) Teile ihrer Identität bis zur Profillosigkeit verloren, blieb der Elfer seiner Grundkonzeption eines rauen, schnellen und kompakten Gefährts treu. Mit Ausnahme des Porsche 996 vielleicht, der zu Wendelin Wiedekings Zeiten als erster globalisierter Elfer mit japanischen Effizienz-Experten und einem allzu ambitionierten Designer entstand. ►

Die spiegeleierähnlichen Scheinwerfer und der wassergekühlte Motor empörten die Vorsteher der Elfer-Gemeinde. Porsche ahnte die Provokation und stellte sich vorab im Katalog den potenziellen Fragen der Gusseisernen. Auf die Frage, warum Porsche das gemacht habe,

Blogs wie „Teil der Maschine“, in dem ein Liebhaber sehr alter Elfer von seinen Abenteuern berichtet, sprechen noch zu einem kleinen Kreis von Eingeweihten, doch die Gemeinde wächst – und damit auch die Liturgie und der Elfer-Katechismus. Es ist eine heiter selbst regulierte

Der orthodoxe Elferist versteht sein Fahrzeug weniger als Statussymbol und mehr als Freiheitsstatue. Der Elfer war über Jahre und Jahrzehnte schmal und fragil, er sollte es künftig wieder werden. Als eine junge Frau einen älteren Herrn und ehemaligen Rennfahrer fragte, wie ein Elfer zu bewegen sei, antwortete er knapp: „Es ist ganz einfach: Man fährt den 911 mit dem Hintern – und mit Bescheidenheit.“ Diese Ethik blieb – trotz aller neureichen Protzer, die jenen Sportwagen bewegen, um ein schwankendes Selbstwertgefühl aufzupolieren.

„WIR SOLLTEN AUCH IN DEUTSCHLAND LOCKERER WERDEN MIT UNSEREN ELFERN. WARUM, ERZÄHLE ICH BEIM NÄCHSTEN MAL.“

antworteten die Marketingstrategen mit einem Versprechen: „Damit der Elfer auch in 30 Jahren noch ein Klassiker ist.“ Verkauft wurde der Wagen besser denn je. Abseits der Hardcore-Fans fand eine komfortverliebte Oberschicht Freude an den Fahrleistungen und der gnadenlosen Bequemlichkeit dieses Elfers.

DIE FANS FINDEN SICH IN VERSCHROBENEN ZIRKELN

Die Entwicklung der neuen Fahrzeuge orientiert sich seit dem Erschüttern durch den 996 am Urtext des Elferismus: dem F-Modell. Deren Besitzer und Fahrer organisieren sich in eigensinnigen, ungebremst verschrobenen Zirkeln. Die nobelste Clique versammelt sich in Anbetung der ersten Porsche 911 S, deren Fahrleistungen auch heute noch atemraubend anmuten. Ähnlich verschworen erscheinen die Freunde des Jubis, des 964-Jubiläummodells zum 30. Geburtstag des Elfers.

Welt. Frische und wohltuend anarchische Kontrastpunkte zur fast musealen Pflege des automobilen Kulturguts setzt die kalifornische R-Gruppe, die den deutschen Porsche-Modernismus mit der amerikanischen Hot-Rod-Ästhetik verbindet und mit ihren getunten und modifizierten Elfern zum Rolemodel für Bastler und Schrauber weltweit geworden ist.

Ob R-Gruppe oder Early-911-S-Registry, wer die einschlägigen Subkulturen studiert, lernt, dass der Elfer wenig an seiner Sogwirkung bei Individualisten eingebüßt hat. Natürlich fahren auch Idioten Elfer, aber wer in die Welt der Foren, Blogs und Fachzeitschriften eintaucht, wird eher mit einem Schlag Männer konfrontiert, der auf zum Teil rührende Weise versucht, die Träume seiner Kindheit für sich lebendig zu halten, und mit einem Typus Frau, der im Warenhaus des Lebens stets nach den besten Dingen greift, unabhängig davon, ob klassische Rollenmodelle diese vorsehen.

HINTERN UND BESCHIEDENHEIT

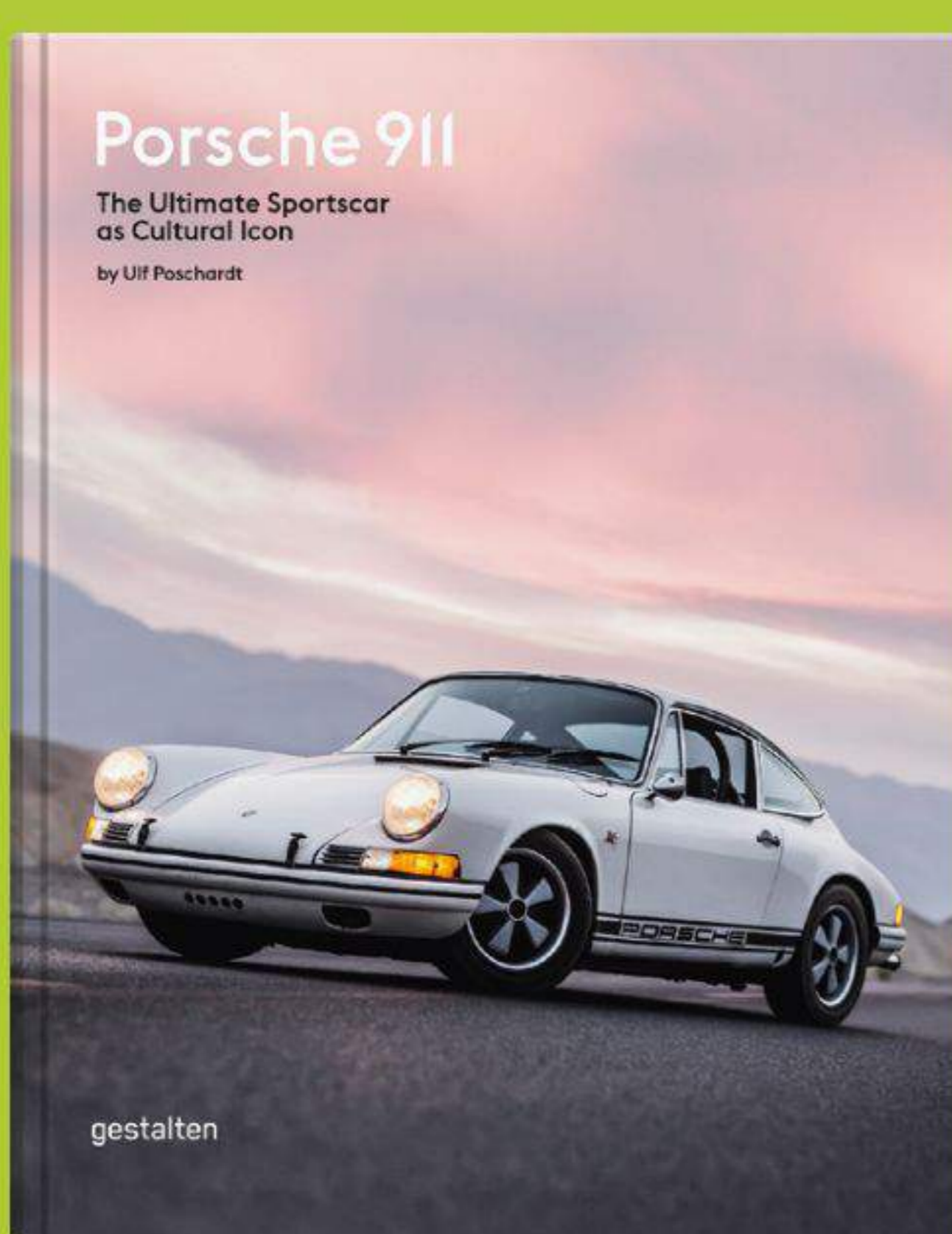
Je mehr man die Geschichte dieses Sportwagens durchforstet und seine Spuren in der Design-, Kunst-, Film- und Literaturgeschichte studiert, desto deutlicher wird, dass diese Faszination Intellektuelle und Sportler, Handwerker und Fahrlehrer, lesbische Tennischampions und blinde Richter gleichermaßen fasziniert. Letzterer fährt in dem wundervollen Dokumentarfilm *100 Porsches and me* über den Rasen eines kleinen Flughafens und strahlt, weil die Beschleunigung und der Lärm dieses Sportwagens ihn die Welt spüren lassen wie kaum etwas anderes im Leben.

Während die Vernichtung von Sinnlichkeit der Preis für Modernisierung und Aufklärung zu sein scheint, hat Porsche nach einigen Irrungen und Wirrungen verstanden, dass Sinnlichkeit und Charakter jeden Zwang zur sterilen Perfektion überragen.

Mit 23 Jahren habe ich meinen ersten Elfer für einen Preis gekauft, für den es heute nicht mal einen Smart gibt. Die Garage war größer und teurer als das WG-Zimmer, das ich damals hatte. Das war vom Mund abgespart – selbst erschrieben und mit Knäckebrot und Scheibletten am Küchentisch gegenfinanziert. Mit diesem Auto begann das erwachsene Leben. Es sieht nicht so aus, als ob das irgendwann aufhören könnte. Ich warte auf mein F-Modell. Und sehe mir im Winter die Videos von den „Luftgekühlt“-Veranstaltungen in Los Angeles an, wo die Coolsten der Coolen mit ihren alten Elfern abhängen, ihre Tattoos ausführen, hübsche Frauen anflirten, Steaks essen, ihre Kinder streicheln, Patrick Dempsey zuquatschen.

Wir sollten in Deutschland auch lockerer werden mit unseren Elfern. Warum, erzähle ich beim nächsten Mal. ■

Text: Ulf Poschardt



Kulturgut Porsche 911

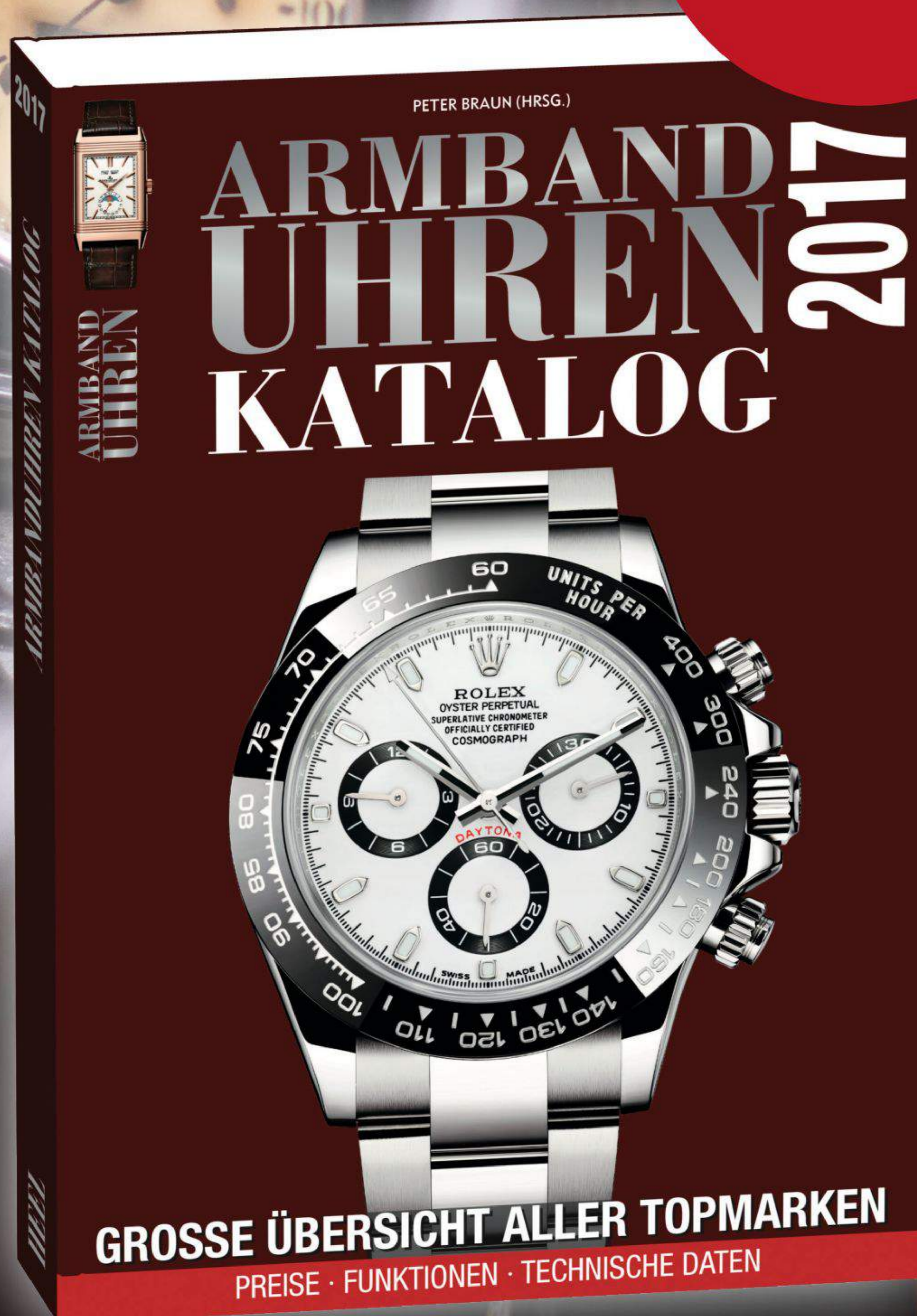
Von seinem neuen Buch
*Porsche 911 –
The Ultimate Sportsscar as Cultural Icon*
verlost PORSCHE FAHRER drei Exemplare.

Postkarte an:
PORSCHE FAHRER-Leserservice
Gut Pottscheidt
53639 Königswinter

oder E-Mail an: service@pf-magazin.de

Nicht nur Oldtimer lassen die Herzen
höher schlagen, auch ARMBANDUHREN
bietet zeitlose Faszination ...

*ab
31. Mai
am Kiosk*



ARMBANDUHREN gibt es auch im attraktiven Abonnement!
Alle Informationen und Bestellmöglichkeit auf:
www.armbanduhren-online.de



*Narben, Abplatzer und Anbauteile aus über
40 Jahren prägen das Gesicht des F-Modells.
Als ehemaliger Versuchswagen ist es ein
einzigartiger Zeitzeuge.*

Zeitkapsel

Diesen Elfer sollte es eigentlich nicht geben. Aber nun steht er vor uns und erzählt eine Geschichte, die nur wenige kennen: die des unvollendeten 911 S 2.7.

■ Natürlich, das passt nicht. Der Heckspoiler gehört an einen Porsche 911 Carrera RS 3.0 aus dem Modelljahr 1974 und nicht an ein F-Modell. Und der Schriftzug „Carrera“ war auch nie an einer Ölklappenversion aus dem Modelljahr 1972 zu sehen. Wer die Historie dieses Autos betrachtet, wird zu einem differenzierten Urteil kommen. Selbst Leuten, die es mit der Genauigkeit sehr genau nehmen, wird vermutlich zumindest ein „Jein“ über die Lippen kommen. Es passt alles irgendwie doch.

Der Schlüssel zu diesem Rätsel liegt unter der Motorhaube verborgen. Dort sitzt eine 2,7-Liter-Maschine. Gleich noch ein Originalitätsbruch? Nein – das Werk hat ihn selbst moniert, als dieser Wagen im Juli 1972 vom Band lief. Und zwar in der Signalfarbe „Taggelb“, für deren Verwendung sich Porsche sogar eine Sondergenehmigung holen musste – warum auch immer. Wer genau hinschaut, entdeckt an einigen Stellen im Motorraum noch Farbreste dieses Erstlacks.

Die Erklärung lautet, dass dieser Wagen ein Versuchsträger war, ein Prototyp ist. In der Konfiguration steht er für eine Diskussion bei Porsche, die damals mit Leidenschaft geführt wurde.

Im Modelljahr 1972, also seit September 1971, bot Porsche den 911 mit einem neuen 2,4-Liter-Motor an. Gegenüber dem Vorgänger mit 2,2 Litern Hubraum hatte das Werk durch eine neue Pleuellwelle den Hub von 66,0 auf 70,4 mm er-

höht, bei unveränderter Bohrung von 84,0 mm. Statt 2195 ccm Hubraum ergab das 2341 ccm. In der leistungsstärksten Motor-Variante, die Porsche im S-Modell anbot, standen statt 180 PS bei 6500/min nun 190 PS bei ebenfalls 6500/min zur Verfügung – zudem begnügte sich der stärkere Motor mit Normalbenzin, da die Verdichtung von 9,8:1 auf 8,5:1 verringert worden war. Porsche reagierte damit auch auf den Umstand, dass auf vielen Exportmärkten kein hochoktaniger Kraftstoff verfügbar war.

MEHR DREHMOMENT

Ging es dabei nur um ein Wettrüsten, um den Abstand zu den immer kräftiger motorisierten Wagen im Umfeld zu wahren? Das ist nur die eine Seite der Medaille. Mit dem Hubraum stieg auch das Drehmoment, was für spürbar besseren Antriebskomfort sorgte. Die Porsche 911 ließen sich im Alltag schaltfauler fahren. Vor allem die frühen 911 S 2.0 gierten geradezu nach Drehzahl, untenherum war wenig geboten. Das war eher etwas für die harte Sportfahrer-Fraktion. Aber Porsche wollte auch andere Kunden ansprechen, was nur über verbesserten Komfort und erhöhte Alltagstauglichkeit möglich war.

Beim Sprung von 2,2 auf 2,4 Liter Hubraum hatte das Drehmoment prozentual ein wenig stärker zugelegt als die Leistung. Und absolut sowieso: 199 Nm bei 5200/min standen jetzt 216 Nm ►



Der Besitzer platzierte viel Zubehör im Innenraum, wie Funkgerät, Zusatzanzeigen und ein Kassettenabspielgerät.



Porsche 911 S 2.7 Prototyp

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 911/83

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 90 x 70,4 mm

Hubraum: 2687 ccm

Leistung: 210 PS bei 6300/min

Drehmoment: 255 Nm bei 5100/min

Verdichtung: 8,5 : 1

Gemischaubereitung: mech. Bosch Saugrohreinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 915/08

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Federbeinen, Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2271 mm

Spur: 1372 mm (vorn), 1354 mm (hinten)

L x B x H: 4147 x 1610 x 1320 mm

Räder/Reifen: 6 J x 15 mit 185/70 VR 15

Leergewicht: 1075 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1400 kg

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 6,3 s

Tankinhalt: 85 l

Stückzahl: Einzelstück/Prototyp und Versuchswagen

Bauzeit: 1972



Vorne gibt sich der 911-Prototyp ganz wie ein S 2.4.

bei 5100/min gegenüber. Damit war der Porsche 911 S sicher noch weit davon entfernt, ein Drehmomentmonster zu sein. Doch in der Summe aus vielen Detailverbesserungen an Karosserie und Ausstattung war das F-Modell am Ende seiner Laufbahn ein deutlich gefälligerer Wagen geworden. Und fast hätte Porsche noch einmal nachgelegt: mit einem noch größeren Motor und noch einmal deutlich mehr Drehmoment.

Damit wären wir wieder bei unserem Versuchsauto. Eine neue Technologie ermöglichte es Porsche, die Bohrung der Zylinder noch einmal zu vergrößern. Dank der neuen Nikasil-Beschichtung konnten die Zylinderwände dünner gestaltet werden. Diese neuen Zylinder erwiesen sich zudem als sehr verschleißfest und trugen ihren Teil dazu bei, dass der Porsche-Sechszylinder-Boxer sich im Laufe der Produktion über die Jahre hinweg zu einem sehr zuverlässigen und langlebigen Triebwerk entwickeln sollte.

Statt 84,0 mm waren nun 90,0 mm Bohrung möglich. Das ergab mit der unverändert übernommenen Kurbelwelle 2687 ccm Hubraum, also einen Zuwachs von fast 15 Prozent. Der Leistungssprung von 190 auf 210 PS bei nun 6300/min fiel mit etwas über zehn Prozent nicht so deutlich aus. Dafür gab es ein kräftiges Plus beim Drehmoment von 216 Nm auf 255 Nm, die bei 5100/min zudem 100/min früher anlagen. Das waren satte 18 Prozent mehr. Porsche plante, zum Modelljahr 1973 einen 911 S 2.7 aufzulegen. Doch dieser Mo-

tor sollte einen ganz anderen Karrierestart erleben – im Motorsport.

Die Familie Porsche hatte sich Anfang 1972 aus allen Management-Funktionen zurückgezogen. Ernst Fuhrmann, der in den fünfziger Jahren den Fuhrmann-Motor mit Königswellenantrieb für den Motorsport konstruiert hatte, war 1971 als technischer Leiter ins Unternehmen zurückgekehrt und übernahm 1972 die Geschäftsleitung. Damit war auch die Zeit von Ferdinand Piëch als Entwicklungschef und seinen extrem kostenintensiven Ausflügen in den Rennsport, die im 917 ihren Höhepunkt fanden, vorbei.

PORSCHE 911 ALS UNIVERSELLES SPORTGERÄT

Fuhrmann trat auf die Kostenbremse. Plötzlich sollte der 911 das Sportgerät der Wahl für alle Fälle sein. Der Besuch eines Tourenwagenrennens in Hockenheim im Frühjahr 1972 sollte der Startschuss für das Projekt Porsche 911 Carrera RS sein. Dort fuhren die schnellen Ford Capri und BMW Coupés den Porsche um die Ohren, was den Porsche-Chef nun doch verdross.

Zu dieser Zeit waren die Pläne für die Einführung eines Porsche 911 S 2.7 schon weit gereift. Doch Porsche wollte auch im Sport vorne mitfahren – und so kam es zu einem Konflikt. Eine Leichtbauversion des Porsche 911 S 2.7 sollte in mindestens 500 Exemplaren gebaut werden, um für den Motorsport in der Gruppe 4 zugelassen zu werden. Gebaut, ▶

Original ist der große Spoiler nicht, aber als zeitgenössisches Anbauteil ein Stück der Geschichte des Wagens.





Die chromumrandeten Gitter zeigen es – die Karosserie stammt aus dem Modelljahr 1972. Nur in diesem Jahr besaßen die Porsche 911 eine separate Ölklappe außen (s. oben).

aber nicht verkauft – dieser Hinweis von Ex-Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein, der an der entscheidenden Sitzung der Motorsportbehörde teilnahm, ebnete den Weg für den 911 Carrera RS.

Denn der konnte als Sportversion gebaut werden und wurde nach der Homologation dann teilweise nachträglich für den Verkauf an Kunden wieder umgebaut – etwa unter der Option M472 als komfortable Touring-Version. Das führte später zu einem komplizierten Fertigungsprozess.

Seit dem Frühjahr 1972 liefen demnach parallel die Entwicklung eines 911 S 2.7 in der Serienfertigung und die Entwicklung des 911 Carrera RS in der Rennabteilung – und es war lange nicht eindeutig, wer sich durchsetzen würde.

Wenige Tage, bevor der Versuchsträger vom Band lief, warnte der Vertrieb in einem Schreiben an Ernst Fuhrmann, dass man wohl höchstens 80 Carrera RS an ambitionierte Privatfahrer absetzen könnte, und zweifelte daran, dass sich die normale Kundschaft für solch ein spartanisches Auto begeistern könnte. Die würden lieber zu einem 911 S 2.7 greifen.

Der neue Wagen sollte zusätzlich zur 2,4-Liter-Version angeboten werden und sich über den Motor hinaus durch hintere

Kotflügelverbreiterungen abheben – die der Testwagen jedoch nicht erhielt. Auf keinen Fall dürfe man beide Versionen, den Carrera RS und den S 2.7, gemeinsam anbieten, warnte der Vertrieb.

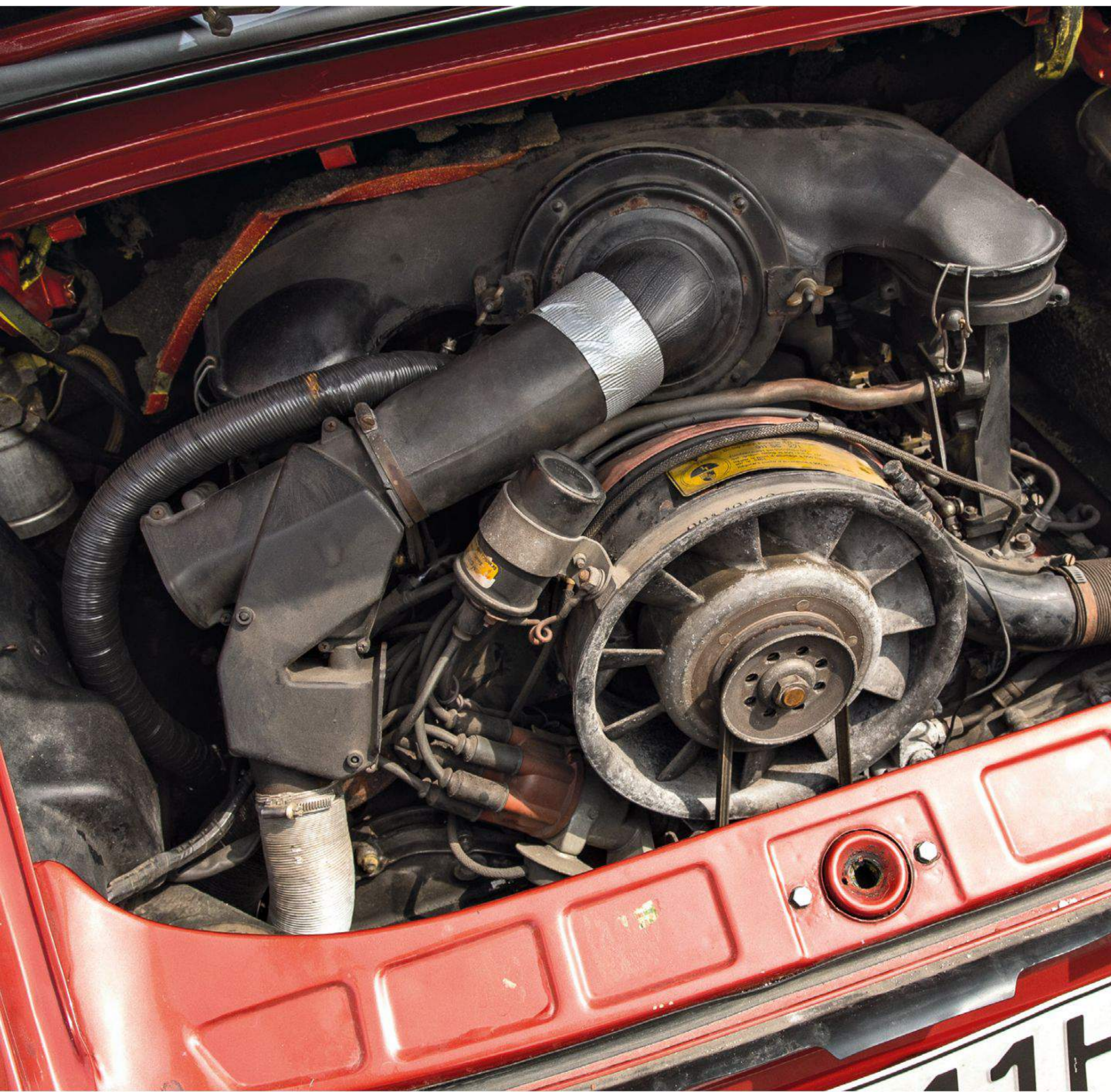
WAHL VIEL AUF CARRERA RS

Wie die Geschichte weiterging, ist bekannt. Fuhrmann entschied sich für den Carrera RS und beschloss, den komfortbetonten 911 S 2.7 mit derselben Maschine im Modelljahr 1973 nicht anzubieten, obwohl Porsche sogar schon Werbefotos gemacht und Prospekte konzipiert hatte.

Die erste Serie mit 500 Wagen war schnell verkauft, eine zweite Auflage, die nicht mehr den komplizierten Homologierungsprozess durchlaufen musste, folgte. Der Carrera RS wurde mit 1580 verkauften Exemplaren ein ungeahnter Erfolg, auch wenn der Wagen, bedingt durch die ungewöhnliche Fertigung, in der Produktion teurer geriet als ein 911 S und zunächst ähnlich teuer angeboten wurde wie der nicht realisierte 911 S 2.7, den der Vertrieb mit 36.000 Mark kalkuliert hatte.

Folglich steht hier ein Auto, das es durchaus geben sollte, entstanden zu einer Zeit, in der sich das Pendel in Richtung





Carrera RS verschob. Doch wie kam der Wagen auf die Straße? Porsche verkaufte den Elfer rund ein Jahr später: Am 18. September 1973 kam er zu seinem bisher einzigen Besitzer, einem Ingenieur, der in der Nachbarschaft von Helmut Bott lebte. Für kurze Zeit war ein 2,4-Liter-Motor verbaut, aber wer vermutet, dass die ursprüngliche 2,7-Liter-Maschine mit 210 PS deshalb wieder ihren Weg ins Heck fand, weil man gute nachbarschaftliche Beziehungen pflegte, liegt vermutlich nicht falsch.

Kurz nach dem Kauf trat der Wagen seine Reise nach Algerien an. Dort hatte der Ingenieur ein Haus und war beruflich tätig. Drei Jahre blieb der Wagen dort mit ihm, und die Leute aus der Porsche-Versuchsabteilung werden ihn öfter gesehen haben. Spätere Versuchsfahrten, etwa mit dem Porsche 928, führten das Werk ebenfalls nach Algerien. Es gibt Bilder, auf denen zu sehen ist, wie die Versuchsmannschaft auf der Terrasse des Hauses sitzt.

Später wurde er, als die Ausnahme-Genehmigung für die Sonderfarbe abgelaufen war, in seinem heutigen Kupfermetal-

lic lackiert. Er ist original, aber teilweise sehr verbraucht. Doch vor allem im Innenraum erzählt er noch viel über seinen Besitzer. Der Ingenieur wollte wohl genau wissen, wie es seinem Auto geht. In einer selbst gebauten Mittelkonsole finden sich fünf Anzeigen: Bordspannung und Ladestrom, dazu – obwohl eigentlich schon im zweiten Kombiinstrument des Armaturenbretts vorhanden – Öldruck und Öltemperatur, dazu ein Thermometer. Es finden sich noch weitere nachträglich eingebaute Schalter – unbeschriftet.

INNEN MIT VIEL ZUBEHÖR

Rechts neben dem Lenkrad, von unten an das Armaturenbrett geschraubt, hängt ein CB-Funkgerät, daneben ein Kassettenabspielgerät, welches das Becker Grand-Prix-Radio ergänzt. Etwas versteckt unter dem Lenkrad schaut noch ein Höhenmesser hervor. Ein kleiner, etwa zigaretenschachtelgroßer Kasten klebt von unten an der Lenksäule. Es ist ein „Tempo Control“ von ITT mit drei Tasten und vier Drehreglern.

Die verbaute Maschine ist ein Versuchsmotor (l.). Im Motorraum sieht man noch Spuren vom Originallack (r.).

Die Funktion ist ganz einfach: Jede Taste lässt sich einer bestimmten Geschwindigkeit zuordnen. Wird die überschritten, piept das Gerät zur Warnung.

Zum Modelljahr 1974, also im Herbst 1973, als der ehemalige 2.7-S-Versuchsträger in den regulären Alltagsbetrieb entlassen wurde, bot Porsche den 2,7-Liter-Motor im 911 ganz regulär als „Carrera“ an – allerdings ohne den Zusatz RS, denn es war ein normal ausgestatteter Straßenwagen. Er trug zudem, wie die anderen Varianten der G-Modell-Generation, die stilprägenden neuen Faltenbalg-Stoßstangen, die zu diesem Zeitpunkt eingeführt wurden.

So gesehen ist unser Porsche 911 doch wieder ein Original. Er darf so sein, wie er ist – und eigentlich nie sein sollte. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

HAPPY END – 911 US-SONDERMODELLE

SPECIAL AGENTS

356 America Roadster von 1952 und der speziell für die USA erfundene 356 Speedster waren die ersten Extra-Ausgaben der Porsche-Palette. Mit dem G-Modell der siebziger Jahre kam das System Sondermodell auch beim 911 ins Rollen. Ausführungen wie 911 Signature oder 911 Weissach gab es nur auf dem US-Markt zu kaufen.



*Edel-Metall. Mit dem feinen Signature-Modell (r.)
und der athletischen Weissach Edition machte
Porsche den US-Kunden ein Spezialangebot.*





Weiches Leder und sanfte Braun- und Goldtöne unterstreichen den luxuriösen Charakter. Statt Chrom gibt es Mattschwarz.

Wo Leder wahrscheinlich scheint, trägt der 911 Signature festen, hochwertigen Tweedstoff an den Türen.



■ Für Porsche spielte der US-Markt schon immer eine besondere Rolle: Nirgendwo sonst verkaufte der Sportwagen-Hersteller mehr Autos als in den USA. Die Nordamerikaner liebten den zierlichen, fahraktiven 356, und die Begeisterung hielt auch beim Ur-Elfer und der im Herbst 1973 neu eingeführten zweiten Generation, dem G-Modell, ungebrochen an. Gute Absatzzahlen und eine hohe Bestellrate aufpreispflichtiger Mehrausstattungen motivierten den Vertrieb unter Porsche Audi US-Marketingdirektor James R. Fuller zur Auflage limitierter Sondermodelle. Als luxuriöse Krönung des US-Modellprogramms sind sie in der Neuen Welt ein willkommenes Bonbon für neue und alte Kunden der schwäbischen Sportwagenmarke.

EXKLUSIVITÄT FÜR DEN US-MARKT

Das erste hauseigene Sondermodell der Baureihe 911 legte Porsche pünktlich zum 25-jährigen Produktionsjubiläum auf. Die Bezeichnung „25 Jahre Fahren in seiner schönsten Form“ war (s. *Kasten Anlass zum Feiern*) zwar zu lang für jeden Heckdeckel, brachte für ein Marke-

tingkonstrukt jedoch erstaunlich präzise und unmissverständlich auf den Punkt, was den Mythos der Sportwagenschmiede ausmachte.

Die Gesamtproduktion dieses ersten 911-Sondermodells war ein voller Erfolg. Insgesamt 900 Fahrzeuge wurden gebaut, 400 Exemplare für den deutschen und 500 für den US-amerikanischen Markt. Mit dem Signature-Sondermodell von 1976 und dem Weissach-Sondermodell von 1980 legte Porsche innerhalb von nur fünf Jahren gleich zwei charakterstarke und zugleich streng limitierte Extra-Ausgaben nach.

Heute, zurück in der Alten Welt, verursachen sie Erklärungsbedarf. Als zusätzliche Spielarten des klassischen Elfer-Themas begeistern sie Markeninsider durch Seltenheit und die Summe ihrer Details. Genaues Hinschauen wird belohnt, denn etliche der spezifischen Reize offenbaren sich erst auf den zweiten Blick.

Der 911 S mit dem geschmeidigen 2,7-Liter-Triebwerk und 165 PS aus dem Modelljahr 1976 trägt noch die puristisch anmutende schmale Karosserie, doch das Sondermodell Signature ist damals eine interessante Akzentuierung im gerade noch turbofreien US-Geschäft. Der An-



satz, das erst drei Jahre junge G-Modell zusätzlich mit einer limitierten Edel-Ausführung aufzuwerten, gefällt besonders jenem Teil der Porsche-Gemeinde, der mehr Luxus und weniger Härte wünscht.

Streng limitiert, ist der Signature dem Firmenchef Ferry Porsche gewidmet und wird lediglich 200 Mal ausgeliefert: Jeweils einhundert Coupé- und Targa-Fahrzeuge werden, über den US-Vertrieb gesteuert, handverlesenen Kunden und der damals unter dem Namen Porsche Audi zusammenschlossenen US-Händlerorganisation zugeteilt.

FARBBLICHE HARMONIE

Ausschließlich für das Signature-Sondermodell wird ein neuer Farbton, Platindiamant, mit der internen Codierung 94493 aufgelegt. In Wagenfarbe lackierte Scheinwerferferringe, markante ATS-Felgen im zeitgenössischen Hackmesser-Design mit Bereifung der Dimension 185/15 VR 15 und die neue Außenspiegel-Generation sind ein Teil der neuen, modernen Linienführung.

Augenfällig ist der vollkommene Verzicht auf Chromzierteile im Stil der Carrera-Version. Mattschwarz eloxierte Leisten, Türgriffe und Nabendeckel

Die schlanke Silhouette ist typisch für die erste Generation des G-Modells.

Die Weiterentwicklung der 911-Linie zeigt sich vor allem in den markanten Faltenbalg-Stoßstangen.

sind nun State of the Art und harmonisieren mit dem konsequent umgesetzten Ton-in-Ton-Exterieurkonzept. Der wahre Blickfang ist jedoch das Signature-Interieur: Eine Auswahl heller und zugleich warmer Brauntöne passt perfekt zur Außenfarbgebung und gibt dem Innenraum ein unerwartetes Flair, das nach guter Stube aussieht. Zeitgeistig und zugleich wertvoll sind das Tweed-Stoffgewebe für die Tür- und Seitenpaneelen und natürlich der heute gesuchte Holzschaltknopf mit Porsche-Wappen.

Dazu stimmig Ton in Ton beledert werden die Sitzanlage und der Kranz des klobig erscheinenden Mehrspeichenlenkrads mit der großen Prallplatte. Jenes ist ebenfalls eine besondere Rarität, trägt es doch ab Werk eine exklusive Prägung mit der Unterschrift von Ferry Porsche. Nicht zuletzt durch das gedeckt-vornehme ►



Anlass zum Feiern

„25 Jahre Fahren in seiner schönsten Form“ – das ist ein etwas holpriger, aber passender Slogan, den Porsche anlässlich des 25-jährigen Produktionsjubiläums kreierte und zum Modelljahr 1974 als Bezeichnung des ersten offiziell vermarkteten Sondermodells wählte.

Das Jubiläumsmodell gab es als 911, 911 S und Carrera in einer begrenzten Auflage. Jedes einzelne wurde von einer 4,5 x 6,5 Zentimeter großen Plakette mit der Signatur des Firmenchefs Dr. Ferry Porsche am Handschuhkastendeckel als Extra-Ausgabe geadelt. Die Farbe „Silbermetall“, eine extravagante Sitzgruppe und das Ausstattungspaket M426 machten den Jubi-Elfer so speziell: „Den Reiz der Rarität findet man innen: Kunstleder blauschwarz der Serie entsprechend, jedoch Tür- und hintere Seitenverkleidungen, Fond-Rückwand, Rücksitzkissen und -lehnen in blauschwarzem Tweed, Vordersitze in Kunstleder blauschwarz mit Mittelteilen in gleichem Tweed den Verkleidungen entsprechend, alle Modelle mit dem Hochflorteppich des Carrera 75.“

Das Paket M426 umfasste darüber hinaus schwarzmatte Chrom- und Eloxalteile einschließlich des Sicherheitsbügels beim 911 Targa, 6-Zoll-ATS-Druckgussfelgen in „Blaugraudiamant“ sowie Fünfganggetriebe und Stabilisatoren. Ein Lenkrad im Durchmesser 380 mm, Blaupunkt „Bamberg“-Kassettenradio mit elektrischer Antenne, Scheinwerfer-Reinigungsanlage und eine beim Coupé zweistufig beheizte Heckscheibe (serienmäßig beim 911 Targa) gehörten ebenfalls dazu.

Beim ohnehin besser bestückten Carrera wurde die Serienausstattung entsprechend ergänzt. 33.350 Mark kostete das 911 Coupé, 44.350 DM der Carrera in Targa-Ausführung. Der fein gemachte 911 war der Auftakt einer langen Reihe von Sondermodellen.



Der geschmeidige 2,7-Liter-Motor mit 165 PS wird zum Modelljahr 1976 zum Standard-Triebwerk.



„Platindiamant“ heißt die Farbe, die Porsche exklusiv für den 911 Signature auflegt. Die Räder tragen Wagenfarbe.



Die große Prallplatte des Lenkrads ziert die Signatur von Ferry Porsche. Und den Schaltknüppel ziert Holz.



Schwarz eloxierte Zierteile sind die neueste Mode. Serienmäßig steht das G-Modell auf ATS-Rädern.



Porsche 911 2.7 S „Signature“

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 911/81 (911/86)

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 90,0 x 70,4 mm

Hubraum: 2687 ccm

Leistung: 165 PS bei 5800/min

Drehmoment: 235 Nm bei 4000/min

Verdichtung: 8,5 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Vierganggetriebe Typ 915/49, Fünfganggetriebe Typ 915/44 (Viergang-Sportomatic Typ 925/09)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Federbeinen, Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2271 mm

Spur: 1369 mm (vorn), 1354 mm (hinten)

L x B x H: 4291 x 1610 x 1320 mm

Räder/Reifen: 6 J x 15 mit 185/70 VR 15

Leergewicht: 1120 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1440 kg

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (210 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 7,8 s (7,8 s)

Tankinhalt: 80 l

Bauzeit: 1976

Stückzahl: 100 (Coupé), 100 (Targa)



Breite Reifen sorgen für eine stämmige Statur des 911 Weissach Edition. Die Basis liefert das 3,0-Liter-SC-Modell.



Warnhinweise im Außenspiegel identifizieren den Elfer als US-Modell. Zwei Spiegel waren serienmäßig.

Porsche 911 SC Coupé „Weissach Edition“

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 930/09 (Mj. 1980)

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 95 x 70,4 mm

Hubraum: 2994 ccm

Leistung: 188 PS bei 5500/min

Drehmoment: 265 Nm bei 4200/min

Verdichtung: 8,6 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 915/62

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Federbeinen, Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2272 mm

Spur: 1369 mm (vorn), 1379 mm (hinten)

L x B x H: 4291 x 1652 x 1320 mm

Räder/Reifen: 6 J x 15 mit 185/70 VR 15 (vorn), 7 J x 15 mit 215/60 VR 15 (hinten), a. W. 6 J x 16 mit 205/55 VR 16 (vorn), 7 J x 16 mit 225/50 VR 16 (hinten)

Leergewicht: 1160 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1500 kg

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 7,0 s

Tankinhalt: 80 l

Bauzeit: 1980

Stückzahl: 406



Die Leistung des 3,0-Liter-SC-Triebwerks liegt 1980 bei 188 PS. Die Keder der Sitze (l.) passen zum Teppich.



Großer Auftritt mit „whale tail“-Heckspoiler im XL-Format und breiten Fuchsrädern aus dem SC-Programm



**Exklusiver Auftritt, selten und schön.
Zusammengerechnet wurden von
US-Sondermodellen gerade einmal
606 Autos gebaut.**

Farbspiel entfaltet das Signature-Modell heute seine ganz eigene sympathische Aura, wirkt für einen Elfer dieser Epoche erstaunlich gemütlich und einladend.

SPORTLICHE AKZENTE

1980 folgt ein Sondermodell, das in den USA gleich in drei Ausführungen zu haben ist: als 911, 924 und 928. Um die Kompetenzen der hauseigenen Sonderwunschabteilung hervorzuheben und das technische Entwicklungszentrum zu würdigen, wird das Sondermodell Weissach lanciert.

Die 911-Variante basiert auf dem aktuellen SC und wird ausschließlich in den Sonderfarben Schwarz-Metallic oder Platin-Metallic geliefert. Je nach Lichteinfall wirkt die Weissach Edition zurückhaltend-diskret oder geheimnisvoll-sportlich. Der serienmäßig montierte Fuchs-Radsatz trägt die für die damalige Zeit üppigen Dimensionen 7 J x 15 an der

Vorder- und 8 J x 15 Zoll an der Hinterachse. Insgesamt werden von der Weissach Edition nur 406 Fahrzeuge produziert, das Fahrzeug-Farbverhältnis ist dabei 50:50.

Lange bevor Porsche im großen Stil mit der Vermarktung des Aeropakets für die Elfer-Baureihe startet, werden am Weissach SC bereits, dem Zeitgeist folgend, der originale Carrera-Frontspoiler und eine modifizierte XL-Variante des ersten Turbo-Heckspoilers, der in der Szene als „whale tail“ bekannte Heckflügel, montiert. Das Highlight des Sondermodells ist jedoch definitiv der Innenraum in den Grundfarben Rot, Hellgrau und Schwarz.

Die fest zugreifenden Sportsitze aus dem Turbo-Modell sind mit lichtgrauen Bahnen aus Leder und einer gleichmäßig perforierten Sitzfläche versehen. Dazu gibt es einen umlaufenden roten Keder, dessen Farbe sich im Veloursteppich wiederfindet. Nahezu alle wesentlichen Anbauteile und Verkleidungen im Innenraum des Weissach SC sind außerdem nachträglich in Manufakturarbeit aufwendig beledert.

Durch äußerst niedrige Stückzahlen wurde den Signature- und Weissach-Sondermodellen eine Karriere als Sammlermodell vorgegeben. Dennoch sind heute nur noch vergleichsweise geringe Fahrzeugbestände bekannt. Das in den USA

ansässige Weissach-Register notiert etwa lediglich 120 Fahrzeuge, zum Signature-Modell liegen derzeit überhaupt keine Zahlen vor.

Dennoch haben die raren Sondermodell-Klassiker bereits jetzt einen festen Platz in der 911-Historie. Porsche-Chefarchivar Dieter Landenberger erklärt den Grund: „Verglichen mit heutigen Produktzyklen ist der Bauzeitraum des G-Modells erstaunlich lang. Von 1973 bis 1989 entwickelte Porsche diese 911-Generation behutsam weiter. Mit limitierten Sondermodellen setzte Porsche dabei nicht nur Kaufanreize, sondern kreierte auch modische Trends. Aufgrund der kleinen Auflage sind Sondermodelle wie Weissach oder Signature heute gesuchte Sammlerfahrzeuge.“

Die Strategie streng limitierter 911-Sondermodelle findet übrigens bis in die Gegenwart großen Anklang. Der konstruktive Aufwand für den Hersteller ist überschaubar, der Nutzen dennoch beachtlich. Fans der Marke können sich regelmäßig über ein Mehr an Exklusivität freuen. Beinahe traditionell haben sich die besonders stilvoll ausgestatteten Sondermodelle zu den jeweiligen Höhepunkten der 911-Baureihen entwickelt. ■

Text: Lars Jakumeit / Jan-Henrik Muche

Fotos: Roman Rätzke

JETZT PRÄMIEN SICHERN!



Wert:
EUR 85,-



PORSCHE 917

limitierte Kunstdrucke (Format: 100 x 50 cm)



Playmobil Porsche 911 GT3 Cup

Wert:
EUR 44,99



Wert:
EUR 14,95



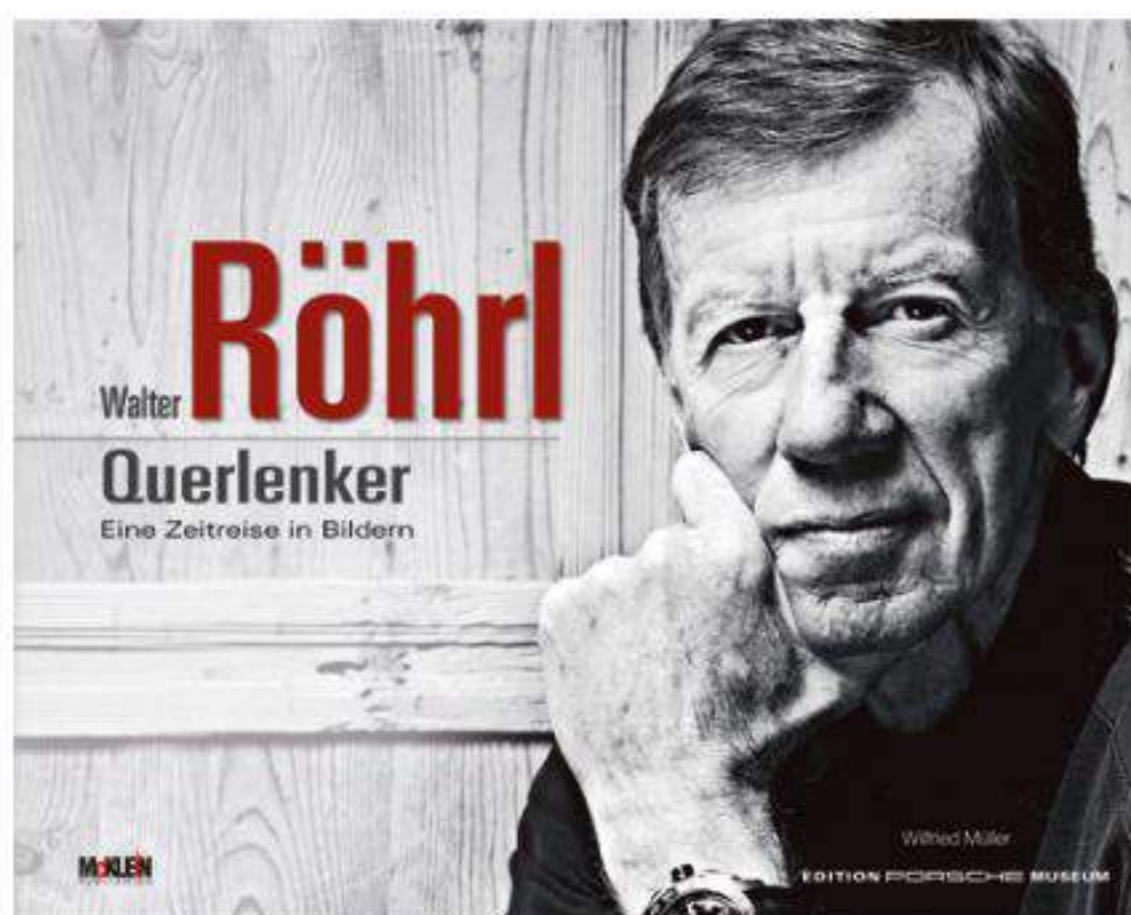
Wert:
EUR 9,99

Ihre Abo-Vorteile:

- ✓ Preisvorteil gegenüber dem Einzelkauf
- ✓ Prämie ohne Zuzahlung
- ✓ schon vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- ✓ keine Ausgabe verpassen
- ✓ Lieferung bequem & versandkostenfrei nach Hause
- ✓ Rabatte bei Workshop-Teilnahme, Car-Cover-Bestellung, ...
- ✓ zusätzliches ePaper für nur 1 € / Jahr



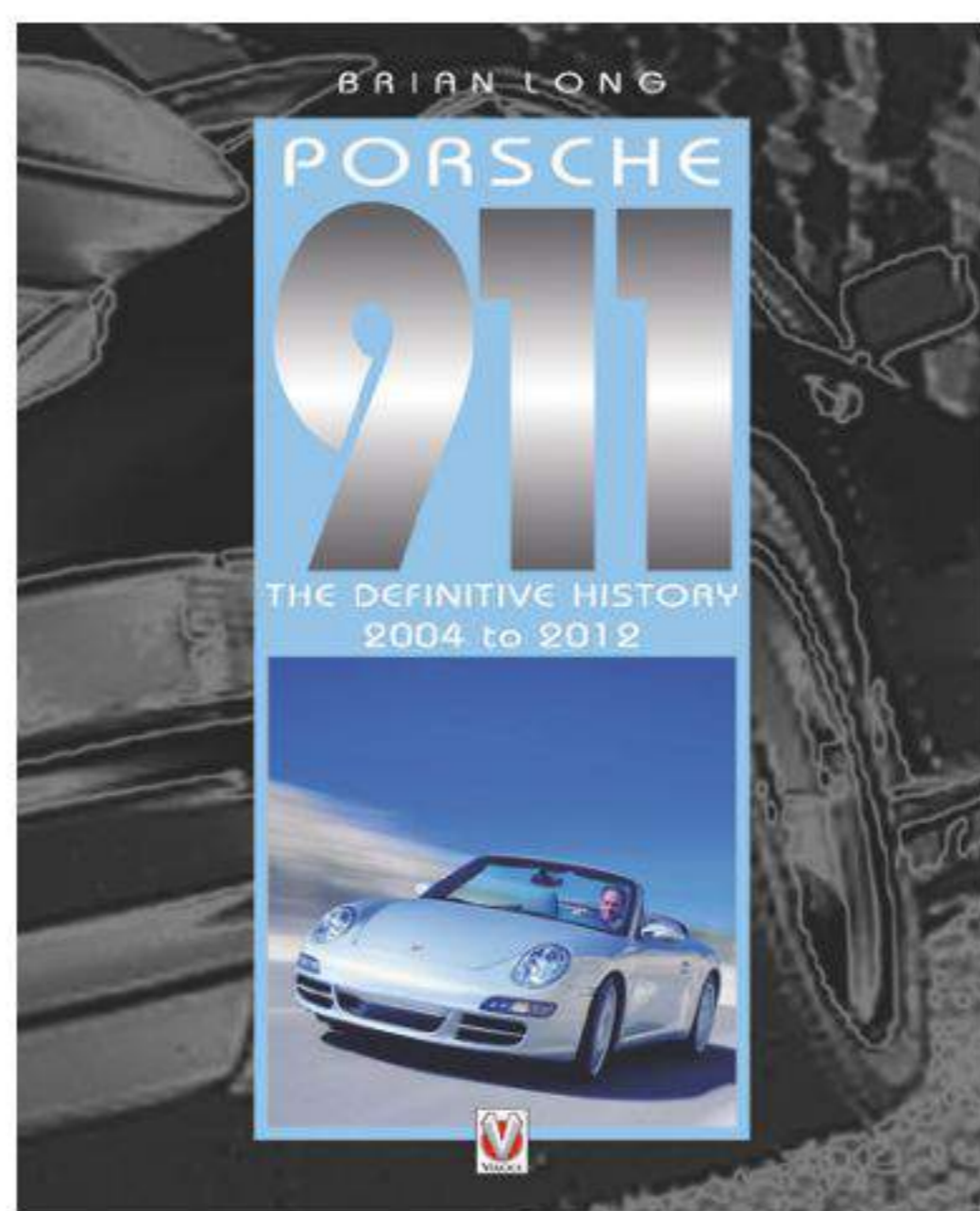
Bestellen Sie Ihr Abonnement auf www.porsche-fahrer.de oder mit der beigehefteten Postkarte!



Walter Röhrl – Querlenker

Am Walter kommt ja die Tage keiner vorbei; will aber auch wirklich niemand. Deshalb hier eines von vielen Büchern zum Geburtstag. Mit vielen alten Bildern und jeder Menge neuer Fotos wurde keine Röhrl-Retrospektive, sondern ein Porträt gebaut, das den Meister selbst zu Wort kommen lässt und gerade die letzten 25 Jahre nach der aktiven Karriere näher beleuchtet – zum Teil in sehr persönlichen Worten. Von A wie Aufschrieb über L wie Lancia und Q wie Querfahren bis Z wie Zukunft reicht die Anekdoten-Sammlung, die am Ende doch ein großes buntes Bild ergibt. Man lernt sogar noch etwas Neues: Walter Röhrl trinkt Bier! Kaufen, auch wenn die anderen Röhrl-Bücher schon im Regal stehen.

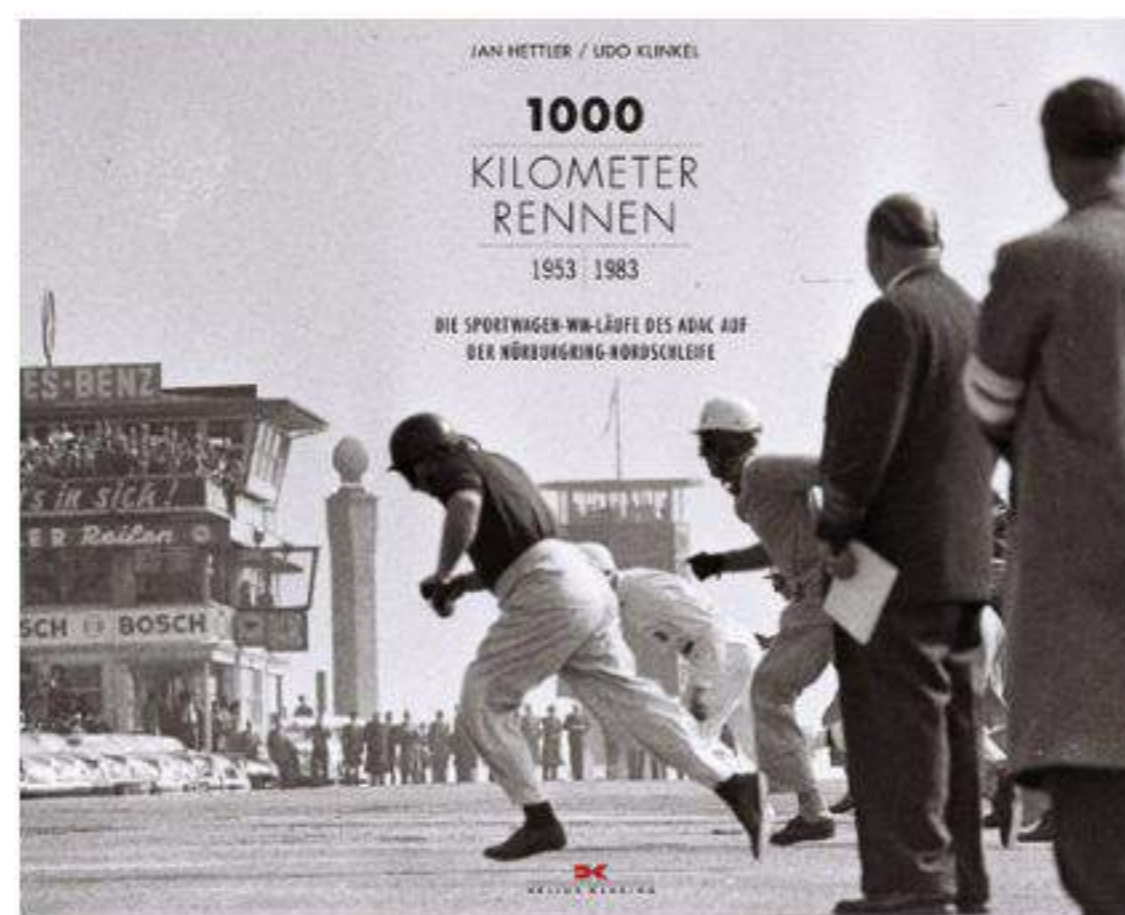
Wilfried Müller: „Walter Röhrl – Querlenker. Eine Zeitreise in Bildern“, 254 Seiten, 300 x 240 mm, Hardcover, McKlein Publishing, Köln 2017, 49,90 Euro, ISBN 978-3-927458-91-8



Porsche 911 – The Definitive History, 2004 bis 2012

Sechs Teile seiner ultimativen 911-Geschichte hat Porsche-Experte Brian Long bereits geschrieben, jener, der den Modellzyklus des 997 beschreibt, ist der (vorerst) letzte. Und er kommt zur rechten Zeit, weil sowohl Gebrauchtwagen-Käufer als auch Porsche-Liebhaber die vorletzte Elfer-Baureihe ins Visier nehmen. Viel Wissenswertes zum 997 im Allgemeinen und en detail zu Weiterentwicklungen und Modellpflegen, sauber und chronologisch aufgearbeitet, dürfen die Leser erwarten, aber wie immer kaum Überraschungen beim Anschauen. Stück für Stück werden bekannte Pressebilder aus Serie und Motorsport abgearbeitet, bis es Zeit für den 991 ist. Zum Nachschlagen ist das gut, zum Liebhaben zu wenig.

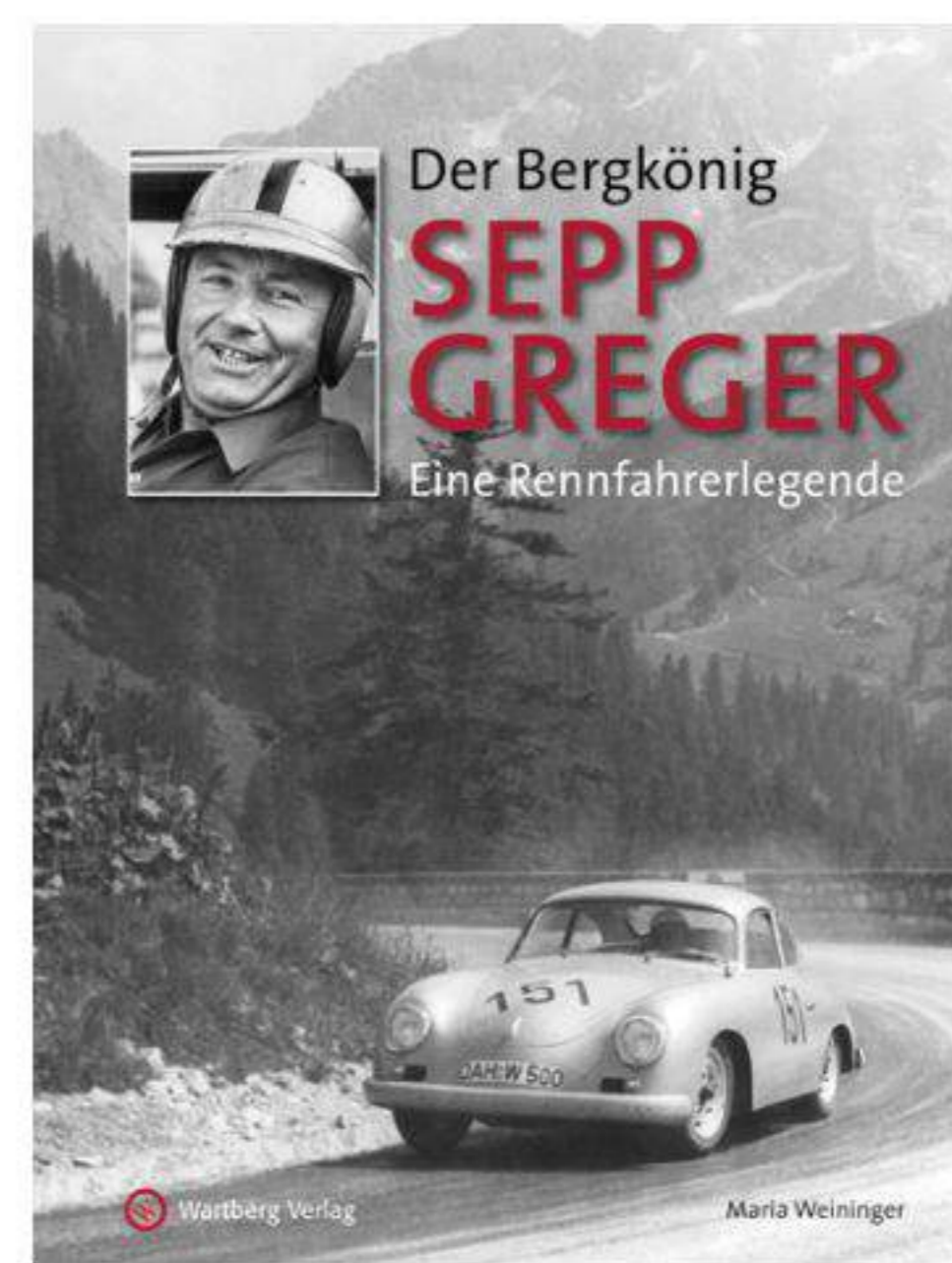
Brian Long: „Porsche 911 – The Definitive History, 2004–2012“, 363 Seiten, 250 x 207 mm, Hardcover, englisch, Veloce, Dorchester/UK 2016, 42,99 Euro, ISBN 978-1-845848-64-4



1000-Kilometer-Rennen 1953–83

Mehr als 700 Seiten, gut fünf Kilo Buch. Ist das noch Unterhaltung, Prosa oder schon ein Sachbuch, eine Enzyklopädie? Jedes einzelne der zwischen 1953 und 1983 absolvierten 1000-km-Rennen breitet sich in erschöpfender Detailfülle vor dem Leser aus: Umstände, Training-Starterfeld, Rennen und Resultate. Das große Ganze. 350.000 Zuschauern sahen das Rennen 1966, der Vorsprung des Siegerteams Phil Hill/Joachim Bonnier auf Chaparall betrug 41,4 Sekunden, Herrmann/Glemser auf Porsche 906 schieden mit Unfall aus. Dieses Buch setzt Maßstäbe, da geht auch der stolze Preis in Ordnung.

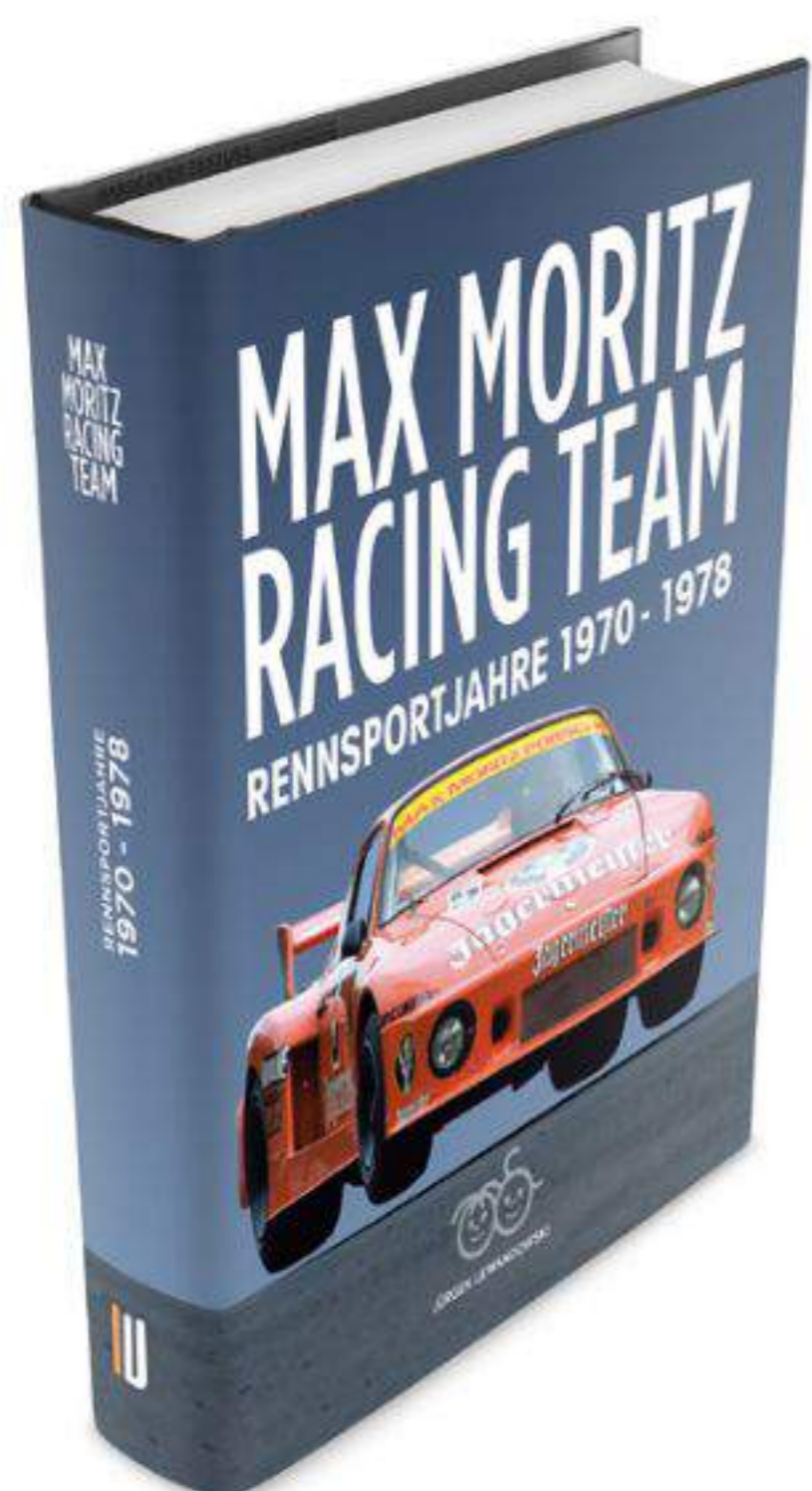
Jan Hettler/UDO Kinkel: „1000-km-Rennen 1953–83. Die Sportwagen-WM-Läufe des ADAC auf der Nürburgring-Nordschleife“, 744 Seiten, 310 x 260 mm, Hardcover im Schuber, Delius Klasing, Bielefeld 2015, 198,00 Euro, ISBN 978-3-667-10310-9



Sepp Greger

Kennen Sie Joseph „Sepp“ Greger? Ein Großteil seiner beeindruckenden Rennfahrer-Laufbahn spielte sich in Schwarz-Weiß-Bildern ab, erst im Alter von 75 Jahren ließ er seine Karriere ausklingen. Die größten Erfolge feierte der Bayer auf Porsche: Auf 906 und 911 wurde er in drei Kategorien 1968, 1969 und 1973 Berg-Europameister. Das Buch zum Bergkönig erzählt damit gleich mehrere Geschichten: die des Kfz-Meisters und Hobby-Rennfahrers, jene des früher so populären Bergrennsports und die der ausgestorbenen Langstreckenfahrten. Auch bei Mille Miglia und Rallye Monte Carlo ging Greger an den Start, ebenso bei Alpenfahrten und Flugplatzrennen. Es ist ein authentisches Bild und ein Sittengemälde einer vergangenen Zeit, das hier gezeigt wird. Einfach layoutet, unverstellt und meist in Schwarz-Weiß.

Maria Weininger: „Sepp Greger – Der Bergkönig“, 200 Seiten, 285 x 210 mm, Hardcover, Wartberg Verlag, 2016, 29,90 Euro, ISBN 978-3-8313-2304-3



Max Moritz Racing Team – Rennsportjahre 1970–1978

Nein, früher war nicht alles besser. Aber vieles besser, lauter, bunter, wilder, einfacher. Die wenigen Jahre, in denen das Reutlinger Autohandel-Imperium Max Moritz im Rennsport aktiv war, waren wohl eine der bewegtesten Epochen des Motorsports, eine Zeit, in der einfach alles möglich war. Bis hin zu gewaltigen turbogeladenen Porsche 934 und 935. Es sind aber nicht die ungestellten, farbenprächtigen Bilder in Max-Moritz-Grün und Jägermeister-Orange, sondern die vielen persönlichen Erinnerungen von Fahrer, Verantwortlichen, Mitreisenden und Mitmachern, die es spannend und andersartig machen – dafür steht schon Autor Jürgen Lewandowski, der seinerzeit Teil des Teams war. Den Schlusspunkt setzt der 928 GT „R“, der letzte Rennwagen aus Reutlingen. Kaufen, lesen, freuen.

Jürgen Lewandowski: „Max Moritz Racing Team – Rennsportjahre 1970–1978“, 300 Seiten, 294 x 244 mm, Hardcover, View Verlag, Bonn 2016, 69,00 Euro, ISBN 978-3-945397-04-6

Modellauto-Neuheiten

Porsche 911 GT3 RS

spark



Modellautos in XXL

Porsche 911 GT3 RS – es gibt kaum eine Buchstaben- und Zahlenkombination, die den Puls der Fans des Stuttgarter Sportwagenbauers stärker beschleunigt als diese Modellbezeichnung. Spark bringt mit dem Porsche 911 GT3 RS im Maßstab 1:12 ein in der Länge rund 35 Zentimeter messendes Modell auf den Markt; rund zehn Zentimeter länger, als Miniaturen in 1:18. Erschienen in gleich zwei Farben: Im begehrten Lava Orange und in Olympiablau; einer Hammerfarbe, deren Look durch den über die Wagenmitte geführten Streifen mit

Porsche-Schriftzug noch gewinnt. Auf Einzelheiten wie die gut gemachten Details und die stimmige Anmutung wollen wir hier gar nicht eingehen – da ist Spark sowieso Spitze. Bemerkenswert jedoch ist, dass auch Fans, die keine Modellautosammlung zu Hause haben, mit den großen Miniaturen in Wohnzimmer oder Büro einen tollen Blickfang präsentieren können: Die Modelle werden mit hochwertigen Vitrinen ausgeliefert. Lava orange - Art.-Nr.: WAX02200002. Olympia blau - Art.-Nr.: WAX02200003. Jedes Modell kostet 699,95€.

Der neue Porsche 911 GT3

Porsche hat auf dem 87. Genfer Automobil-Salon den neuen 911 GT3 vorgestellt und dazu bereits die passenden Modellautos im Maßstab 1:43 lizenziert. Das Modell von Minichamps kommt zunächst unter der Artikelnummer WAP0201490H in der klassischen Farbe Indischrot. Bei dieser bewährten Quelle ist selbstverständlich, dass sich Look und Anmutung exakt mit dem Design des Vorbildes decken. Das Finish von Lackierung und Karosseriedetails bietet keinen Anlass zu Kritik. Auch die Verkleinerungen von Heckflügel und Luftschächten sowie vom sportlichen Interieur mit seinen Armaturen, den Seitenverkleidungen, den abgedeckten Rücksitzmulden, Mittelkonsole und Instrumenten passen. Minichamps punktet auch mit der Ausführung der Nachbildung von Reifen, Bremsanlage und Leichtmetallfelgen. Auf das Öffnen der Türen und Hauben des 368 kW / 500 PS starken Sportlers verzichtet Minichamps zugunsten der Oberflächen des den Händen schmeichelnden Modells. Art.-Nr.: WAP0201490H, 49,95€.

Porsche 911 GT3

MINICHAMPS®



Porsche 962 & 919

Schuberth



NOREV

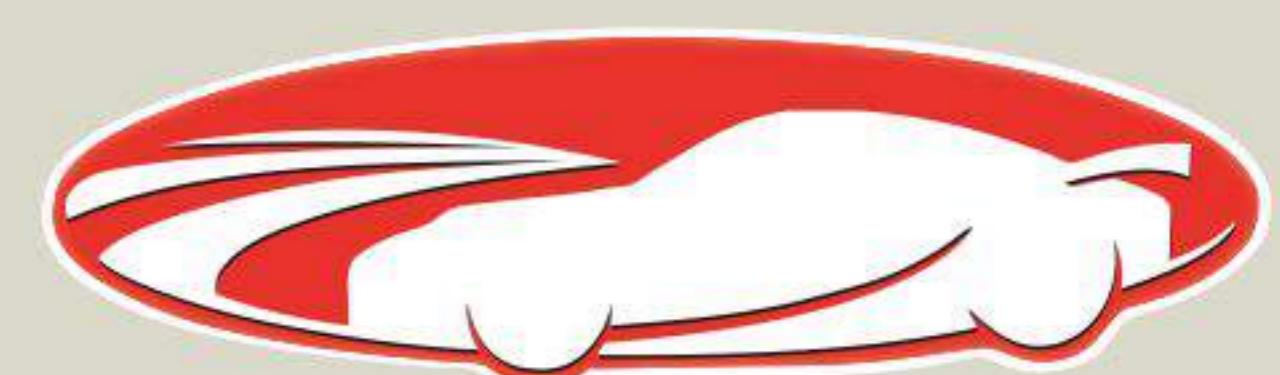
Zeitreise mit Porsche und Stefan Bellof

Helm-Hersteller Schuberth und die Modellbauer Spark sowie Norev bieten mit ihren neuen Miniaturen die Gelegenheit, einen Bogen von 1985 bis heute zu schlagen und orientieren sich dabei an den berühmten Namen Porsche und Stefan Bellof. Noch heute hält der Langstrecken-Weltmeister von 1984 mit seinen 6:11,13 Minuten den Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife. Norev baut mit dem Porsche 962 C in 1:18 den Wagen nach, mit dem Bellof und Kollege Boutsen den 3. Platz bei den 1000

Kilometern von Mugello 1985 holten. Schuberth hingegen bringt den Helm im Format 1:2, mit dessen Vorbild Timo Bernhard beim WEC Rennen in Spa-Francorchamps 2015 im Porsche 919 angetreten ist: Nach Rücksprache mit Angelika Langner entstand der Look, mit dem Bernhard an sein Idol erinnern wollte. Bellofs seinerzeitige Partnerin hatte das Ur-Design entworfen. Mit dem aktuellen Porsche 919 in 1:18 von Spark sind wir am Ziel unserer kleinen Zeitreise angelangt.

Helm - Art.-Nr.: 9085000232, 119,95€. Porsche 919 - Art.-Nr.: MAP02087815, 59,95€.

Porsche 962 - Art.-Nr.: 187406, 59,95€.



www.ck-modelcars.de

PORSCHE MARKT

New collection online!

Visit

GRANDPRIX-ORIGINALS.COM

WWW.914PARTS.EU

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

PoMoTec GmbH
Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

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

Ersatzteile für
Porsche 356, 911, 912, 914



Hoffmann-Speedster
since 1987

Air-cooled parts and more



www.hoffmann-speedster.com

Hoffmann Speedster Teile Vertriebs GmbH | Gerberstraße 138-142 | 41748 Viersen
info@hoffmann-speedster.com

BIETE



Tasso Charalampidis, klassische Porsche 911, Meisterbetrieb, Restauration & Verkauf, www.karosserielack-design.de, Tel.: 02171/581215 G

Ankauf von Porsche Fahrzeugen, Reparatur und Wartung. Ihr kompetenter Partner für Porsche Fahrzeuge. Autohaus Marsani Bosch Car Service. www.marsani.de | Tel. 0171 2124496 G

WR Michelin Alpin, 235/255/40/18, Rest ca. 7 mm, zum (Ab-)Verbrauch, VB 165 Euro, Tel. 0171 8756170

Porsche Boxster...2002...228 PS...
Mkst7@Web.de



Bild mit Modellauto GT3 RS 1:43, 25x25 cm, Preis 55 Euro + Versand, gern SMS. 0177 4156831

Kfz-Papiere von orig. Leichtbau Carrera RS, Bj. 73, mit 960 kg. 200 Stück gebaut, + 356 B T6 Cabrio, Bj. 62, nur an seriösen Sammler! Tel. 0162 5759180



Verkaufe Automagazine: ams 1960-2013; christophorus 3/80-2002; markt 5/84-2015; motorklassik 11/84-2009; sportauto 90-98; hobby 3/54-15/65; r&r 67-92; autofocus komplett; lamborghini-magazine; SAU 356 82-2014; hot-VWs 10 Stück 90-er Jahre; VW-trends 25 Stück 90-er Jahre; Schweizer und Italienische Magazine. Insgesamt ca. 2700 Stück. Tel.: 06162 5226; heinzespada@web.de



Modellauto GT3 RSR, 1:18, auf Rennplatte von Carrera, Preis 120 Euro + Versand, gern SMS. 0177 4156831

Porsche 356 Motorteile, KGH-KW-NW Kolben + Zylinder, Zyl.-Köpfe, Vergaser, Ansaugbrücken, LF-Knecht, Verteiler, Pleuel, Stößel + Stoßstangen, B&C Benzinpumpen, Porsche 901-911 Motorteile bis 3.0 SC, 4 KS Kolben P 944 103 058 50 = 104.50 = 968 / 3.0 neu, 10 KS Kolben P 928 102 012 05 = 100 mm, 928 / 5.4 GTS neu, Info: hinzi37@hotmail.com, Tel. 0031 680148880

CLASSIC AIRCOOLED SPORTCARS
WERKSTATT & SERVICE



Berlins älteste freie Porsche Werkstatt

RICHARDSTR. 95 • 12043 BERLIN • 030-6872195
WWW.KRAGE-TUNING.DE



Modellauto GT3 RS, 1:18, Preis 50 Euro + Versand, gern SMS. 0177 4156831

Verkaufe Porsche Motor 2.7 Ltr. Typ 911/83 Nr. 6640XXX gegen Höchstgebot. Motor ist verbaut und kann Probe gefahren werden. Tel. 0176 38226333

911 SC, Bj. 82, 204 PS 3.0 Ltr., 192.000 km, Motor läuft, rep.-bedürftig, Preis 30.000 Euro. Tel. 08031 91955



Porsche 911 Frontspoiler mit Montagesatz, neue Originalteile, passend für G-Modelle (SC und Carrera), 349 Euro, Tel.: 0162 3661816

Porsche 924 Breitbau, Fahrwerk von Kerscher, geregelter Gat-Kat / Grüne Plakette, Bj. 1988, alle Unterlagen und Gutachten vorhanden, TÜV war bis 4/16, ca. 5000 Euro investiert, an Karosseriebauer zum Wiederaufbau (GFK und Blech), VB 3800 Euro, pantah65@web.de oder Tel. 0163 6380924



Innenausstattung für 911 SWB. Neuw. Kunstleder beige. Sitze, Türtafeln, Seitenverkl. hinten, Rücksitze u. -lehnen, alle beigen Teile lt. Foto. VP 5000 Euro, Österreich, MUC 130 km. 0043 6641610061

Porsche 924 Carrera GT, Bj. 1979, Oldtimer, 58300 km, teilrestauriert, unlackiert, fahrtüchtig, zertifizierter GFK-Umbau, VB 2500 Euro. Tel. 0173 3705615, SMS (mit Adresse)

911 Teile, geb., von 69*89, für Targa und Coupé, von privat. Tel. 0170 1612230

QUALITÄT MIT GARANTIE

WELTWEIT

DIE NR1 FÜR MECHANISCHE EINSPRITZPUMPEN

High-End Mess- & Reparaturstationen

Die Komplettinstandsetzungen entsprechen bei Auslieferung in Qualität und Funktion dem originalen Fabrik-Neuzustand

UNSERE PERFEKTION FÜR IHREN KLASSIKER

EISENBRANDT

RENN- UND SPORTWAGEN

+49 (0) 681- 959 0 911
WWW.EISENBRANDT.EU

QUALITY MADE IN GERMANY

Versand im Spezialkarton

ASPHALTPIONIERS

Sportwagentouren

ZEIT FÜR EINEN BOXENSTOPP?

Wir führen Sie mit Ihrem Sportwagen auf Entdeckungsreisen durch Mitteleuropa. Lassen Sie sich mittragen von unserer Leidenschaft für sportliches, sicheres Fahren auf bekannten Panoramarouten und verborgenen Traumstraßen.

www.asphaltpioniere.de

autoahrens

Ihr Sportwagen Service

Porsche Erfahrung seit über 35 Jahren

www.autoahrens.de · 0203-76 55 01

Krämer

Spezialisiert auf PORSCHE

www.amak.de

PS-HISTORACING

Porsche Motoren und Getriebe Service

www.ps-historacing.de

Getriebeüberholungen

901 - 911 - 914 - 915

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

HAHN-GFK.de

RACING-PARTS for PORSCHE CARS

Petzoldt's seit 1988

PROFI-PRODUKTE. WENN ES PERFEKT WERDEN SOLL.

DAS GROSSE BUCH DER FAHRZEUGPFLEGE

Neu- und Gebrauchtfahrzeuge - Klassiker - Cabrios

www.Petzoldts.de

Tel.: 02331/483340

Wir restaurieren die Fuchs® Felgen nicht... Wir retten sie!

30 Jahren Erfahrung : Richten, Schweißen, Polieren, Eloxieren, Tauchlackieren... das alles tun wir, damit Ihre Felgen aussehen, wie als sie aus der Fabrik rauskamen... vor 50 Jahren.

ART WHEELS

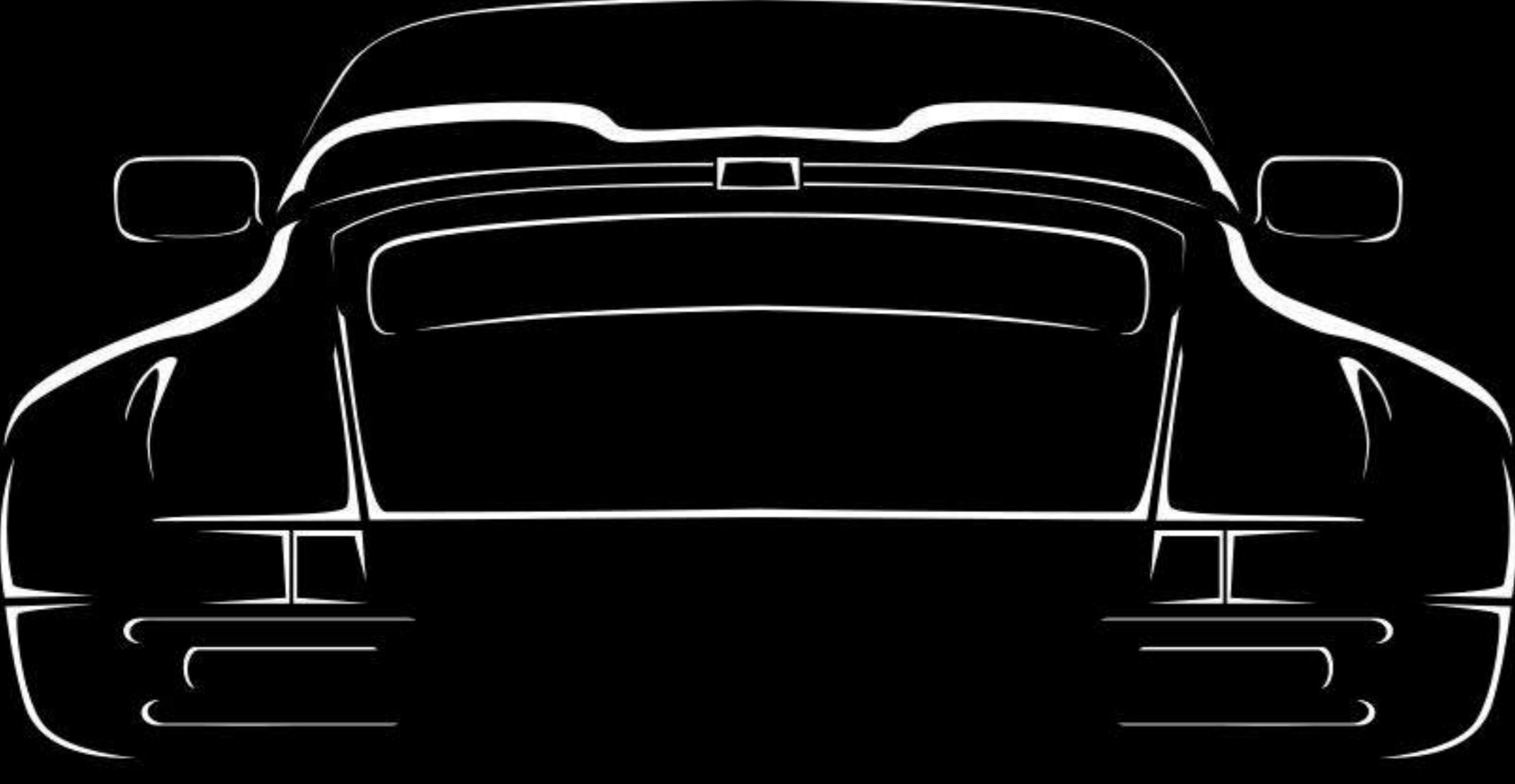
info@art-wheels.eu

www.art-wheels.eu

Tel +33 981 961 992

PORSCHE Speedster

LIMITIERT AUF 997 EXEMPLARE



BERLINMOTORBOOKS.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

KLASSISCHE PORSCHE
SEELAND

HANDEL-RESTAURATION-WERKSTATT
040 / 60 927 911
WWW.SEELAND-KLASSISCHE-PORSCHE.DE

WERKSTATT FÜR
SPORTWAGEN

**911
und**

Kalandrik und
Lessmeister GmbH
Siebengebirgsblick 15
53343 Wachtberg

www.9und11.de · Tel. 0228 90855 993

MITTELMOTOR GmbH

Ersatzteile · Motorsport · Reparaturbetrieb · Restauration

Täglich weltweiter Versand

Mittelmotor GmbH
Werner Hellweg 27
44803 Bochum

0234/ 9351414
0234/ 9351415
info@mittelmotor.de

www.mittelmotor.de



- Originalersatzteile
- Sonderanfertigungen
- Reproduktionen
- Reparatur & Service
- Restaurationen
- Aufbau von Rennfahrzeugen
- Originalfahrzeuge
- Rennfahrzeuge
- Online Fahrzeugmarkt
- Rennmotoren- und Getriebe
- Fahrwerksabstimmung
- Vermietung & Betreuung



Modellauto GT3 Sports Cup, 1:18,
Preis 60 Euro + Versand, gern SMS.
0177 4156831

Verschiedene original Porsche Reparaturleitfaden von 356 / 911 / 924 / 944 / 928, typenbezogen, im sauberen Gebrauchzustand zu verkaufen. Infos gerne vorweg unter Tel. 0151 14306171, deutsche Ausgabe.

911 964 C2 Targa, Bj. 5/90, Motor/Getri. 93tkm / Rechnung gesamt 250 tkm, 1. Besitz, taubenblau-met., unfallfrei, Erstlack, Vollausst., 49.964 Euro. Tel. 001/9497160644 o. 001/3108062872



Porsche 928S, Modell 1982, moosgrün, 300 PS, ohne Schiebedach, WPOZZZ92ZCS840333, Handschalter, Motor-Revision etc., 26.500 Euro, Tel.: 0049 160 6390255



Porsche 930 Turbo 3.3, G-Modell, 5 Rundinstrumente, Tacho 300 Km/h „genullt“, Drehzahlmesser bis 7000 U/pm, Ladedruckanzeige bis 1,0 bar, VDO-überholt, Gläser und Zier-ringe erneuert, sehr guter Zustand, 1890 Euro, Tel.: 0162 3661816



Porsche 911/930 Turbo 3.3 Heckspoiler mit Motorhaube, Porsche Originalteil, also mit eingepprägtem Porsche-Emblem und Schriftzug, Gummilippe wie neu, Topzustand, 890 Euro, Tel.: 0162 3661816



Find us on: **facebook**

www.porsche Freunde-bergischesland.de

Alle Porsche Fahrer sind Willkommen

1



Komfort-Elektronik für Blinker und Fensterheber
Für die Porsche Modelle 911/964/993/986/996:
Blinkerhebel antippen für 3- oder 5-maliges Blinken, Fensterheber antippen zum Öffnen/Schließen.

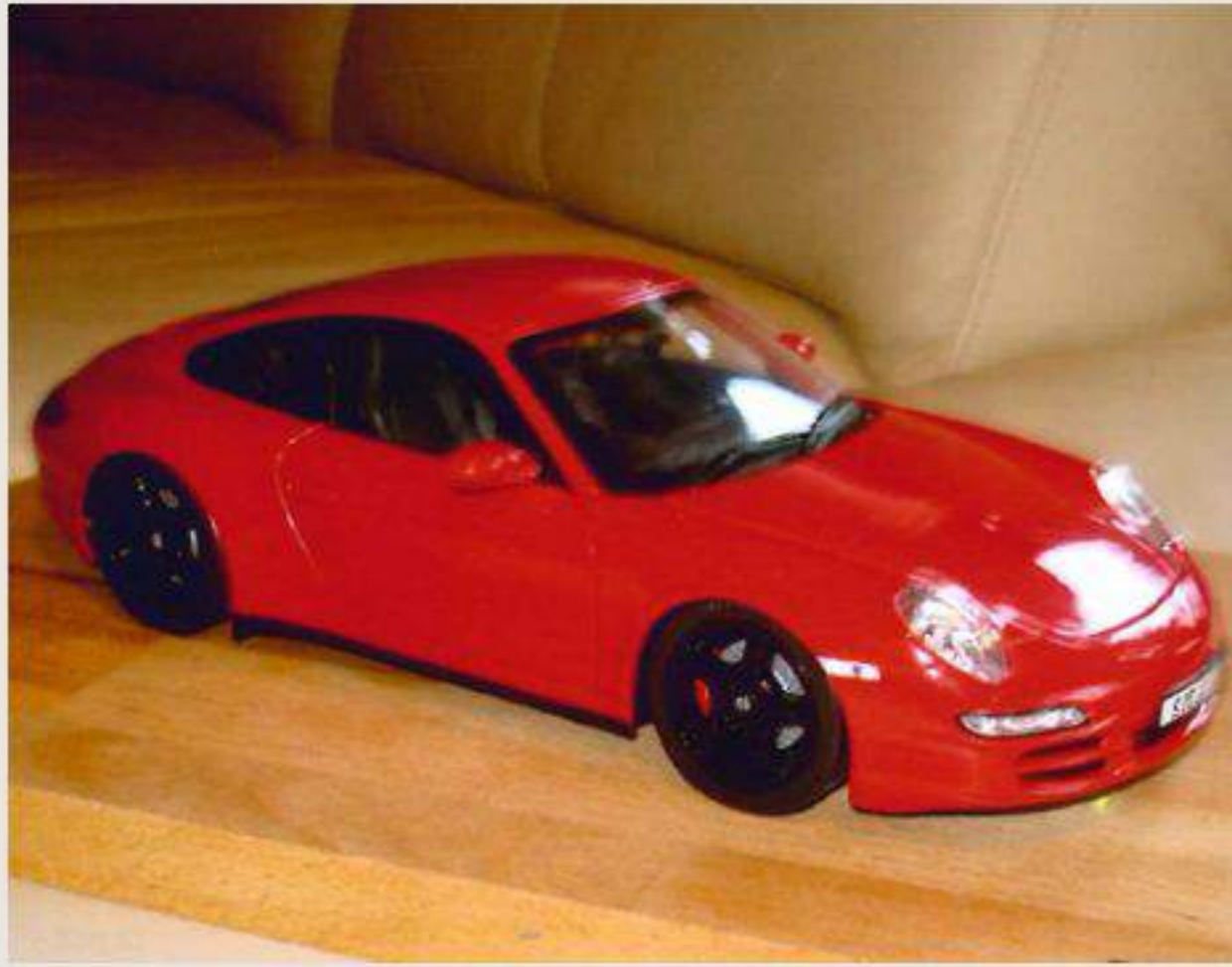
Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com

2



LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“
Limitierte und optimierte Version der bewährten Kits für den Porsche 911 und 964.
Mit Echtcarbon-Gehäuse und Ram-Air System. Gewichtsreduziert und verbesserte Performance.

www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com



Modellauto 911 Carrera 4 997, 1:18, auf Holzplatte von Exklusiv Cars, Preis 90 Euro + Versand, gern SMS. 0177 4156831

944, Bj. 1984, Umbau zum Targa + Cabrio 1986, Unikat, Topzustand, TÜV 03/18, Wertgutachten liegt vor, 13.500 Euro. Tel. 02747 3757



Bild Porsche 911 turbo 964, in glanz, 70x50 cm, 40 Euro + Versand, gern SMS. 0177 4156831

911 3.2 SC, Bj. 1985, deutsches Auto, H-Kennzeichen, 105.000 km, SSD, EFH, Teilleder, Fuchsfelgen, 49.500 Euro. Infos/Bilder Tel. 02801 5096, Wp.@gmx.de

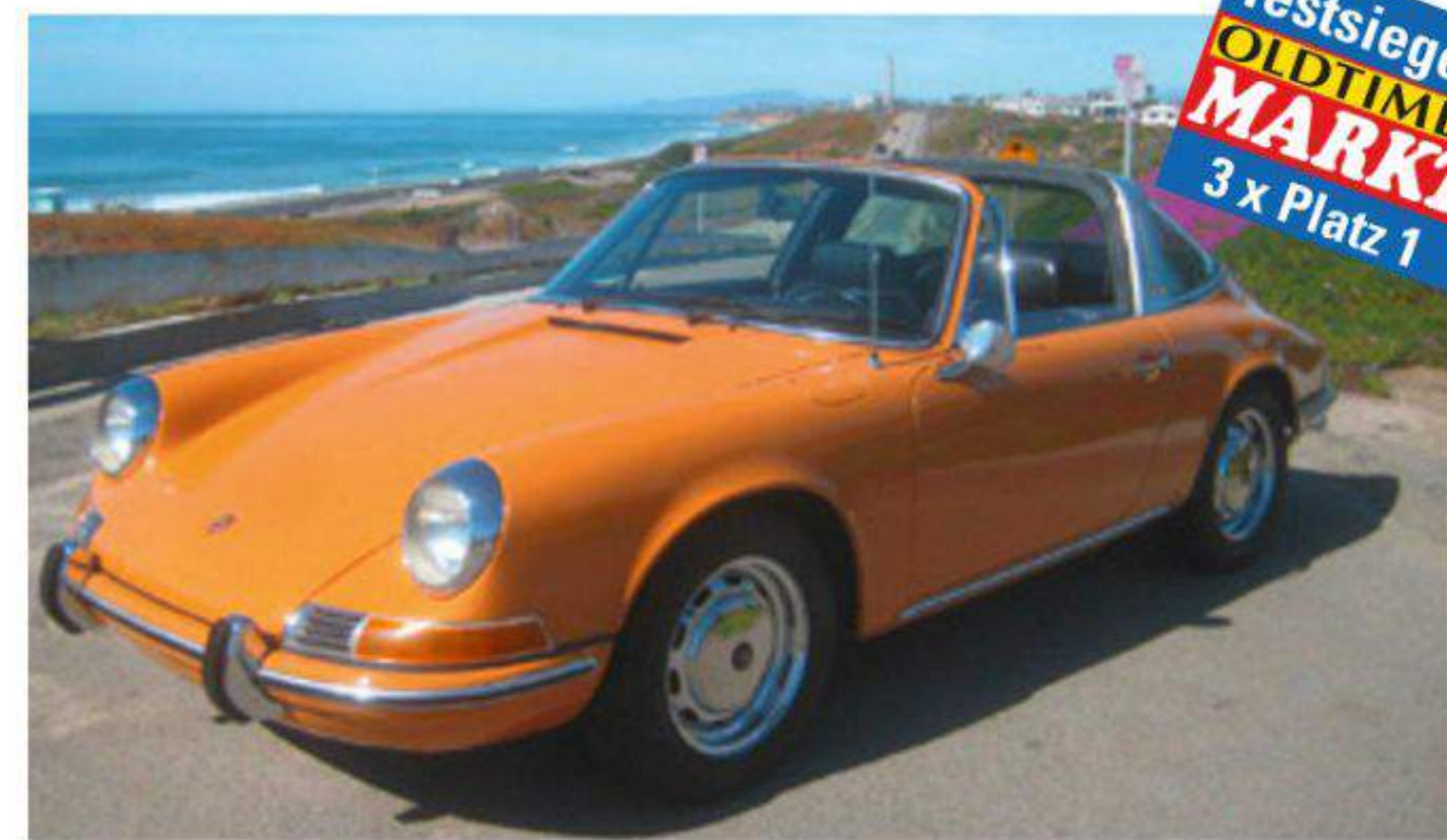
Carrera, Bj. 5/99, TÜV 7/2018, 187 tkm, S.-Heft, schwarz, Tiptr. S, Leder, el. S-Dach, heizb. Sitze, dkl.-Scheiben, etc. etc., 17.900 Euro. Tel. 07444 917054 o. 0175 1629643



Porsche Boxster S Typ 987 Kompletträder neuwertig! 8J18ET57 VA 235 40ZR18 Michelin, 9J18ET43 HA 265 40ZR18 Michelin, Preis: VB 1000 Euro. Tel.: 0653 5944306

Meet Luxembourg – a whole world one single place – International Porsche Classic Meeting Luxembourg 2017, 3.-6. August 2017, www.cml.lu

Der Porsche für die Ewigkeit



Echter Langzeit-Rostschutz durch Erfahrung, Endoskopie und Schwachstellen-Datenbank

TIME MAX.de

040 - 460 939 10

*siehe Oldtimer Markt 9/2013

Humbaur
GmbH



■ Karosserie + Lack
■ Cabrioüberdeck

■ Service/Motor
■ Restauration

■ Inspektion + Wartung
■ Hochglanzpolieren

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

DER STRALBETRIEB
IHRES VERTRAUENS
www.prowatec.de
Telefon: 0721-55 33 77

Faszination
Comer See
Idyllische Landhs. & Ferienwohnungen
www.labreva.com Tel. 08178 997 87 87



TEILE.COM

**NEU & GEBRAUCHT.
PORSCHE ORIGINALTEILE.**

TEILE.COM / ONLINE SHOP

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

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY

your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993



JOMAPARTS.COM
porsche classic parts

Gefusilleerdenlaan 29 - 9600 Ronse, Belgium
T +32 55 21 30 13 - F +32 55 20 70 69
info@jomaparts.be - www.jomaparts.be

Nederlands Français English Deutsch Italiano Português

MARTINI
RACING

MARTINI
RACING

ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires



order online: maxpart-racing.de

Döpper - Porsche-Bezugsstoffe

www.doepper-profile.de

Tel: 0 22 61 - 2 45 93

PORSCHE
FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich
in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gerne:

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

Ausgabe 4-2017
Erscheinungstermin: 04.08.2017 | Anzeigenschluss: 28.06.2017

SUCHE

Sammler sucht Boxster von 1. Serie, wenig km, unfallfrei, guter Zustand. Tel. 07073 4834

Suche 914/6, 914 oder 911, bitte alles anbieten, gg. Barzahlung von privat, Tel. 0172 2955164

Suche Porsche 996 FL ab 02, oder 997 nur Schalter, auch mit leichtem Unfall. hausb65@web.de

Suche Porsche 997 S oder 4S bis 09 mit Schaltgetriebe Tel. 0152 51308997

356 zum Rest. Gesucht! Auch abgebrochene Restauration, Speedster, Roadster, Cabrio, Coupé, auch Teile, von privat. Tel. 0151 12287471

Suche alten Porsche 356 oder 911, Tel. 0172 3473773

Luftgekühlte Porsche Rarität, auch Rennwagen von privat. Tel. 0171 3363996

Porsche 911-912 bis Bauj. 73, zum Restaurieren, von privat gesucht, Tel. 07552 9380356

www.bewegung-gegen-krebs.de

BEWEGUNG GEGEN KREBS

„Bleib auf dem Laufenden. Mit Spaß und Bewegung.“
Wolfgang Overath, Fußball-Weltmeister 1974

SPENDENKONTO IBAN:
DE65 3705 0299 0000 9191 91

Deutsche Krebshilfe
HELFFEN. FORSCHEN. INFORMIEREN.

DOSB

Deutsche Sporthochschule Köln
German Sport University Cologne

PORSCHE
FAHRER

FÜR SAMMLER



Schuber für 10 Ausgaben

€ 14,95

Jetzt bestellen auf
www.heel-verlag.de oder
mit der beigehefteten Postkarte!

RICHARD MILLE
NÜRBURGRING
 CLASSIC
 EIFELRENNEN

16.-18.
JUNI
2017

DAS MOTORSPORT MEETING

90 JAHRE NÜRBURGRING 1927-2017

WWW.NBR-CLASSIC.COM



Jetzt anmelden
 und Tickets
 vorab sichern!
 NBR-CLASSIC.COM

RENNEN & SONDERLÄUFE
DABEI SEIN – SELBER STARTEN!



CLUBTREFFEN / MARKENCLUBS



TOURENWAGEN CLASSICS



EXPERIENCE NORDSCHLEIFE



GP MONOPOSTO & FORMEL JUNIOR



300SL - UHLENHAUT TROPHY



NORDSCHLEIFEN GLP



VINTAGE-TREFFEN



DAMC 05

RICHARD MILLE



HISCOX

Baumann
 CONTAINER
 RAUMSYSTEME

Enke
 Produziert Qualität seit 1924

PORSCHE FAHRER

Die Ausgabe 4-2017

erscheint am 4. August 2017

unter anderem mit diesen Themen:



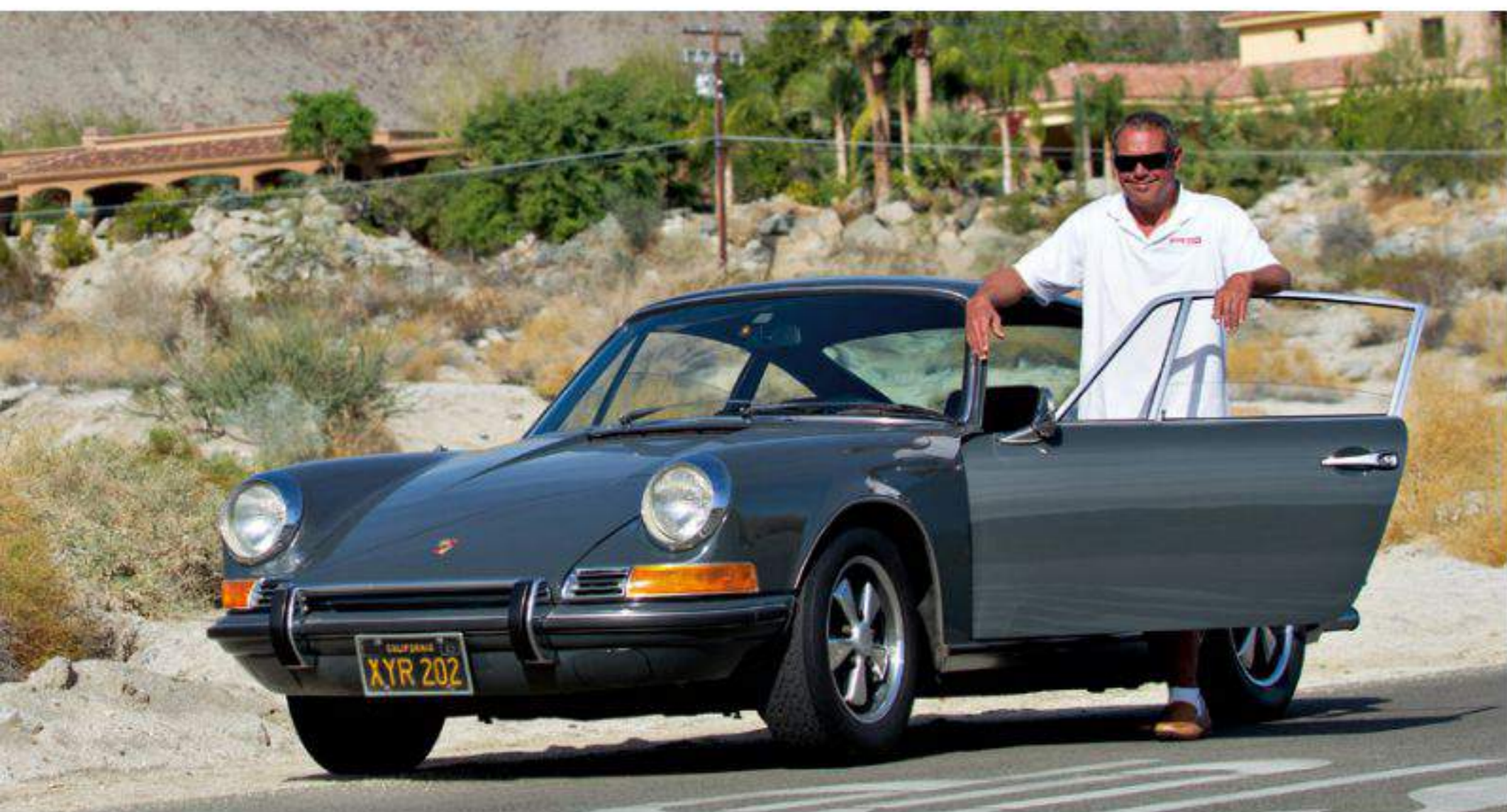
TITELSTORY

Super-Test – RUF Ultimate trifft Yellow-Bird

HAPPY END

Chef-Visite

Zu Besuch bei Chad McQueen



SPORT-SCHAU

Einzeltäter

928 Le-Mans-Rennwagen



REPORT

Großes Finale

993 Turbo



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

IMPRESSUM

Verlag:

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

Herausgeber:

Franz-Christoph Heel

Chefredakteur:

Jan-Henrik Muche

Redaktionsanschrift:

Rhönstraße 131
60385 Frankfurt
redaktion@pf-magazin.de

Ständige Mitarbeiter:

Michael Behrndt, Andreas Beyer,
Stefan Commertz, Martin Henze,
Melanie Jaschob-Ahaus (Lektorat),
Tobias Kindermann, Hartmut
Lehbrink, Stephan Lindloff, Karl
Ludvigsen, Peter Trautmann

Verlagsleiterin Zeitschriften:

Sabine Blüm

Gerichtsstand:

Königswinter

Objektleitung

PORSCHE FAHRER:

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

Verlagsvertretung:

Nielsen 3a, 3b und 4
(Hessen, Baden-Württemberg
und Bayern)
Christian Keller Media
Route de Riboute
Roc de Cargalière
F-11220 Lagrasse
Tel.: 0049 162 2015013
christian@kellermedia.eu

Anzeigenpreise:

Es gilt die Anzeigenpreisliste
2017.

Leserservice:

PORSCHE FAHRER-Leserservice
Gut Pottscheidt
53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53
Fax: 02223 9230-26
service@pf-magazin.de

Abonnentenverwaltung:

Abobestellungen, -kündigungen
und Adressänderungen richten
Sie bitte an:
DataM Services GmbH
Postfach 9161
97091 Würzburg
Tel.: 0931 4170-427
Fax: 0931 4170-497
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:

LSC Communications Europe
Sp. z o.o.,
Krakau/Polen

Preise und Erscheinungs- weise:

Im Jahresabonnement erhalten Sie
PORSCHE FAHRER viermal im Jahr.
Der Preis für ein Jahresabonne-
ment beträgt im Inland € 26,- inkl.
Versandkosten (Europa: € 33,36;
restliches Ausland auf Anfrage) im
Jahresabonnement Print + Digital
erhalten Sie die Heftausgaben zu-
sätzlich als ePaper (Zusatzkosten
€ 1,-/ Jahr). Das Abonnement kann
bis spätestens sechs Wochen vor
Bezugsende gekündigt werden,
ansonsten verlängert sich der
Bezugszeitraum um weitere 12
Monate.

Bücher-Bestellservice:

Tel.: 0531 7088560
Fax: 0531 708601
www.heel-verlag.de

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 Pottscheidt
D-53639 Königswinter
(nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 7088560
Fax: +49 531 708601
bestellung@vsb-service.de

Postvertriebskennzeichen:

74394

ISSN: 1864-4090

Nachdruck nur mit Genehmigung
des Verlages unter ausführli-
cher 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.

Viele starke Seiten.

OLDTIMER
MARKT EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



» Ich setze auf 100-prozentige Sicherheit und Zuverlässigkeit – deshalb vertraue ich bei der Fahrzeugüberwachung der GTÜ. Auf die GTÜ-Prüfingenieure kann ich mich immer voll verlassen.

Sven Müller, Meister 2016 im Porsche Carrera Cup und im Porsche Mobil 1 Supercup



Sachverstand, dem Sie vertrauen können

Nicht nur im Motorsport kommt es auf höchste Sicherheit an.

Die Gesellschaft für Technische Überwachung steht mit über 2.000 Prüfingenieuren bundesweit dafür, dass Technik auch im Alltag sicher und beherrschbar bleibt.

Vertrauen auch Sie der GTÜ bei der amtlichen Hauptuntersuchung.

