

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE

FAHRER



Ausgabe 2-2018
Februar / März / April 2018
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)
€ 9,00 (E/I)



911 GT2 RS



GT3 TOURING + 911 CARRERA T AUF GROSSER TOUR



944 S2 + Boxster 2.7



996 GT3 Rallye



Formel 1 Typ 804

100%

UNSERER KUNDEN FREUEN SICH,
DASS WIR DEN PREIS
VERDOPPELT HABEN.



kobold

Stiftung Warentest* und das ETM Testmagazin zeichnen den Kobold VR200 Saugroboter zum zweiten Mal in Folge aus.

Wie in jedem Kobold Produkt stecken in ihm das Wissen und die Erfahrung aus über 80 Jahren Hausbesuchen.

Ein Grund mehr für Vorwerk.



*Quelle: Ausgabe „test“ 2/2015 und „test“ 2/2017
Mehr Informationen unter: www.test.de.

EDITORIAL

Lassen Sie mich ...

... mit gutem Beispiel vorangehen. Ich habe, und das allein ist schon eine Nachricht wert, meine guten Vorsätze fürs neue Jahr wahr gemacht und meinen Worten Taten folgen lassen: Ich habe mir einen Boxster gekauft! Endlich.

Ich weiß, dass ich Ihnen damit schon seit Langem in den Ohren liege: Jetzt einen frühen 986 erwerben, nach einem schönen Cayman Ausschau halten, keine Angst vor „Spiegeleiern“ haben, da kaufen, wo noch niemand die Hand am Portemonnaie hat und die Preise treibt. Undsoweiterundsofort. Lange genug geht das schon so, jetzt gerade wieder: Sehen Sie Seite 34, wo 944 S2 und Boxster als Nice-Price-Porsche aufeinandertreffen.

Aber mein Gerede verhält zum Glück nicht ungehört. Immerhin meldete der eine oder andere Leser bereits Vollzug und den Erwerb eines Boxster, bekannte sich öffentlich zur „Dame“ der Neuzeit, dem kleinen Porsche mit der sanften Motorisierung.

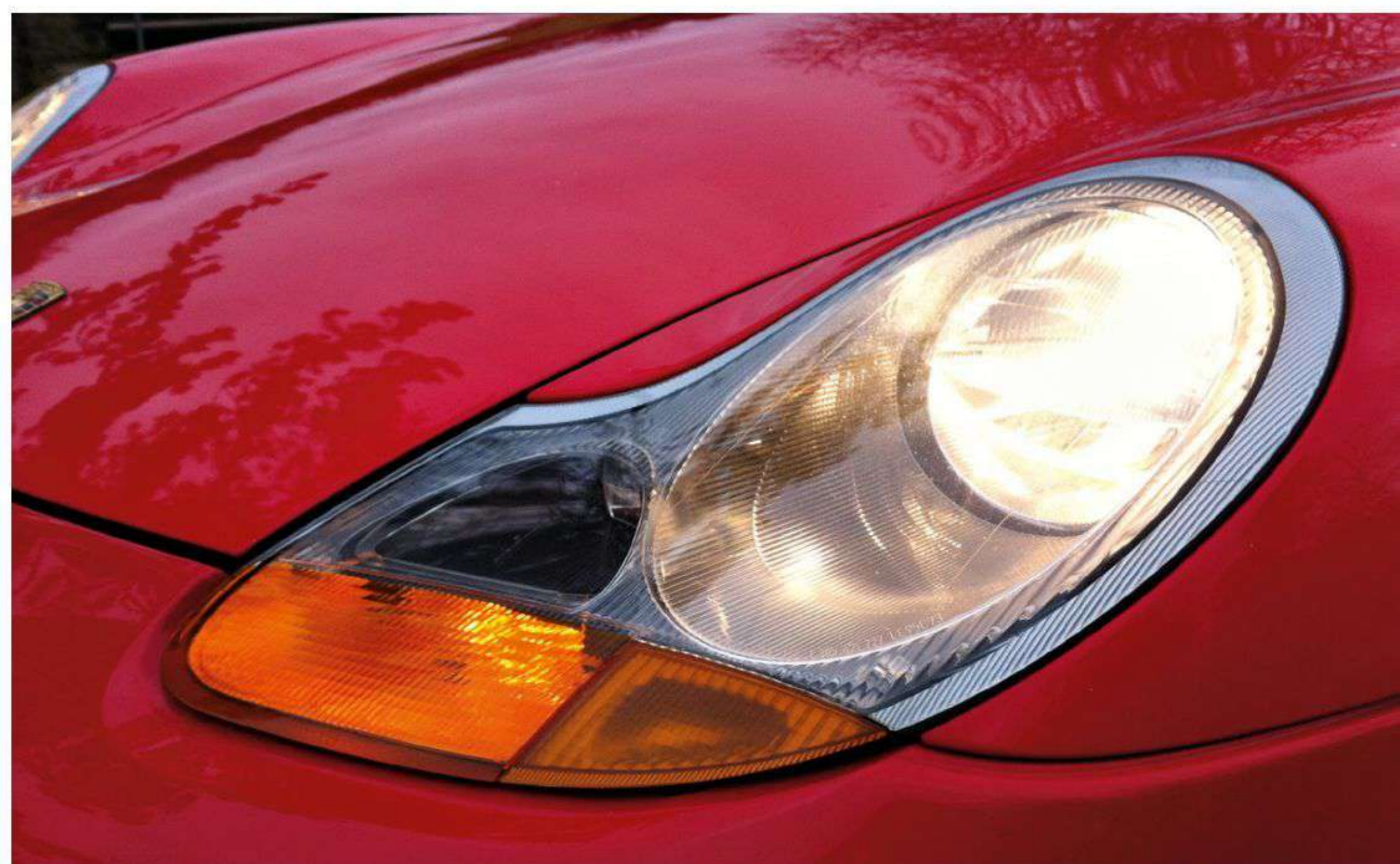
Ich gebe zu, dass ich ein Herz für leicht abseitige Autos habe, für alle, die nicht im Fokus oder Rampenlicht stehen und ihre Fans vielleicht erst in ein paar Jahren finden, besonders für Fahrzeuge in Fehlfarben oder gleich alles zusammen in Tateinheit. Mein alter Elfer trägt modisch bedenkliches Weißgold, mein 944 ist ein früher, eher karger Sauger und nun steht noch ein Boxster daneben, natürlich einer mit den lange geschmähten Spiegeleiern. Nein, natürlich keiner im allgegenwärtigen Silber.

Wer sich wie ich über Wochen und Monate auf der Suche nach dem richtigen Auto mit dem Thema beschäftigt, muss dann aber doch feststellen, dass es schon nicht mehr so einfach ist, etwas Passendes zu finden. Sollten Sie sich also auch mit dem Gedanken tragen, die eigenen guten Vorsätze zu befolgen, dann warten Sie nicht länger, legen Sie los! Oder sind Sie bereits aktiv geworden? Was ist es? Schreiben Sie uns, schicken Sie Bilder. Wie sich meine Beziehung zum neuen alten Porsche entwickelt und was er mich gekostet hat, erfahren Sie allerdings erst in der nächsten Ausgabe.

Bis dahin, Ihr frisch verliebter



Jan-Henrik Muche



**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. 68

May I introduce? Frank Cassidy aus England, Porsche-Liebhaber und ein Mann der extremen Outlaw-Elfer.



S. 82

Der Typ 804 war Porsches Versuch, mit einem eigenen Auto in der Königsklasse Fuß zu fassen. Eine Saison lang spielte Porsche mit und gewann mit dem 804 den ersten und letzten F1-GP.



S. 26

Nenne ihn bloß nicht Kombi! Sport Turismo heißt der Panamera mit dem neuen, schönen Heckabschluss. Ein bisschen praktisch ist er auch – und deshalb eine spannende Cayenne-Alternative.

INHALT



S. 16

Die 911-Baureihe gibt noch einmal Vollgas: 911 Carrera T und GT3 Touring heißen die attraktiven Sondermodelle an beiden Enden der Modellpalette.



S. 54

Der letzte geplante Rallye-Einsatz eines Elfers liegt auch schon fast 20 Jahre zurück. Auf Basis des 996 GT3 RS entstanden zehn Autos für Asphalt- und Schotter-Betrieb – eine aufregende Fußnote der GT3-Historie.

MASCHINEN

- Sport-Schau
54 996 GT3 RS Rallye – Der Letzte seiner Art
Happy End
82 Typ 804 Formel 1 – Heute ein König

SERVICE

- Service
34 944 S2 und Boxster 2.7 – Gut und günstig
Invest-Tipp
42 Cayman S Sport – Im besten Alter

TEST

- Titelstory
16 911 Carrera T und GT3 Touring – Auf großer Tour
Fahrtenbuch
24 Macan Turbo Performance Paket – Maximal Macan
Fahrbericht
26 Panamera 4 E Hybrid Sport Turismo – Mehr Sportwagen

TECHNIK

- Made by Porsche
10 718 Cayman und Boxster GTS – WTR GTS
Made by Porsche
62 911 GT2 RS – Zwischen den Welten

MENSCHEN + MOTOREN

- Porträt
44 Walter Brun – Musik, Motoren und Moneten
Magazin
50 Soundnacht 2017 – So sehen Sieger aus
Porsche-Fans weltweit
68 Frank Cassidy – England
Tuning
76 Clockwheels Projekt 9XXXR – Vom Guten das Beste

RUBRIKEN

- 4** Leserbrief/News
89 Literatur
90 Porsche Markt
96 Vorschau/Impressum

GEPRÄGT VOM 924

Als begeisterter „Porsche Fahrer“ und auch Leser möchte ich Ihnen meine Geschichte erzählen. Ich heiße Markus Burgstaller und bin 1973 geboren. Mein Vater hatte sich den ersten Porsche am 8.9.1980 in Zell am See gekauft. Es begann schon witzig, denn der Verkäufer verwechselte zwei unabhängig voneinander bestellte Autos, und somit kam er von G2 Venusrot ungewollt zur Farbe G1 Indischrot. Zu diesem Zeitpunkt war ich 7 Jahre alt. Ich kann mich jedoch genau daran erinnern und fand es toll, in einem der kleinen Rücksitze zu sitzen, wie angepasst! Meine Eltern fuhren 17 Jahre mit dem Auto, diesbezüglich hat sich die vollverzinkte Karosserie ausbezahlt. Als ich 18 wurde, konnte ich mir selbst einen 924 kaufen, selbstverständlich auch in Rot. Leider wurde der von einer Freundin beim Wildwechsel in den Bergen zu Schrott gefahren. Zu diesem Zeitpunkt besaß mein Vater auch einen 911 Targa, und somit konnte ich kostengünstig den 924 von Papa übernehmen und auf mich anmelden. Mit Stolz und Herzblut kann ich sagen, dass der 924 mein kleines Heiligtum ist, verbunden mit vielen Erlebnissen meiner Kindheit.

Markus Burgstaller, Österreich



FUCHSFELGEN FÜR 944

Anbei sende ich Ihnen zwei Fotos unseres Porsche 944 (Baujahr Oktober 1987). Der Porsche 944 wurde bei seiner Einführung Anfang der 80er Jahre auf Pressefotos immer mit den schönen Fuchsfelgen gezeigt. Anfänglich fuhren die 944 der ersten Generation alternativ mit den ATS-Hackmesser-Felgen, die dem Fahrzeug auch gut standen. Spätestens mit der Überarbeitung des 944 in der Mitte der 80er Jahre kamen dann die scheußlichen Telefonfelgen zum Einsatz. Meine Schwester und ich hatten unseren 944 mit Telefonfelgen erworben mit dem Ziel, ihn direkt auf Fuchsfelgen umzurüsten. Dann mussten wir jedoch erfahren: Ab Modelljahr 1987 hatte der Porsche 944 eine breitere Hinterachse, und die ließ eine Montage der Fuchsfelgen weder in 15 noch in 16 Zoll zu, da die Einpresstiefen dieser Felgen bei der breiten Achse zu tief waren. Auf der Techno Classica kamen wir ins Gespräch mit einem Fuchs-Mitarbeiter, der uns schließlich den Tipp gab, die jetzt im Sortiment vorhandenen 17-Zoll-Fuchsfelgen zu bestellen und montieren zu lassen. Gesagt, getan: Wir haben den Radsatz bestellt, im PZ Bensberg montieren und dort auch vom TÜV abnehmen lassen (Einzelabnahme). Die 16-Zoll-Räder hätten wahrscheinlich besser, da zeitgenössischer ausgesehen, aber dennoch sind sie besser als jede Telefonfelge. Oder was meinen Sie?

Susanne und Stefan Berth, Mönchengladbach

MEHR GEFÜHL

Ich bin langjähriger Abonnent der Zeitung PORSCHE FAHRER und seit 15 Jahren aktiver Porsche-Fahrer mit verschiedenen Fahrzeugen, vom Carrera 3.2 über 964, 993 und aktuell bis hin zum 981 Boxster Spyder. Einen 911 GT3 habe ich bis dato nicht gefahren oder als Beifahrer erlebt. Heute möchte ich Ihnen ein paar kritische Worte zur aktuellen Ausgabe schreiben. Positiv: Ich mag den Inhalt, die Storys insbesondere über Willi Kauhsen, den 911 T Polaris; die Kaufberatung zum Panamera und der Bericht über den 911 Turbo S Exclusive Series haben mir gut gefallen! Negativ: Von der Titelstory GT3 x 6 – Vergleich 996, 997 und 991 GT3 – hätte ich mir in der Umsetzung deutlich mehr versprochen. Lassen Sie mich hierzu ins Detail gehen, Sie haben die tolle Möglichkeit, sechs Generationen GT3 in Weissach auf einer Rennstrecke nicht nur selbst, sondern auch durch Lars Kern rennmäßig zu bewegen. Das ist aus meiner Sicht ein Traum, und dann kommt dabei ein Bericht heraus, der je Fahrzeug in nur wenigen Zeilen ihre subjektiven Eindrücke zu den Fahreigenschaften und Charakteristika des jeweiligen GT3 schildert? Dazu unverhältnismäßig viel ZDF (Zahlen/Daten/Fakten) je Fahrzeug. Dieser Bericht nimmt mich emotional einfach nicht mit. ZDF bekomme ich im Überfluss in jedem Porsche-Magazin, kann sie mir auch im Internet einfach besorgen, was mich aber interessiert, ist gerade Ihr subjektiver Eindruck von dem Fahrzeug, nämlich Optik, Haptik, Sitzgefühl, Klang, Fahreigenschaften etc. Diese Story hätte viel mehr davon verdient gehabt, auch was Lars Kern von den älteren Modellen hält, und zwar je Modell, wie Sie beide die Fahrzeuge jeweils als Autojournalist und Rennfahrer unterschiedlich gewichten. Tut mir leid, aber da wäre aus meiner Sicht deutlich mehr drin gewesen ...

Dirk Schmuck, Hilden

Anm. d. Red.: Natürlich hätten wir gern mehr Bilder, mehr Infos zu jedem Auto angereicht (beides liegt vor), aber dies hätte den Umfang der ohnehin üppigen Geschichte gesprengt und zu wenig Platz für andere Storys bedeutet. Als vierteljährlich erscheinendes Magazin ist uns die Mischung der Themen, von Ihnen ja ebenfalls erwähnt, aber besonders wichtig, da wir wirklich jeden Leser glücklich machen wollen. Jedes Heft muss als Ganzes begeistern, und Heftumfänge sind nicht beliebig zu vergrößern, leider. In einer digitalen Variante gibt es solche Platzprobleme nicht. Und deshalb finden Sie in der ePaper-Version zumindest immer zusätzliche Galerien mit Bildern, die wir in der Printausgabe nicht untergebracht haben. Vielleicht ist das ja ein kleiner Ausgleich für Sie? Unsere App gibt es für Smartphone und Tablet, und als Print-Abonnent erhalten Sie die digitale Version zusätzlich für nur einen Euro pro Jahr! Alle Infos dazu auf pf-magazin.de/app.html.

MEHR 996

Danke für diese tollen Beiträge in Heft 1-2018. 944 / 944 S2: Toller Bericht, schöne Fotos, tolle Familienstory, klasse Autos! 911 SC L 3.1: Fantastisch! Invest-Tipp 928: Yeah! Kaufberatung Panamera S: Danke. Zum 996 bitte mehr!

Bernhard Meinhard



Der Königsweg zum *Wohlfühlwasser*

Modernste Schwimmbadtechnik für vollautomatisch
perfektes Wasser ohne Chlorgeruch

- Haut- und augenfreundlich
- Energieeffizient und wirtschaftlich
- Komfortabel und sicher
- Mobil über Tablet und Smartphone

Erleben Sie die Wohlfühlwelt von Ospa
unter www.ospa.info



 MADE IN GERMANY

Ospa Schwimmbadtechnik

73557 Mutlangen
Tel. +49 7171 7050
www.ospa.info



OSPA

Das Schwimmbadwasser



GESTERN SCHEUNENFUND, HEUTE MUSEUMSSTÜCK

Er fehlte noch in der Sammlung, ein Porsche mit der Typbezeichnung 901. Nach dreijähriger Restaurierung ist Nr. 57 zurück im Leben. Das Porsche-Museum widmet ihm eine Sonderausstellung.

In der Sonderschau „911 (901 Nr. 57) – Eine Legende nimmt Fahrt auf“, die noch bis zum 8. April zu sehen ist, zeigt Porsche einen seiner jüngsten und den gleichzeitig ältesten Elfer der Sammlung. Das rote Coupé entstand im Oktober 1964 als eines der ersten Serienmodelle des Sportwagens noch unter der Typbezeichnung 901. Fast genau 50 Jahre später kaufte das Porsche-Museum die zufällig gefundene Rarität zurück und versetzte sie wieder in den Originalzustand. Porsche hatte den Nachfolger des 356 ursprünglich unter der Typbezeichnung 901 entwickelt und vorgestellt. Nur wenige Wochen nach Produktionsbeginn musste das Coupé im Herbst 1964 wegen eines markenrechtlichen Einspruchs von Peugeot jedoch umbenannt werden und hieß fortan 911. Alle bis dahin produzierten Kundenfahrzeuge waren zwar unter der Bezeichnung 901 gebaut, aber als 911 verkauft worden.

Auf einen dieser frühen Vertreter der Baureihe stieß 2014 das TV-Team der Doku-Soap „Der Trödeltrupp – Das Geld liegt im Keller“ beim Verwerten eines Altautobestands in einer Brandenburger Scheune. Zum Inventar gehörten auch zwei 911 aus den sechziger Jahren – einer davon trug die Fahrgestell-Nummer 300.057 –, die sich nach einer Prüfung durch Experten des Porsche-Museums als echt herausstellten. Das Museum kaufte beide 911 und schloss damit eine wichtige Lücke in seiner Sammlung. Mitentscheidend für den Kauf war der unrestaurierte Zustand des frühen 911, der seinem früheren Besitzer Bernd Ibold, selbstständiger Kfz-Mechaniker in Ostberlin, bis 1978 als Alltags- und Werkstattwagen (!) gedient hatte.

Das bot den Spezialisten des Museums die Möglichkeit, den Sportwagen so authentisch und originalgetreu wie möglich wiederaufzubauen, auch wenn der Originalmotor bereits durch ein Austausch-Aggregat mit Solex-Vergasern ersetzt worden war.

Drei Jahre dauerte es, den stark von Rost gezeichneten 901 wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. 65 Prozent der Karosserie blieben erhalten, partieller Ersatz kam von einem Spenderauto des Jahrgangs 1965. Motor, Getriebe, Elektrik und Innenausstattung wurden nach dem gleichen Prinzip instand gesetzt, der in dieser Ausführung nur in kleinsten Stückzahlen hergestellte Grill der Motorhaube wurde in den USA entdeckt und zugekauft. Grundsätzlich ging der Erhalt von Teilen und Fragmenten vor deren Austausch: Die leicht zerkratzten Originalscheiben mit alten Aufklebern wurden wieder eingebaut, die Rücksitzanlage blieb original erhalten.

Die Frage, ob die am 22. November 1964 nach Ratingen ausgelieferte Nr. 57 noch ein 901 oder schon ein 911 ist, wird jedoch nie zu beantworten sein: Als Ferry Porsche am 22. Oktober 1964 entschied, die Ziffernfolgen 901 und 902 in 911 und 912 zu ändern, war Nr. 300.057 – mit den Fahrzeugen 047 und 066 – gerade in Produktion. Es war eine Fertigstellung auf der Namensgrenze.

WEIHNACHTSGEWINNSPIEL 2017

Das sind die Gewinner:

VERWÖHNZEIT FÜR 2 IM HARZ

Robert P. aus Kemmern

FRÜHSTÜCKSBEGLEITER

MIT GUTE-LAUNE-EFFEKT

Christophe M. aus Horst

UNVERGLEICHLICHER GENUSS

Thomas T. aus Hirschaid

ROMANTISCHES WOCHENENDE

FÜR 2 IN GRAUBÜNDEN

Dietmar H. aus Gräfelting

2 PREMIUM-RASIERER

Harald S. aus Mettmann

Johannes H. aus Oberhausen

5 x ROBUSTES FÜR UNTERWEGS

Andreas H. aus Bischofswiesen

Wolfgang B. aus Leverkusen

Martin S. aus Neunkirchen

Karl D. aus Greifswald

Michael B. aus Neunkirchen

5 GENIESSER-PAKETE

Hans-Reinhard Z.

aus Kreuzlingen in der Schweiz

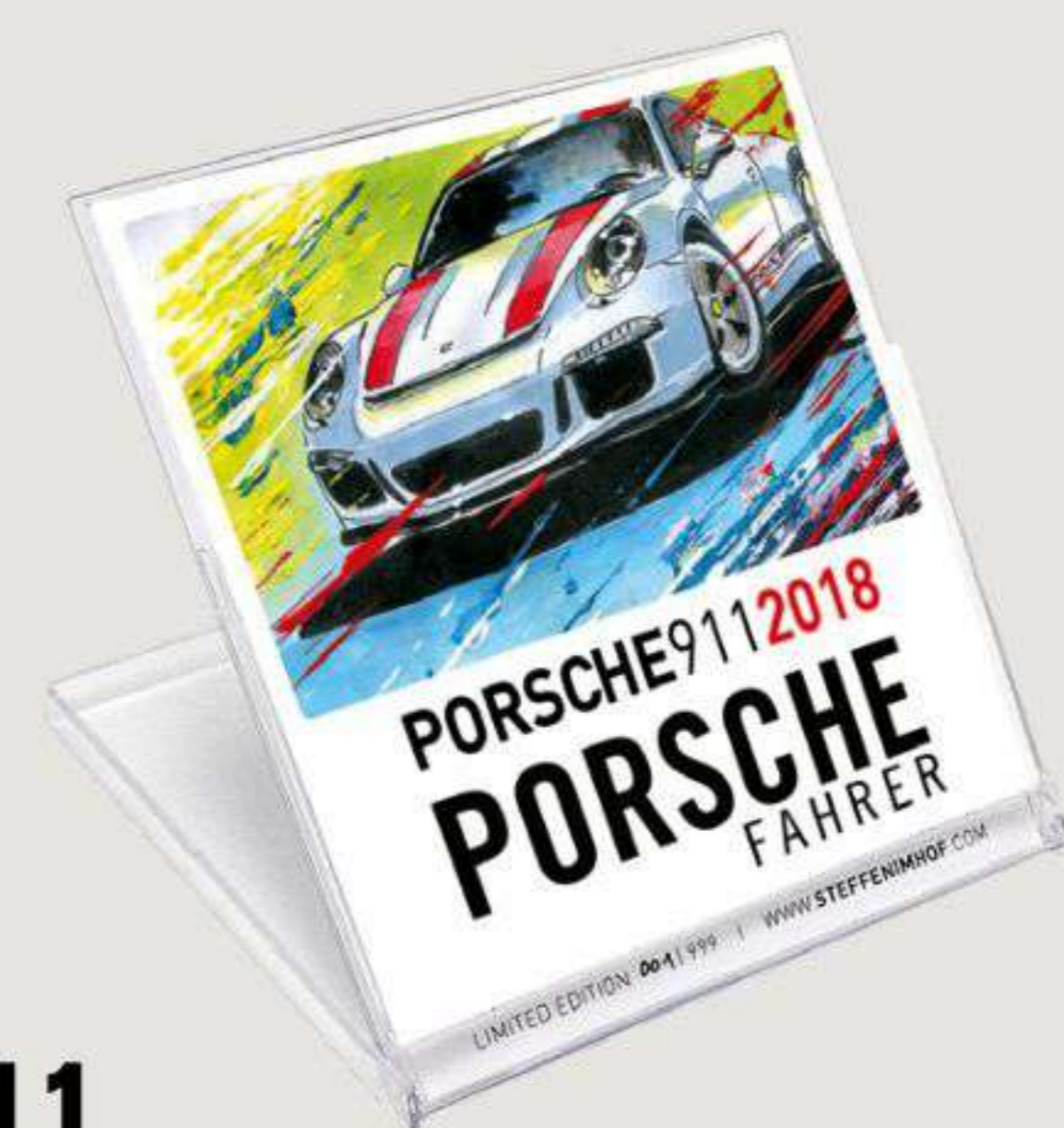
Jörg P. aus Magdeburg

Mathias P. aus Schönberg

Jürgen S. aus Memmingerberg

Christian K. aus Warthausen

Dieses Mal kein Glück gehabt? Dann abonnieren Sie schnell unseren Newsletter und erhalten die Chance auf einen Porsche 911 GT3 RS von LEGO Technic!



12 x 911

Noch Platz auf dem Schreibtisch? Für 2018 hat Künstler Steffen Imhof einen kompakten Tischkalender im CD-Format in der Box aus Plexiglas aufgelegt. Thema für 2018: ausschließlich Elfer für Straße und Rennsport. Hierbei handelt es sich um Skizzen, die er als Grundlage für seine Unikate anfertigt. Erstmals erscheint zu 2018 eine PORSCHE FAHRER-Version, auf 999 Exemplare limitiert und zu bestellen unter www.steffenimhof.com. Bei Bestellung bitte „PORSCHE FAHRER-Edition“ angeben.



356 UND 912 – VERGASER UND TEILE

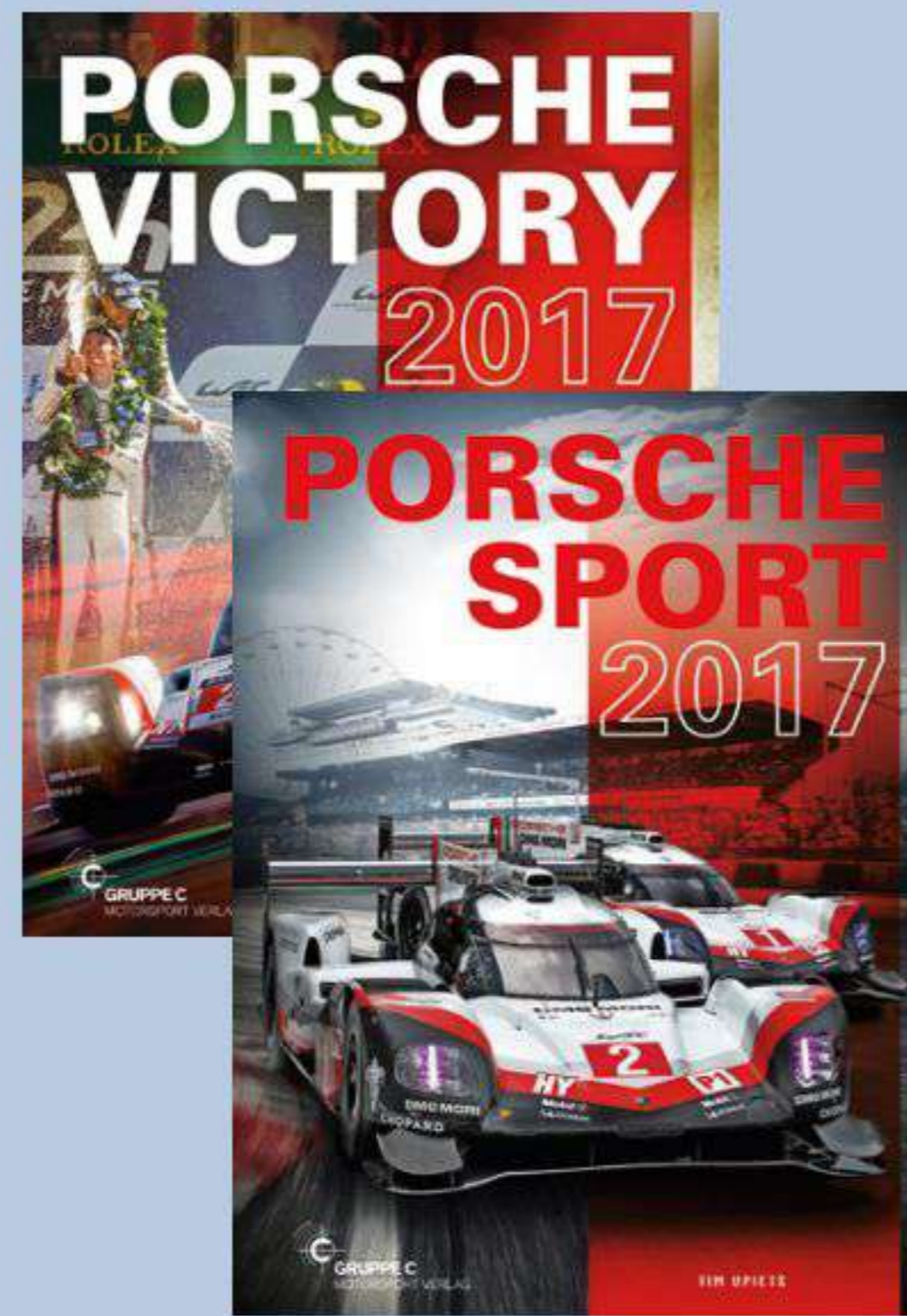
Solex sind original, Weber sind einfacher. Für die Umrüstung von Solex auf Weber IDF-Vergaser bei 356 und 912 bietet die britische Firma Webcon ein CNC-gefertigtes Set mit passenden Adapterplatten, Dichtungen und Schrauben an. Das Umrüst-Paket kostet 145 £ (netto) oder komplett mit Weber 40 IDF-Vergasern aus spanischer Fertigung 795 £ plus Mehrwertsteuer. www.webcon.co.uk



NACHHALTIGER NACHTTISCH TRANSAXLE-TYPEN

Den alten Transaxle-Porsche am Bett? Näher kommt er nicht, zumindest teilweise. Magnus Berns baut Nachttische aus Schichtleimholz mit Echtholz furnier in Nussbaum inkl. geölter Oberfläche mit einem alten Handschuhfach aus einem Porsche 924 oder 944. Das Exklusiv-Nachtmöbel kostet 1240 Euro, Spezialanfertigungen zum Wunschauto sind ebenfalls möglich. www.magnusberns.com

ZUM THEMA



Tim & Björn Upietz:

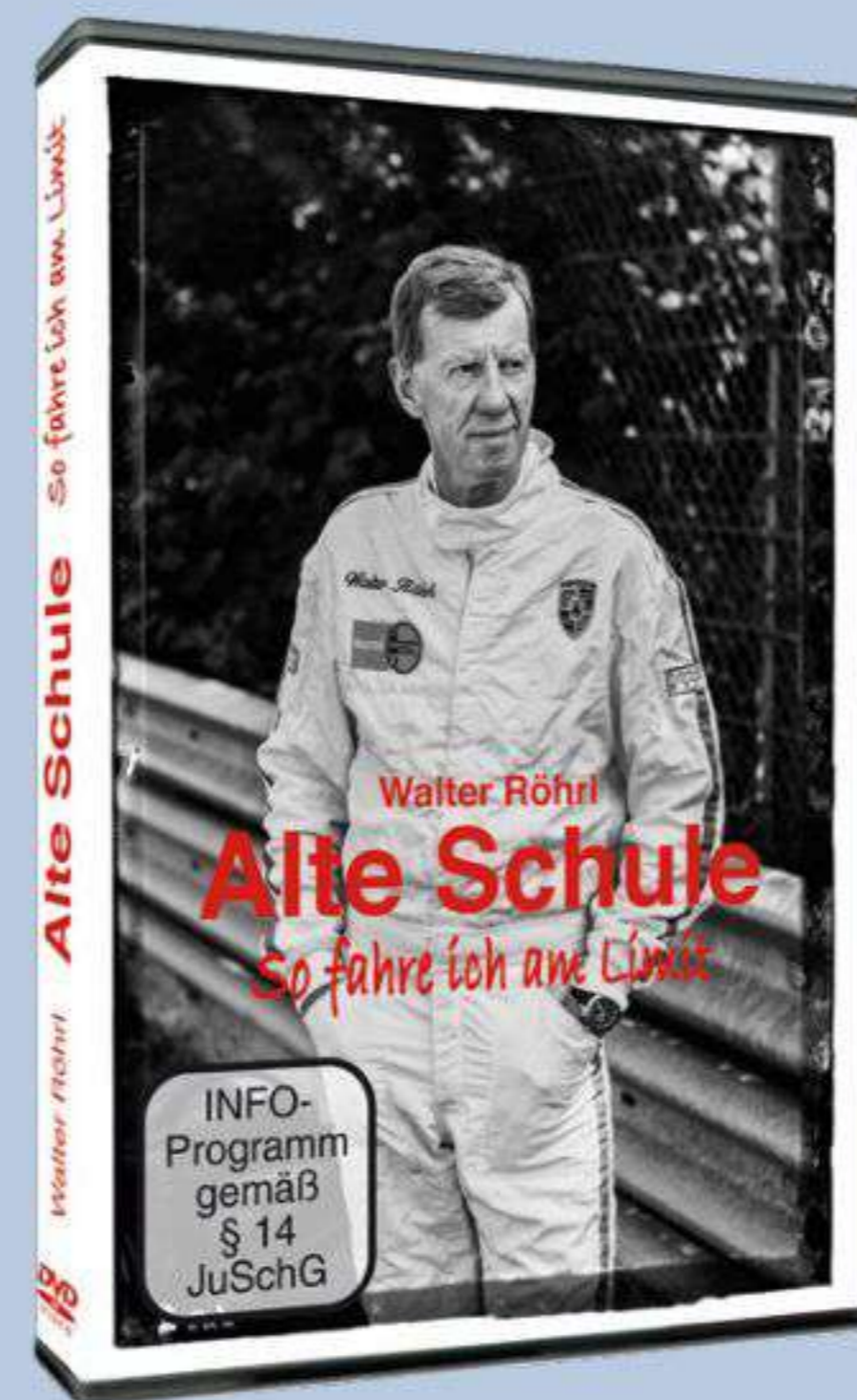
**Porsche Sport 2017 –
25 Years Edition.**

288 Seiten, 235 x 315 mm,
Hardcover, 55,00 Euro +

René de Boer & Tim Upietz:

Porsche Victory 2017.

192 Seiten, 235 x 315 mm, Hardcover,
Gruppe C Motorsport Verlag,
40,00 Euro



**Walter Röhrl: Alte Schule –
So fahre ich am Limit (DVD).**

72 min Laufzeit, Sprache:

Deutsch/Bayerisch, Format: 16:9.

Gelee-Deluxe-Films, 19,99 Euro



auto motor und sport Edition:

**Die sportlichsten Porsche 911 –
Vom ersten Carrera bis zum
neuen GT2 RS.**

164 Seiten, 212 x 280 mm,
Paperback, Motorbuch Verlag,
9,90 Euro

9XXR

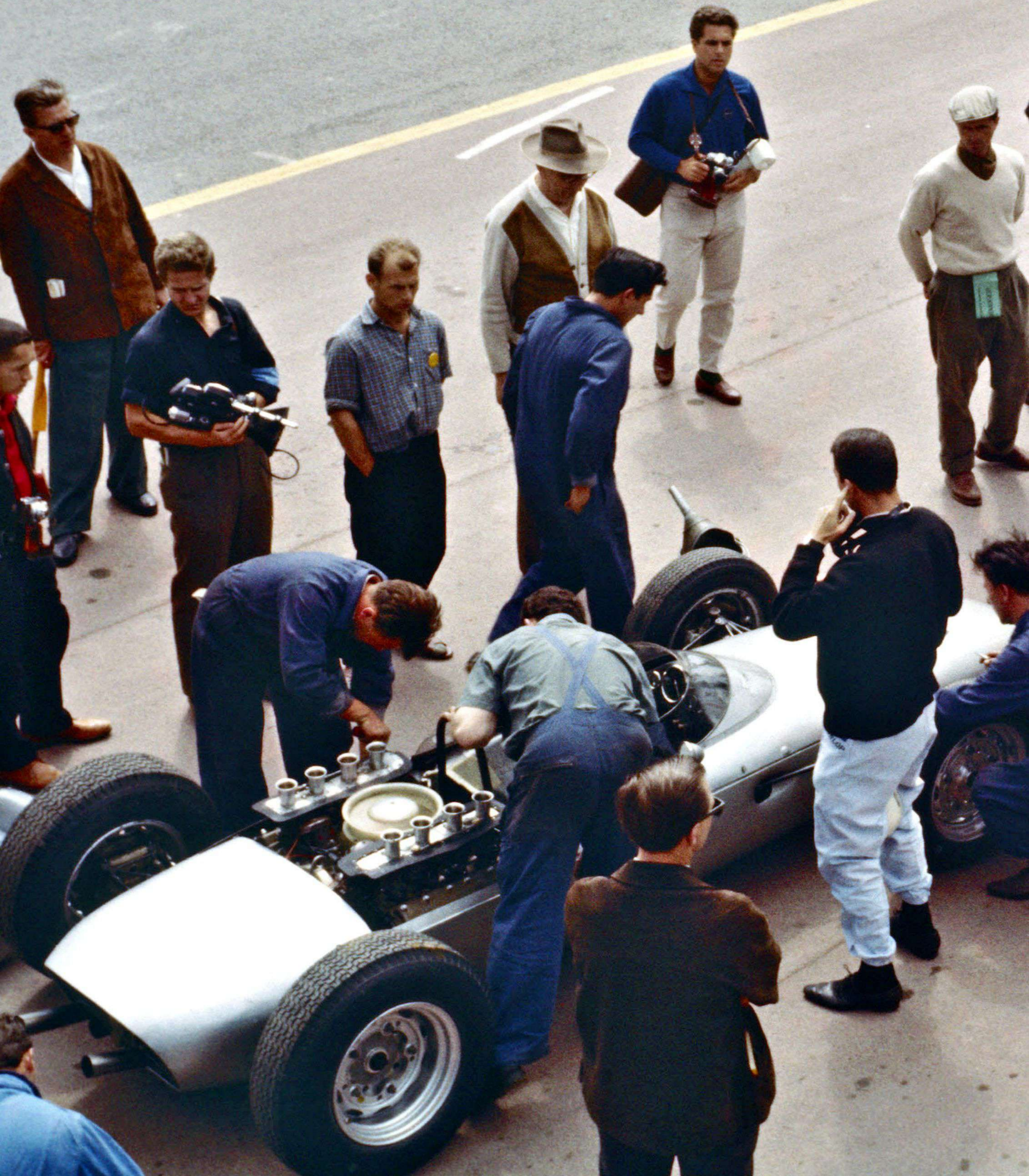
Unikate durch HAND-WERK

Einfach ZEIT ... ERFAHREN

WEITERE INFOS UNTER WWW.CLOCKWHEELS.COM



■ RÜCKSPIEGEL
RÜCKSPIEGEL



15. Juli 1962, kurz vor dem Start des GP auf der Solitude bei Stuttgart. Porsche schickt zwei seiner Formel-1-Rennwagen vom Typ 804 ins Rennen, vor heimischem Publikum wird der US-Amerikaner Dan Gurney einen viel bejubelten Sieg feiern. Lesen Sie mehr zur Geschichte des 804 und dazu, wie sich eine Runde in Porsches einzigem reinrassigem F1-Auto anfühlt, ab S. 82 ...



MADE BY PORSCHE – BOXSTER + CAYMAN GTS

WTR GTS





Die Mittelmotorfamilie erreicht die nächste Leistungsstufe. 365 PS leisten Boxster und Cayman GTS, auch Optik und Ausstattung haben zugelegt. Was bringt die neue Variante an Mehrwert?

■ Porsche sorgt für Ordnung in seiner Mittelmotorklasse. Nachdem schon mit der Nummernfolge 718 ein Überbegriff für die Einsteigertypen gefunden wurde – und während die Elfer-Baureihe auch zum Ende ihrer Laufbahn noch weiter aufpasert –, herrscht bei den Mittelmotortypen eine neue, klar nachvollziehbare Hierarchie. Auf 718 Boxster und Cayman in der Basis- und S-Version folgen die markanter eingekleideten, stärker motorisierten neuen Topmodelle mit dem in der Fortsetzung schlüssigen Suffix GTS.

So strukturiert verlief die Entwicklung früher nicht. Da gab es S und S Sport, R, GTS plus Sondermodelle und extreme Spielarten à la GT4 oder Spyder. Die Reihenfolge ging munter durcheinander. Selbst bei den PS-Zahlen fiel es schwer, den Überblick zu behalten. So leistete der erste und bisher letzte Cayman GTS des Jahrgangs mit 340 PS zehn PS mehr als der Boxster-Bruder. Warum? Gute Frage. Vielleicht, weil der Cayman bis zur Vorstellung der Generation 718 auch preislich über dem offenen Mittelmotormodell rangierte.

Nun kommen die neuen Topversionen im selben Moment mit identischer Bezeichnung und gleicher Technik auf den Markt. Das macht es im direkten Vergleich leichter, die Unterschiede herauszuarbeiten.

Wobei, und das war früher auch anders, der Cayman die billigere der beiden GTS-Varianten ist. Mit einem Preis von 76.137 Euro kostet er 10.948 Euro mehr als das S-Modell. Der Boxster GTS steht mit 78.160 Euro in der Preisliste, auch hier beträgt der Aufpreis zum S-Typ 10.948 Euro. Was gibt es dafür? ►

Im Vergleich zur umfangreichen Mehr-Ausstattung scheint die von 350 auf 365 PS gestiegene Leistung eher moderat. Beim 911 eine Klasse weiter oben bedeutet der Sprung vom S zum GTS immerhin ordentliche 30 PS.

15 PS MEHR SIND SERIENMÄSSIG

Bei einem unveränderten Hubraum von 2497 ccm kommt das Leistungsplus neben einigen Feinarbeiten am Ansaugtrakt durch die Verwendung eines größeren Turboladers zustande. Ein um 3 mm größeres Verdichterrad mit 67 mm Durchmesser presst mehr Luft in die Brennräume. „Darüber hinaus haben wir durch Blenden im Luftsammler das Schwingungsverhalten der Gassäulen optimiert“, erklärt Matthias Hofstetter, Projektleiter Antrieb. Das Rückströmen der Gase hat nun weniger Einfluss auf die gegenüberliegende Seite des Motors, die Fülle der Gassäule steht bereit, wenn sie benötigt wird. „Dadurch haben wir oben raus eine fülligere Leistungsentfaltung erreicht.“ Unscheinbar sehen die Blenden am Schnittmodell aus, die Wirkung ist jedoch groß. Nach und nach soll die neue Sauganlage auch bei den anderen Motoren der Baureihe zum Einsatz kommen, so Hofstetter.

Würden Normalautofahrer den Unterschied von 15 PS nuanciert feststellen, zumal das Drehmoment nur bei der Variante mit optionalem PDK von bisher bereits vorhandenen 420 auf 430 Nm klettert? Wohl eher nicht! Der Charme der GTS-Spielarten liegt in erster Linie in der stimmigen Mehr-Ausstattung.

Serienmäßig enthalten ist beispielsweise das Sport-Chrono-Paket mit Mode-Drehrad am Lenkrad. Normal ist gut für den Alltag und die Stadt, wo die verbindliche Dämpfung weniger Fahrbahnschäden an die Insassen weiterreicht, Sport für Autobahn und Landstraße, wo der Turbomotor intensiver am Gas hängt. Sport Plus meint Härte und Lautstärke, allenfalls – zumal auch 10 mm Tieferlegung sowie 20-Zoll-Carrera-S-Räder mit dünnen Decken beim GTS Standard sind – kurz und auf guten Straßen zu genießen.

Auch das adaptive Dämpfersystem PASM und Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Quersperre, die Boxster und Cayman durch Bremseneingriff und gezielte Kraftverteilung an den Rädern schneller durch die Kurven ziehen, ►



Porsche 718 Boxster / 718 Cayman GTS

Motor: wassergekühlter Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, ein- und auslassseitig variable Steuerzeiten mit Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Turbo-Aufladung mit variabler Turbinen-Geometrie VTG, max. Ladedruck 1,25 bar

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 102,0 x 76,4 mm

Hubraum: 2497 ccm

Leistung: 269 kW (365 PS) bei 6500/min (max. Drehzahl: 7500/min)

Drehmoment: 420 Nm bei 1900–5500/min (PDK: 430 Nm)

Verdichtung: 9,5 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe, Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mech. Hinterachs-Quersperre; optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Vorderachse: Einzelradaufhängung rundum (McPherson-Bauart); Porsche Active Suspension Management (PASM), Stahlfederung mit 10 mm Tieferlegung

Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen 330 x 34 mm (vorn), 299 x 20 mm (hinten)

Radstand: 2475 mm

Spur: 1515 mm (vorn), 1540 mm (hinten)

L x B x H: Boxster GTS: 4379 x 1801 x 1272 mm / Cayman GTS: 4393 x 1801 x 1286 mm

Räder/Reifen: 8 J x 20 mit 235/35 ZR 20 (vorn), 10 J x 20 mit 265/45 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1375 (PDK: 1405) kg

Zul. Gesamtgewicht: 1675 (PDK: 1705) kg

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

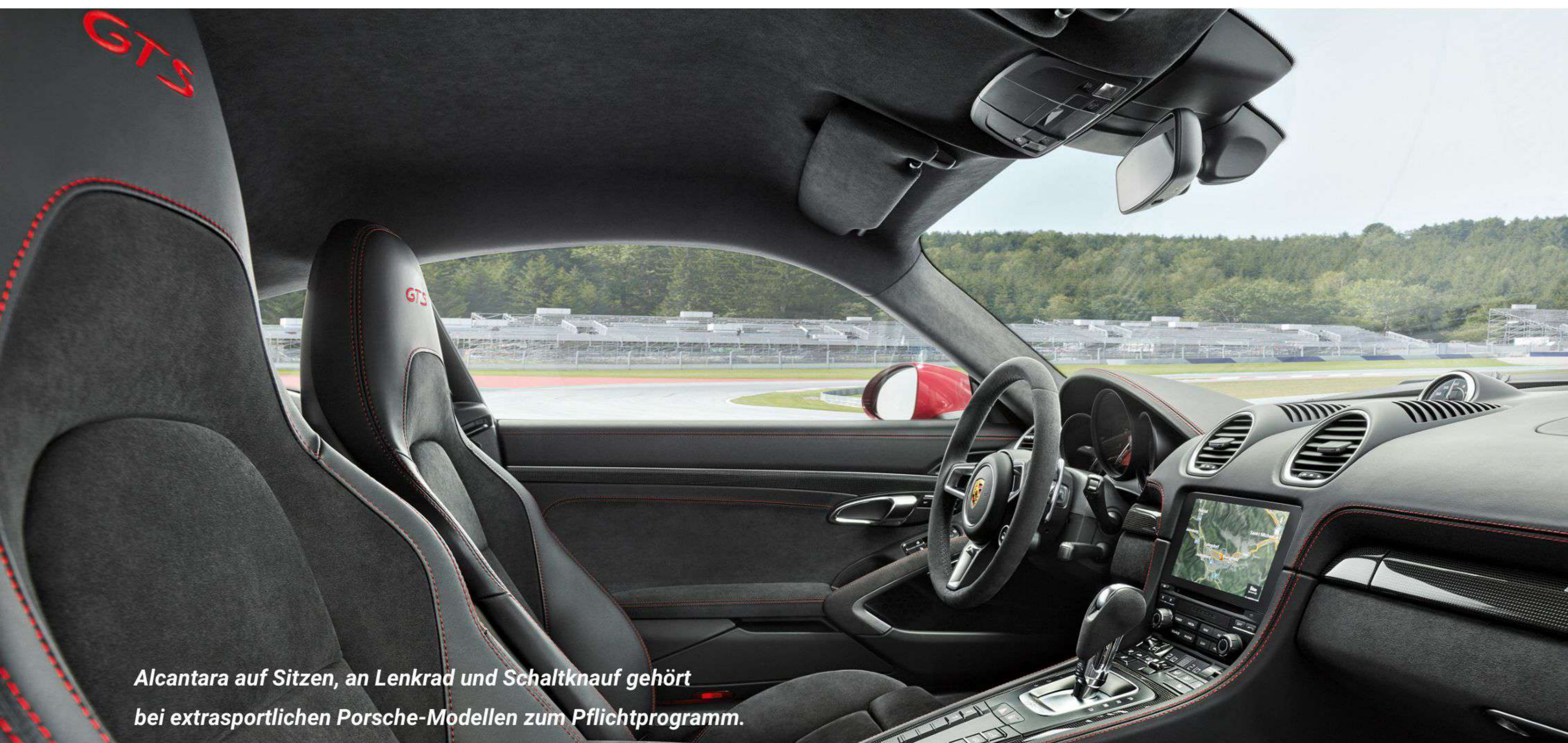
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,6 (PDK und Sport Plus: 4,0) s

Tankinhalt: 64 l

Preis: Boxster GTS: 78.160 Euro / Cayman GTS: 76.137 Euro



Drehzahlmesser in Wagenfarbe, ein bekanntes GTS-Stilelement. Der Mode-Drehknopf am Lenkrad ist Standard.



Alcantara auf Sitzen, an Lenkrad und Schaltknopf gehört bei extrasportlichen Porsche-Modellen zum Pflichtprogramm.



Das 718-Topmodell trägt viel Mascara, etwa an Heck, Rädern und Leuchten. Der Cayman ist mehr Athlet als der offene Boxster.



PDK? Muss nicht sein, sechs Gänge handgerissen reichen dem 718 Boxster für massig Fahrspaß. Viel Schwarz gibt es immer, die 20-Zoll-Carrera-S-Räder sind serienmäßig, ebenso der optisch geschärfte „Sport-Design“-Frontspoiler.

sind Standard. Sogar dynamische Getriebe-
belager, die Schwingungen und Bewegun-
gen des Antriebs eliminieren helfen, sind
ab Werk an Bord.

Die optischen Retuschen à la GTS sind
seit der Einführung des ersten 911 GTS
der Generation 997 im Jahr 2010 bewährt
und bekannt. Viel mattes Schwarz an
Diffusor, Endrohren, Rädern, Rückleuch-
ten und Schriftzügen. Beim 718 Boxster
und Cayman GTS kommt noch eine
neue „Sport Design“-Bugverkleidung mit
schwarzer Spoilerlippe dazu, die ein biss-
chen nach GT3 aussieht. Innen ist es das
Alcantara an Lenkrad und Sitzmittelbah-
nen, das den Unterschied zur Basis- und
S-Version ausmacht.

GTS-LOOK SCHAFFT AUTORITÄT

Boxster und Cayman steht der Look gut,
beinahe wirken sie damit eine halbe Klas-
se größer, ernsthafter, aggressiver. Im
direkten Vergleich der beiden Mittelmot-
ortypen entsteht aber bald der Eindruck,
dass ein 718 Boxster auch mit weniger
auskommt, schon als Boxster S üppig und
ausreichend motorisiert ist. Selbst die
Standard-Version macht so viel richtig,
dass viele Käufer gar nicht weiter oben
einsteigen wollen – der kleine Boxster
mit 2,0 Litern Hubraum und 300 PS kostet
den großen Kunden.

Dem knackigen, eng sitzenden 718 Cay-
man stehen GTS-Ausstattung und -Leis-
tung besser, hier passt das optionale PDK
besser her als die serienmäßige Sechs-
gangschaltung (schön, dass Porsche
sich den Einbau einer überentwickelten
Sprintspar-Siebengangschaltung gespart
hat). Mit PDK und steifem Coupé-Aufbau
ist der Cayman GTS weniger Genussmittel
und mehr ernsthafter Sportwagen und wie
so oft dem Elfer fahrdynamisch näher, als
es 911-Käufern lieb sein dürfte.

Im Übrigen haben Vergleichsfahrten
auf der Nürburgring-Nordschleife erge-
ben, dass bereits ein Cayman S mit sei-
nem üppigen Turbo-Drehmoment einem
alten GT 4 mit Sechszylinder-Saugmotor
durchaus das Wasser reichen kann. Für
die Normrunde auf der Nordschleife des
Nürburgrings benötigte der 718 GTS nur
7,40 Minuten.

Für Walter Röhr, der auf der Rennstrecke
Circuito Ascari im spanischen Ronda
die schnellen Runden mit Beifahrer an
Bord auch mal einhändig und mit Blick-

kontakt zum Gesprächspartner fährt, passt beim Cayman vieles zusammen. „Wie ein Handschuh sitzt der 718, die Turbo-Charakteristik passt zur Rennstrecke, du hast immer genug Leistung“, erläutert Röhl.

Wegen der optimalen Gewichtsverteilung aufgrund des Mittelmotors wäre der Cayman GTS hier auch einem stärkeren 911 voraus. „Nur die Reifen gefallen mir hier auf dem rauen Untergrund der Stecke nicht, die fühlen sich nach M+S-Reifen an. Bei einem Elfer würden sie wahrscheinlich noch schneller abbauen.“

Der Klang ist bei einem Porsche mit Boxermotor immer auch Teil der greifbaren Haptik. An den Gesang des alten Sechszylinders kommt der eruptiv bolternde Vierzylinder-Boxer nicht heran, aber der fortwährende Druck des Laders, immer da, nie zu spät, und die perfekt sitzende Lenkung, die eine direkte Verbindung von Reifendecke und Handinnenflächen herstellt, machen den Reiz aus. Leichter, handlicher, direkter fährt sich kein anderer Porsche so schnell wie der neue 718 GTS.

FAZIT

Cayman R und Boxster GTS sind und bleiben meine Mittelmotorfavoriten, aber das neue Pärchen 718 GTS ist schon verdammt nah dran. Die Optik stimmt, der Motor liefert donnernde Turbo-Power und sowohl Konzept als auch Platzangebot



machen Spaß und Sinn. Bleibt der fette XL-Preis. Sind sie es wert? Ja, für echte Boxster- und Cayman-Fans ist der neue GTS ein stimmiges Angebot, schon weil die Ausstattung in Relation zum Kaufpreis üppig ist. Wer einen fahraktiven und perfekt abgestimmten Sportwagen oder einen bezahlbaren Porsche sucht, wird auch schon mit der Basis glücklich. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

**Autor und Auto mögen die Sonne.
Der 718 Boxster GTS sieht gut aus
und ist gut ausgestattet.**

PURE LUST. das triebwerk.



Wir sind – das triebwerk.

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

Unser Standort

Eisenwerkstrasse 2
58332 Schwelm
Fon 02336 - 4959456
www.dastriebwerk.com
info@dastriebwerk.com



TITELSTORY – 911 CARRERA T UND GT3 TOURING

AUF GROSSER TOUR

911 Carrera T und GT3 Touring wollen mehr und bieten weniger. Der eine gibt sich leicht und extrasportlich, der andere pur und etwas zurückhaltend. Reduktion aufs Wesentliche lautet das gemeinsame Motto. Die neue Bescheidenheit hat ihren Reiz.

„Touring“ ist beim Elfer das Thema der Stunde. Leichtbau, Konzentration aufs Wesentliche, betonte Sportlichkeit soll das heißen. Ein Jahr, bevor die nächste, die neue 911-Generation an den Start gehen wird, schnürt Porsche noch einmal zwei Modellpakete, die vor allem jene Kunden ansprechen sollen, für die nach klassischem Elfer-Muster weniger bedeutet.

Am unteren Ende der Modellpalette ist es der 911 Carrera T, der mit weniger Gewicht und Sportfahrwerk, aber unveränderter Leistung dem Basismodell 911 Carrera etwas reduzierten Chic hinzufügt. Beim GT3 mit Touring-Paket sieht Verzicht anders aus: Es steckt alles drin, was der Top-Sauger zum Leben braucht, aber ohne starren Heckflügel und mit manuellem Sechsgang-Getriebe tut er zurückhaltend, wie ein Elfer alter Schule.





911 CARRERA T

Seealpen, 2018: 40 Jahre nach dem ersten Porsche-Sieg bei der Monte, zwei 911 T landeten auf den ersten beiden Plätzen, darf der neue Carrera T in deren Reifenspuren fahren.

Ab Werk viel Grip: Die serienmäßige Hinterachsquersperre sorgt für Traktion beim Herausbeschleunigen aus Kurven.



Das eine oder andere Kürzel aus der Porsche-eigenen Vergangenheit wurde in den letzten Jahren reaktiviert, um neuen Modellen eine Bezeichnung und eine Historie zu geben. Auf die im Motorsport geborenen GTS und R folgt nun der T, was in den späten sechziger Jahren das Basismodell der Elfer-Baureihe kennzeichnete, also den Porsche mit dem schwächsten Sechszylinder, und die Abkürzung für, genau, Touring war.

Wie der 911 T von 1967 bedient sich der 911 Carrera T von 2017 des Einstiegsmoders. Der verlockenden Idee, das sportlich konfigurierte, aber eher sparsam ausgerüstete T-Modell mit dem 420 PS starken Motor des Carrera S aufzuwerten (was gut gepasst hätte), ist Porsche ebenso wenig gefolgt, wie von einer Erhöhung des maßvollen Ladedrucks von 0,9 bar abgesehen wurde.

Im T arbeitet der Sechszylinder-Biturbo des Carrera mit einer Leistung von 370 PS – unverändert vom Basis-Carrera übernommen und hier doch gefühlt lebendiger als in diesem. Schön frei dreht der Dreiliter nach oben, fast wie ein Sauger, aber mit dem allgegenwärtigen Druck der beiden

Lader, deren leichtes Seufzen bei geöffnetem Fenster ans Ohr dringt. Ein Sahne-Motor, dessen sanftes, aber bestimmtes Wesen von den Höchstleistungen der starken Verwandten überstrahlt wird.

Tatsächlich ist es die kürzere Übersetzung, die den Carrera T in Kombination mit dem Sportfahrwerk leichter und zackiger vor allem in Kurven macht. Die ersten sechs Gänge sind um drei Prozent kürzer übersetzt, der nie genutzte siebte Gang ist nach wie vor ein Overdrive, der nicht für den Fahrer hinzugefügt wurde, sondern einzig und allein dem Flottenverbrauch dient.

Auch deshalb kommt der T nicht mit dem Sechsgang-Sportgetriebe des GT3, ist aber, im Gegensatz zu diesem, auf Wunsch auch mit PDK lieferbar. Das rot hinterlegte Schaltschema auf dem Schalthebel trägt nur der T, und Handschaltung passt besser zu seinem reduzierten Habitus.

Tatsächlich ist die Gewichtseinsparung von 20 Kilogramm im Vergleich zum normalen 911 Carrera sicht- und hörbar. Beim Dämmmaterial wurde gespart, sogar die Rücksitze fehlen (wenn der Käufer das wünscht), weshalb der



Die Aufkleber an den Flanken sollen an alte Elfer-Zeiten erinnern, das Siebengang-Schaltgetriebe (I.) ist Standard. Die PCCB (o.) passt gut zur Außenfarbe „Racinggelb“, ist aber sauteuer.

Porsche 911 Carrera T

Motor: wassergekühlter Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten ein- und auslassseitig, einlassseitig mit Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Biturbo-Aufladung, max. Ladedruck 0,9 bar

Zylinder: 6

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

Hubraum: 2981 ccm

Leistung: 272 kW (370 PS) bei 6500/min (max. Drehzahl: 7500/min)

Drehmoment: 450 Nm bei 1700–5000/min

Verdichtung: 10,0 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebengang-Schaltgetriebe, Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mech. Hinterachsquersperre; optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum (McPherson-Bauart); Porsche Active Suspension Management (PASM) mit zwei Dämpfungsprogrammen, Stahlfederung mit 20 mm Tieferlegung, optional Hinterachslenkung

Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel vorn und hinten, gelochte und innenbelüftete Scheibenbremsen 330 x 34 mm (vorn), 330 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2450 mm

Spurweite: 1545 mm (vorn), 1518 mm (hinten)

L x B x H: 4527 x 1808 x 1285 mm

Räder/Reifen: 8,5 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 20 mit 305/30 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1425 kg (PDK: 1445 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1875 kg (PDK: 1890 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 293 km/h (PDK: 291 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,5 s (PDK: 4,0 s)

Tankinhalt: 64 l

Basispreis: 107.553 Euro

Motor im T-Modell näher klingt und die Steinchen in den Radhäusern direkter am Ohr klackern.

Drei Kilo wurden durch die Verwendung leichter hinterer Seitenscheiben und der heizfadenfreien Heckscheibe aus Kunststoff, zugeliefert von der Motorsport-Abteilung in Weissach, eingespart, ein paar Gramm bei den Türöffnerschlaufen, die immer dann verbaut werden, wenn ein Porsche ganz besonders sportlich auftreten soll. Ob 20 Kilo weniger bei einem Gesamtgewicht von beinahe 1,5 Tonnen das Fahrerlebnis entscheidend beeinflussen? Sicher nicht.

Man muss sich auf das Spiel mit der Marken-Folklore einlassen, um mit dem Carrera T Spaß zu haben. Die neu gestalteten Aufkleber an den Flanken gehören ebenso dazu wie das in den achtziger Jahren populäre, hier reaktivierte und farblich auf den Lack abgestimmte „Nadelstreif“-Muster der Sitze. Passend zum Lack gehören gelbe Gurte, gelbe Schlaufen und gelbe Nähte dazu.

Der T trägt einen lustigen Mix an Elfer-Zutaten und Styling-Zutaten verschiedener Baureihen und Jahrzehnte. Wenn er

ganz oldschool aussehen soll, lässt sich der T sogar aufpreisfrei ohne Porsche Communication Management (PCM), also Navi und ohne Radio, ordern. Dann klafft in der Armaturenbrettmitte eine befremdliche Lücke, die beinahe ausreichend Platz für Handgepäck bietet.

Der Preisaufschlag zum 95.914 Euro teuren, komfortabler ausgestatteten 911 Carrera beträgt rund 10.000 Euro. In der Summe der Extras macht das Sinn: Zur serienmäßigen Ausstattung des T gehören das beim Basismodell sonst nicht erhältliche PASM-Sportfahrwerk mit 20 mm Tieferlegung, das Sport-Chrono-Paket und, sonst ebenfalls nicht verfügbar, die mechanische Hinterachsquersperre.

Auch Leichtbauglas steht sonst nicht auf der Liste der Extras. Ebenfalls im Preis von 107.553 Euro enthalten sind das kürzer übersetzte Siebengang-Schaltgetriebe, 20-Zoll-Carrera-S-Räder und eine Sportabgasanlage. Extras und Gesamtpaket des 293 km/h schnellen 911 Carrera T gefallen, der beste Grund, ihn jedoch nicht zu kaufen, ist der 911 Carrera S. Für 5000 Euro mehr steht das S-Modell mit 420 PS vor der Tür. ▶



It's T-Time – wenn das Marketing den Überblick verliert

T und Touring – diese Zusätze gab es in der Elfer-Geschichte schon einmal. Dem neuen Kind einen Namen mit vertrautem Klang und historischer Reminiszenz zu geben, mag deshalb aus Vertriebsgründen Sinn machen. So richtig zu den neuen Modellen passen wollen sie deswegen aber noch lange nicht.

Beim Kürzel T denken Porsche-Fans weniger an Dünnglas und sportliche Ausrichtung, trotz eines Sieges bei der Rallye Monte Carlo 1968, als an das zum Modelljahr 1968 lancierte Basismodell der 911-Baureihe, das mit sparsamster Ausstattung und schwächstem Motor in einer Linie mit 356 „Dame“ und 912 stand, den es im Folgejahr ersetzte. Im Gegensatz zu 911 E und S, beide mit Einspritzung ausgerüstet, blieb der 110 PS starke 911 T bei Weber-Vergasern. Als der Hubraum zum Modelljahr 1970 auf 2,2 Liter wuchs, kletterte die Leistung auf 125 PS, mit 2,4 Litern waren es 130 PS. Die Verbindung aus Carrera und T ist im Grunde genommen ein Widerspruch in sich, weil das eine früher das Topmodell beschrieb und das andere die Einstiegsversion meinte.

Auch beim „Touring“-Paket steckte ursprünglich etwas anderes hinter der Zusatzbezeichnung – nicht weniger wie beim aktuellen GT3, sondern mehr wie bei seinem legitimen Urahn Carrera RS 2.7. Die im Vergleich zum nackten Leichtbaumodell 115 Kilo schwerere „Touring“-Version (Porsche-Code M472) enthielt, neben dem obligatorischen stilbildenden Bürzel, unter anderem den Luxus einer Rücksitzanlage, eines Handschuhfachdeckels und eines Teppichs. Auch eine Uhr war an Bord. Der aktuelle GT3 Touring ohne feststehenden Spoiler und mit manuellem Getriebe ist hingegen eher weniger Elfer als mehr – RS würde gut passen, aber den gibt es ja schon.



911 GT3 TOURING

Das Wichtigste zuerst: So einen GT3 gab es noch nie! In keiner der zurückliegenden Baureihen 996, 997 und auch nicht in der aktuellen Linie 991 enthielt das Programm einen GT3 ohne feststehenden Heckflügel. Was plausibel erscheint, da der Super-Sauger immer auch als Wettbewerbsgerät konzipiert und als solches auf Aerodynamik-Hilfen angewiesen war.

Der Neue mit Touring-Paket ist folglich eine absolute Ausnahme – und doch wieder nicht. Eigentlich ist er nämlich eine Neuauflage des viel bejubelten 911 R (PORSCHE FAHRER 2-2017), dessen 991 Exemplare zwei Jahre zuvor zum Stückpreis von 189.544 Euro an eine handverlesene Kundschaft verteilt wurden. Liebhabern gefällt der neue GT3 Touring, Spekulanten werden ihn verfluchen.

Einen Großteil der Faszination 911 R machte die Kombination aus 4,0-Liter-Saugmotor, ausfahrbarem Heckspoiler und Sechsgang-Schaltgetriebe aus. Als herkömmliche GT3 und GT3 RS nur

mit hocheffizientem PDK geliefert wurden, schien der 911 R wie ein Abgesang auf das Zeitalter des vor-autonomen Porsche-Fahrens. Eben diese Schlüsselreize sind nun Teil des neuen Touring-Pakets des GT3, der natürlich zur modellgepflegten Generation 991 II gehört.

Weil auch der normale GT3 nun wieder mit Sechsgang-GT-Schaltgetriebe (so bezeichnet Porsche die speziell konstruierte Schaltbox ohne spritsparenden siebten Gang) lieferbar ist, fällt die Sensation ein wenig kleiner aus. Schneller und spitzer in den unzähligen kleinen Kurven und Kehren der Seealpen, wo 911 Carrera T und GT3 Touring auf den Spuren der Rallye Monte Carlo unterwegs sind, wäre natürlich ein GT3 mit PDK und eingeschaltetem Sportmodus. Romantische Fahrfreude und haptisches Vergnügen finden sich eher bei der Version mit Handschaltung.

An das Klangspektakel und rauschhafte PS-Erlebnis des 500 PS starken Sechszylinder-Boxer Typ DGGA kommt derzeit kein anderer Porsche heran. Wie sich der ▶

Ein GT3, sofort zu erkennen. Die Front bleibt unverändert, die Änderungen der Touring-Variante finden sich innen und am Heck. Auf engem Geläuf stellt der GT3 sein Fahrwerks-Können unter Beweis.

Der feststehende Doppelflügel mit Gummilippe baute 1999 noch ganz kompakt. Scheinwerfer und verschachteltes Cockpit sorgten beim 996 für große Diskussionen.



Ohne großes Heckflügelwerk, der Spoiler fährt erst bei 130 km/h aus, gleicht die abgerüstete GT3-Version dem 911 R von 2016, gibt sich beim Auftreten aber betont zurückhaltend.

Porsche 991 GT3 Touring

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

Zylinder: 6

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

Hubraum: 3996 ccm

Leistung: 368 kW (500 PS) bei 8250/min (max. Drehzahl: 9000/min)

Drehmoment: 460 Nm bei 6000/min

Verdichtung: 13,3 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mech. Hinterachsquersperre

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum (McPherson-Bauart); Porsche Active Suspension Management (PASM) mit zwei Dämpfungsprogrammen, Stahlfederung mit 25 mm Tieferlegung, Hinterachslenkung

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

Spurweite: 1551 mm (vorn), 1555 mm (hinten)

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 20 mit 325/30 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1413 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1760 kg

Höchstgeschwindigkeit: 316 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,9 s

Tankinhalt: 64 l (optional 90 l)

Preis: 152.416 Euro



Vierliter-Boxer durch die Drehzahlleitern sägt, erst brodeln, dann röcheln, ab 4000/min zubeißt und schließlich kreischt und singt, im Extremfall auch mal 9000 Touren hoch, ist ein Fest für alle Sinne.

Schlüssig scheint die Überlegung, den GT3 Touring zum gleichen Preis (152.416 Euro) wie den normalen GT3 anzubieten und doch eine echte Alternative zu offerieren. Anstelle von Alcantara trägt der Touring innen Leder, den großen Heckflügel ersetzt ein bei 130 km/h ausfahrender Heckspoiler mit kleiner

„Gurney-Flap“-Abrisskante. Maschen- draht-Lüftungsgitter und 20-Zoll-Räder an Vorder- und Hinterachse entsprechen dem 911 R.

Wer soll den GT3 Touring kaufen? Rennfahrer und Puristen werden weiterhin zum GT3 mit Flügel und PDK greifen, allein schon der Effizienz und kühlen Perfektion wegen. Auto-Philosophen und Sportfahrer mit gelochten Handschuhen verlieben sich in Touring und wissen dabei – einen wie ihn könnte es vielleicht nie wieder geben.





FAZIT

Wetten, diese beiden neuen Elfer werden trotz begrenzter Laufzeit ein Erfolg? Schon allein deshalb, weil die Porsche-Gemeinde auf coole Kleinserien steht. Ich gebe zu: Ich war skeptisch. Und dennoch, der als Marketing-Spielerei in Verdacht stehende Carrera T hat mir gefallen. Weniger die 20 Kilogramm Gewichtersparnis und mehr die mild-nostalgische Einrichtung mit Nadelstreif-Muster und das gelungene Ausstattungspaket fielen bei der persönlichen Wertung ins Gewicht. Die 370 Biturbo-PS sind samtige, immer präsente Begleiter, an Leistung fehlt es auch einem Basis-Elfer nie.

Mein Favorit aber ist, auch wenn der Vergleich an dieser Stelle wenig fair ist, der GT3, dieses herrlich zupackende Sportwagen-Biest mit seinem knochentrockenen Charakter und den infernalischen 500 PS. Saugmotoren mit hohem Drehzahlvermögen sind eine ursprüngliche Auto-Faszination, aber ich wiederhole gern, was ich

schon beim identisch gestrickten 911 R gesagt habe: Ein GT3 mit vollem Flügelpaket und PDK ist das spitzere, konsequentere Auto. Für mich bitte keinen T, ich nehme einen RS. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

Großes Finale: Carrera T und GT3 Touring hauchen der 991-Baureihe noch einmal neue Glut ein, jeder auf seine Weise. Der GT3 bleibt der Elfer für Hardcore-Fans, der Carrera T ist eine spannende Einsteigerversion.



M MAXIMAL MACAN



40 PS mehr kosten 7378 Euro Aufpreis. Mit Performance Paket an Bord steigt die Leistung des Macan Turbo auf 440 PS, was innerhalb der SUV-Baureihe ein neues Allzeithoch bedeutet.

Daten in Kürze

Motor: V6-Biturbo/Benzin

Hubraum: 3604 ccm

Leistung: 324 kW (440 PS) bei 6000/min

Drehmoment: 600 Nm bei 1500/min

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Siebengang-PDK

Höchstgeschwindigkeit: 272 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,4 s

Durchschnitts-Verbrauch auf 1600 km: 13,2 l SP

Basispreis: 91.964 Euro
(Testwagenpreis: 115.687 Euro)

■ Beim Macan ist Musik, ist Bewegung drin. Es läuft. Und um den Verkauf der Bestseller-Baureihe auf Touren zu halten, wird die Modellpalette konsequent in alle Richtungen ausgebaut. Zwischen Macan S und Turbo platzierte Porsche den dynamischen GTS, die Vierzylinder-Basisversion will VW-Tiguan- und Audi-Q5-Fahrer ins Porsche-Lager locken. Zu guter Letzt wurde auch oben kräftig nachgelegt: Auf Wunsch erhält der Macan Turbo eine Leistungszulage von 40 PS.

Ob der damit rund 92.000 Euro teure Macan Turbo mit optionalem Performance Paket signifikante Stückzahlen erreichen wird, scheint unwahrscheinlich. Als Topsportler und Aushängeschild seiner Art kann er sich den Luxus erlauben, einfach da zu sein und zu zeigen, was möglich ist. Damit spielt der leistungssteigerte Turbo PP ein wenig die Rolle des artverwandten Turbo S der Elfer-Baureihe. Unnötig, aber verführerisch.

Beim Hubraum und bei den Leistungsdaten weist der Super-Macan tatsächlich Ähnlichkeiten mit einem fast 20 Jahre alten 996 Turbo S auf. Die Basis der neuen Hochleistungsvariante ist der bekannte 3,6-Liter-V6-Motor mit Biturbo-Aufladung, der bei gar nicht mal so furchtbar hochtourigen 6000/min massive 440 PS leis-

tet. Die Spitze liegt bei 272 km/h, 6 km/h mehr als beim Macan Turbo. 4,4 Sekunden bei aktivierter Sporttaste (0,4 Sekunden weniger als beim Turbo) gibt Porsche für den Sprint von 0 auf 100 km/h an, den Spurt von 80 auf 120 km/h soll der Macan in weniger als drei Sekunden absolvieren.

Was prägt das Wesen des Turbos mit Performance Paket? Da ist zum einen das verschwenderisch angereicherte Drehmoment von 600 Nm knapp über Leerlaufdrehzahl, das den Macan trotz seiner zwei Tonnen Gewicht leicht wie eine Feder vor sich hin bläst. Zum anderen ist es das grandiose Handling, das den Wagen deutlich leichter und kompakter wirken lässt. In Standardeinstellung (und mit optionaler Luftfederung) weht der Macan auf schnellen Passagen komfortabel dahin, bei gedrückter Sporttaste zackt er agil um die Ecken – Motor und Fahrwerk machen diesen SUV zum Porsche! Dieser Begeisterung können sich noch nicht einmal bekennende SUV-Skeptiker entziehen.

Um den Macan vom Cayenne abzugrenzen, spricht Porsche vom „Kompakt-SUV“ – bei rund 4,70 Metern Länge und einem Leergewicht von 1925 Kilogramm sicherlich ein Euphemismus. Andererseits reicht das Format, bei allem technischen Overkill, für eine gutsituierte Durchschnittsfamilie



mit vier Personen völlig aus. Notfalls reist auch ein fünfter Insasse mit, der Kofferraum schluckt 500 Liter. Bei diesen praxisgerechten Parametern gibt sich auch die Supersport-Version keine Blöße.

Ein großes Plus des kleineren Macan: Weder Größe noch Optik sorgen reflexhaft für Ressentiments – sicherlich auch ein Grund für den Verkaufserfolg der Baureihe. Im Umkehrschluss könnten Kunden allenfalls bemängeln, dass sich der teure, starke Turbo PP nicht deutlicher von den schwächeren Typen unterscheidet – etwas mehr Turbo-Look stünde ihm angesichts der vorhandenen Leistung und einem Basispreis von 91.964 Euro gut. Neben der chronisch zu leichtgängigen Lenkung ist das einer der wenigen Kritikpunkte.

Zur Serienausstattung gehören die Leistungssteigerung, ein Fahrwerk mit 15-mm-Tieferlegung, Porsche Active Stability Management (PASM), Sport-Chrono-Paket und Sportauspuff. An der Vorderachse kommen Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 390 mm, 30 mm mehr als bei normalen Macan Turbo, zum Einsatz.

Zu den schönen oder sinnvollen Optionen aus der langen Liste verfügbarer Extras gehören am ehesten LED-Hauptscheinwerfer mit Dynamic Light System Plus (1106 Euro), Luftfederung (1475 Euro)

und stattliche 21-Zoll-Sport-Classic-Räder (2421 Euro). In Summe addieren sich beim Testwagen üppige Extras im Wert von rund 24.500 Euro hinzu, sodass unterm Strich ein Preis von 115.687 Euro steht.

Das Ende der Fahnenstange ist mit dem Turbo mit Performance Paket noch nicht erreicht. Das aktuelle Topmodell der Exclusive Performance Edition kombiniert den 440-PS-Motor mit maximal möglicher Ausstattung und feinen maßgeschneiderten Extras. Auch beim Preis von 116.091 Euro erobert der Macan damit bisher unerreichte Regionen. Es geht immer noch was.

FAZIT

440 PS in einem tiefergelegten Geländewagen? Hier die Sinnfrage zu stellen, ist zwecklos! Die Bandbreite des Gebotenen beeindruckt aber dennoch. Als komfortabler, stiller Reisewagen überzeugt der Hochleistungs-Macan ebenso wie auf Knopfdruck als brutal antretender, rasend schneller Sportwagen für vier bis fünf Insassen. Das Handling ist herausragend, die Kostenseite erschreckend. Bei einem Testwagenpreis von 115.000 Euro wäre auch schon ein neuer 911 Carrera T mit zwei, drei Extras drin. ■

Text und Fotos: Jan-Henrik Muche

Volles Haus: Mehr als 440 PS und 3,6 Liter Hubraum sind beim Macan derzeit nicht zu bekommen. Das exklusive Powerkit hat seinen Preis.

Großes Format: Die schön schlicht auftretenden 21-Zoll-Sport-Classic-Räder kosten 2421 Euro Aufpreis. Die rote Bremsanlage ist serienmäßig.





SPORTHALLE

FAHRBERICHT – PANAMERA 4 E-HYBRID SPORT TURISMO

**Mehr
Sport
wagen**

Schöne Kombis heißen Sport Turismo, nur hören sie bei Porsche das K-Wort gar nicht gern. Egal, das neue Heck steht dem Panamera ausgezeichnet, und mit zusätzlichem Platz für Passagiere und Gepäck gewinnt die Sportlimousine mehr als nur an Format.



Kennzeichen E: Wenn es die Kommune gestattet, darf der große Hybrid-Panamera die Busspur benutzen und kostenlos parken.

DAS IST ER

■ Porsches neuer Luxus-Laster, aber einer mit eingebautem Understatement und Feingeist-Note von der Art, wie sie ein wuchtiger Cayenne niemals hinbekommen wird. Dass der große SUV mehr Platz bietet, ist dem Sport-Turismo-Kunden wurscht – er hat das Geld, sich für die weniger praktische, aber stilsichere Variante zu entscheiden.

112.075 Euro sind es beim Panamera Sport Turismo mit Allradantrieb und Hybrid-Antrieb. Zum Vergleich: Der billigste Panamera kostet 90.655 Euro, der günstigste Panamera 4 Sport Turismo 97.557 Euro. Warum Porsche den Sport Turismo wie den 911 Targa nur mit Allradantrieb liefert, bleibt ein Geheimnis des Vertriebs. Beim Elfer wird es mit dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis des Targa-Kunden begründet – und wieso muss ein Business-Jet über vier angetriebene Räder verfügen?

Die Modellbezeichnung Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo erinnert in ihrer ganzen Länge an die Achtziger, als Verkettungen von Modelltyp, Hubraum und Ventilzahl für technische Kompetenz standen. Das Können der Porsche-Inge-

niere steckt beim 4 E-Hybrid in der Fülle an gebotener Technik: Allradantrieb und adaptive Dreikammer-Luftfederung sind serienmäßig, der Antrieb besteht aus einem 2,9-Liter-Biturbo-V6 mit 330 PS und einer E-Maschine mit 136 PS, verbunden mit einem Achtgang-PDK.

Im 157.295 Euro teuren Testwagen stecken, tief Luft holen, Extras im Wert von 45.220 Euro, ungefähr der Wert eines gepflegten 911 Carrera 3.2. PCCB-Bremsanlage, Sport-Design-Paket in Schwarz von Porsche Exclusive, Sportauspuff, 21-Zoll-Räder, Lederausstattung und Sportsitze belaufen sich auf rund 25.000 Euro.

DAS KANN ER

Beeindrucken, Insassen wie Außenstehende. Tatsächlich hat der Panamera mehr als nur ein gutes Design gewonnen. 20 Liter mehr Kofferraumvolumen, maximal 520 Liter, stehen zur Verfügung. Wer zu viert auf Reisen geht, sollte allerdings die sperrige Laderaumabdeckung zu Hause lassen, nur so lässt sich das Gepäckabteil wirklich vollständig beladen. ►



*Der variabel ausfahrbare Dachspoiler (o. l.) des Sport Turismo ist ein kleines Stück Hightech.
Volltanken im Schnellverfahren (o. r.) dauert 3,6 Stunden, die gelbe PCCB-Anlage ist rund 8000 Euro teuer.*



Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo

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 cm³

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

System-Leistung: 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 1428 mm

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

Leergewicht: 2190 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2810 kg

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung: 0–100 km/h: 4,6 s

Tankinhalt: 80 l

Preis: 112.075 Euro



*520 Liter passen ins Heck (o. l.).
Energiefluss und Ladevolumen
werden grafisch dargestellt (o. r.).
Achtgang-PDK ist Serie.*



*Der 2,9-Liter-V6 Biturbo leistet allein für sich
330 PS. Erstmals gibt es im Panamera hinten drei Sitzplätze.*

Der fünfte Sitzplatz auf der Rücksitzbank, wo im Vergleich zum normalen Panamera etwas mehr Kopffreiheit zur Verfügung steht, erhöht ebenso den Nutzwert, allerdings steht ihm auf der Langstrecke die voluminöse Mittelkonsole im Weg. Porsche spricht deshalb auch nur von einer „2+1-Lösung“.

So gut, wie der Sport Turismo aussieht, fragt man sich, warum Porsche so lange damit gewartet hat. War beim ersten Hybrid-Panamera von 2011 noch die Technologie die Sensation, ist der Sport Turismo schon allein aufgrund seiner dynamisch-eleganten Erscheinung ein Hingucker mit Daumen-hoch-Resonanz. Damit ist er eine ebenso formal wie unter praktischen Gesichtspunkten gelungene Ergänzung der Modellpalette, durch die auch der normale Panamera gewinnt. Auf einmal sieht der mit seinem glatten Fließheck wie die kompaktere Coupé-Version aus. Folglich ein Erfolg auf ganzer Linie.

Beim Fahren gibt es keine fühlbaren Unterschiede zum Panamera mit Fließheck. Weil beim E-Hybrid die Luftfederung Standard ist, beherrscht auch der Sport Turismo alles zwischen fliegendem Teppich und knochentrockenem Learjet® mit Bodenhaftung. Die Leichtig-

keit der 2,2 Tonnen schweren Fuhre im Sport-Modus beeindruckt immer wieder.

Sich in das Wechselspiel der Kräfte zwischen Verbrenner und E-Antrieb einzufuchsen, braucht Zeit. Noch einmal der Vollständigkeit halber: Vom Start weg schiebt der Panamera 4 E-Hybrid still und leise mit Strom los, ist Sport aktiviert, schaltet sich der Verbrenner zu. Wird der Mode-Drehregler auf Sport Plus gestellt, lädt sich die Batterie am schnellsten, im E-Charge-Modus wird sie vollständig geladen und in E-Hold spart sie Energie bis zum Eintreffen am Zielort ein. Im E-Betrieb ist eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h drin, im Sport-Plus-Modus sind es 275 km/h.

DAS KANN ER NICHT

Klein-klein spielen, aber das beherrscht noch kein Panamera. Mit 5049 mm Länge und 2165 mm Breite (mit Außenspiegeln) ist der Sport Turismo wie der normale Panamera ein ziemlicher Brocken, dem es oft zu eng wird – auch wenn das Design die Abmessungen gut verbirgt. Wo bei so viel Größe und auf fast drei Metern Radstand der ganze Raum versackt, bleibt aber selbst angesichts des platzraubenden Allradantriebs und Batteriepakets im Kofferraum ein Rätsel. ▶

Das Maß aller Dinge: Qualität und Materialanmutung sind erstklassig, an das Lounge-Gefühl des Panamera kommt kein anderer Porsche heran.





Elektrisch durch den Ort: Innerorts spielt der E-Hybrid leise summend die Strom-Karte. Die Reichweite beträgt rund 40 Kilometer.

Gewohnter Anblick: Direkt von hinten ist das neue Heck des Sport Turismo nicht zu erkennen, die neue Linie zeigt sich erst im Profil.

Das mit dem Sparen ist auch so eine Sache. Porsche gibt unverdrossen einen Durchschnittsverbrauch von 2,6 Litern Super Plus aus 100 Kilometern an. Wir haben die Herausforderung angenommen, es ausprobiert und darauf angelegt, sparsam unterwegs zu sein. Wann immer möglich, fuhren wir im E-Modus, Klimaanlage und Sitzheizung blieben in der Regel aus, richtig schnell gefahren wurde nur in Ausnahmefällen. So ließ sich immerhin ein Verbrauch von 10,2 Litern realisieren, gemessen auf einer Distanz von 1500 Kilometern, Stadt, Land und Autobahn. Respektabel bei einem Leergewicht von

fast 2,2 Tonnen und einer Beladung von rund 200 Kilogramm.

Lange Reisen im Elektro-Modus sind auch bei einer erweiterten Kapazität von 14,1 Kilowattstunden nicht möglich. Die maximale Distanz, bis der Verbrenner erstaunlich unsanft zu Hilfe sprang, lag bei 38 Kilometern unter zuvor genannten Bedingungen bei Maximaltempo 70 km/h, was mit einem normalen Pendler-Alltag vergleichbar ist.

FAZIT

Der Sport Turismo ist ein Panamera geblieben und doch ein anderes Auto geworden. Das neu gestaltete Heck und der leicht gewachsene Kofferraum sorgen für mehr Platz, auch der fünfte Notsitz macht den Luxus-Liner ein gutes Stück praktischer; ein Nutz-Kombi für Baumarkt-Besuche und den Grünschnitt-Transport wird er natürlich trotzdem niemals werden. Der schönere Panamera ist er auf jeden Fall, als E-Hybrid taugt er sogar zum hochpreisigen Pendeln und sorgt für ein hellgrünes Gewissen. Die eigentliche Botschaft an Porsche-Kunden und SUV-Verweigerer lautet: Es muss nicht immer ein Cayenne sein. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



Leidenschaft ist zeitlos.

Erleben Sie die Faszination Porsche bei uns im Porsche Zentrum 5 Seen.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



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



PORSCHE

SERVICE – 944 S2 + BOXSTER 2.7

GUT UND GÜNSTIG





911 bereits in der Garage oder den Traum vom Einsteiger-Porsche längst im Hinterkopf? Einen klassischen 944 S2 oder jungen Boxster der Generation 986 zu kaufen, ist in jedem Fall die richtige Wahl.

Alle, na ja, wohl die meisten Porsche-Fans, träumen vom Elfer, am besten natürlich luftgekühlt. Billiger fährt, wer abseits des Mainstreams einkauft und Wasserkühlung beim Porsche nicht als Makel, sondern als Chance betrachtet. Bei den Porsche-Fahrzeugen der jüngeren Geschichte bieten sich Vierzylinder-Transaxletypen und Mittelmotor-Modelle an – so etwa ein später 944 S2 oder ein früherer Boxster 2.7.

Typ und Technik unterscheiden sich völlig, bei Preis und Leistung sind sie aber auf einer Wellenlänge. Der 944 S2 mit 3,0-Liter-Vierzylinder und 211 PS glänzt als GT mit hochwertiger Machart und viel Platz, das H-Kennzeichen ist in Sichtweite. Der herrlich offene, modellgepflegte Basis-Boxster der ersten Baureihe 986, in dessen Wagenmitte ein 2,7-Liter-Sechszylinder mit 220 PS arbeitet, ist wertiger und stärker als der Urtyp und in großer Zahl am Markt vorhanden. Zu Preisen um die 15.000 Euro machen beide glücklich.

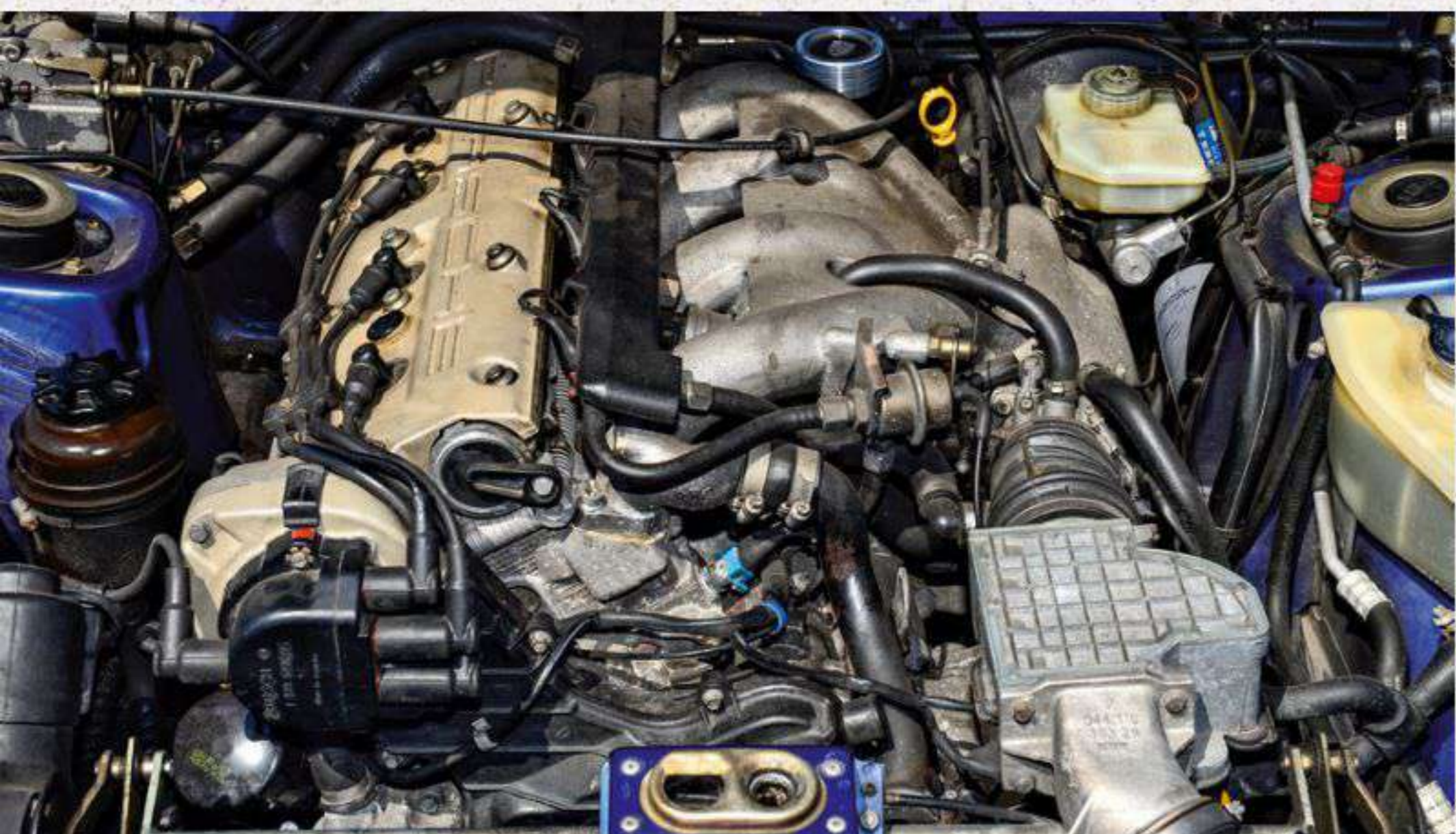
Zu aktiven Zeiten galt der Kauf eines 944 immer auch als Vernunftentscheidung. Zu den Vorzügen eines Sportwagens mit Porsche-Image addierten sich das für diese Wagenklasse gute Platzangebot sowie der starke und sparsame Vierzylinder. Verzinktes Blech hatten sie da ja schon alle.

Das gilt natürlich auch heute noch. Aber hinzugekommen ist eine neue Sichtweise, ein verstärkter Blick auf das Design des 944, das mit den Jahren reifte und immer besser wurde. Die markentypische Frontansicht ohne Kühlergrill, die ausgestellten Kotflügel und die Glaskuppel machen das Design kraftvoll und unverwechselbar: nicht zeitlos wie beim 928, aber mit hoher Langzeitqualität.

Wo früher viele Kunden zum 944 griffen, weil ein 911 außerhalb der finanziellen Möglichkeiten lag, fällt die Wahl heute bewusst auf den S2. Bezahlbar ist er noch immer, und für ihr Geld bekommen die Käufer nach wie vor viel geboten. ►

944 S2 - HERZ UND VERSTAND

IN DER SUMME SEINER EIGENSCHAFTEN IST DER 944 S2 DER PERFEKTE TRANSAXLE-PORSCHE: SCHNELL, PRAKTISCH, GUT AUSSEHEND UND SOLIDE.



Die überlegene Qualität der Materialien und der hubraumstarke 16V-Motor unterscheiden einen späten S2 vom Ur-944. Gefühlt ist am 944 S2 doppelt so viel dran wie an einem Boxster.

In Form des S2 gerinnt das alles zu maximaler Güte, er bündelt die Tugenden aller Typen in einem Modell. Da ist einmal die Technik, an erster Stelle der Motor mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen, der trotz eines Hubraum-Zuschlags und moderner Vierventil-Technik mit den Ausgleichswellen des 944 auskommt. Auch geschmiedete Kolben, ein leichteres Kurbelgehäuse, eine Plastik-Ölwanne sowie ein größeres Öl- und kleineres Kühlwasser-Volumen unterscheiden ihn von den vorherigen Saugern der Baureihe, aber auch der S2-Motor ist haltbar und langlebig.

Stark ist er sowieso. 2990 ccm Hubraum und 211 PS garantieren viel Drehmoment und eine Spitze von 240 km/h – der länger übersetzte, fast einen Zentner schwerere Turbo kann den S2 erst bei hohen Drehzahlen und in der Spitze distanzieren. 1989 war der Dreiliter der größte Pkw-Vierzylinder aus Großserienfertigung.

Der ruhige Lauf und das breitschultrige Auftreten des Motors prägen den Umgang mit dem S2. Klar, er ist schnell, aber wo ein 911 den Fahrer immer auch zu Drehzahlen animiert und dieser über den Kampf zum Spiel findet, strahlt ein später 944 große Gelassenheit aus. In der Ruhe liegt die Kraft des S2.

Den selbstbewussten, glatten Look hat er vom Turbo übernommen, auch das spricht für ihn und zeigt, wie er das Beste aus den Eigenschaften der Baureihe macht. Der nahtlos in die Karosserielinie integrierte Frontspoiler mit den zwei lang

gezogenen horizontalen Schlitzen und integrierten Nebelscheinwerfern lässt ihn wertiger aussehen, auch Unterflurspoiler, 16-Zoll-Räder und die Bremsanlage stammen vom 944 Turbo.

Zum Erlebnis 944 S2 gehören die hochwertige Machart des Gesamtprodukts und die grandiose Anfass-Qualität der Innenraum-Materialien. Nur die 968 und 928 der neunziger Jahre fühlen sich so nach Ewigkeit an wie ein in maximaler Routine gefertigter 944 S2.

IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT

Unterm Strich ist der S2 folglich der ideale 944, Anspruch und Leistung passen zusammen. Er ist nicht so sparsam anzufassen wie ein früher Sauger, deutlich dynamischer als ein S oder die seltene 8V-Version mit 2,7-Liter-Motor, weniger komplex und kostspielig als der Turbo.

Das mit den Preisen ist allerdings so eine Sache. Natürlich gibt es auch einen 944 S2 für weniger als 15.000 Euro, doch unser Fotoauto ist anders und besonders: Als einer der allerletzten Vertreter der Baureihe und als eines von nur 70 Coupés wurde dieser 944 S2 in Zuffenhausen – und nicht in Neckarsulm wie alle Vierzylinder-Typen vor ihm – gebaut.

Hinkt deshalb der Vergleich mit dem Massenprodukt Boxster? Nein, denn das scheinbar naheliegende 944 S2 Cabrio ist gleich zwei Nummern teurer. Und ließe sich preislich deshalb wohl eher mit einem Cayman vergleichen. ►



Porsche 944 S2

Motor: wassergekühlter dohc-Reihenmotor Typ M44/41

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 104 x 88 mm

Hubraum: 2990 cm³

Leistung: 211 PS bei 5800/min

Drehmoment: 280 Nm bei 4000/min

Verdichtung: 10,9 : 1

Gemischaubereitung: elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 083F

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2400 mm

Spur: 1477 mm (vorn), 1451 mm (hinten)

L x B x H: 4230 x 1735 x 1275 mm

Räder/Reifen: 7 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 8 J x 16 mit 255/50 ZR 16 (hinten)

Leergewicht: 1310 kg bzw. 1340 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1650 kg bzw. 1680 kg

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung: 0–100 km/h: 7,1 s

Bauzeit: 1988–1991

Stückzahl: 9352

Porsche Boxster 2.7

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 96/22

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 85,5 x 78 mm

Hubraum: 2687 cm³

Leistung: 162 kW (220 PS) bei 6400/min

Drehmoment: 260 Nm bei 4750/min

Verdichtung: 11,0 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic M 7.2

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G 86/01,
Fünfgang-Tiptronic S Typ A 86/01

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn und
hinten), innenbelüftete Scheibenbremsen 298 x 24 mm
(vorn), 292 x 20 mm (hinten)

Radstand: 2415 mm

Spur: 1465 mm (vorn), 1528 mm (hinten)

L x B x H: 4315 x 1780 x 1290 mm

Reifen: 6 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 7 J x 16 mit
225/50 ZR 16 (hinten); auf Wunsch 7 J x 17 mit 205/50 ZR
17 (vorn), 8,5 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten) bzw. 7,5 J
x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 9 J x 18 mit 265/35 ZR 18
(hinten)

Leergewicht: 1260 kg / 1310 kg (Tiptronic)

Zul. Gesamtgewicht: 1570 kg / 1620 kg

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h / 245 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 6,6 s / 7,4 s

Bauzeit: 1999-2001

Stückzahl: 40.937





986 BOXSTER 2.7 - SPIEL UND SPAß

DIE URGENERATION BOXSTER HÄLT VIELE NUANCEN BEREIT. DAS BASISMODELL MIT 2,7 LITERN HUBRAUM UND 220 PS MARKIERT DIE GOLDENE MITTE.

Die Zeit heilt alle Wunden. Aber es dauert. Erst 20 Jahre nach dem viel beachteten Debüt beginnen Porsche-Liebhaber, die Boxster-Generation 986 als Sammelgebiet zu entdecken. Jetzt ist der Moment gekommen, ein schönes Stück Erfolgsgeschichte, allein von der Basis-Version der Baureihe 986 wurden von 1996 bis 2003 fast 114.000 Stück gebaut, zu kaufen. Zu Preisen, die ein böses Erwachen aus dem Traum vom kleinen Porsche unwahrscheinlich machen.

MEHR HUBRAUM AB 1999

Wo einsteigen? Frühe Typen mit kleinem 2,5-Liter-Motor und 204 PS umgibt der Charme des Ursprünglichen, doch gepflegte Fahrzeuge mit fünfstelligen Laufleistungen und spannender Konfiguration sind bereits schwer zu finden. Außerdem tragen Ur-Boxster schwer an der Erblast des Spardiktats, mit der Konfiguration als Einsteiger-Modell haben sie es damals bei Porsche übertrieben. Der Innenraum ist sowohl bei der Auswahl der Materialien als auch bei deren Verarbeitung eine Enttäuschung. Kratzig-dünnes Plastik oder schief sitzende, kaum entgratete Aschenbecherdeckel sind unschöne Begleiterscheinungen eines frühen Boxster.

Es lohnt sich deshalb, den Blick auf die späteren Baujahre zu lenken. Nach den Werksferien 1999 ging Porsche mit dem Boxster in die Offensive, nahm das S-Modell mit 3,2-Liter-Motor, 252 PS und serienmäßigem Sechsganggetriebe ins

Programm und offerierte damit auch in der eigenen Familie eine ernsthafte Alternative zum 996. Gleichzeitig wurde der Basis-Boxster erwachsen: 2,7 Liter Hubraum und 220 PS lauten die Kenndaten der modellgepflegten Normal-Variante.

Besonders diese Version der Baureihe ist heute zahlreich am Markt vertreten. Meist sind es Zweit- oder Drittbesitzer, die ihren etwas außer Mode gekommenen Ur-Boxster abgeben, ab und zu sind sogar Autos aus erster Hand dabei. Potenzielle Käufer können komfortabel vergleichen, es gibt alles: Laufleistungen unter 100.000 Kilometern, bis 150.000 oder darüber, Standardausführung mit 16-Zoll-Rädern, etwas fescher mit optionalem Hardtop, Leder und Klimaanlage, Tiptronic oder Schaltung.

Um historisch korrekt unterwegs zu sein, braucht es ein wenig Baureihen-Wissen. Auch Boxster 2.7 und Boxster S trugen anfangs noch gelbe Blinker, der typische Look der seinerzeit immer geschmähten „Spiegeleier“ kann mit zwei Jahrzehnten Abstand beim Kauf durchaus den Ausschlag geben. Neue Scheinwerfer, Blinker und Heckleuchten in Rot und Quarz bekam der Boxster erst zum Modelljahr 2003. Welches Gesicht soll er tragen? Schon hier beginnt die erste bewusste Wahl beim Boxster-Kauf.

Harmonisch ist das Wort, das einem beim Fahren eines Boxster mit 220 PS in den Sinn kommt. Kleine Boxster mit 204 PS sind in der Leistung mit einem 911 SC zu vergleichen, laufen lebendig und dreh-



Gelb und Grau statt wie üblich Silber und Schwarz ist eine wertstabile Farbwahl. Typen der 986-Endzeit kommen ohne orangefarbene Blinkergläser aus. Der Basis-Boxster trägt schwarze Instrumente.



Keine zehn Jahre liegen dazwischen: Mehr Platz und Komfort sprechen für den 944 S2, der Boxster bietet Frischluftvergnügen und einen Sechszylinder-Boxer.

freudig, aber etwas milde im Durchzug. Der 2,7-Liter-Motor macht das besser, baut mehr Druck auf, fährt sich eher wie ein 911 Carrera 3.2. Die Typenwahl ist Geschmackssache, aber mit mehr Motor gewinnt der Normal-Boxster an Souveränität. Ob jetzt die spätere, ab dem Modelljahr 2003 verbaute Variante mit 228 PS drinsteckt, fällt da eher weniger ins Gewicht.

Mit der 2,7-Liter-Maschine läuft der Boxster ruhig und kraftvoll, im Innenraum ist der Fortschritt im Vergleich zum Vorgänger noch deutlicher zu spü-

ren. Material und Verarbeitung haben gewonnen, der neu geformte Schaltknüppel liegt – wie ein Ausdruck der gelobten Besserung – geschmeidig zur Hand.

Diese Mischung aus gereifter Machart und Ausstattung, erst ab dem Modelljahr 2001 ist beispielsweise das Verdeck serienmäßig innen gefüttert, sowie aus satter Motor-Charakteristik macht den späten Boxster der ersten Generation 986 mit dem 944 S2 vergleichbar. Es passt einfach alles zusammen – und wieder sind wir bei der Harmonie, die beide Modelle auszeichnet.

Wobei es zulässig ist, zu betonen, dass das richtige Gefühl erst mit Schaltgetriebe aufkommt. Die Tiptronic S mit ihren fünf auch am Lenkrad zu schaltenden Fahrstufen ist ein Komfortgewinn, doch

Sechszylinder-Sauger und Mittelmotor-Konzept entfalten ihren Zauber erst dann vollkommen, wenn der Fahrer die Hand an der Drehzahl hat.

Wer das nicht zum Leben braucht, hält hingegen alle Trümpfe in der Hand: Die Preise für einen gepflegten Tiptronic-Boxster sind perfide günstig, liegen unter denen eines Schaltwagens. Mehr Porsche von damals ist heute für Geld nicht zu bekommen.

FAZIT

Der Kauf eines 944 S2 oder eines Boxster erfordert Grundsatzentscheidungen: Coupé oder Cabrio, Vier- oder Sechszylinder, klassisch oder modern? Wertiger und altmodischer ist der 944, eher Gran Turismo als Sportwagen. Für große Reisen und lange Strecken ist er ideal. Der Boxster steht für die Marke Porsche der Neuzeit, ist ein gelungenes Stück Technik und Design, herrlich handlich und kompakt. Der eine ist bereits ein Klassiker, der andere steht an der Schwelle. Einen 944 habe ich schon, da fällt es leicht, zu sagen: Mir fehlt nur noch ein Boxster zum Glück. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer

Wir danken der Henrichshütte in Hattingen für die Unterstützung.



Modellauto-Neuheiten

Porsche 917 LH



917 LH 24h LeMans 1971

Einen Rückblick in die Anfangszeiten des Seriensiegers der 24 Stunden von Le Mans präsentiert der Modellbauer CMR mit der Miniatur des Porsche 917, der unter der Ägide des Teams John Wyer Automotive Engineering Ltd. mit Joseph "Jo" Siffert und seinem Kollegen Derek Bell bei den 24 Stunden von Le Mans 1971 an den Start ging. Aufbauend auf der Ursprungsversion von 1969 haben Porsche und das französische Unternehmen Sera den 917 überarbeitet, der mit dem Langheck anfangs Probleme bereitete. Dies sollte im Idealfall die Endgeschwindigkeit auf langen Geraden verbessern, erwies sich aber bis 400 Kilometer pro Stunde in Bezug auf die Bodenhaftung als unfahrbar. 1971 hatten die Aerodynamiker dafür jedoch eine Lösung

gefunden und das Grundmuster u.a. auch an der Front weiterentwickelt. Diese Veränderungen trägt das von CMR unter CMR044 lieferbare Modell mit und unterscheidet sich damit von vielen anderen Modellautos zum Thema Porsche 917. Auch die geschwungene Seitenlinie des Einsatzautos von Siffert und Bell hat CMR kenntnisreich nachvollzogen. Die Anmutung der aus Resine-Kunststoff gefertigten Miniatur im Maßstab 1:18 deckt sich perfekt mit dem Auftritt des Vorbildes. Artikelnummer: CMR044 - UVP 99⁹⁵ €

Porsche 911 RSR

Mit zwei Miniaturen des Ur-Neunelfers im Maßstab 1:18 haben die Franzosen von Solido einen Volltreffer gelandet: 1973 ging der 911 RSR mit den Fahrern Herbert Müller und Gijs van Lennep an den Start bei der Targa Florio und gewann diese sogar. Zu diesem Vorbild liefert Solido eine in der Anmutung und den Details stimmige Miniatur aus Diecast in den Farben von Martini Racing. Die hellblaue Ausgabe des Jahrgangs 1974 hingegen bildet die zivile Variante nach. Das Vorbild namens Porsche Carrera RS 2.7 ist im Oktober 1972 auf dem Mondial de l'Automobile in Paris vorgestellt worden. Porsche wollte 500 Einheiten dieses speziell für den Rennsport entwickelten Coupés

absetzen, um eine Zulassung für den Motorsport zu erhalten. Namenspathe war die Carrera Panamericana, dem seinerzeit zur Sportwagen-Weltmeisterschaft zählenden Autorennen in Mexiko. Doch schon damals galt, dass sich Porsche 911 besonders gut verkaufen: 1.590 Fahrzeuge liefen mit leichten Änderungen im Namen und der Ausstattung vom Band: 1.308 RS-Touring, 217 RS-Sport, zehn Prototypen sowie die 55 RSR 2.8 der Gruppe 4 – das Vorbild zu den Modellen im Rennoutfit. Preiswert und gut, das sind diese Modelle.

Artikelnummern: S1801104 & S1801101 je - UVP 37⁹⁵ €

Porsche 911 RSR



Porsche 991 Weissach



911 GT2 RS 1:12

Mit dem 911 GT2 RS hat Porsche einen Rekord für straßenzugelassene Sportwagen auf der 20,6 Kilometer langen Nürburgring-Nordschleife aufgestellt. Damit rückt der Autobauer dem Rekord von Stefan Bellof und dessen 6:11,13 Minuten an gleicher Stelle ein Stück näher, der 1983 allerdings auf einem Porsche 956, aber in etwa annähernd gleich stark motorisiert unterwegs war. Die am 20. September 2017 im Beisein eines Notars erzielte Bestzeit des GT2 RS von 6:47,3 Minuten übertraf selbst hausinterne Erwartungen, so Frank-Steffen Walliser, Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge. Das Auto feierte seine Weltpremiere Ende Juni 2017 beim Festival of Speed in Goodwood. Sein Herzstück ist ein

Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit 515 kW / 700 PS. Dieser beschleunigt den vollgetankt 1.470 Kilogramm leichten Hecktriebler in 2,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer. Spitze: 340. Mit dem handwerklich gut gemachten, 37,90 Zentimeter langen und auf 500 Exemplare limitierten Resine-Modell des 911 GT2 RS Weissach Package im Maßstab 1:12 bringen Porsche und Spark ein Kleinkunstwerk mit Vitrine und Sockel in Alcantara-Optik, das auch als Einzelstück auf dem Schreibtisch zu beeindrucken weiß. Artikelnummer: - UVP 599⁹⁵ €



INVEST  TIPP

IM BESTEN ALTER

CAYMAN S SPORT

Wie das ähnlich konzipierte und am Markt platzierte Sonder- und Schwestermodell Boxster RS 60 Spyder stellt auch der Cayman S Sport die ideale Verbindung aus früher Form und spätem Motor dar, viele Extras und limitierter Sonderstatus inklusive. Mehr Cayman fürs Geld ist derzeit kaum zu bekommen.

Lust auf einen Sechszylinder-Saugmotor? Unter Porsche-Fans und -Sammlern gibt es nicht wenige, die leicht wehmütig auf die jüngere Vergangenheit des Hauses zurückblicken, als Vierzylinder nur etwas für VW und Audi waren und Turboaufladung beim Elfer den großen Löffel mehr bedeutete, eine Auszeichnung war und nicht die Normalität. Im Rahmen dieser Retrospektive rücken dann sogar auf einmal die oft gebauten kleineren Mittelmotormodelle in den Fokus.

Zehn Jahre ist es her, dass Porsche kurz vor der Modellpflege beim Cayman Typ C7 das begrenzt verfügbare Sondermodell S Sport auf den Markt brachte – da lohnt sich im Sinne eines guten Investments der Blick nach vorn und in die Portale der gängigen Gebrauchtwagenbörsen.

Denn welches Modell hätte mehr Sammlerpotenzial als ein in kleiner Stückzahl

gebauter, extrasportlicher Porsche? Der erste Cayman in limitierter Auflage war der S Sport aber nicht, 2007 hatte es bereits die auf 777 Stück begrenzte Cayman S Design-Edition gegeben.

Beide Namen passen: Während der durch und durch schwarze Designer-Cayman die Luxuskarte spielte (und an die Vorstellung der ersten Porsche-Design-Uhr von 1972 erinnern sollte), betonte der S Sport die Dynamik. Mit 303 PS aus 3,4 Litern Hubraum, 8 PS mehr als beim normalen S-Modell, war er der erste Cayman, der die 300-PS-Marke übersprang.

Das klingt, als wäre es eine Ewigkeit her, aber tatsächlich kam der Cayman erst im November 2005 auf den Markt. Praktischer Nebeneffekt der hier erstmals bei Porsche in der Großserie praktizierten Bauweise aus Mittelmotor und Coupé-Form: Die beiden Kofferräume in Bug und Heck summierten sich zu einem Gesamtvolumen von 410 Litern, genug für den Urlaub zu zweit.

Den Basis-Cayman mit 2,7-Liter-Motor und 245 PS brachte Porsche erst im Mai 2006. Der vorgeschobene Cayman S basierte auf dem Boxster mit dem gleichen Suffix, verfügte folglich über den baugleichen 3,4-Liter-Motor, dessen Nockenwel-

len und VarioCam-Ventilhubverstellung vom 911 Carrera stammten.

Die Steigerung von 295 auf 303 PS beim Cayman S Sport ging in erster Linie aufs Konto der feingetunten Sportabgasanlage, deren doppelflutiges Endrohr mittig unter dem Wagenheck endete. Design-Edition-Käufer erhielten ab Werk einen schwarzen Aktenkoffer mit Uhr, Sonnenbrille, Stift, Schlüsselanhänger und Taschenmesser, der Cayman S Sport war ab Werk mit Sport-Chrono-Paket sowie dem adaptiven Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management und einer Tieferlegung um 10 mm ausgerüstet.

Das Sechsgang-Schaltgetriebe war serienmäßig, PDK erst beim Nachfolger erhältlich; wer automatisch schalten wollte, musste zur optional angebotenen Tiptronic S mit fünf Fahrstufen greifen. Ebenfalls serienmäßig war die Bremse der S-Version mit rot lackierten Bremssätteln, während die PCCB-Keramik-Bremsanlage 8000 Euro Aufpreis kostete.

Fünf-Millimeter-Distanzscheiben hinter den 19-Zoll-Sport-Design-Rädern – der normale Cayman S wurde mit 18-Zoll-Rädern ausgeliefert – sorgten für eine breitere Spur und in Verbindung mit dem

IM KONTRASTREICHEN LOOK DES GROSSEN VORBILDS WIRD DER 303 PS STARKE CAYMAN S SPORT ZUM GT3 FÜR NORMALVERDIENER.



schwarzen Lack der Speichenräder sowie dem Dekor auf den Wagenflanken, den schwarzen Außenspiegeln und Lüftungsgittern für Aufsehen: Der Cayman S Sport nahm sich mit dem „Exterieur Design Paket schwarz“ den 911 GT3 zum Vorbild, auch bei den Farben. Bi-Xenon-Scheinwerfer, Sportsitze und Alcantara-Bezüge für Schalthebel, Handbremse und Kranz des GT3-Lenkrades zählten ebenfalls zu den ab Werk gelieferten Extras.

Die schlicht Orange und Grün getauften GT3-Farben standen dem Cayman S Sport am besten, darüber hinaus waren auch Schwarz, Indischrot, Speedgelb und Carraraweiß sowie gegen Aufpreis Arktis-silbermetallic zu bekommen.

Tipp: Der pure, gestrippte Cayman R ist schon ein Sammlerstück, der nur 632 Mal gebaute Cayman S Sport steht noch am Anfang dieser Karriere; bei rund 40.000 Euro beginnen die in der Regel gut gepflegten Angebote. Den Look des großen Vorbilds mit den kontrastreichen schwarzen Applikationen unterstreichen lautes Grün und Orange am besten, machen den Cayman speziell. Wichtig: Vor dem Kauf prüfen, ob es sich um ein echtes Sondermodell handelt. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

Mehr zum Thema finden Sie in den Ausgaben 2-2009 (Made by Porsche) und 1-2014 (Kaufberatung Cayman Typ C7).



Porsche Cayman S Sport (Typ C7)

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ M 97/22

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 96 x 78 mm

Hubraum: 3387 ccm

Leistung: 303 PS bei 6250/min

Drehmoment: 340 Nm bei 4400/min

Verdichtung: 11,1 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G 87/21 (Fünfgang-Tiptronic S A 87/21)

Karosserie: selbsttragende Coupé-Karosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeinachse mit Stabilisator vorn und hinten

Bremsen: Scheiben

Radstand: 2415 mm

Spur: 1486 mm (vorn), 1528 mm (hinten)

L x B x H: 4341 x 1808 x 1305 mm

Räder/Reifen: 8 J x 19 mit 235/35 ZR 19 (vorn), 9,5 x 19 mit 256/35 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 1340 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1630 kg (1670 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 276 km/h (268 km/h)

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,4 s (6,1 s)

Bauzeit: 2008

Stückzahl: 632



*Erfolgreicher Rennfahrer und Teamchef:
der Schweizer Walter Brun, hier 1990 beim
Großen Preis von San Marino in Imola.*

PORTRÄT – WALTER BRUN

MUSIK, MOTOREN UND MONETEN

Er hat gerade seinen 75. Geburtstag gefeiert und strotzt noch immer vor Lebensfreude und Schaffenskraft. Der Schweizer Walter „Walti“ Brun war erfolgreicher Rennfahrer und Teamchef. Im direkten Duell mit dem Porsche-Werksteam wurde er sogar Weltmeister.

■ Eine Karriere im internationalen Rennsport war Walter Brun nicht an der Wiege gesungen. Der Vater war Posthalter und glücklich, als auch Sohn Walti bei der Schweizer Bundespost eine Anstellung erhielt. Allein, die gesicherte berufliche Perspektive scherte den Junior eher wenig.

Als begeisterter Musiker, er spielt Klavier und Saxofon, ärgerte er sich zunehmend, dass sich Dienst und Hobby nur schwer vereinbaren ließen. „Schon damals habe ich Tanzmusik gemacht und kam oft erst um drei Uhr morgens nach Hause. Bei der Post musste ich häufig die Posthalter vertreten und an diesen Tagen wegen der langen Anfahrtswege früh raus. Da bin ich zu unserem Regionaldirektor gegangen und habe ihm gesagt: ‚Entweder das hört auf, oder ich kündige!‘ Er hat mich nur ausgelacht. Als ich dann tatsächlich gekündigt habe, durfte ich mich drei Monate lang nicht mehr zu Hause blicken lassen.“

Walter Brun engagierte sich fortan im Automatengeschäft. Mit einem Kredit kaufte er die ersten Geräte und hatte, nicht zuletzt durch Fleiß, Erfolg. Während seine früheren Postkollegen abends vor dem Fernseher saßen, fuhr Walti zu Gaststätten und tauschte die Schallplatten der Musikboxen aus. Später profitierte er von der Liberalisierung der Schweizer Gesetzgebung, seine Automaten-AG wuchs auf 30 Personen an und schrieb satte Gewinne.

Schon früh begeisterten ihn schnelle Wagen. Eines seiner ersten Autos: ein Lotus Cortina. „Direkt neben uns gab es eine Lotus- und Ford-Vertretung. Damals waren die Cortinas nicht so teuer.“ Mit seiner sportlichen Fahrweise machte er sich nicht nur Freunde. „Damals gab es kaum Geschwindigkeitsbeschränkungen, und so habe ich damit die Gegend unsicher gemacht, bis Mütter sich beschwerten und sagten: ‚Walti, du solltest lieber Autorennen fahren, dann müssen wir nicht mehr so auf die Kinder aufpassen.‘ Motorsport war überall. Ich bin mit dem Lotus damals zur Arbeit und am Wochenende Rennen gefahren, vor allen Dingen am Berg, weil Rundstreckenrennen in der Schweiz seit dem Unfall in Le Mans 1955 verboten waren.“

AUF DIE PISTE STATT ZUR POST

Ab 1966 fuhr Brun in den Rennen um die Europa-Bergmeisterschaft zunächst einen BMW 2002 ti, später einen 2800 CS. Was mit guten Platzierungen begann, krönte der Schweizer, nun schon in Diensten des BMW-Schnitzer-Teams, im Jahr 1971 durch den Gewinn der Europameisterschaft.

„Mit dem Team von André Wicky war ich 1971 zum ersten Mal in Le Mans. Im Porsche 907 traute ich mich anfangs gar nicht, auf der Hunaudières-Geraden Vollgas zu geben. Als mich dann aber ein Porsche 917 überholte, habe ich auch ►



Le Mans 1971: Walter Brun mit dem drei Jahre alten Porsche 907 (Nr. 49) auf dem Weg zum siebten Gesamtrang und zum Klassensieg. Auf BMW-Schnitzer wird Brun Berg-Europameister.

draufgetreten, und drei Runden später ging es mir schon nicht mehr schnell genug.“ Auch der Start erwies sich als schwierig: „Beinahe wäre es nichts geworden, weil unsere Antriebswelle kaputt war. Wicky bekam von Porsche keine Teile mehr, weil es wohl offene Rechnungen gab. So bat

und er erhöhte den Druck: ‚Wenn Ihr die Antriebswelle nicht herausgibt, starte ich morgen nicht!‘ So schnell habe ich nie wieder ein Ersatzteil bei Porsche bekommen!“

Das Rennen lief gut für das Wicky-Team, das am Ende auf Platz 7 im Gesamtklassement und als Sieger der Klasse der Prototypen bis zwei Liter ins Ziel kam. „Als wir bei der Siegerehrung neben den Pokalen auch einen Scheck über 48.000 Franc bekamen, habe ich gleich alle Mechaniker zu einem Fest eingeladen. Da aber kam Wicky zu mir und sagte: ‚Nix, der Scheck gehört mir. Das steht so im Vertrag!‘ Ich habe alles bezahlt: die

die Schattenseiten seines Sports kennen. In Pergusa, einer Rennstrecke auf Sizilien, die rund um einen See verläuft, brach an seinem BMW die Aufhängung. Der Wagen schlug eine Schneise durch das Schilf und versank im Wasser, das voller Schlangen war. Er wäre ertrunken, wenn ihn nicht Fahrerkollege Kalli Hufstadt aus dem Wrack gezogen hätte.

TEAMCHEF STATT FAHRER

Richtig professionell wurde es, als Brun 1981 das Freiburger GS-Team übernahm. Die im Besitz des Rennstalls befindlichen Sehcar SH C6 erwiesen sich jedoch als kaum fahrbar. Beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring 1983 verunglückte Walti damit genau an der Stelle, an der auch Niki Lauda 1976 seinen Unfall hatte. Die Trümmer des Wagens lagen Hunderte Meter weit verstreut, das Rennen musste unterbrochen werden. Man befürchtete das Schlimmste, aber der Schweizer konnte leicht verletzt aus dem Wrack befreit werden.

Nach jedem Unfall kehrte er schnell ins Cockpit zurück: „Du musst den inneren Schweinehund überwinden. Zwei Wochen nach dem Nürburgring-Unfall fuhr ich zusammen mit Hans-Joachim Stuck einen Schnitzer-BMW 635 CSi beim Großen Preis von Brunn. Viele glaubten, dass

„DU MUSST DEN INNEREN SCHWEINEHUND ÜBERWINDEN. ZWEI WOCHEN NACH DEM NÜRBURG-RING-UNFALL FUHR ICH MIT STUCK IN BRÜNN.“

ich Jo Siffert um Hilfe, er war damals einer der schnellsten Porsche-Werksfahrer und ebenfalls Schweizer.“

Siffert half seinem Landsmann. „Seppi ging mit mir zum Porsche-Ersatzteilwagen und forderte die Leute auf: ‚Gebt Walti eine Antriebswelle, die Kosten könnt Ihr von meiner Gage abziehen.‘ Ich sagte Seppi, dass ich die Welle selbst bezahlen wollte,

Antriebswelle, das Fest, und der André hat den Scheck genommen“, berichtet Brun, der heute über diese Episode herzlich lachen kann.

In den siebziger Jahren fuhr Brun für das BMW-Schnitzer-Team in der Tourenwagen-Europameisterschaft und der Deutschen Rennsportmeisterschaft. Er erzielte gute Platzierungen, lernte aber auch



der Unfall mich verändert hätte, aber im Training habe ich dem Striezel eine Sekunde abgenommen, im Rennen wurden wir Dritte.“

Als sein Team mit dem Sehcara in Le Mans früh aufgeben musste, war das Maß für Walti voll, und er machte Nägel mit Köpfen. „Nach dem Ärger mit unseren Sehcara C6 bin ich 1983 noch in Le Mans zu Jürgen Barth gegangen, der damals für den Kundensport bei Porsche verantwortlich war, und habe gesagt: ‚Ich brauche ein Auto.‘ Er antwortete: ‚Ich habe noch eins, aber du musst heute unterschreiben, sonst ist der weg.‘“

Die Investition war lohnenswert, wenige Wochen später gewann Walter Brun mit dem Porsche 956 einen Lauf zur Interserie im tschechischen Most. Es folgten einige gute Platzierungen in der Marken-Weltmeisterschaft, in der Brun zu Beginn des Jahres 1984 zwei, später sogar drei Porsche 956 einsetzte. Die Bilanz dieser Saison: Stefan Bellof und Hans-Joachim Stuck holten im 1000-Kilometer-Rennen von Imola den ersten Brun-Sieg in der Marken-Weltmeisterschaft, und Bellof gewann die Deutsche Rennsportmeisterschaft.

Walter Brun über die Gründe seines Erfolgs: „Ich habe halt die besten Fahrer geholt, mit Stefan Bellof und Thierry Boutsen waren wir sehr gut aufgestellt.“

Bei Porsche war man etwas sauer, dass Stefan zu mir gekommen war. Der war unschlagbar, Stefan hat alle in Grund und Boden gefahren.“

Der junge Gießener Stefan Bellof war zu diesem Zeitpunkt Deutschlands größtes Rennsporttalent. Er wurde 1984 Sportwagen-Weltmeister, verlängerte seinen Vertrag mit Porsche aber nicht, weil er der Formel 1 den Vorrang gab. Damit stand er dem Team Brun an einigen Wochenenden zur Verfügung, so auch beim 1000-Kilometer-Rennen im belgischen Spa.

DIE BESTEN PILOTEN FAHREN FÜR WALTER BRUN

Während Walter Brun an diesem Wochenende in der Schweiz geblieben war, kämpfte Bellof im Brun-Porsche mit dem Belgier Jacky Ickx im Werks-956 um die Führung. In der Eau-Rouge berührten sich die Fahrzeuge, drehten sich von der Strecke und prallten in die Leitplanken. Ickx entstieg seinem Porsche fast unverletzt, Bellofs 956 dagegen war frontal in die Leitschienen geprallt, für ihn kam jede Hilfe zu spät. Die Schuldfrage wird bis heute sehr kontrovers diskutiert, für Brun ist sie eindeutig: „Für mich gibt es an diesem Unfall nur einen Schuldigen, und der hat am Ende dieser Saison mit dem Rennsport ja auch aufgehört!“ ▶

1000-Kilometer-Rennen von Imola 1984: Stefan Bellof und Hans-Joachim Stuck auf 956 holen den ersten Gesamtsieg des Brun-Teams in der Marken-Weltmeisterschaft (o. l.). Stuck gewinnt auch das Rennen der Interserie auf dem Nürburgring (o. r.). Der schwärzeste Tag in der Team-Geschichte: Am 1. September 1985 verunglückt Stefan Bellof mit dem 956 des Brun-Teams in Spa tödlich.

Ferry Porsche und Walter Brun 1986 bei der Porsche-Cup-Feier in Stuttgart-Zuffenhausen.





Walter Brun heute vor seinem Restaurant Allmendhuisli (l.). Ein Jahr nach Bellofs Unfall gewinnen Thierry Boutsen und Frank Jelinski auf einem Brun-Porsche 962 C das 1000-Kilometer-Rennen von Spa, das Brun-Team holt 1986 den WM-Titel.

Für das Team war dieser Unfall ein Tiefschlag, der die Existenzfrage aufwarf. Selbst heute noch spürt man die Emotionen, wenn Brun über diese Zeit berichtet: „Wir haben lange überlegt, ob wir nach dem Unfall weitermachen sollen. Schließlich hat Stefans Freundin Angelika uns aufgefordert, dabeizubleiben. ‚Das wäre Stefans Wille gewesen!‘, ermunterte sie uns.“

So machte man weiter und trumpfte richtig auf. Neben einigen guten Platzierungen holten Brun-Porsche 1986 Platz 2 in Le Mans und Siege in Jerez und Spa. Ein Jahr nach dem Tiefpunkt öffneten Thierry Boutsen und Frank Jelinski mit dem Erfolg in Spa die Tür zum WM-Titel. Walti: „Ja, ein Jahr später hat es da gepasst, aber zum Feiern war uns dort nicht richtig zumute.“ Ein zweiter Platz im letzten Lauf in Fuji genügte dem Schweizer Team, um erstmals Team-Weltmeister zu werden. Es hatte nicht nur die privaten Teams von Joest und Kremer hinter sich gelassen, sondern auch die Werksmannschaften von Porsche, Jaguar und Sauber-Mercedes.

In den folgenden Jahren gelang mit den mittlerweile in die Jahre gekommenen Porsche 956 und 962 zwar kein Sieg mehr, aber dank zahlreicher guter Resultate holte Brun 1987 Platz 2 in der Teamwertung. 1990 war ein Sieg in Le Mans zum Greifen nah. Das Trio Walter Brun, Oscar Larrauri und Jesús Pareja lag aussichtsreich auf dem zweiten Platz, als 15 Minuten vor Ende des Rennens das Triebwerk streikte.

1990 SCHLIESST DER RENNSTALL

Auch sonst lief es zu dieser Zeit nicht mehr rund für die Schweizer Equipe. Sponsoren hatten den frischgebackenen Teamchampion ermuntert, in die Formel 1 einzusteigen. Nach verheißungsvollem Auftakt scheiterten die EuroBrun ER 188 und 189 bei der Mehrzahl der Rennen zwischen 1988 und 1990 in der Vorqualifikation. Ein Sponsor aus den Vereinigten Arabischen Emiraten sagte Millionenbeträge zu, die niemals flossen, und so geriet Brun mehr und mehr in eine finanzielle Schieflage, die das Ende seines Rennteams einläutete.

Er stellte sich den Konsequenzen und brauchte nahezu zehn Jahre, um den Schuldenberg abzutragen, der sich in dieser Zeit aufgetürmt hatte. Als das geschafft war, kehrte er 2000 ins Cockpit zurück und bestritt die FIA-GT-Saison sowie die 24 Stunden von Daytona und

Le Mans mit einer Chrysler Viper. Walti: „Ich wollte sehen, ob ich es noch kann!“ Er konnte, und so sah man ihn auch 2002 und 2003 am Steuer eines Saleen. Sein letztes Rennen fuhr Brun, mittlerweile 66 Jahre alt, 2009 auf dem Nürburgring, dann war Schluss.

Kontakte in die Rennszene hat er heute kaum noch. „Ich mache 50- bis 60-mal Musik im Jahr, dazu habe ich mein Restaurant, das reicht mir heute. Ich gehe noch immer auf die Rennstrecke, aber nicht zum Zuschauen, sondern zum Fahren. Man muss ja immer prüfen, ob man noch fit ist.“

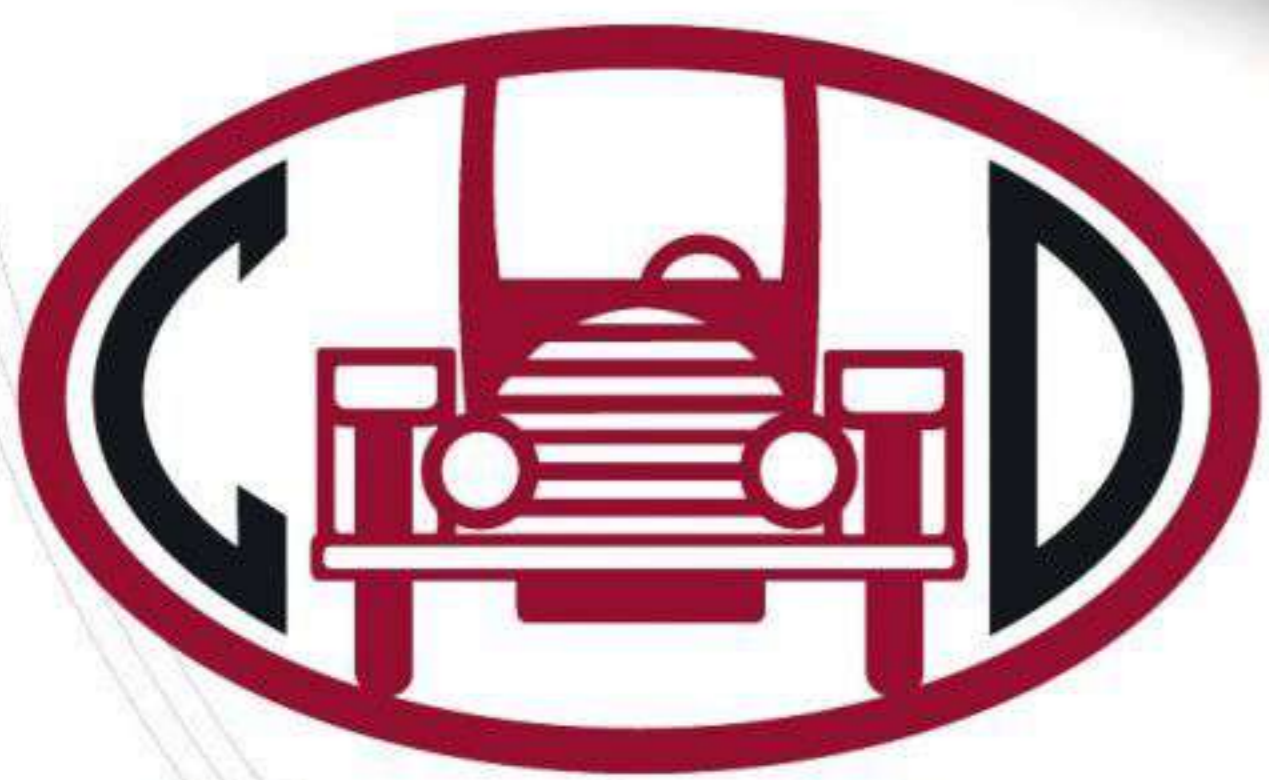
So sind auch die Kontakte nach Zuffenhausen rar geworden. Walti: „Ich habe Ferry Porsche gut gekannt. Auf Distanz waren wir gute Freunde. Wenn er 250 Leute zu seinem Geburtstag einlud und ich dabei war, dann mochte er mich wohl. Er hat mir aber mal die Leviten gelesen. Als ich 1986 bei der Porsche-Jahresabschlussfeier in meiner Rede sagte: ‚Ich möchte mich bedanken, dass wir so gute Autos bekommen, die auch die Werkswagen ab und zu mal schlagen können‘, stand Ferry Porsche auf und antwortete: ‚Herr Brun, Sie erzählen Blödsinn! Mir ist es egal, ob ein privater Porsche oder ein Werkswagen gewinnt: Ein Porsche muss es sein.‘“ ■

Text: Michael Behrndt
Fotos: Porsche, Söntgerath, Gorys

Zu spät?!

Wie alt ist Ihr Gutachten?

Wir wissen Ihren Klassiker richtig zu bewerten. Bundesweit qualifizierte Sachverständigenpartner – auch in Ihrer Nähe.



Classic Data

Telefon 0234-23 95 90 0

WWW.CLASSIC-DATA.DE



SO SEHEN SIEGER AUS



Der Ruf der Soundnacht klingt wie Donnerhall. Auf der Bühne starten die Motoren, daneben stehen die Zeitzeugen und liefern Insiderwissen und Erinnerungen. Das bekannte Rezept mobilisiert die Fans, und auch im siebten Jahr waren die rund 900 Karten innerhalb kurzer Zeit vergriffen.

■ Sound, das ist ja nicht nur der Klang der Motoren. Es sind auch die Geschichten, die mit den Wagen verbunden sind und nachklingen. Porsche kann in der Beziehung auf viele Zeitzeugen bauen: Herbert Linge, Peter Falk, Egon Alber, Norbert Singer, Jürgen Barth, Gijs van Lennep, Hans Mezger, Rudi Lins, Roland Kussmaul und Kurt Ahrens kamen als Gäste. Unter den Porsche-Fans bedürfen sie keiner Vorstellung mehr.

Doch einer, der die Veranstaltung einst ins Leben rief, war nicht mehr dabei. Der ehemalige Leiter des Porsche-Archivs, Dieter Landenberger, ist seit August Leiter der Historischen Kommunikation des Volkswagen-Konzerns. Im Jahr 2005 kam er von Daimler zu Porsche, 2011 rief er die Soundnacht ins Leben.

Die Veranstaltung steht auch für einen Wandel in der Art und Weise, wie sich das Museum präsentiert. Der futuristische Bau am Porscheplatz steht wie eine große Skulptur in der Umgebung – so wirkte

auch Porsches Selbstdarstellung in den 2009 eingeweihten Hallen. Sehr sauber restaurierte oder exzellent erhaltene Fahrzeuge, die fast wie Kunstwerke den Raum füllen. So kommt manchmal auch etwas Distanz zur eigenen Geschichte auf.

Das Porsche 356 B 2000 GS-GT Coupé war Herbert Linges Siegerfahrzeug beim Gewinn der deutschen Meisterschaft für GT-Sportwagen im Jahr 1963. Das Auto, das wegen seiner Form den Spitznamen Dreikantschaber bekam, steht heute im Porsche-Museum, „aber von dieser Historie ist da nichts mehr zu erkennen“, bedauerte Linge einst im Gespräch. Tatsächlich präsentiert sich der Wagen heute aalglatt und blitzsilber. 2013 war Linge mit dem Wagen auf der Bühne der Soundnacht vertreten, in Begleitung von Landenbergers sehr sachkundigen, prägnanten Einführungen in die Porsche-Geschichte.

Die Soundnacht im Museum besitzt immer auch den Anspruch, nicht nur die



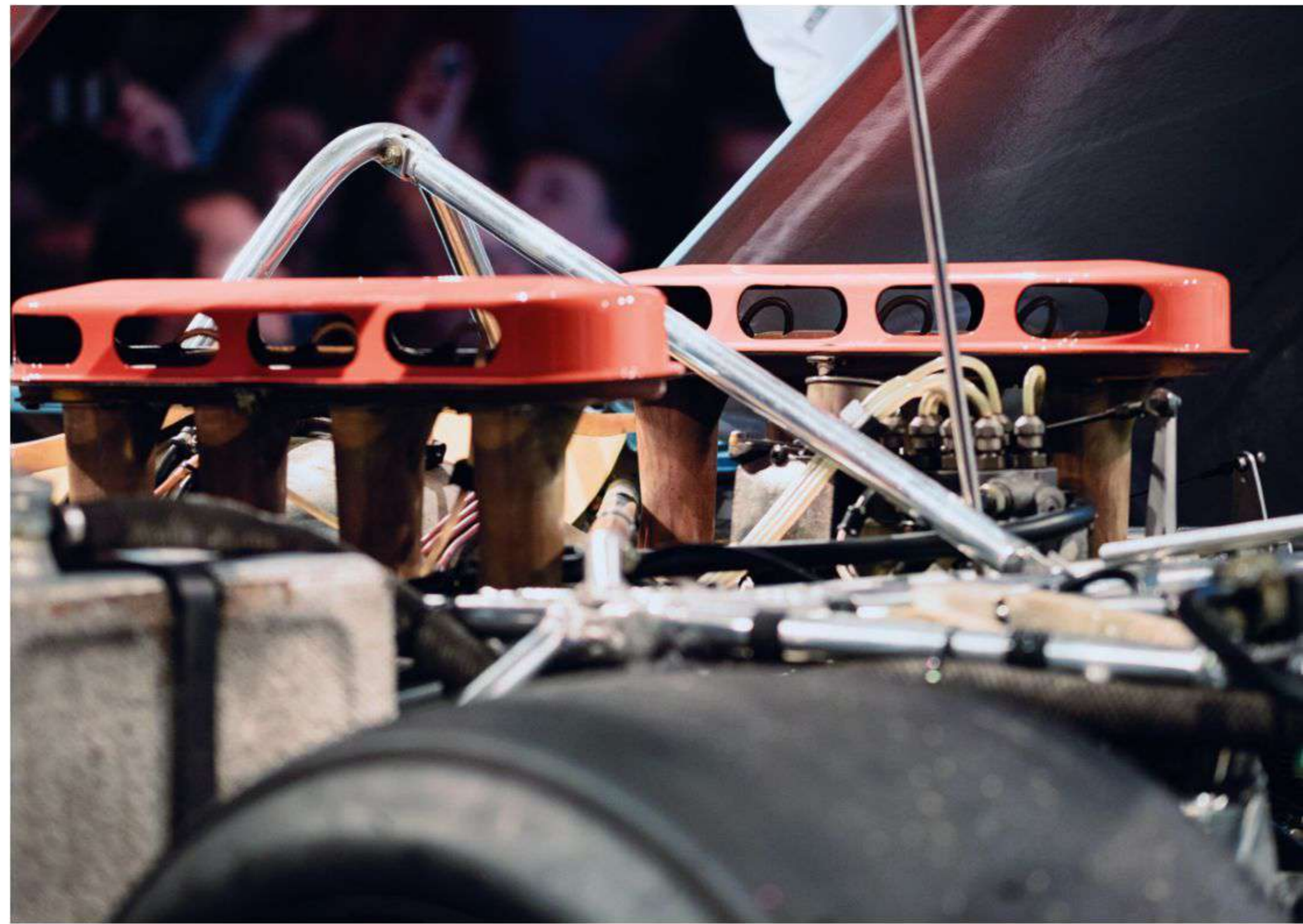
Autos zu zeigen und ihre Motoren klingen zu lassen, sondern auch die Menschen und ihre Geschichten dahinter vorzustellen. Man gibt den Autos etwas von ihrer verlorenen Patina zurück, Geschichte wird lebendig – dabei meint „früher“ nicht immer das Damals vor vielen Jahrzehnten.

Dieses Mal ging der Blick auch zurück in die nahe Vergangenheit. 2013 war ein besonderes Jahr für Porsche, der 911 wurde damals 50 Jahre alt. Im gleichen Jahr wurde ein Stück Rennsportgeschichte geschrieben, das bei dieser Soundnacht eine Rolle spielen sollte. ▶

Der 911 RSR holte 2013 den Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans in der GT-Klasse, passend zum 50. Jubiläum des 911.



Die schnellen Vier: Für den Sieg arbeiteten damals (von links) Marc Lieb, Richard Lietz, Romain Dumas und Alexander Stehlig.



*Vorspiel in der Museumswerkstatt
(von links): Dieter Gross (Porsche-Archiv),
Roland Kussmaul, Herbert Linge, Gijs van
Lennep, Norbert Singer und Peter Falk.*



*Nach der Soundnacht sammelten
sich die Fahrzeuge in der Werkstatt.*



*Ein Porsche springt immer
an – auch bei der Soundnacht:
hier der 906 Carrera 6.*





Porsche holte mit dem Porsche 911 RSR den GT-Klassensieg in Le Mans. Eine Mission, auf die Porsche seine Rennmannschaft mit einem Auto geschickt hatte, das sich zu Beginn der Langstreckenweltmeisterschaft, mit dem 24-Stunden-Rennen in Le Mans als Höhepunkt, nicht als Siegfahrzeug geben wollte. Dieser Wagen und vor allem die Erinnerungen der Mitglieder des Teams bildeten einen Höhepunkt der Soundnacht 2017. Denn sie schreiben die Geschichte weiter, die in immer neuen Variationen erzählt wird: Porsches Antrieb ist noch immer der Rennsport – und hier entscheiden oft unvorhergesehene Kleinigkeiten über den Erfolg.

2013 überlegten die Verantwortlichen in der Porsche-Box lange, ob der Wagen bei einer Safety-Car-Phase wegen des starken Regens zum Wechsel auf Regen-

reifen hereinkommen sollte. Zum Glück etwas zu lange – als Richard Lietz den Funkspruch erhielt, reinzukommen, war er schon an der Boxenzufahrt vorbei. Das erwies sich später als taktisch richtige Variante für den Sieg. Zusammen mit seinen damaligen Fahrerkollegen Marc Lieb und Romain Dumas sowie Alexander Stehlig, Manager Werkseinsätze GT-Motorsport, blickte er mit demselben Humor auf die noch gar nicht so lange vergangene Zeit zurück wie die älteren Kollegen.

Es war Rennfahrer Gijs van Lennep, der mit einem anderen 911 RSR auf der Bühne stand, jenem Auto, mit dem er 1973 die Targa Florio gewann. Vor den Leistungen der heutigen Rennfahrer sollte man genauso viel Respekt haben wie vor denen seiner Generation. Damals sei eher die Technik in die Knie gegangen, heute

Die Klammer zwischen gestern und heute stellte Gijs van Lennep her, der über den 911 Carrera RSR und die Targa Florio erzählte. Rennfahren sei nicht leichter geworden, aber anders.

würden die Fahrzeuge mit ihren hohen Kurvengeschwindigkeiten und Belastungen durchs Bremsen eher die Fahrer in die Knie zwingen. Rennsport, Autos und Menschen bilden die Klammer zwischen gestern und heute, die Geschichte wird fortgeschrieben. Das war die Botschaft der Soundnacht 2017. ■

Text: Tobias Kindermann

Fotos: Tobias und Lukas Kindermann

www.ck-modelcars.de

Online oder telefonisch bestellen:
+49 6441 2001977

★★★★★
Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

SPORT-SCHAU – 996 GT3 RS RALLYE

DER LETZTE SEINER

ART



Vierzig Jahre nach dem 911-Debüt bei der Rallye Monte Carlo baute Weissach eine finale Serie 996 GT3 RS für den Einsatz auf Asphalt und Schotter.

Es schien eine geniale Idee zu sein: die Veranstaltung einer markenbezogenen nationalen Rallye-Meisterschaft, die mit Porsche 911 ausgetragen wird. Sicherlich war nicht nur Porsche-Motorsport-Chef Hartmut Kristen davon angetan – Porsche würde nicht einmal ein Auto dafür entwickeln müssen.

Ein Musterexemplar existierte bereits in Form eines speziell aufgebauten 996 GT3, mit dem Walter Röhrl 2001 bei der Deutschland Rallye unter dem Jubel der Zuschauer noch einmal sein ganzes Können gezeigt hatte. Wie später im Hausmagazin *Christophorus* berichtet, handelte es sich bei diesem Auto um den allerersten GT3, der 1999 das Montageband verließ. Der Wagen blieb im Besitz des Werks, und Porsche Motorsport baute daraus später einen „Vorfühswagen“ für den Rallye-Einsatz.

Der Mann hinter der Idee mit der Marken-Meisterschaft war der Belgier Gérard Magniette, ein ehemaliger nationaler Rallye-Meister, der seine Siege mit Mercedes-Benz 190 E2.3-16, Ford Escort Cosworth und BMW M3 eingefahren hatte. Anfang 2000 präparierte Magniettes Unternehmen Motoren für sein eigenes „Future World“-Rallye-Team sowie andere Kunden. Sein Herantreten an Porsche überschneidet sich mit der Produktionseinstellung des GT3 RS, und Porsche erkannte darin eine elegante Möglichkeit, die letzten gebauten Fahrzeuge abzuverkaufen.

WERK LEISTETE STARTHILFE

Magniettes Plan sah vor, diese Rallye-Fahrzeuge an wohlhabende Kunden zu verkaufen und ihre Teilnahme an dieser Rallye-Meisterschaft mit einem Rundum-sorglos-Paket zu organisieren. Der Kunde sollte 125.000 Euro für den 996 GT3 RS sowie eine jährliche Unkostenpauschale von 35.000 Euro bezahlen. Darin enthalten waren das Unterstellen und die Wartung der Fahrzeuge, deren Transport zu und von den Veranstaltungsorten sowie die Unterstützung während der Rennen.

Mit inbegriffener Verpflegung musste der Kunde nur seinen Rennoverall anziehen und sich ins Auto setzen. Die für diese belgische Meisterschaft präparierten Wagen erfüllten die WRC-Vorgaben und waren ein kostengünstiger Weg in eine

Sportart, die in diesem Teil der Welt eine große Fangemeinde hat. So wurde die Einführung dieser neuen Meisterschaft in der Motorsportpresse auch mit großem Interesse verfolgt. Die Zeitschrift *Autosport* veröffentlichte am 2. September 2004 ein Zitat von Hartmut Kristen aus einer Pressemeldung von Porsche:

„Wir schätzen diese private Initiative des „Future World“-Teams und freuen uns darüber, dass Privatfahrer dadurch die Möglichkeit erhalten, mit einem 911 an Rallye-Veranstaltungen teilzunehmen. Das ist seit vielen Jahren nicht mehr der Fall gewesen. Es könnte sogar dazu führen, dass andere Hersteller diese Idee aufgreifen und gegen den 911 antreten.“

Obwohl Porsche Motorsport wie bereits erwähnt einen 996 in Rallye-Ausführung gebaut hatte, wurde für die belgische Meisterschaft eine eigene spezielle Rallye-Version entwickelt. Kristen hielt das Vorhaben für wichtig genug, um Roland Kussmaul in die Betreuung des Projekts zu involvieren und den Aufbau der Fahrzeuge, der in Magniettes Werkstatt bei Antwerpen stattfand, von ihm überwachen zu lassen.

DIE IDEE: EINE NATIONALE 911-RALLYE-SERIE

Beim 996 GT3 RS Rallye wurde die Gewichtseinsparung konsequent vorangetrieben. Jörg Austen schrieb in seinem Fachbuch *Porsche Rallye & Rennsport Wagen*, dass die Motorraumhaube, Spoiler und Türen aus Kevlar hergestellt waren, während die Scheiben mit Ausnahme der Frontscheibe aus Perspex bestanden. Die Bodenfreiheit wurde von 75 mm auf 100 mm erhöht, und dem Unterboden wurde eine dünne Bitumenschicht aufgespritzt, um die Folgen von Steinschlag zu reduzieren.

Die Auspuffanlage stammte vom Cup-Wagen, mit Katalysatoren, aber wenig Schalldämpfung. Darüber hinaus erhielt die belgische Rallye-Version die Titanpleuel des Cup-Motors, und Weissach verschob den roten Bereich auf 8200/min, 400/min höher als beim normalen RS. Rund 390 PS anstelle der serienmäßigen 381 PS waren das Ergebnis.

Diese Maßnahme passte sehr gut zum speziellen kurz übersetzten 6-Gang-Getriebe, das die beste Beschleunigung aus langsamen Kurven heraus bot – entschei- ►



Die neue PCCB-Bremse gab es schon, aber die Rallye-Version ging noch mit der roten Stahlbremse an den Start.

Die Basis der letzten echten 911-Rallye-Version war der 996 GT3 der zweiten Generation. Zehn Autos wurden für Asphalt und Schotter eingesetzt.

dend bei Rallyes auf Asphalt. Damit verringerte sich jedoch die Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen, und die Endgeschwindigkeit lag mit „nur noch“ rund 250 km/h um die 50 km/h niedriger als beim Serienmodell.

Neben dem Einmassen-Schwungrad des RS hatte die Rallye-Variante eine reinrassige, digital arbeitende Rennkupplung, um auch die letzten Zehntelsekunden herauspressen zu können. Das ABS war entfallen, denn es unterdrückt größtenteils das beim Bremsen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen so wichtige Fahrgefühl, auf das ein wirklich schneller Fahrer nicht verzichten kann. Ein Sperrdifferenzial gehörte dagegen zur Serienausstattung.

PILOTPROJEKT BLIEB STECKEN

Der Innenraum des 996 RS Rallye war ähnlich wie beim Cup-Wagen nahezu metallisch blank, nur zwei fest installierte Rennsitze mit Sechspunktgurten waren mehr oder weniger die einzigen nichtmetallischen Bestandteile. Die Instrumententafel beschränkte sich auf das Wesentliche und wurde von einem Drehzahlmesser dominiert.

Ein kleineres, abnehmbares Lenkrad erleichterte den Einstieg, der das Überklettern einer seitlichen Strebe des Überrollkäfigs erforderte. Eine ungewöhnliche Einrichtung (zumindest für Rundstrecken-

piloten) war ein großer Hebel, der rechts neben dem Schalthebel des GT3 angebracht war. Mit diesem fast schulterhohen Teil, das wie ein Weichenstellhebel der Eisenbahn aussah, wurde die Handbremse bedient, und der große Hebelarm ermöglichte ein sofortiges Blockieren der Hinterräder. Weitere spezielle Rallye-Zutaten waren ein Tripmaster und ein Ersatzrad, das hinter den Sitzen verstaut war und über die Heckscheibenöffnung herausgenommen werden konnte.

Mit einem so professionell vorbereiteten Auto, ähnlich dem erfolgreichen Porsche Cup GT3 R, hätte diese vielversprechende Meisterschaft ein Erfolgsgarant sein sollen. Sie war als Pilotprojekt für weitere regionale europäische Meisterschaften gedacht – scheiterte aber kläglich.

Ob Gérard Magniette nun Schwierigkeiten hatte, die Fahrzeuge an den Mann zu bringen, oder die laufenden Kosten unterschätzt hatte, die sich genauer betrachtet auf nahezu 100.000 Euro pro Team summierten und etwaige Interessenten abschreckten: Noch vor Saisonbeginn 2005 verlor er das Interesse und gab seine Werkstatt auf. Zurück blieben zehn Porsche 911 ohne passende Meisterschaft. Erinnerungen an das Fiasko von 1992 kamen auf, als in Weissach 45 Einheiten des 964 RS für einen US-amerikanischen Porsche Cup vorbereitet wurden, der im letzten Moment abgesagt wurde.



Am Ende fanden die zehn 996 RS Rallye doch einen Käufer, und einige Autos tauchten sogar bei hochkarätigen Veranstaltungen auf. Einer nahm an WRC-Läufen teil und wurde dabei von Sébastien Loeb, Jean Alesi und Colin MacRae pilotiert.

AUTO 093 WAR LANGE AKTIV

Das abgebildete Auto hat die Nummer 093, ist das dritte der zehn aus Weissach und hat eine typische Geschichte. Zuerst bewegte es der siebenfache deutsche Rallye-Meister Matthias Kahle, dann wurde es 2008 an Olaf Dobberkau veräußert, seines Zeichens Besitzer eines Abbruchunternehmens und Lokalmatador. Er fuhr damit bei Rallye-Veranstaltungen im Nordwesten von Deutschland seine Konkurrenten in Grund und Boden, wie einige unterhaltsame YouTube-Filme beeindruckend dokumentieren. 2013 stieg Dobberkau auf einen 997 GT3 um, und Sönke Milon übernahm den 996 RS Rallye. Vierter Besitzer war der Holländer Erik Kouwenhoven, der enthusiastische Betreiber der Porsche-Website www.vierenzestig.nl. Dort beschreibt Kouwenhoven die Geschichte von neun dieser Road Rallye Challenge GT3, nur 099 blieb bislang verschollen.

Während der Restaurierung erhielt Wagen Nummer 3 wieder die ursprüngliche weiße Lackierung im Gegensatz zu dem Rot, das auf den YouTube-Filmen von Dob-

berkau zu sehen ist. „Ich wollte ihn wieder genau in den Zustand versetzen, in dem er Weissach verließ“, erklärt er. Mit einem Alter von mehr als zehn Jahren war das Auto zwangsläufig nicht mehr konkurrenzfähig, um an der Spitze mithalten zu können. Der Tachostand wies 21.000 km auf, die überwiegend im Renneinsatz zurückgelegt worden waren, doch im Prinzip war der Wagen noch völlig im Originalzustand.

Kouwenhoven hielt dieses Auto daher für einen ehrwürdigen Repräsentanten aus der Endphase der 996-Baureihe. Nach dem Buch von Austen waren nämlich die Fahrzeug-Identifizierungsnummern WPOZZZ99Z4S 698091 bis 698100 die FIN der letzten 996. Die äußerst umfangreiche Fahrzeugakte im Hinblick auf die Fahrgestellnummer 698093 beginnt mit einem Schreiben, das von Hartmut Kristen und seinem Stellvertreter Frank-Steffen Walliser unterzeichnet ist und bestätigt, dass der 698093 eine Version des 996 GT3 RS ist. Dazu sind Details zur N/GT-Homologation und der Satz „Verkauft an Future World für den Einsatz in der Porsche GT3 Road Challenge“ vermerkt.

HEUTE EIN SAMMLERSTÜCK

Passenderweise gehört 093 nun einem ernsthaften 911-Sammler in Antwerpen. „Er ist richtig begeistert von diesem 996 RS“, erzählt Erik Kouwenhoven. „Was ihn ▶



Leichte und einfache Schnellverschlüsse halten die Hauben. Das Aussehen entspricht dem Auslieferungszustand für die GT3 Road Challenge.

Moderate Tuning-Maßnahmen und Teile des Cup-Motors erhöhten die Leistung des 3,6 Liter großen Sechszylinder-Boxers von 381 auf 390 PS.





Auslieferungszustand mit leichten Rennschalen und Kopfhörern für den Funkverkehr zwischen Fahrer und Co-Pilot.

X-förmige Verstärkungen in den Türöffnungen erhöhen die Karosseriesteifigkeit und schützen die Insassen.

so erfreut, ist, dass es sich hier um keinen nachträglichen Umbau, sondern um einen vom Werk vorbereiteten Wagen handelt und er unter Spitzenfahrern wirklich erfolgreich eingesetzt wurde. Und dazu ist es noch ein wirklich extrem seltener Porsche. Vom 911 R und SC RS baute Porsche jeweils 20 Exemplare – aber nur zehn GT3 RS Road Challenge.“

Wird Porsche irgendwann wieder Rallye-Fahrzeuge bauen? Man sollte niemals nie sagen, aber es ist sehr un-

wahrscheinlich. Bei einer Rennsportveranstaltung in Laguna Seca 2015 sprach Erik Kouwenhoven mit Andreas Preuninger, dem GT-Projektleiter in Weissach. „Von einer weiteren 911-Rallye-Version wäre ich sehr angetan, und wir würden auch keine Schwierigkeiten haben, dafür Kunden zu finden“, erklärte Preuninger, „aber der 991 ist zu groß geworden. Der 996 war gerade noch schmal genug für einen Umbau zum Rallye-Fahrzeug.“ Preuninger konnte sich noch gut an die Future-World-Initiative erinnern. „Ich arbeitete an diesen Autos, und sie waren fantastisch. Schade, dass diese Zeiten vorbei sind.“

FAHREINDRÜCKE

„Man kann sich nicht einfach in einen 996 GT3 RS Rallye fallen lassen und mit ihm dem Sonnenuntergang entgegenrollen: Zuerst muss die seitliche Strebe des Überrollkäfigs erklommen werden, dann zurt man sich mithilfe eines Sechspunkt-Sicherheitsgurtes fest. Falls der Sitz nach vorn oder hinten verschoben werden muss, braucht man dazu einen Ratschkasten, denn die Rennsitze sind verschraubt – es handelt sich hier um einen richtigen Rennwagen.“





Das abnehmbare Lenkrad erleichtert das Einfädeln in den Sitz ein wenig, es scheint aber irgendwie weit weg vom spartanischen Armaturenbrett zu sein, dafür ist der Zündschlüssel am gewohnten Platz. Die Geräuschkulisse nach dem Anlassen ist unglaublich: Da nichts vorhanden ist, das die lautstarken Lebensäußerungen von Motor, Auspuff und Getriebe unterbinden kann, mutiert der blanke Innenraum zum Schallverstärker. Dem Einmassen-Schwungrad fehlt jegliche schwingungstilgende Wirkung, und so überträgt es pflichtbewusst das vom Getriebe veranstaltete Getöse, das im Leerlauf an eine mit Schrauben gefüllte und kräftig geschüttelte Blechdose erinnert. Dieses Geräusch soll mehr als einen Besitzer derart verunsichern, dass er von einem Schaden ausging, noch bevor er den ersten Gang eingelegt hatte!

Die Kupplung stellt die größte Herausforderung dar: Sie kennt zwei Stellungen – Auskuppeln und Einkuppeln –, dazwischen gibt es nichts. Weiches Anfahren mit schleifender Kupplung ist nicht vorgesehen, und die ersten Anfahrversuche enden mit einem abgewürgten Motor. Irgendwann fasst man den Mut, das Gaspedal durchzutreten und die Kupplung loszulassen, zuvor sollte man sich aber

davon überzeugen, dass mindestens 25 Meter voraus nichts im Weg steht.

Der heulende Auspuff macht daraus eine peinlich laute Prozedur, ein unauffälliges Davonrollen ist nicht möglich und selbst Personen in mehr als 100 Metern Entfernung drehen sich noch irritiert um. Dieser 996 GT3 RS hat zwar eine Straßenzulassung, ist aber selbst für die meisten Rennstrecken viel zu laut. Das Mitschwimmen im Stadtverkehr erfordert größte Zurückhaltung mit dem Gaspedal und höchste Konzentration zum Einhalten der Tempolimits. Das Fahrwerk ist hart abgestimmt und die Lenkung (noch mit der serienmäßigen Servounterstützung) sehr direkt. Durch die kurze Übersetzung ist der 996 immer im Angriffsmodus, und schon die kleinste Ermutigung mit dem rechten Fuß schiebt ihn unaufhaltsam vorwärts. Auf schnellen Autobahnabschnitten mit wenigen Kurven beginnt man zu verstehen, was damit gemeint ist, wenn Fahrer und Rennwagen eins werden. Aber dieser 996 GT3 RS verlangt nach einer kurvenreichen Straße oder Rennstrecke ohne Gegenverkehr – kaum zu glauben, dass sein Besitzer ihn für den Fototermin auf einem Hänger anlieferte ...“ ■

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Maurice van den Tillaard

Sechs kurz übersetzte Gänge und ein langer Handbremsmast mit viel Hebelwirkung gehörten zu den Spezialteilen für den Rallye-Einsatz.



WIR SIND DANN MAL WEG

PORSCHE FAHRER lädt ein zur Leserreise 2018. Vom 13. bis 18. September geht es in die Berge, in das schöne Tirol. 911 Carrera Cabrio und Targa warten schon. Kommen Sie mit?

■ Gewundene Pässe, der Naturpark Hohe Tauern, Sonne, Luft und jede Menge Fahrspaß: Die 6. PORSCHE FAHRER-Leserreise führt auch 2018 nach Tirol, in eine der schönsten Alpenregionen Österreichs. In diesem Jahr gehen Leser und Redaktion von Donnerstag, den 13. September, bis Dienstag, den 18. September, gemeinsam auf Tour. Dafür stehen im 4-Ster-

ne-Superior-Hotel & Resort Defereggental elf aktuelle 911 Carrera Cabrio und drei 911 Carrera Targa des Baujahres 2018 für Tagesausflüge bereit. Nach dem Fahrerlebnis vor grandioser Kulisse findet das „PORSCHE FAHRER-Genusspaket“ im hoteleigenen Spa, im Restaurant oder in der Vinothek seinen Ausklang. Mitkommen! Es lohnt sich.

BEI FRAGEN:

service@pf-magazin.de oder 02223 9230-53

BUCHUNGSFORMULAR

auf www.pf-magazin.de





DEFEREGGENTAL
HOTEL & RESORT
★★★★ SUPERIOR

DIE INKLUSIVLEISTUNGEN

- 5 Übernachtungen inkl. Verwöhn-Halbpension mit Genießerfrühstück, Nachmittags-Jausen-Buffer und mehrgängigem Gourmet-Wahlmenü am Abend
- 2 Tagesausflüge im neuen Porsche Carrera Cabrio oder Targa zu zweit (Baujahr 2018, 370 PS, inkl. je 300 Freikilometer) mit interessanten Routentipps und je 1 „Cabrio-Touren“-Kappe
- Benutzung des Wellness- und Spa-Bereichs (ca. 700 m²)
- Benutzung der Tennis- und Indoor-Golf-Halle
- Pro Zimmer-Buchung: ein Buch aus dem HEEL Verlag im Wert von bis zu 30 Euro nach Wunsch

DAS RAHMENPROGRAMM

- Begrüßungscocktail
- Frühstückswanderung auf die Brugger Alm mit unserer Wanderführerin Maria – es erwartet Sie ein zünftiges Almfrühstück in herrlicher Natur
- „Golf & Fun“ – Schnuppergolfstunde bzw. Spaßturnier im Defereggental Golf Park, direkt am Hotel mit anschließender Siegerehrung
- Degustationsmenü am Sonntagabend mit Weinbegleitung
- Teilnehmer der Reise erhalten 50 % Greenfee-Ermäßigung auf den hoteleigenen Golfplätzen, dem 9-Loch Defereggental Golf Park direkt am Hotel sowie dem 36-Loch Meisterschaftsplatz Dolomitengolf in Lavant, ca. 40 Minuten entfernt gelegen
- Redaktion PORSCHE FAHRER ist ebenfalls vor Ort

TERMIN:

Donnerstag, 13. September – Dienstag, 18. September 2018

Preis pro Person

im Doppelzimmer Gästehaus 749,- EUR

im Luxusdoppelzimmer Haupthaus 795,- EUR



MADE BY PORSCHE – 911 GT2 RS

ZWISCHEN



DEN

WELT



E N

Neuer Rekordhalter auf der Nordschleife mit 6:47,3 min, stärkster Serien-Elfer aller Zeiten. Wir sind unterwegs mit dem neuen 911 GT2 RS im Ganz-normal-Modus. Aber geht das mit diesem Wagen überhaupt?

■ Im Rückspiegel tauchen zwei Polizeimotorräder auf. Gleich kommt unser großer Auftritt – immerhin ist unser Testfahrzeug auch noch rot. Erleben wir nun italienische Momente mit dem 911 GT2 RS im Stuttgarter Stadtverkehr? Nein. Der silberne Smart, der vor dem Porsche fährt, wird aus dem Verkehr gezogen. Hier vor Ort geht es nüchterner zu, erregt selbst ein Extrem-Elfer wie der martialische GT2 RS weniger Aufsehen.

Wir sind unterwegs in einem Auto der Superlative. Aber ist der GT2 RS auch ein Auto zum Fahren, zwischen der Garage daheim und der Foto-Location innerorts?

Was hätten wir der Polizei auch zeigen können? Auch dieser 911 versteckt sein Triebwerk komplett. Die Motorhaube ist nur eine Wartungsklappe mit zwei großen Lüftern, die sich oft noch langsam im Stand bei abgeschalteter Maschine nachdrehen, wie die Kühler einer sehr potenten Grafikkarte. Unter den Kühlern sitzt ein Motor, mit dem man Unglaubliches erleben kann.

700 PS bei 7000/min, 750 Nm im Bereich zwischen 2500 und 4500/min – selbst bei 7000/min liegen noch 710 Nm an. 3,8 Liter Hubraum, maximal 1,55 bar Ladedruck. So, wie sich das hier liest, fährt es sich auch. Längsdynamisch erlebt, fühlt man sich etwa so wie in einem Fahrgeschäft auf dem Cannstatter Wasen. Nur dass eben nicht bei 100 oder 150 km/h Schluss ist. Der Druck will einfach nicht nachlassen, auch wenn schon längst die Marke von 200 km/h passiert wurde. ▶



*Man kann sich sicher sein:
Beim GT2 RS wurde an nichts gespart,
außer am Gewicht. Was nach Carbon
aussieht, ist auch Carbon.*

*Optisch nichts Dramatisches unterm
Tresen: Auch der GT2 RS versteckt
seinen Motor, die Lüfter könnten auch
eine sehr potente Grafikkarte kühlen.*

Dazu erklingt ein Pfeifen der beiden großen Turbolader wie Obertöne einer tieffrequenten Gewalterruption mit Epizentrum Heck. Porsche verzichtet darauf, das Ganze übermäßig zu dämmen. Zum Glück.

SCHNELLE KREUZUNG AUS TURBO UND 911 GT3 RS

Wo mag man den GT2 RS einordnen? Ein Solitär an der Spitze des Modellprogramms? Vom Stammbaum her betrachtet, ist er so etwas wie die Kreuzung aus einem GT3 RS und einem Turbo. In der aktuellen GT-Familie bietet Porsche den 911 GT3 an, der mit 1430 Kilogramm Leergewicht 40 Kilo weniger wiegt als der GT2 RS.

Dem Rennsport-Gedanken folgend, darf der GT2 RS leistungsmäßig noch einmal zulegen. Und von seiner Masse her abnehmen. Größter Posten im Sparprogramm der Turbo-Adaption: Der Verzicht auf den Allradantrieb bringt 50 Kilogramm, 19 Kilo erspart der Entfall von Klimaanlage und PCM (die aber optional erhältlich sind), Carbon-Vollschalensitze tragen mit 14 Kilo zum Ergebnis bei, keine Rücksitze bedeuten 9,6 Kilo weniger, Titan am Schalldämpfer 7,5 Kilogramm. Konsequenterweise setzt Porsche die

Diät auch bei den Anbauteilen fort, doch Beispiele wie ein Carbon-Frontdeckel zeigen: Mit zwei Kilo Ersparnis beginnt hier ein sehr kleinteiliges und teures Geschäft.

Das Gewicht lässt sich durch ein Weissach-Paket für 29.750 Euro (ein halber Einstiegs-Cayman) noch um weitere 27 Kilogramm senken – wobei der Großteil mit 11,4 Kilo auf die Magnesium-Räder zurückzuführen ist, aber auch Stabilisatoren und Koppelstangen aus Carbon tragen mit 5,3 Kilogramm Ersparnis zum Ergebnis bei. Wer neben dem Grundpreis von 285.220 Euro plus solcher Extras dann noch 119 Euro übrig hat, kann sich einen größeren Tank bestellen (90 statt 64 Liter). Dann ist der Gewichtsvorteil allerdings dahin.

120 PS mehr als der Turbo S bietet der GT2 RS. Augenfälligste Änderung: Der GT2 RS bekommt noch einmal deutlich größere Lader. Das Verdichterrad misst 67 mm, die Turbine 55 mm, beim Turbo S sind es 55 und 48 mm. Dazu kommen geänderte Kolben und ein modifiziertes Kurbelgehäuse.

Wer den vorderen Kofferraum öffnet, wird auf ein weiteres Detail stoßen: Dort ist eine schwarze Verschlusskappe zu sehen, auf der steht, dass man nur destilliertes Wasser einfüllen darf. Dies ist der Zugang zum Tank für die Wassereinsprit-



zung auf die Ladeluftkühler. Dieses System setzt Porsche erstmals ein, es dient aber allein dazu, die Leistungskräfte des Motors auch bei Temperaturen von über 20 Grad sicherzustellen.

NUR MIT PDK ZU HABEN

Gekoppelt wird das Ganze mit einem 7-Gang-PDK-Getriebe, die Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h liegt bei etwa 6800/min im höchsten Gang an. Von 0 auf 100 km/h vergehen 2,8 Sekunden, Tempo 200 ist nach 8,3 s erreicht. Das funktioniert – wie von Porsche gewohnt – alles sehr flüssig. Das PDK reagiert beflissentlich schnell. Schon wenn sich der Gasfuß leicht senkt, wird zurückgeschaltet, oft auch gleich mehrere Gänge.

Es ist bestimmt Jammern auf hohem Niveau: Ein Schaltprogramm, das die Durchzugsstärke des Motors länger spüren lässt, also weniger schnell zurückschaltet, wäre sicher eine gute Option für den Alltag. So bleibt das Gefühl, der Wagen schreit sofort „Rennstrecke“ und will mit maximaler Dynamik losgehen, erhalten.

Ja, der GT2 RS kann auch ein bisschen brav. Nach dem Starten öffnet er kurz den Klappenauspuff, als möchte er den Fahrer erinnern: „Pass auf, hier hin-

ten wacht ein Monster auf!“ Doch dann bleibt es ruhig. Völlig unspektakulär rollt er an, den unfreiwilligen Rush-Hour-Test bei den Fahrten in und um Stuttgart absolvierte er ohne zu klagen.

Der GT2 federt spürbar, doch hat man sich erst einmal über die Kante der Vollschalensitze gehoben, sitzt man wirklich bequem. Die reduzierte Ausstattung mit fehlender Klimaanlage und abwesendem PCM und einem knopf- und schalterlosen Lenkrad verleiht dem Innenraum eine angenehm schlichte Ausstrahlung. Trotz Leichtbau strahlt er Solidität aus. Die großen Walzen spürt man, 265/35 ZR 20 auf 9,5-Zoll-Felgen vorn und 325/30 ZR 21 auf 12,5-Zoll-Felgen hinten lassen sich auch nicht so einfach kaschieren.

AUCH GELASSENHEIT ZÄHLT ZU SEINEN TUGENDEN

Trotzdem, der schnellste und stärkste 911 gibt sich hier unauffälliger und zurückhaltender als etwa ein 911 GT3 RS, der insgesamt mit einer chirurgischen Präzision seine Ausrichtung auf die Rennstrecke jederzeit ausstrahlt. Es gibt sicherlich bessere und billigere Autos zum langsamen Fahren als einen GT2 RS, und dennoch ist es erstaunlich, welche Gelassenheit er beim Dahinrollen vermittelt. Dafür kann er ▶



Unübersehbarer Hinweis auf den Kopfstützen: Dieser GT2 RS besitzt das Weissach-Paket, das Auto und Bankkonto noch einmal deutlich leichter macht.

Weniger ist mehr: Kein Navi, leichte Türschlaufe und das Mäusekino spielt nur im zweiten Anzeigement von rechts.



Porsche 991 GT2 RS

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

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102,0 x 77,5 mm

Hubraum: 3800 ccm

Leistung: 515 kW (700 PS) bei 7000/min

Drehmoment: 750 Nm bei 2500/min

Verdichtung: 9,0 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk/Lenkung: Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; 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, Hinterachs-Lenkung

Bremsen: Porsche Ceramic Composite Break (PCCB); Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel vorn, Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel hinten, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 410 x 36 mm (vorn), 390 x 32 mm (hinten)

Radstand: 2453 mm

L x B x H: 4549 x 1880 x 1297 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: 1470 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1830 kg

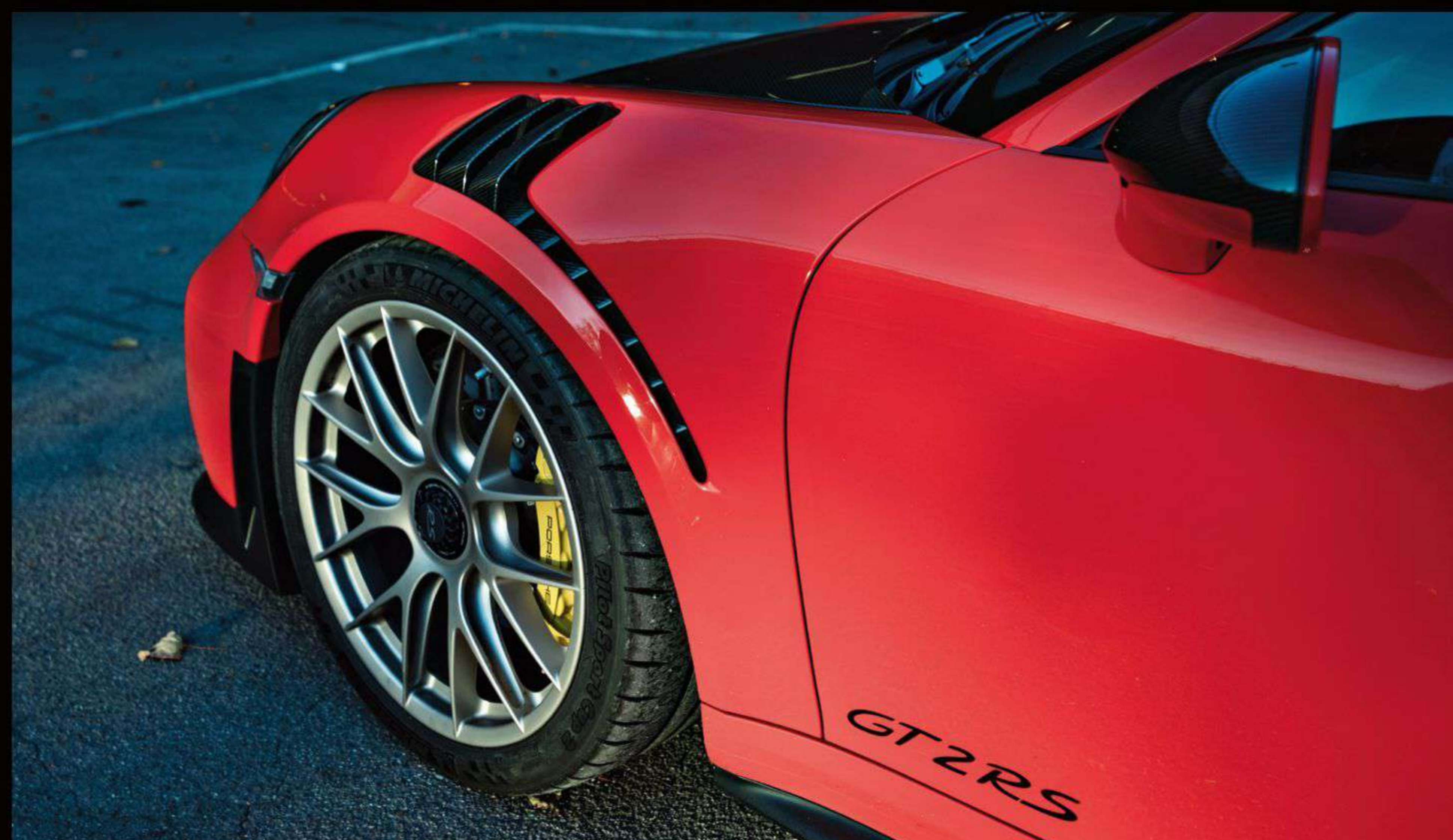
Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 2,8 s

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

Durchschnittsverbrauch (Werksangabe): 11,8 l SP

Preis: 285.220 Euro



Man kann den GT2 RS auch mit Freude auf der Landstraße bewegen – allerdings nur mit großer Disziplin im Gasfuß.



fast ansatzlos in einen Explosivmodus wechseln, als würde ein Düsentriebwerk im Heck gezündet. Ein zum Vergleich gefahrener 911 Turbo S Exclusive Series wirkt vor allem durch seinen Allradantrieb ganz anders, eher wie so ein fliegender Teppich, der sehr zügig Fahrt aufnimmt.

Der GT2 RS ist eine Waffe für die Rundstrecke, die man auch richtig einsetzen können muss. Ein 911-GT3-Cup-Fahrzeug etwa ist auf der Nordschleife nicht schneller – wenn der Fahrer schnell genug ist, wie Rekordfahrer Lars Kern bestätigt. Tatsächlich besitzt der GT2 RS auch ähnliche Federraten, eine zurückhaltende Dämpfung stellt jedoch ein durchaus komfortables Fahrverhalten wieder her. Rennsporttechnische Aufrüstmöglichkeiten für diesen Zweck hält Porsche in Form eines Club-Sport-Pakets ohne Aufpreis bereit.

Auch die Aerodynamik lässt sich entsprechend anpassen. Im Straßen-Setup entwickelt der GT2 RS bei Höchstgeschwindigkeit einen Abtrieb von 105 Kilogramm an der Vorderachse und 207 Kilogramm an der Hinterachse. Im Rennstrecken-Setup sind es 145/271 kg. Mehr Gewicht kann nicht schaden, wenn es von der Straße auf die Piste geht.

FAZIT

Ja, man kann alle Porsche-Fans verstehen, die diesen Wagen unbedingt haben wollen und sich ärgern, wenn sie nicht zu denjenigen gehören, an die Porsche die begrenzte Zahl der Wagen verteilt, welche die Produktionsstraßen hergeben. Der GT2 RS macht den Einstieg in die Liga der Höchstleistungssportwagen zu einem Vergnügen mit nur wenigen Einschränkungen. Solange es die Zulassungsbestimmungen ermöglichen, wird Porsche weiter mit Leidenschaft solche Autos bauen. Hoffen wir, dass sie dazu noch lange Gelegenheit haben werden. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

RETRO CLASSICS®

WELTWEIT GRÖSSTE OLDTIMERMESSE



AUF DEM WEG ZUR RETRO CLASSICS® ...

RETRO CLASSICS® STUTT GART

22. – 25.03.2018 | Messe Stuttgart
www.retro-classics.de

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

Allianz 





Die Porsche-Welt ist klein und groß zugleich.
Die Begeisterung reicht um den ganzen Globus, Fans gibt es in
jedem Land der Erde. PORSCHE FAHRER stellt sie vor.

Teil 3:

PORSCHE-FANS WELTWEIT – FRANK CASSIDY

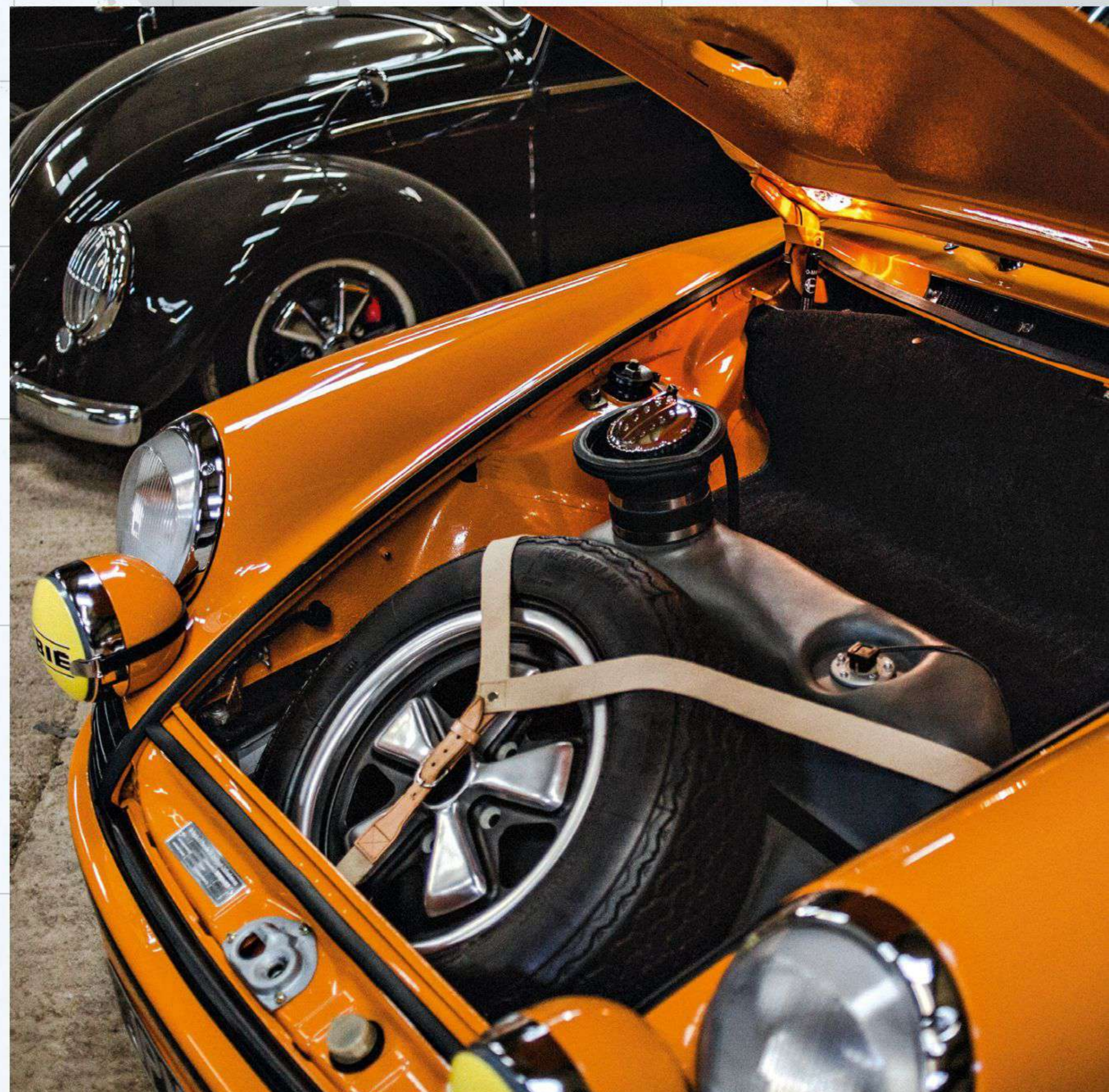
ENGLAND

STECKBRIEF

Mein Name ist Frank Cassidy, ich bin 35 Jahre alt. Ich arbeite und arbeitete in verschiedenen Bereichen wie Verkauf, Werbung und Risikokapital. Seit ich denken kann, bin ich autosüchtig. Meine Mutter sagt, dass mein erstes Wort „Vroom“ war und sie mich im Kinderwagen anschnallen und in den Park schieben musste, weil der Fußweg von fünf Minuten dorthin sonst ewig gedauert hätte, da ich mir immer jedes Auto anschauen musste.



„HERBIE UND DER 911
MEINES VATERS SCHUFEN EINE LEIDENSCHAFT
FÜR LUFTGEKÜHLTES.“



Der tut nur so, der will nur spielen. Unter dem Anabolika-Outfit des gefakten 911 RSR steckt ein Elfer von 1980. Der 3,5-Liter-Motor mit mechanischer Einspritzung leistet 320 PS.



Der 356 Super 90 in patinierter Farbkombination Schwarz-Rot ist ein Auto mit italienischer Historie. Karosserie und Mechanik sind gesund, aber auch er soll ein Outlaw im Stil des Hauses werden.



Wie hat es angefangen? Meine erste Video-Kassette war *Herbie – Ein toller Käfer* von 1968. Als ich klein war, habe ich den Film bestimmt 100 Mal gesehen. Irgendwas von dem Look und Geräusch des Rennkäfers muss hängen geblieben sein. Später habe ich gelesen, wie aus dem Volkswagen der Porsche 356 wurde – ich habe endlos Artikel darüber gelesen und alte Rennfilme geguckt. Spätestens seitdem bin ich verloren. 1983 kaufte mein Vater einen 911 Carrera 3.2 Targa. Das Auto spielte eine wichtige Rolle beim Entstehen meiner Begeisterung für Luftgekühltes.

Ab und zu fuhr mich meine Mutter mit dem Targa zur Schule. Eines Tages rannten auf dem Weg dorthin drei maskierte Männer über die Straße, sprangen in einen Kombi und flohen. Meine Mutter verfolgte sie und forderte mich auf, mir das Nummernschild zu merken. Irgendwann entkamen die drei, doch aufgrund der Selbstjustiz meiner Mutter und mithilfe des Nummernschilds konnte die Polizei die Täter stellen; diese hatten einen Juwelier ausgeraubt. Ich war voller Ehrfurcht, wozu der Porsche in der Lage war, und in der Schule war ich ein Held. Mein Vater war jedoch weder besonders beeindruckt noch begeistert von der Tatsache, dass wir Teil einer Verfolgungsjagd durch die Stadt gewesen waren.

Jahre später verkaufte mein Vater den Wagen schließlich an einen Freund in Südfrankreich. Ich stimmte nur unter der Bedingung zu, dass er das Auto zurückkaufen würde, wenn der Freund es wieder verkaufen wollte. Tatsächlich kam der Anruf, und wir reisten nach Frankreich, um das Auto zurückzukaufen. Ein Road-Trip führte uns zurück nach England – diese unvergessliche Tour war der Auslöser dafür, dass ich heute in meinen Elfern Europa bereise.

Während meiner VW-Käfer-Lektüre entdeckte ich die „Cal Look Guys“, ein paar tollkühne Typen aus Kalifornien, die in den frühen sechziger Jahren mit ihren Hot-Rod-Käfern Rennen fuhren. Sie frisierten die Motoren, reduzierten das Gewicht, machten die Autos unverwechselbar und fuhren damit Rennen. Diese Haltung beeindruckte mich sehr und machte mich auf die 356 Outlaws und die R-Gruppe aufmerksam. Ab diesem Zeitpunkt war für mich klar, dass auch ich eines Tages eigene luftgekühlte Autos tunen und ähnlich gestrickte Leute treffen wollte. Als Erstes frisierte ich einen VW Käfer, arbeitete mich zu Porsche hoch und bin dabeigeblichen. Auf dem Weg zum Porsche-Hot-Rodding habe ich einige Künstler und Enthusiasten kennengelernt, von denen einige heute zu meinen engsten Freunden zählen. ►

Warum Porsche? Die Frage höre ich oft, vor allem, wenn Leute feststellen, dass ich eine ganze Menge Porsche habe. Warum nicht mal etwas anderes probieren, fragen sie dann. Allerdings betrachte ich mich selbst nicht als Porsche-Besitzer, sondern in erster Linie als Fahrer. Ein Fahrer sucht Herausforderungen, ein Auto, das fahrerisch eine Herausforderung darstellt und dem Fahrer etwas zurückgibt. Alte Porsche sind da für mich genau das Richtige. Das Handling ist nicht perfekt, der Motor eigentlich am falschen Platz, aber genau diese Unvollkommenheiten stellen für mich die Herausforderung dar.

Darüber hinaus sind sie eine echte analoge Erfahrung: nur drei Pedale und ein Lenkrad. Kein ABS, keine Traktionskontrolle, kein modernes Zeug, das dich vom Fahrerlebnis abhält. Alte Porsche liefern viel Rückmeldung und fordern mich heraus, wie es sonst kein anderes Auto tut. Es ist wirklich eine begeisternde Erfahrung: die unverwechselbare Form, der typische luftgekühlte Sound, Fahrgefühl und Feedback, der Geruch des alten Leders, von Öl und Benzin. Oberflächlich gesehen sind sie alle Porsche, aber in Wirklichkeit ist jeder von ihnen einzigartig und liefert eine ganz eigene fahrerische Herausforderung.

Ich besitze eine interessante Mischung verschiedener 911. Einige sind Restaurierungsprojekte und seltene Modelle, andere sind strikte Outlaws. Trotzdem, die Outlaws sind meine Favoriten. Die Autos, in denen meine Persönlichkeit steckt, die ich so gebaut habe, in die ich Zeit und Energie investiert habe: Diese Autos mag ich am liebsten.

Einfach gesagt, sind mir hohe Laufleistungen und ein schlechter Zustand lieber, wenn ich selbst daran arbeiten kann, als eine Standuhr mit wenigen Kilometern in der Garage. Autos mit hoher Laufleistung erzählen eine Geschichte, haben Orte gesehen und stecken für den Besitzer voller Erinnerungen. Deshalb sind mir die Porsche, mit denen ich am meisten fahre, am liebsten. Wie gesagt, in erster Linie bin ich Fahrer, und die tollsten Erfahrungen sind die, welche ich

auf der Rennstrecke oder beim Fahren in den Alpen sammle. Ich bin auf ganz verschiedenen Wegen zu meinen Autos gekommen: durch Freunde, durch Auktionen, durch Internet-Foren. Ich genieße es, Autos zu finden, habe aber keine Liste mit Fahrzeugen, die ich haben muss. Meist habe ich nur eine ungefähre Vorstellung davon, was es sein soll. Normalerweise schaue ich mich um, und wenn das richtige Auto auftaucht, spricht es zu mir. Meine oberste Priorität ist der Preis. Es kann ein komplett verrostetes Auto, an dem alles gemacht werden muss, oder ein etwas besser erhaltenes sein. In der Regel schnappe ich mir ein Blatt Papier und liste auf, was alles zu tun sein wird, was es kosten wird und, vor allem, wozu ich das Auto benutzen will – das entscheidet, wie ich es umbauen werde.

Oberstes Ziel ist Vielseitigkeit: etwas zu finden, das eine neue Herausforderung darstellt. Ich habe beispielsweise einen Outlaw im 934-Stil in Planung, der mich mit seinem explosiven Turbo-Charakter auf die Rennstrecke begleiten soll. Für die Restaurierung habe ich verschiedene Leute für unterschiedliche Arbeiten. Der erste Schritt ist immer, zu entscheiden, wofür das Auto gut sein soll. Danach weiß ich, ob das Interieur gestrippt werden muss, wie stark der Motor und wie das Fahrwerk sein soll. Mit jedem Auto, das ich restauriere, mache ich andere Erfahrungen.

Mein 993 Carrera RS war beispielsweise mechanisch sehr gut, sah aber schlimm aus, weil er sein ganzes bisheriges Leben auf der Piste verbracht hatte. Dem Besitzer war die Leistung wichtiger als das Aussehen. Ich wollte den Wagen original haben, also haben wir ihn auseinandergenommen und komplett gemacht. Es ist einer von nur sechs gebauten RS in diesem Gelbton, folglich brauchte er eine einfühlsame und originalgetreue Restaurierung.

Andererseits habe ich auch einen 911 Carrera 4 von 1990, den ich zehn Jahre lang gefahren habe. Es ist kein seltenes Modell, also habe ich ihn völlig umgebaut, mit einem 3,8-Liter-Motor und einem erleichterten Interieur versehen.

Lady in Red: Der rechtsgelenkte 911 T von 1973 trägt serienmäßiges Rot, ein härteres Fahrwerk, eine stärkere Bremse und den Motor eines 911 E.

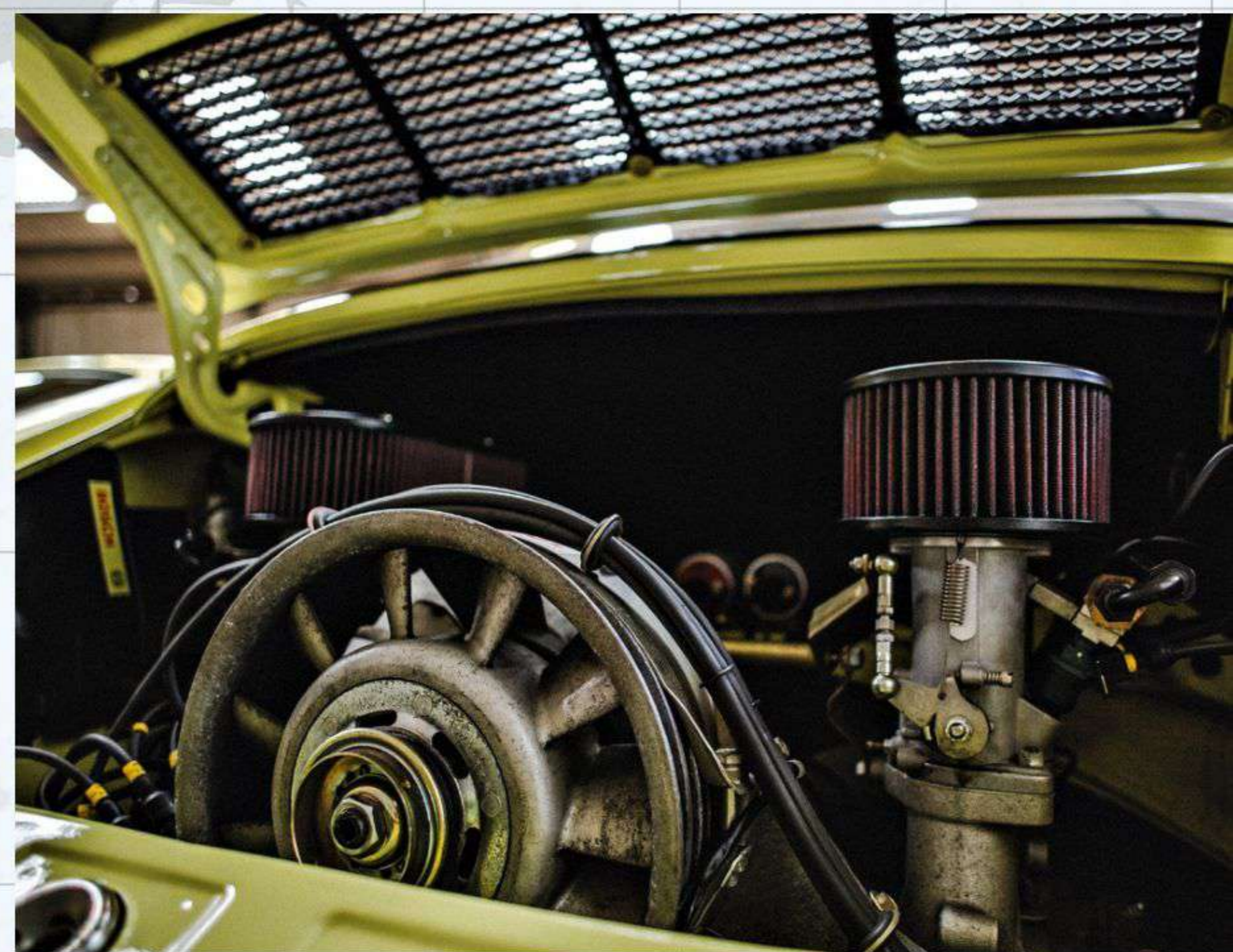




Andere Marken als Porsche? Ich habe schon Autos anderer Marken besessen, einige alte Ferrari und amerikanische Muscle-Cars waren dabei, aber das war nichts von Dauer. Porsche sind einzigartig, weil sie alles können. Sie sind schnell auf der Piste, auf Nebenstraßen und Bergpässen. Sie sind zuverlässig und haben genug Platz für Gepäck. Am Ende komme ich immer zu Porsche zurück. Kein anderes Auto kann und liefert so viel von allem. ▶

Gelbe Gefahr: Früher ein normaler 911 Carrera 3.2, jetzt fast ein Rennwagen mit GFK-Karosserie, Plastikscheiben und 350-PS-Motor (u.). Leistung und Veränderung sind Frank Cassidys Leitmotive.

**„MEIN OBERSTES ZIEL IST VIELSEITIGKEIT:
ETWAS ZU FINDEN, DAS EINE NEUE
HERAUSFORDERUNG DARSTELLT.“**



Anders als alle anderen: Der nach England ausgelieferte 964 RS von 1993 ist tatsächlich echt und wurde bei der Restaurierung in den Originalzustand zurückversetzt.



Zu meiner Sammlung gehören momentan elf Autos, ein VW und zehn Porsche.

VW Käfer, 1955: Der Ovali stammt aus Kalifornien und ist ein sogenannter „Resto Cal“. Das bedeutet, dass ein Zwei-Liter-Motor, stärkere Bremsen und ein kürzer übersetztes Getriebe verbaut sind.

Porsche 356 Super 90, 1963: Den Wagen habe ich bei einer Auktion in Italien gekauft. Ich war nicht der Bieter mit dem höchsten Gebot, aber als der Käufer nicht bezahlen konnte, kam ich an die Reihe. Der 356 ist mechanisch in Ordnung und in gutem Zustand, aber mein Plan ist es, daraus einen Outlaw zu machen.

911 T, 1973: Ein Freund machte mich darauf aufmerksam. Ich fuhr hin und habe den Wagen noch am gleichen Tag gekauft. Der 911 T ist vermutlich einer der allerletzten rechtsgelenkten Elfer von 1973 im Land. Das Fahrwerk ist härter als ab Werk, die Bremse kommt vom Carrera 3.2, der Motor ist auf 911 E umgebaut und das ganze Auto wurde in der Originalfarbe neu lackiert.

911 RSR Hot Rod, 1973: Eigentlich ein 911 von 1980, umgebaut zum RSR Hot Rod. Der Motor ist ein sehr drehmomentstarker 3,5-Liter mit mechanischer Einspritzung und 320 PS, sehr schnell und genau das Richtige, um damit Alpenpässe hochzujagen.

911 RSR Hot Rod, 1974: Er war mal ein Modell von 1985 und ist heute ein absolutes Tier, perfekt für die Rennstrecke: 3,5-Liter-Motor mit 350 PS, Karosserie aus GFK, kein Interieur, Plastikscheiben, Gewicht unter 1000 Kilogramm.

911 Turbo, 1989: Das Auto sieht serienmäßig aus, hat aber einen optimierten Motor mit schärferen Nockenwellen, größerem Lader, Andial-Ladeluftkühler und Borla-Auspuff. Da geht es nur um Turbo-Boost, viel explosiv eintretende Kraft.

911 Carrera 4, 1990: Motor kaputt, Getriebe leckt, Rost überall, Innenraum verlebt, 350.000 Meilen auf der Uhr – der perfekte Kandidat für einen baldigen Umbau zum Outlaw. Ich habe schon ein kurz übersetztes 993-Getriebe dafür im Regal liegen.

911 Carrera Hot Rod, 1990: Mein Lieblingsauto, „Black Betty“ genannt. Sie wurde am stärksten modifiziert, aber die Änderungen lassen sich gar nicht alle aufzählen. Das Herzstück ist der 350-PS-Motor mit 3,8 Litern Hubraum. Dazu kommen umfangreiche Änderungen am Fahrwerk und an der Bremsanlage.

911 Jubi, 1993: Ein seltenes Auto, eines von zwölf Jubi-Modellen in Großbritannien in Polar Silber. Das Fahrwerk habe ich modifiziert, zugunsten des Komforts die Innenausstattung jedoch unverändert gelassen. All das lässt sich einfach zurückbauen, wie es sich für ein so seltenes Auto gehört.

911 Carrera RS, 1993: Mein originalgetreu restaurierter 964 RS.

911 Turbo 3.6, 1993: Absolut original und serienmäßig, eindeutig das beste Auto in meiner Sammlung. ■

Text: Frank Cassidy · Übersetzung: Jan-Henrik Muche · Fotos: Tom Horna

Lust auf noch mehr tolle Fotos? Zusätzliche Bildergalerien gibt es in unserem ePaper. Alle Informationen auf pf-magazin.de/app.html

JETZT PRÄMIEN SICHERN!



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

NACH ABLAUF DES ERSTEN ABO-JAHRES JEDERZEIT KÜNDBAR, ZUR NÄCHST ERREICHBAREN AUSGABE.

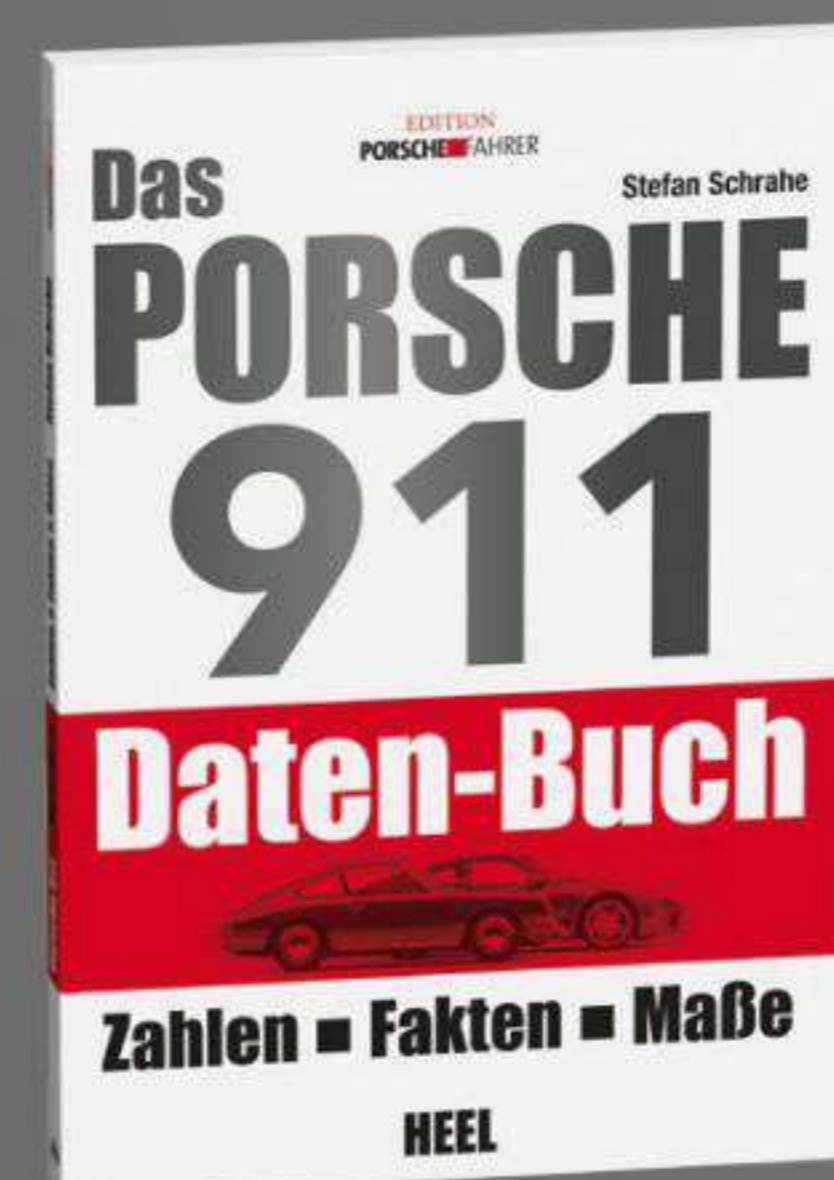
PRÄMIEN 1-JAHRES-ABO



Das große Buch der Fahrzeugpflege
Wert: 14,95 Euro

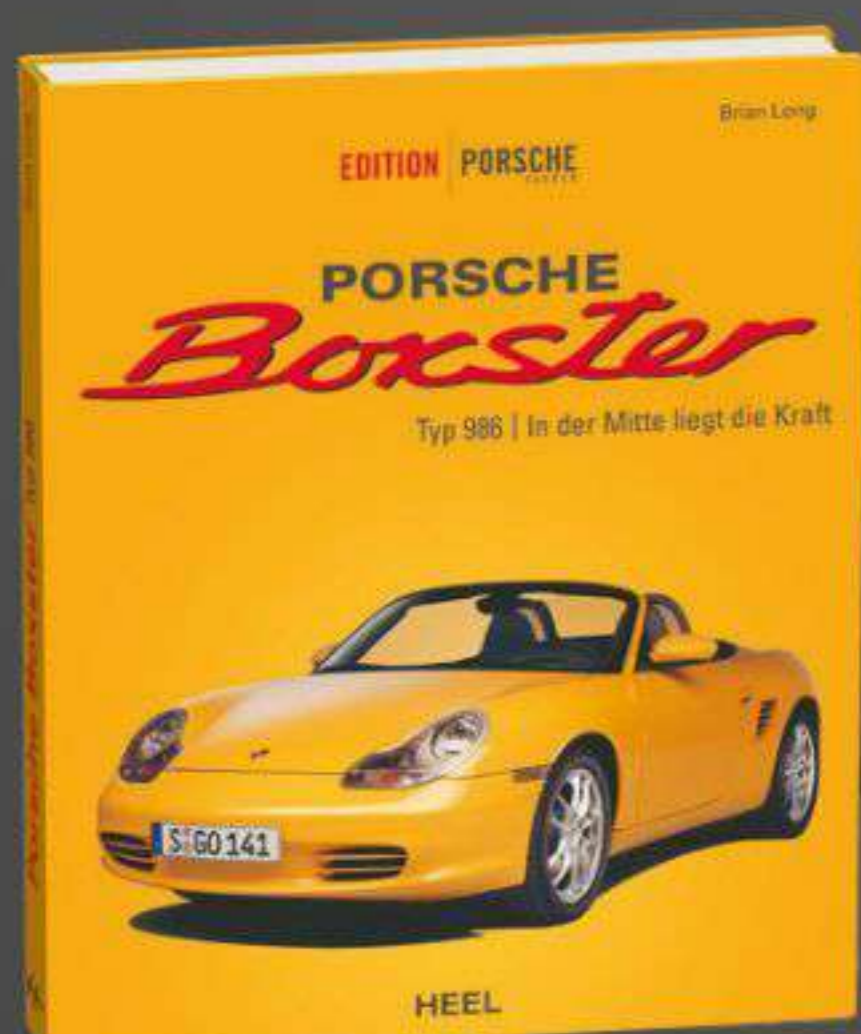


Porsche 911
50 Jahre Sportwagenkultur
Wert: 9,99 Euro

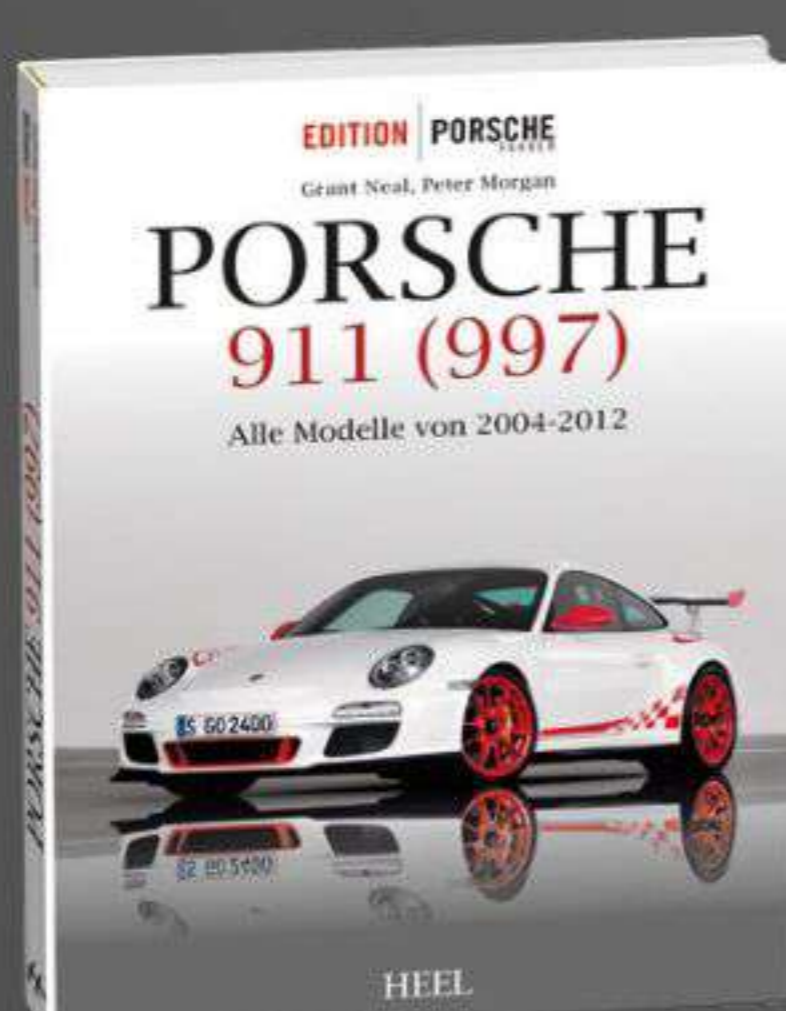


Das Porsche 911 Daten-Buch
Wert: 14,99 Euro

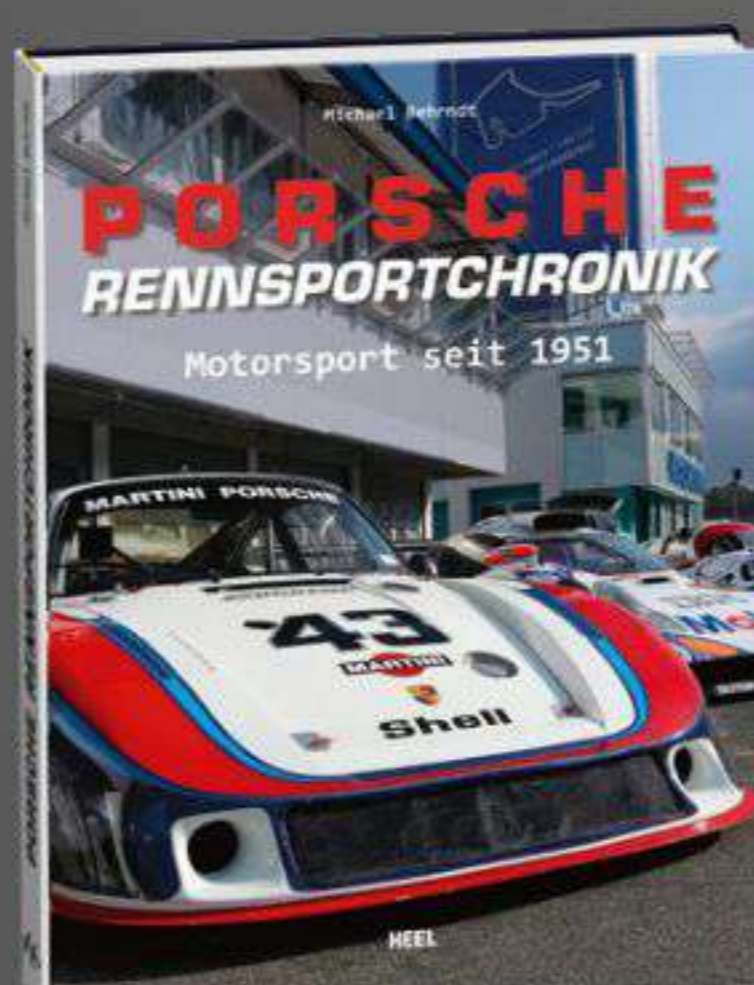
PRÄMIEN 2-JAHRES-ABO



Porsche Boxster
Wert: 35 Euro



Porsche 911 (997)
Wert: 29,95 Euro



Porsche Rennsportchronik
Wert: 29,95 Euro



Limitierte Kunstdrucke
(Format: 100 x 50 cm)
Wert: 85 Euro



PORSCHE 917

BESTELLEN SIE IHR ABONNEMENT AUF WWW.PORSCHE-FAHRER.DE ODER MIT DER BEIGEHEFTETEN POSTKARTE!

VOM GUTEN DAS BESTE

Rainer Schweikert hatte da so eine Idee, eine Vorstellung vom Idealbild GT3. Mit Mezger-Motor, Handschaltung und dem unauffälligen Look eines normalen 911 Carrera. Projekt 9XXXR taufte er das Ergebnis, Kürzel und Stückzahl verstehen sich als Hommage an den 911 R – die Fertigung ist auf 19 Exemplare begrenzt.

■ Warum an einen GT3 Hand anlegen? Zumal an ein Modell jener letzten Generation, deren Erbfolge bis in legendäre luftgekühlte Tage zurückreicht und in der die letzte Evolutionsstufe des Mezger-Motors wirkt. 3,8 Liter Hubraum groß und 435 PS stark ist der optimierte, zugespitzte GT3 der späten Baureihe 997 (siehe PORSCHE FAHRER 1-2018) und gilt unter Fans längst als schützenswertes Sammlerstück. Wieso also verändern? Was ließe sich da optimieren?

Die ersten Gedanken an mehr Leistung, breitere Reifen und größere Spoiler laufen alsbald ins Leere. Es geht um die reine Lehre. „Ich wollte den Charakter des GT3 bewahren, aber das Auto für den Alltag fahrbarer machen: höher le-

gen, den Frontspoiler kürzen und auf den starren Heckflügel verzichten“, erklärt Rainer Schweikert (66).

EIN GT3 FÜR DEN ALLTAG

Aber wieso einen alten GT3 nehmen, wenn der aktuelle doch einfacher verfügbar ist? „Der 991 war mir zu groß und barock, außerdem gab es 2015, als das Projekt startete, keine Handschaltung. Der 997 ist kompakter, gerader. Klassischer auch. Und die modellgepflegte Variante besitzt schon die Taste für den Sportmodus.“

Es steckt ein Hauch Nostalgie darin, ein Faible für das Pure, Unverstellte. Schweikerts Vater besaß ein Transport-Unternehmen, als Kind wurde der



Stuttgarter in der Baureihe 356 groß. Vom Knickscheiben-Coupé bis zum Carrera 2 reichte die Modellvielfalt, später kam ein selbst restaurierter Mercedes-Benz 300 SL zur Auto-Biografie hinzu. Noch heute besitzt die Familie Schweikert eine Sammlung exquisiter Motorräder, und auch die alte Taschenuhr des Vaters, aus deren Uhrwerk Rainer Schweikert sich eine Armbanduhr bauen ließ, förderte die Begeisterung für Feinmechanik und Handwerk.

Die Uhr war der Auslöser für das neue Vorhaben, eine Manufaktur ist daraus geworden. Erst legte der Ex-IT-Unternehmer Schweikert eine Kleinserie geradliniger, den Idealen des Bauhaus folgender Chronometer nach eigenen Vorstellungen auf, dann übertrug er die Idee auf einen

Porsche 911. Clockwheels heißt das übergeordnete Projekt, der Name passt zu beiden Geschäftsfeldern.

„Zuerst habe ich bei Porsche angefragt, wollte einen 911 GT3 ohne Flügel haben. Oder einen 911 Carrera mit GT3-Motor. Das ging nicht. Dann kam mir 2015 die Idee, einen GT3 in reduzierter Form zu bauen.“ Als Vorbild im Sinne der Vereinfachung dient der 911 R, der erste maximal reduzierte Elfer der Modellgeschichte.

Klar und schlicht soll der 9XXXR sein, keine großen Spoiler tragen, im Gegensatz zum Rennauto aber dennoch Komfort und Luxus bieten. Ein klassischer Sportwagen schwebte Schweikert vor, mit optionalem Club-Sport-Paket, Carbon-Karosserieteilen und leichten Makro- ►

Aus der Vogelperspektive: Landstraßen, lange Kurven und schnelle Passagen abseits von Rennstrecken sind das Einsatzgebiet des 9XXXR.



Typische GT3-Front mit Kühlerentlüftung vor der Kofferraumhaube. Den Serienspoiler ersetzt eine Neuentwicklung.

Auffälligste Änderung im Vergleich mit dem Serienauto ist das Fehlen des markanten feststehenden Heckflügels.

ion-Scheiben kann der Schwerpunkt aber auch in Richtung R verschoben werden.

„Wie beim 911 R wird es nur 19 Stück geben“, sagt Rainer Schweikert und ergänzt: „Der erste ist rot, der letzte wird blau werden – eine Hommage an den Red and Blue Chair von Gerrit Rietveld.“ Das Urmodell ist Schweikerts eigenes Fahrzeug, es stehen aber auch andere Farben – etwa GT3-typische Farbtöne wie Weiß oder Schwarz – zur Wahl.

In Gerald Nitsch von GTN-Automotive fand Schweikert einen gleich denkenden Partner. „Natürlich schien es anfangs ein-

facher, als es am Ende war“, gibt der Stuttgarter zu. Erster Punkt im Lastenheft war ein Plus an Alltagstauglichkeit bei Erhalt der serienmäßigen Performance. „Ganztagsauto“ nennt Schweikert dieses Konzept und zögert nicht, 9XXXR-1 mit Winterreifen zu bewegen.

LIMITIERT AUF 19 FAHRZEUGE

„Wir haben einen Carbon-Frontspoiler mit kürzerer Spoilerlippe entwickelt, der 10 mm mehr Bodenfreiheit bietet, darüber hinaus bleibt das Vorderachslift-System erhalten. Wichtig war uns, dass der Spoiler an die serienmäßigen Aufnahmen passt, der Umbau im Fall der Fälle also reversibel ist.“ Als überaus komplex gestaltete sich der Wechsel vom fest montierten Heckspoiler, einem der markantesten Markenzeichen der GT3-Baureihe, zum ausfahrbaren Spoiler des Carrera-Modells.

Eine maßgeschneiderte Airbox aus Carbon für die Führung der Ansaugluft musste entwickelt und der Luftfilter angepasst werden, der aus Carbon, Aluminium und Stahl bestehende Flügel brauchte eine spezielle Steuerelektronik. Bei 80 km/h fährt der Spoiler automatisch aus, auch das Problem der Kühlluft-Führung wurde gelöst. „Es sieht einfach aus, machte aber viel Arbeit und brauchte viel Entwicklungszeit. Und natürlich mussten Elektronik und Hardware mit den Systemen eines jeden Porsche Zentrums kompatibel sein. Falls gewünscht, lässt sich mit wenig Aufwand der Urzustand wiederherstellen.“ ▶



Durch Umbau auf den beweglichen Carrera-Heckspoiler wurde die Entwicklung einer neuen Airbox aus Carbon nötig.



Porsche 911 GT3

Motor: wassergekühlter dohc-32V-Boxermotor, variable Steuerzeiten (VarioCam) Typ 97/77

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102,7 x 76,4 mm

Hubraum: 3800 ccm

Leistung: 320 kW (435 PS) bei 7600/min

Drehmoment: 430 Nm bei 6250/min

Verdichtung: 12,0 : 1

Gemischaufbereitung: sequenzielle Multi-point-Einspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Federbein-Achse mit einzeln an Quer- und Längslenkern aufgehängten Rädern, geregelte Einrohr-Gasdruckdämpfer PASM (vorn); Mehrlenker-Achse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern mit geteilten Querlenkern, geregelte Einrohr-Gasdruckdämpfer PASM (hinten)

Bremsen: Sechs-Kolben-Alu-Monobloc-Brems-sättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen (380 x 34 mm) vorn; Vier-Kolben-Alu-Monobloc-Brems-sättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen (350 x 28 mm) hinten

Radstand: 2355 mm

Spur: 1497 mm (vorn), 1524 mm (hinten)

L x B x H: 4460 x 1808 x 1280 mm

Räder/Reifen: 8,5 J x 19 mit 235/35 ZR 19 (vorn), 12 J x 19 mit 305/30 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 1395 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1680 kg

Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 4,1 s

Tankinhalt: 67 l

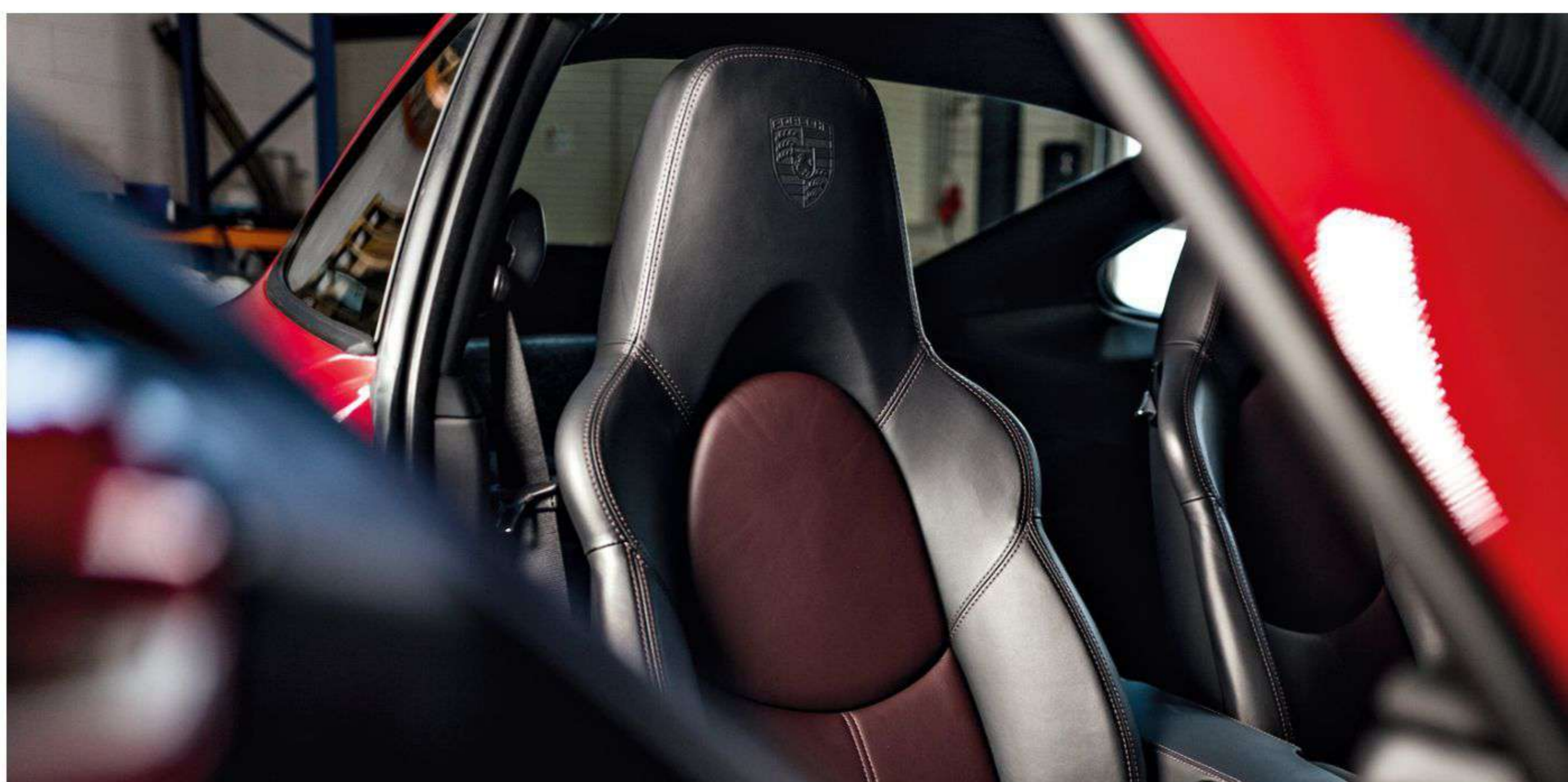
Bauzeit: 2009-2011

Stückzahl: 2256





*Edles Glattleder ersetzt das griffige Alcantara.
Statt die Sportlichkeit herauszustreichen, betont Clockwheels den Luxus.*



*Der Innenraum erhält auf Wunsch neue Farben,
der indischrote Lack des ersten 9XXXR ist
ein Bekenntnis zur Klassik.*





„Classic Sport“ nennt Schweikert das von ihm konfigurierte 9XXR-Modell, das im Vergleich mit der GT3-Basis nicht nur optisch etwas leiser auftreten darf. Der speziell angefertigte Auspuff mit Edelstahl-Abgasklappen spart um die 3 Dezibel ein, die etwas verbindlichere Fahrwerkabstimmung steht, es geht nur noch ums Feintuning. „Statt der Räder mit Zentralverschluss gibt es alternativ ein Fahrwerk mit Fünfloch-Fuchsfelgen“, erläutert Rainer Schweikert.

BASIS IST DER 997 GT3

Außen rot, innen schwarz – diese Porsche-typische, ebenfalls klassische Farbkombination blieb erhalten, wengleich auf deutlich höherem Niveau. „Kein Alcantara, kein normales Leder. Den Innenraum haben wir mit dem gleichen Glattleder ausgekleidet, das auch bei Aston Martin benutzt wird.“ Schwarz und Schwarzkirsche nennt sich die tiefglänzende Bicolor-Farbgebung. Das Lenkrad erhielt ebenso einen Lederbezug wie die Sitze, die Rückseiten der Rückenlehnen und Türverkleidungen. Auch die Türöffnerschlaufen bestehen aus Leder, das Gleiche gilt für die 9XXR-Schriftzüge in den Teppichen. Auf Wunsch trägt das Zifferblatt des Drehzahlmessers passendes Weinrot.

Auf den Betrachter wirkt das Produkt stimmig, nicht gekünstelt oder überfrisiert. Wie eine nie realisierte Elfer-Spielart, die ähnlich einem 4S – der mit der breiten Karosserie des Turbomodells spielt – At-

tribute eines Topmodells nutzt; der Mix aus Lüftungsschlitzen und dezenterem Spoilerwerk signalisiert sanfte Gewalt. Die Leistung von 435 PS steht unverändert bereit, doch das gezähmte Äußere nimmt Tempo raus, der 9XXR reizt die Umwelt weniger als der offensiv beflügelte GT3.

Das Basisfahrzeug in Form eines 997 GT3 der Modelljahre 2009 bis 2011 muss der Clockwheels-Kunde mitbringen, auf Wunsch wird auch bei der Beschaffung eines passenden Autos geholfen. Inklusive Umbau schlägt ein 9XXR mit Gesamtkosten um die 190.000 Euro zu Buche, Tendenz steigend: „Die 997 GT3 werden leider immer teurer.“ ■

*Text: Jan-Henrik Muche
Fotos: Mochel & Stellmach*

***Irgendwo zwischen Carrera und GT3:
Die Linie des 9XXR passt ins Bild,
zeigt sich breit und kraftvoll, aber
zugleich betont zurückhaltend.***

***Rainer Schweikert suchte einen Elfer
nach eigenem Gusto, fand ihn nicht und
baute ihn sich deshalb selbst. 18 weitere
Einheiten sollen entstehen.***





*Silberpfeil auf 6000 Touren. Der 804 fährt
auch mal, will aber eigentlich nur rennen.
Dafür braucht es dann eine Brille – der Fahrt-
wind fetzt direkt ins Gesicht.*

HAPPY END – 804

Heute
ein

König

Das große Sportwagen-Jubiläum hat begonnen, wir starten mit Vollgas. Es wartet: ein Einbaum voller Benzin und Geschichte. Los geht's, auf eine schnelle harte Runde in Dan Gurneys Dienstwagen, dem einzigen Porsche, der jemals einen Grand Prix der Formel 1 gewann.





Die Enge des Einbaum-Innenraums ist beachtlich, das Drehvermögen des mittig montierten 1,5-Liter-Achtzylinders auch. 9000 Touren sind möglich, unter 4000/min passiert gar nichts.

■ 70 Jahre Sportwagenbau feiert Porsche dieses Jahr, was gehört nicht alles dazu. Der stilbildende 356, der prägende 911 oder der bewundernswerte 928. Viele, viele berühmte Typen und Zahlen spuckte die Firma in ihren letzten sieben aufregenden Jahrzehnten aus, bisweilen fällt es schwer, textsicher den Überblick zu behalten. Wo zum großen Produktions-Jubiläum einsteigen? Vielleicht ganz, ganz oben, wo vor über 50 Jahren die Luft am dünnsten war – im Typ 804!

Der Typ 804, Porsches einziger reinrassiger Formel-1-Wagen, gehört zu jenen Konstruktionen, die abseits der gängigen Zahlenfolgen laufen. Der Ausflug des 804 in die Königsklasse währte nur eine Saison; nach zwei Rennsiegen und einigen ordentlichen Platzierungen im Jahr 1962 war Schluss.

Die Frage nach dem „Warum“ und der Entscheidung pro Grand-Prix-Zirkus stellt sich im Nachhinein fast zwangsläufig. Die wahrscheinlich plausibelste Antwort: weil eine erfolgreiche Teilnahme möglich schien. Und weil der Ehrgeiz vorhanden war, den Gipfel im Rennsport zu erklimmen.

UMWEG ÜBER DIE FORMEL 2

Bisher hatte Porsche den Motorsport ganz bewusst nach dem David-gegen-Goliath-Prinzip betrieben, also mit kleinen,

nominell unterlegenen, aber leicht und messerscharf konstruierten Autos die große, starke Konkurrenz herausgefordert und oft geschlagen. Aus dieser Position heraus ging Porsche das Thema Formel 1 an, über den Umweg Formel 2 auf der Basis des bewährten Materials.

In den Wirren des Reglements entstand mit Rückgriff auf den 550 Spyder 1958 der 718 RSK Spyder Mittellenker, der in der F2 Erfolge einfuhr und die Weichen zu Größerem stellte. Daraus wurde im Jahr darauf der 718/2 Monoposto, noch immer mit dem 1,5-Liter-Fuhrmann-Motor ausgerüstet, der als Evolutionsmodell 787 im Jahr 1961 in der Formel 1 an den Start ging. Es war eine schnelle Entwicklung, wenn auch eine der kleinen Schritte. Offensichtlich wurde dabei, dass Porsche im Vergleich mit der starken Konkurrenz mehr brauchte als nur die Weiterentwicklung eines bewährten Konzepts.

EIN MOTOR FÜR VIELE KLASSEN

Diese Entwicklung war seit 1960 im Gange und hatte als Konsequenz der zuvor gemachten Erfahrungen tatsächlich ein reines Formel-1-Auto zum Ziel. Für Porsche bedeutete das Unternehmen ein großes Wagnis und enorme Investitionen; am Ende summierten sich diese zu 1,5 Millio-



nen Mark auf. Deshalb war von Anfang an klar, dass das Projekt vielfältig zu nutzen sein musste, um halbwegs rentabel zu sein. „Unser Achtzylinder ist so konstruiert, dass er eines Tages natürlich auch in einem Sportwagen verwendet werden kann, wie es ja auch beim aktuellen Vierzylinder-Nockenwellenmotor der Fall ist“, sagte Ferry Porsche 1961.

Nicht in Sportwagen, sondern in Rennprototypen und GT-Fahrzeugen. 1962 war das Gesamtkunstwerk Typ 804 schließlich fertig und startbereit – der erste und einzige F1-Rennwagen in der Firmengeschichte.

In dessen Mitte ruhte als Herzstück und Treibsatz der erste Porsche-Achtzylinder, ein Zweiventiler mit je zwei obenliegenden Nockenwellen, wie beim Fuhrmann-Motor angetrieben über ein komplexes Spiel der Königswellen. Ein liegend angebrachtes, nur 640 Gramm leichtes Lüfterrad aus Kunststoff mit 17 Schaufeln versorgte den gemäß 1,5-Liter-Reglement 1494 ccm großen Achtzylinder-Boxer vom Typ 753 mit Kühlluft. Kurbelgehäuse und Zylinder bestanden aus Leichtmetall, die geschmiedete Kurbelwelle war neunfach gelagert.

Anstelle der im Versuch erprobten Benzineinspritzung erhielten vier Weber-Doppelvergaser den Vorzug. Mit einer Leistung von 180 PS bei 9200/min befand

sich das Porsche-Triebwerk auf Augenhöhe mit Konkurrenten wie Lotus 25 oder Ferrari 156, auch wenn der Antrieb des Lüfterrads einige PS kostete. Die Doppelzündung arbeitete mit zwei Verteilern und vier Zündspulen.

Schon in der Konstruktion wurde eine Leistungssteigerung auf bis zu 220 PS in späteren Entwicklungsstadien berücksichtigt. Der Umstand, dass die Montage des Motors laut Hans Mezger, der als junger Ingenieur zur Entwicklungsmannschaft gehörte, 220 Stunden (!) benötigte, bewies dessen immense Komplexität.

ANFANG OHNE FORTÜNE

Deutlich schmaler und flacher baute der neue 804 im Vergleich zum alten 787, in dessen pummeligem Heck noch der Fuhrmann-Motor mit stehendem Kühlluftgebläse Platz finden musste. Auch der Schwerpunkt konnte signifikant gesenkt werden, die Bodenfreiheit betrug 100 mm. Nach Versuchen mit Schraubenfederung im Jahr 1961 kehrte Porsche beim 804 wieder zur Drehstabfederung zurück. Die Stoßdämpfer lagen im Rohrrahmen, der mit leichtem Alublech beplankt wurde. Fahrfertig wog der 804 gerade einmal 452 Kilogramm und lag damit zwei Kilo über dem vorgeschriebenen Mindestgewicht.

***Monoposto auf der ganzen schlanken Linie.
Am filigranen Doppelquerlenker-Fahrwerk
hängen Porsche-typische Räder.
Rechts und links vom Getriebe ragen
die Auspuffrohre hervor.***

Im Gegensatz zu den trommelgebremsten Vorgängern aus der Formel-2-Zeit besaß der 804 Scheibenbremsen vom Typ 695 aus eigener Entwicklung; dadurch ließ sich die bei VW und Porsche bewährte Form des Rades mit offener Radmitte verwenden, was die ungefederten Massen reduzierte. Bis 1964 erhielten auch die 356-Carrera-2-Typen eine Ringbremse nach Art des Hauses, bis Porsche beim 911 schließlich auf das gängige System großer Zulieferer zurückgriff.

Vier Einheiten des 804 verließen das Werk 1, nur wenige Autos in Relation zum betriebenen Aufwand, aber für das spezielle Einsatzgebiet völlig ausreichend. Für den Einsatz in der Königsklasse hatte Porsche den Schweden Joakim Bonnier und den US-Amerikaner Dan Gurney verpflichtet. Beide starteten im Mai 1962 beim GP von Europa im holländischen Zandvoort, dem ersten WM-Lauf der Saison. Bonnier kam als Siebter, am Ende sogar hinter ▶



**Ballonreifen und Räder im 15-Zoll-Format:
Trotz Königsklasse wirkt der Typ 804
in Teilen fast seriennah.**

**So makellos glatt, edel und chic war
Typ 804-01 zu aktiven Zeiten nie. Mit der
Startnummer 30 holte Dan Gurney beim GP
von Frankreich in Rouen den Gesamtsieg.**

Carel de Beaufort auf einem alten 718-F2 liegend, ins Ziel, Gurney fiel aus.

Pech, Defekte, Unfälle und stark in der Leistung streuende Motoren ließen das Formel-1-Jahr für Porsche unter keinem guten Stern beginnen. Ferry Porsche ordnete weitere Entwicklungsarbeit an, und erst nach vielversprechenden Tests auf dem Nürburgring keimte wieder Hoffnung auf.

SIEG BEIM GP VON FRANKREICH

Für den 48. Grand Prix von Frankreich meldete Porsche die Wagen 804-01 (Gurney) und 804-02 (Bonnier). Ebendort, wenn auch nach vielen hilfreichen Ausfällen der Konkurrenz, gelang Dan Gurney im Juli 1962 schließlich jener historische Porsche-Sieg beim Formel-1-Rennen im französischen Rouen.

Vor heimischem Stuttgarter Publikum auf der Solitude siegte Gurney auf 804-03 erneut und schlug sogar den favorisierten Jim Clark auf Lotus. Allerdings zählte dieses Rennen nicht zur F1-Weltmeisterschaft. In der Folge erweiterte Porsche das Einsatzgebiet und ließ Joakim Bonnier sogar beim Bergrennen Ollon-Villars im 804 an den Start gehen, wo Bonnier

prompt eine neue Rekordzeit aufstellte. Die restlichen Ergebnisse der Saison 1962 verliefen jedoch wenig ermutigend – gegen Ende des Jahres beendete Porsche den Ausflug in die Königsklasse.

SKULPTUR VON GROSSER SCHLICHTHEIT

Heute, 45 Jahre später, steht Dan Gurneys Siegerauto für eine kurze Autofahrt bereit. Eine kleine Metallplakette am Rohrrahmen rechts vom Lenkrad weist ihn als 804 mit der Nummer 01 aus. Furchtbar zierlich und filigran steht der Monoposto da, als könnten ihn vier Männer hochheben und eben mal wegtragen.

Im Abgleich mit alten Bildern wird schnell klar, dass nicht nur die Technik restauriert, sondern auch die Aluhaut sorgsam geglättet wurde. Ein solch makelloser Image trug zu aktiven Zeiten kein Rennwagen, noch nicht einmal ein Silberpfeil, aber es hebt die schlanken stillen Linien des Einbaums hervor. In seiner ganzen Schlichtheit steht der 804 für eine Zeit, in der selbst die Königsklasse noch einfach und bürgerlich schien.

Selbst das Startprozedere ist betont schlicht. Die Batterie steht außenbords,



Porsche 804

Motor: luftgekühlter dohc-Boxermotor Typ 753

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 66,0 x 54,6 mm

Hubraum: 1494 ccm

Leistung: 132 kW (180 PS) bei 9200/min

Drehmoment: 153 Nm bei 7200/min

Verdichtung: 10,0 : 1

Gemischaubereitung: vier Doppel-Fallstromvergaser Weber 38 IDF1

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ 718

Karosserie: Alu auf Rohrrahmen

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, doppelte Querlenker an längs liegenden Drehstabfedern mit Stabilisator vorn und hinten, Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: Scheiben

Radstand: 2300 mm

Spur: 1300 mm (vorn), 1330 mm (hinten)

L x B x H: 3600 x 1615 x 820 mm

Räder/Reifen: 5.00 x 15 R (vorn), 6.50 x 15 R (hinten)

Leergewicht: 452 kg

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: k. A.

Tankinhalt: 150 l

Bauzeit: 1962

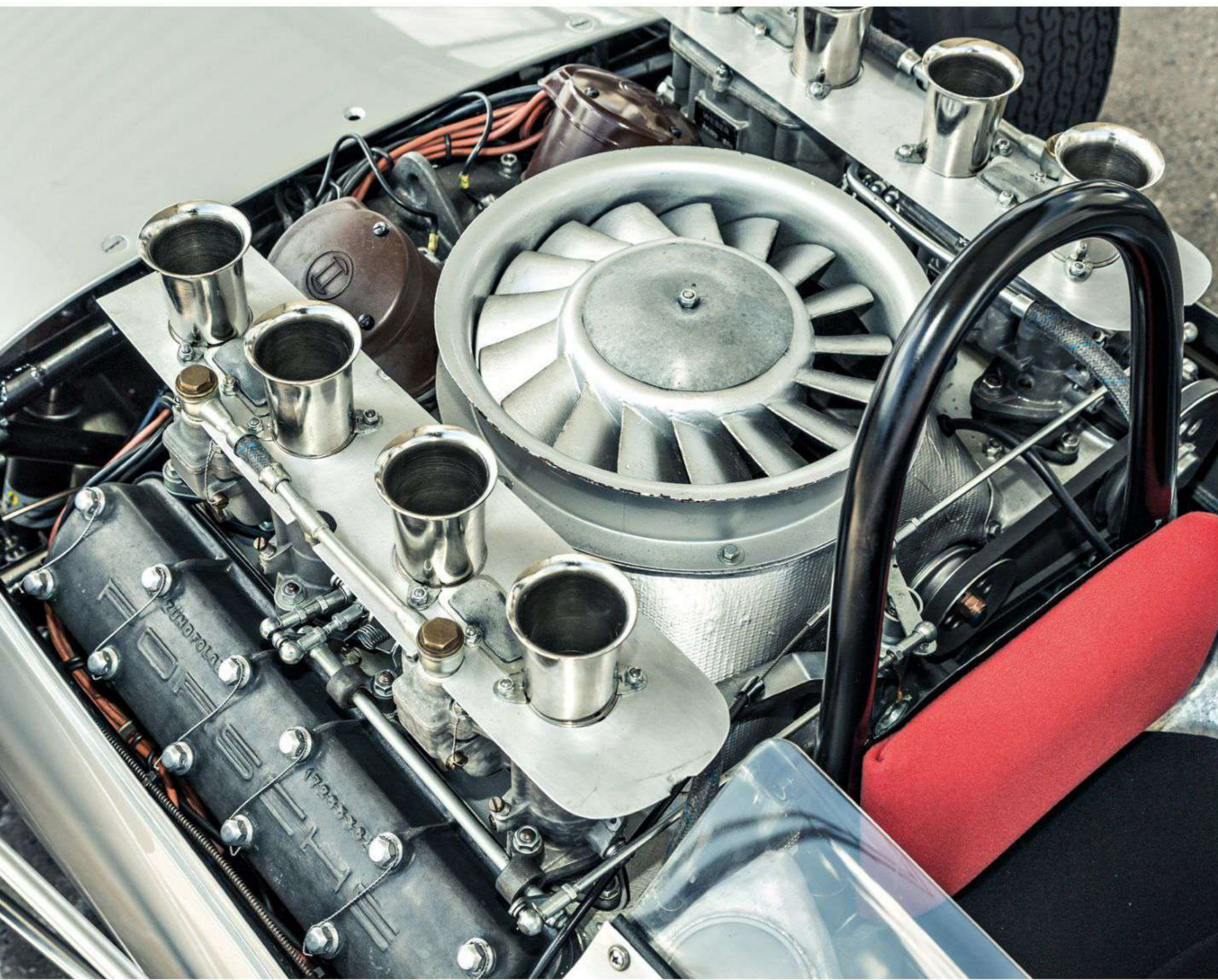
Stückzahl: 4



804 und 718-F2, neu und alt (o. l.). Zum Tanken muss Joakim Bonnier (o. r.) Platz machen. Gurney fährt zum Sieg.



No Smoking! Im Heck steckt die Technik, Cockpit und Front sind nahezu komplett mit Tanks für Benzin und Öl gefüllt.



1494 Kubikzentimeter verteilen sich auf acht kleine Zylinder, obendrauf saugt das Lüfterrad nach Kühlluft. Der Achtzylinder-Boxer ist ein feinmechanisches Wunderwerk mit beißender Klangkulisse.

Die komplexe Ringbremsanlage des 804 trugen später die hochpreisigen 356-Carrera-Typen in der Serie auf. Ab dem 911 vertraute Porsche auf Zulieferer.



der Anlasser fährt mit: Nur ein kurzes helles Zucken und der Achtzylinder ist sofort da, läuft weder holprig noch spuckend. Bei jedem Zug am Gasgestänge schlucken die Weber-Vergaser hörbar Luft, immer weiter schrauben sich die Gasstöße beim Warmlaufen im Drehzahlband nach oben, bis sie eine Frequenz erreichen, deren hohe Stimmlage erst durchs Ohr und von dort durch Mark und Bein geht.

Der 804 datiert aus einer Zeit, in der das Rennfahren brandgefährlich war. Mit eingezogenen Schultern fällst du von oben in den Sitz und stellst fest, dass es sich eigentlich um den hübsch gedengelten, organisch geformten Haupttank mit ein wenig Sitzkissenbelag handelt. Weil rechts geschaltet wird, schwappt der Großteil der 75 Liter Superplus neben dem linken Bein und rund um die Hüften, der Tankverschluss ist eine Art Marmeladenglasdeckel an der rechten Schulter.

Ein weiterer Tank liegt vor den Füßen, links vom Trockensumpf, ein dritter über den Beinen, vor der Nase. Um die optimale Gewichtsverteilung zu halten, wird permanent Sprit von hinten nach vorn und wieder zum Motor gepumpt, es riecht mild nach Superplus. Trage ich feuerfeste Kleidung? Nein! Und warum steht der zartgliedrige Überrollbügel flacher als mein Kopf?

EIN LEBEN OHNE DREHZAHL IST SINNLOS

Es ist nicht so, dass Kuno Werner, LI der Museums-Werkstatt, glücklich wirkt bei dem Gedanken, mich in der Formel-1-Preziose sitzen zu sehen und fahren zu lassen, aber für Bedenken auf beiden Seiten ist es jetzt zu spät. „Bei 4500 Umdrehungen die Kupplung kommen lassen und sofort Gas geben!“ Hm ... Erst beim fünften oder sechsten Versuch ist der Respekt vor Technik und Bedeutung verflogen, und der 804 setzt sich ohne röchelndes Zusammenbrechen der Drehzahl in Bewegung.

Das nächste Scheitern folgt sofort, für den zweiten von sechs Gängen und für ein paar Fotoaufnahmen bin ich viel zu langsam. Erst ab 6000/min wacht der Motor auf, dreht dann heiß und lebendig in Richtung 9000 Touren.

180 PS unterm Gaspedal, das klingt erst einmal nicht nach viel. Wenn sich dazu jedoch acht Zylinder metallisch kreischend bis ins Kleinhirn fräsen, süß duftend Rennöl verkockelt und rundum bedrohlich Benzin gluckst, wird das Abenteuer Formel 1 erlebbar. Schon bei gemäßigtem Tempo peitscht der Fahrtwind fies und zielgerichtet in Gesicht und Augen, gehen Körper und Geist vor Anspannung in Alarmbereitschaft. Das Bremspedal ist lang, die Bremse braucht Hitze, um greifen zu können. Schon wenige Runden fühlen sich nach einem harten Gefecht an.

War die Entwicklung des 804 umsonst? Nur in Teilen. Sicherlich war auch den Porsche-Ingenieuren klar, dass mit dem Auftauchen des Lotus 25 mit revolutionärem Aluminium-Monocoque der neue 804 bereits im Moment des Erscheinens veraltet war. Aber auch wenn das Abschneiden des 804 in der Königsklasse nicht zum selbst gesteckten Anspruch der Marke passte, erfüllte der F1-Motor in seinen weiteren Evolutionsstufen doch Ferry Porsches Plan einer erfolgreichen Allzweckwaffe. Aus dem Typ 753 mit 1,5 Litern Hubraum erwuchs der 2,0 Liter große Typ 771, der noch als finale Variante mit 2,2 Litern Hubraum und 270 PS im 907-8 des Jahres 1968 für Siege gut war. Wer Achtzylinder im Alltag fahren wollte, musste noch gut zehn Jahre warten. ■

*Text: Jan-Henrik Muche
Fotos: Götz von Sternenfels*

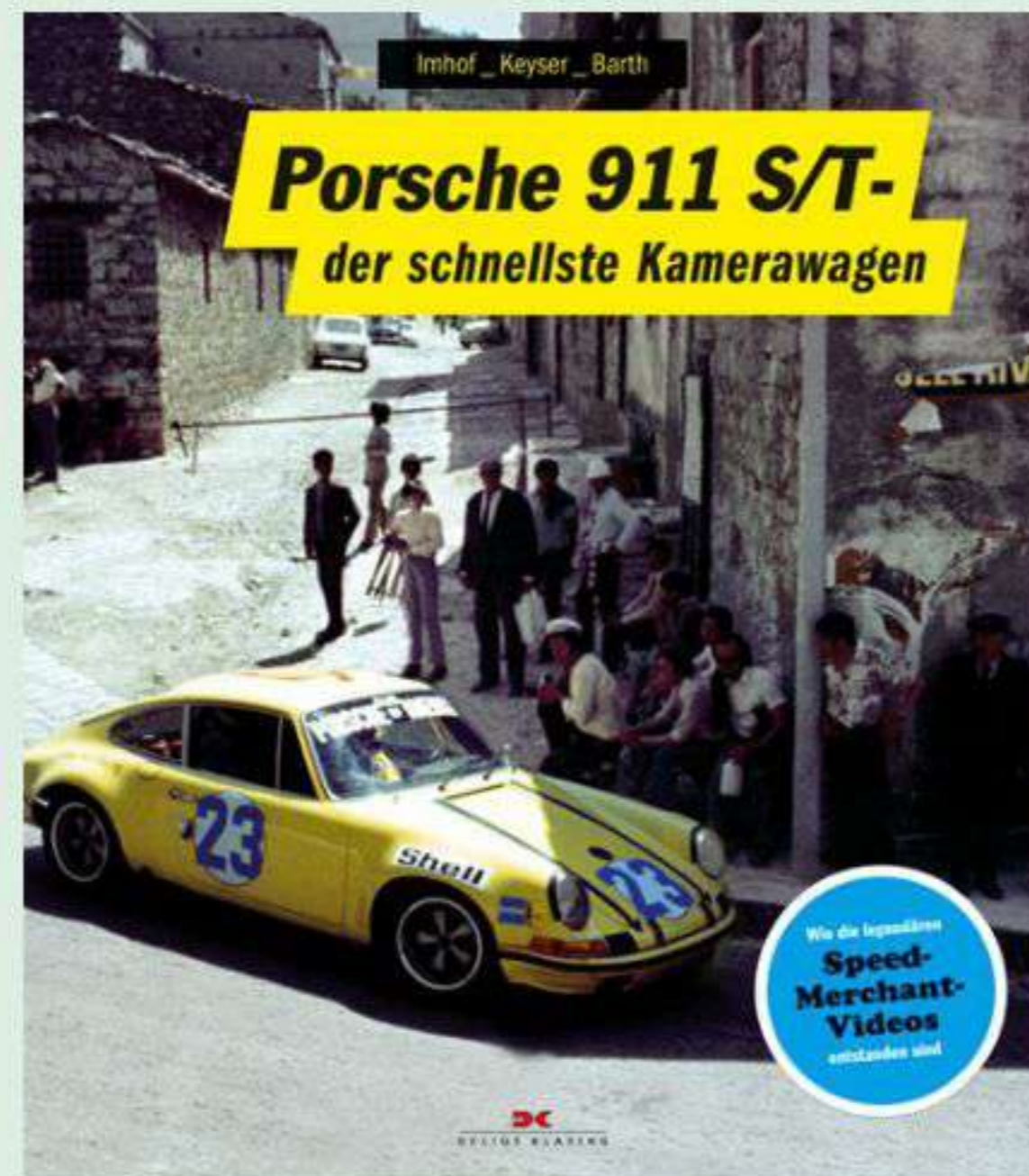
LITERATUR



schnell x essen

Fastfood, Ideallinie? Erhält hier eine völlig neue Bedeutung. Neben vielen Siegen und Trophäen hat Porsche-Ingenieur und Rennfahrer Jürgen Barth rund um die Rennstrecken auf der ganzen Welt auch Kochrezepte eingesammelt. Passend zu 24 internationalen Rennen und Pisten wird jetzt das jeweils passende Gericht gereicht, etwa Steak vom Eifelrind mit Wildkräuter-Bärlauch-Senfsauce zum „1000-km-Rennen vom Nürburgring“ oder scharfe Crevetten zur Rallye Monte Carlo. Unser Favorit, weil eine Mixtur aus schwäbischer und französischer Küche: Geröstete Maultaschen mit Merguez à la Tour Auto und Magny Cours. Lassen Sie es sich schmecken.

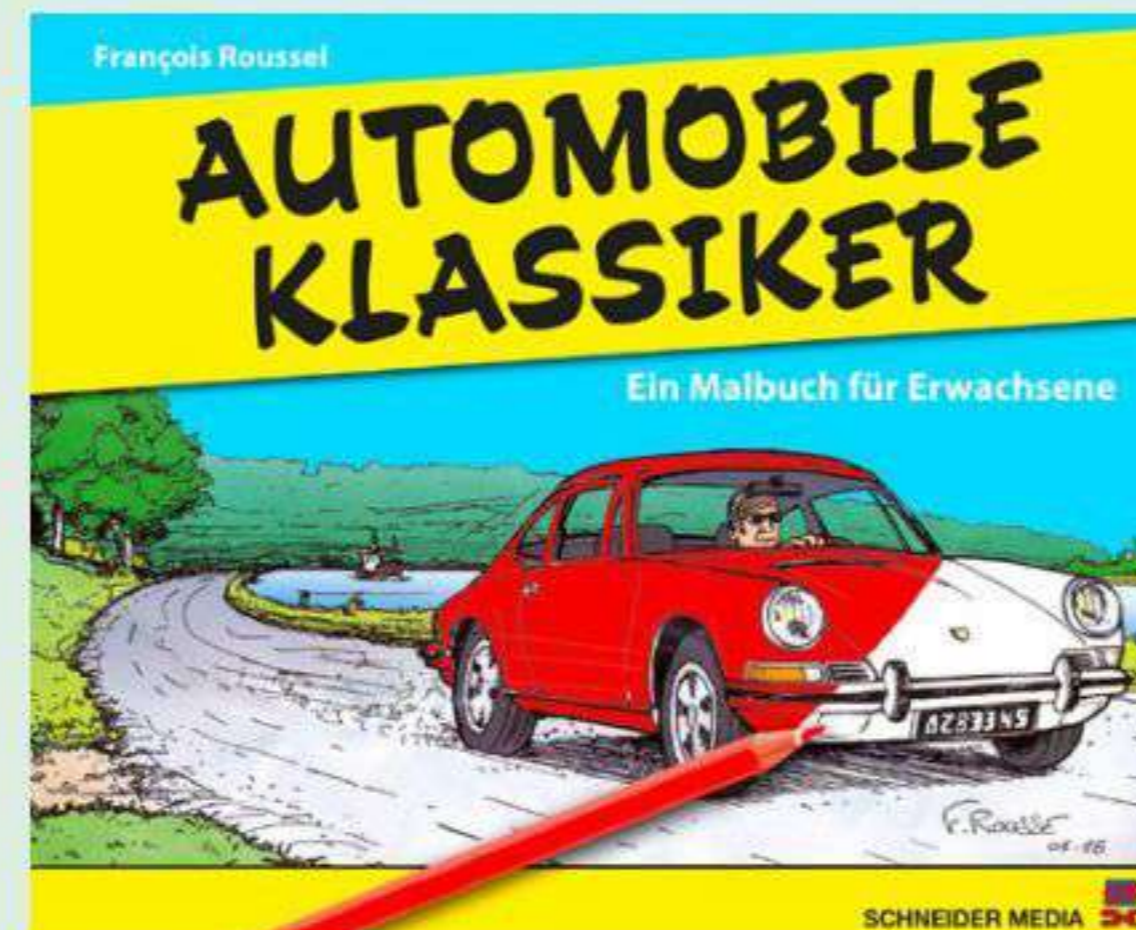
Jürgen Barth/Rüdiger Mayer: „schnell x essen“, 160 Seiten, 240 x 220 mm, deutsch, Hardcover, rmp/Edition Porsche Museum, Reutlingen 2017, 29,90 Euro, ISBN 978-3-9819070-0-1



Porsche 911 ST 2.5

Er war einer der Elfer-Stars des letzten Jahres, der in über zweijähriger Restaurierungsarbeit wiederbelebt wurde. Der Renn-911, einer von nur 24 gebauten ST, nebenbei auch noch am Nürburgring und bei der Targa Florio an den Start geht sowie als Kamerawagen (!) beim Film „The Speed Merchants“ dient, würde schon für eine gute Story reichen. Perfekt wird sie aber erst, als zwei Schweizer das Wrack nach 37 Jahren in einer Scheune in Kalifornien wiederentdecken. Merke: Wunder gibt es immer wieder. Bilder und Erinnerungen der Beteiligten zeichnen die ganze Geschichte nach, von der Fertigung bis zur Restaurierung.

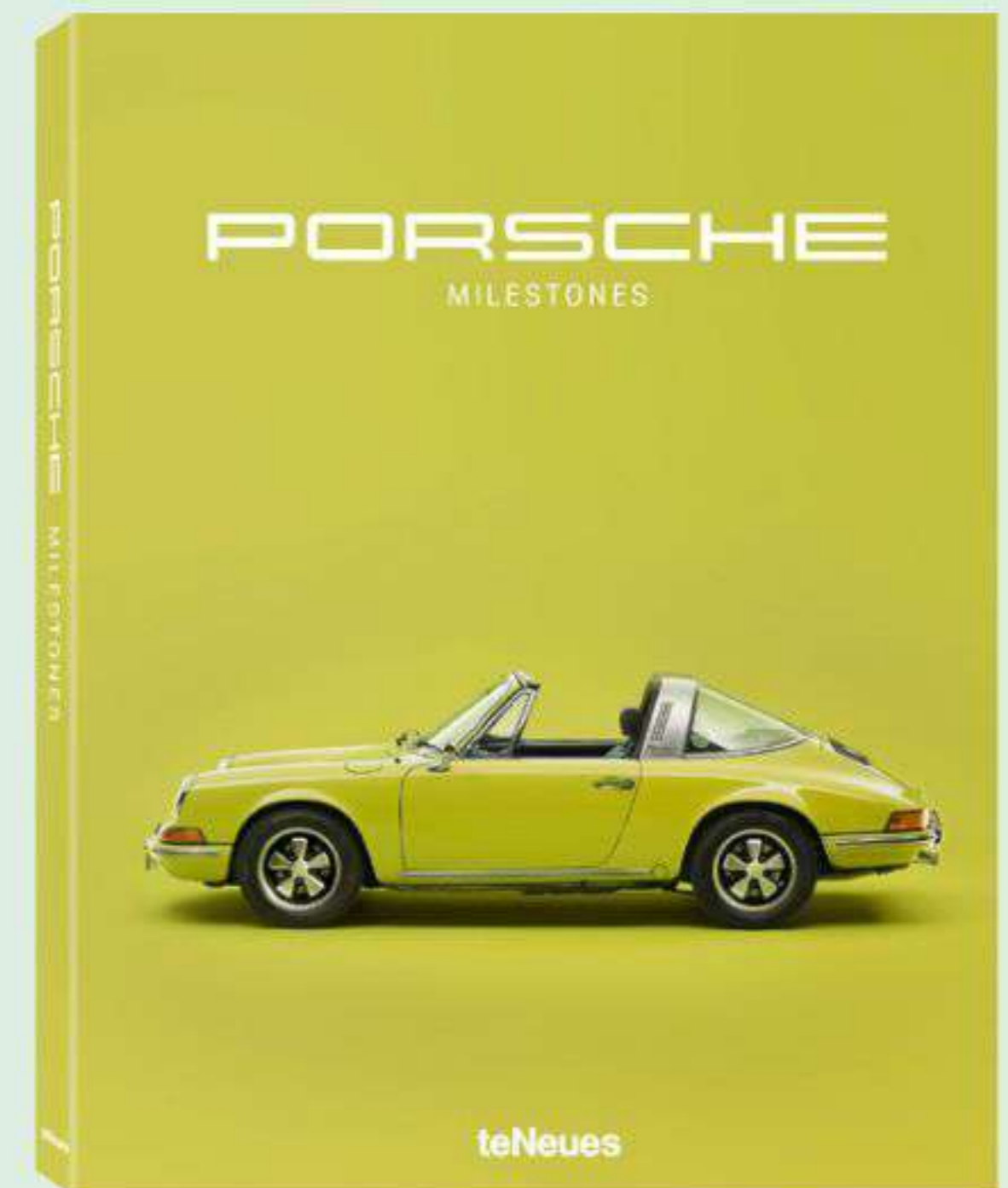
Thomas Imhof, Jürgen Barth, Michael Keyser: „Porsche 911 ST 2.5“, 198 Seiten, 235 x 271 mm, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2017, 49,90 Euro, ISBN 978-3-667-11062-6



Ein Malbuch für Erwachsene

Schon gehört? Erwachsene Menschen malen wieder, so wie früher, als sie noch klein waren. Ruhe, Achtsamkeit und Kontemplation liegen bei der alltäglichen Hektik voll im Trend, es gibt sogar Zeitschriften zu dem Thema. Ein bisschen Tempo darf aber schon drinstecken, dachte sich François Roussel, und legt ein Malbuch voller klassischer Straßenszenen vor, ganz im Stil der franko-belgischen „Ligne Claire“ gehalten. Damit erklärt sich auch die hohe Dichte an französischen Autos, die Modellvielfalt reicht von den fünfziger Jahren bis in die späten neunziger Jahre. Einfach mal runterkommen? Dann Stifte raus und der Strandszene mit VW T1 Samba-Bus etwas Farbe geben.

François Roussel: „Automobile Klassiker“, 128 Seiten, 300 x 210 mm, Paperback, Schneider Media, 2016, 14,90 Euro, ISBN 978-3-667-10739-8



Porsche Milestones

Wenn Porsche sich anschickt, das Jubiläum „70 Jahre Sportwagen“ zu begehen, drängt sich die Retrospektive förmlich auf. Also beginnt die Geschichte der Porsche-Meilensteine beim 356 mit der Nummer 1 von 1948 und endet beim 991 GT2 RS – um sich auf dem Weg dorthin leider etwas in der Fülle der Fahrzeuge aus Serien- und Rennwagen-Produktion zu verlieren, sodass auch wegen der Mischung an Presse- und Rennfotos nie ein einheitliches Bild entstehen will. 917/30 und 968 Cabrio passen eben doch nicht so richtig zusammen, auch wenn jeder für sich ein Porsche-Meilenstein ist. Deshalb bleibt es beim großformatigen Bildband mit (zu) kurzen Erläuterungen. Ein hübscher Überblick für alle, denen Porsche noch neu ist, aber zu kurz gesprungen für Auskenner und Liebhaber.

Wilfried Müller: „Porsche Milestones“, 224 Seiten, 250 x 320 mm, deutsch/englisch/französisch, Hardcover, teNeues, Kempfen 2017, 49,90 Euro, ISBN 978-3-96171-021-8



911 R – Das Buch

DAS Buch zum Carrera RS von TAG ist ein Standardwerk, jetzt wird nachgelegt zum Thema R – in gewohnter Endgültigkeit, was Umfang, Detailverliebtheit, Gründlichkeit und hochwertige Aufmachung angeht. Und den Preis in Höhe von strammen 387 Euro. Aber Liebhabern muss das gleichgültig sein, weil das durch den vor zwei Jahren vorgestellten 911 R der Generation 991 neu angefachte Feuer des Extrem-Elfers noch nie so großflächig besprochen und dargestellt wurde („Umbau 911 R für den öffentlichen Straßenverkehr: Schalttafel mit Alu-Folie überziehen, rechts eine Gummi-Fußmatte einlegen, Innenraum gegen Motorgeräusche dämmen“). Die eine Hälfte des Buches (Auflage: 991 Stück) beschäftigt sich mit Entstehung, Entwicklung und Bau des 911 R des letzten, die andere des aktuellen Jahrhunderts, GT3-Verwandtschaft inklusive. Soll man sich's leisten? Ja, ohne Wenn und Aber.

Christoph Mäder, Georg Konradshelm, Thomas Gruber: „911 R – Das Buch“, 384 Seiten, 265 x 295 mm, Hardcover, TAG Verlag, Wien 2017, 387 Euro, ISBN 978-3-9818419-4-7

PORSCHE MARKT

Classic Center Köln

Wir lieben schöne Autos



www.classiccenter-koeln.de

CLASSIC AIRCOOLED SPORTCARS

WERKSTATT & SERVICE



Berlins älteste freie Porsche Werkstatt

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

Humbaur
GmbH



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

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

www.hoffmann-speedster.com

Hoffmann Speedster Teile Vertriebs GmbH

Gerberstr. 138-142 | 41748 Viersen | info@hoffmann-speedster.com

Ersatzteile für Porsche 356/911/912 und 914



Hoffmann
Speedster®
since 1987
Air-cooled parts and more



BIETE

1968 911 E 2.0 Targa Irisch Grün, Note 1-, LWB, orig. ungeschweißte Karosserie, nachvollziehbar. Historie, 25 Jahre im Besitz. VHB € 129.900,-
m.schnabl@codello.de, Tel. 0173 8687935



Cayman Winter Komplettträder Pirelli, Vorne: 6,5 x 17 ET 55, 205-55 R 17, Hinten: 8 x 17 ET 40, 235-50 R 17, wurden 2015 montiert, 3000 km gelaufen, VHB € 520,-. 0172 1867241, r.speck@prat-hv.de



RSL-Classic Porsche Auswahl:
356 BT5 Roadster, Mot. Match Nr. / 911 Coupé 2,4 Ölklappe weiß / 930 Turbo 3,3 weiß / 911 Coupé 2,2 S Blutorange, Match. Nr. / 993 Turbo Arenarot, Raffleder, Erstlack / VW Bus T1 Samba, dt. Fzg. m. Porsche 2.0 Typ 4 Mot. TÜV & H-Kennz. mehr Bilder & Infos auf www.RSL-Classic.de, Tel.: 0163-356 911 0 G



Modellauto 911 4 S 997, 1:18, Preis 90 € + Versand, gern SMS. Tel. 0177 4156831



autoahrens
Ihr Sportwagen Service

Porsche Erfahrung seit über 35 Jahren
www.autoahrens.de · 0203-76 55 01



PoMoTec
GmbH

Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

pomotec.de

0 23 57 / 17 27 300

D - 58849 Herscheid

BOTT FAHRZEUGTECHNIK

www.bott-fahrzeugtechnik.de

Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930, G50

Bericht in Porsche Fahrer Ausg. 4/08

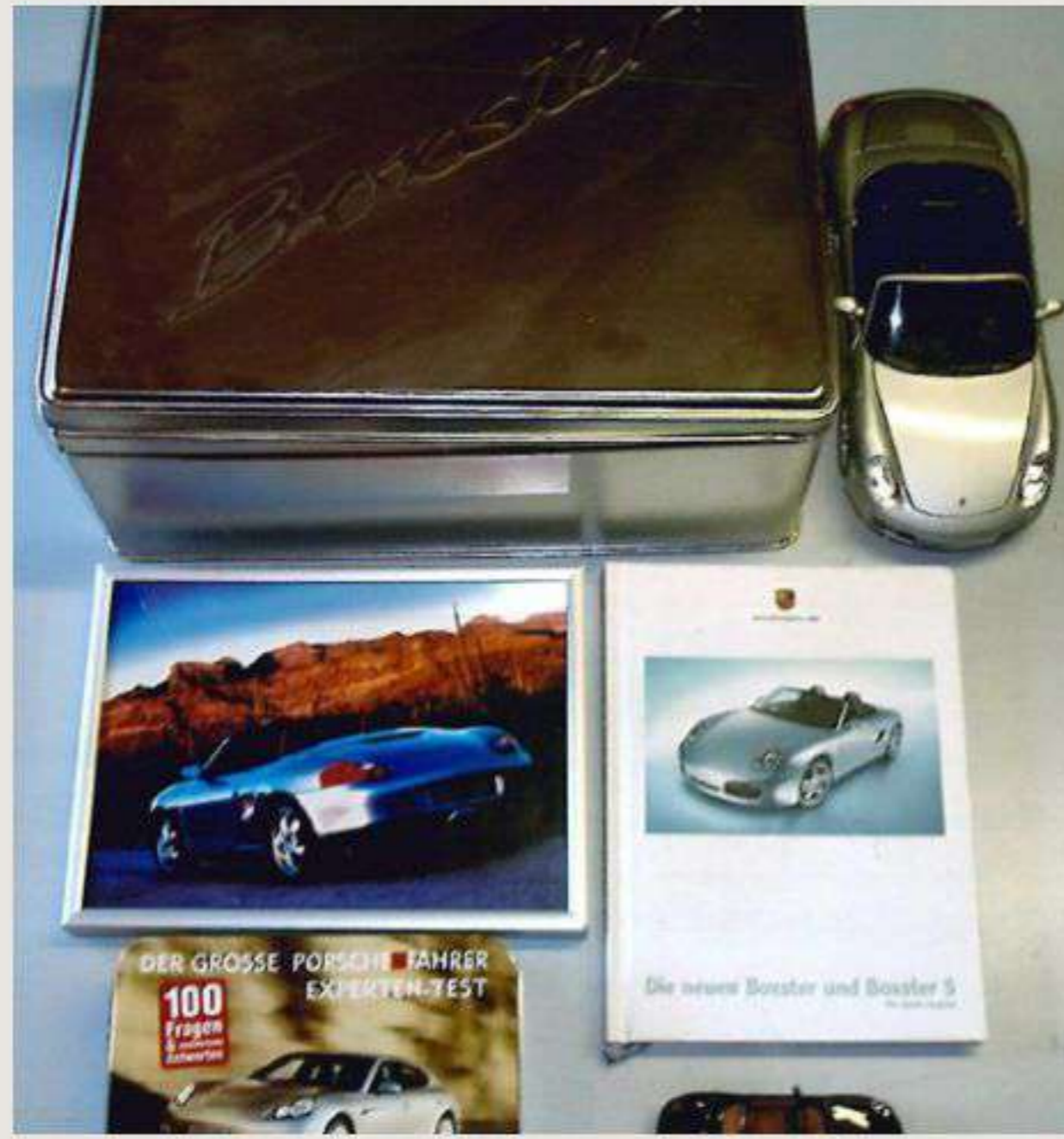
CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914

(Getriebekit 916, Schalthebel, Getr.komponenten,...)

Tel.: +49(0)6681 - 9170742



356 Speedster, GT-Ausstattung, Re-pro Neuaufb. auf altem Fahrstil, H-Zulassung, 130 PS, 4-Gang, Scheibenbrms, Leder, Racing Felgen, etc. aus Köln 69.000 Euro, 0178 6237 546 oder pbloemer@gmx.de



Porsche Boxster Box mit zwei Modellautos 1:18 u. 1:43, Buch, Bild, Kartenspiel, Preis 140 € + Versand, gern SMS. Tel. 0177 4156831

Porsche 356 B TS Coupé, Bj. 60, abgebr. Rest., wegen Erkrankung, bisherige Arb. in Fachwerkstatt, silber-met., rollfähig, komplett, geg. Gebot, n. Besichtigung. Tel. 0170 3109874



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

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

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

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

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

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
Alle Modelle von damals bis heute

www.P-Drux.de

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

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

MITTELMOTOR GmbH
Ersatzteile • Motorsport • Reparaturbetrieb • Restauration

Onlineshop *klick*
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

W. FAUL

Meisterbetrieb für
KFZ-Technik • Porsche Service
Unfall-Reparaturen
Lackierungen
TÜV/AU

Belgische Allee 10 • 53842 Troisdorf
Telefon 02241 – 42573 • Fax 43608
www.kfz-wolfgang-faul.de

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

Petzoldt's
seit 1988

PROFI-PRODUKTE.
WENN ES PERFEKT
WERDEN SOLL.

DAS GROSSE BUCH DER FAHRZEUGPFLEGE
Neu- und Gebrauchsfahrzeuge · Klassiker · Cabrios

www.Petzoldts.de
Tel.: 02331/483340

BIETE



Top-gepflegter Porsche Targa, hoher Wertzuwachs, aus Porsche-Sammlung, komplett überholt, Wert-Gutachten mit Marktwert: 60.000,- Euro. mark.fritz@t-online.de



Original Porsche Felgen, 2x8,5x18, 2x10x18 ET 54, guter Zustand, keine Macken, Preis VB 1500 €, kein Versand, gern SMS. Tel. 0177 4156831

Porsche 914 Blechteile (Boden/Schwellerbleche), gebraucht oder aus abgebrochener Restauration gesucht. Tel. 0175 4020353



Willkommen in unserer Porsche-gemeinschaft zu Stammtischen, Treffen und Ausfahrten!



Modellauto 911 GT 3 Sports Cup, 1:18, Preis 60 € + Versand, gern SMS. Tel. 0177 4156831

AUTOHAUS MARSANI
...mit uns fahren Sie gut

Ihr Porsche Partner mit Rennerfahrung
Porsche Reparaturen & Inspektionen
An und Verkauf aller Porsche Fahrzeuge

Im Vogelsang 99 | 45527 Hattingen
Tel. 02324-96930 | info@marsani.de
www.marsani.de

Porsche-Service
Bosch Car Service Autohaus Marsani

classic cars pinmagnets

Die Oldtimer-Magneten
- zum Sammeln und schenken -

erfahren Sie mehr unter:
www.pinmags.de

WERKSTATT FÜR
SPORTWAGEN

911 und

Kalandrik und
Lessmeister GmbH
Siebengebirgsblick 15
53343 Wachtberg

www.9und11.de · Tel. 0228 90855 993

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

Getriebeüberholungen
901 - 911 - 914 - 915

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

Self.com

MODELL 1952

ERDMANN
LEDERBEKLEIDUNG
MADE IN GERMANY - SEIT 1952

www.erdmann-lederbekleidung.com
TEL. 08093/90 26 60

f PORSCHEFAHRER.Magazin

SANDELPLAN 356

Ersatzteile für Porsche 356
www.sandelplan-356.com
Neue Rohbautüren lieferbar

RENNKIT
Für alle 996/997 Turbo und GT2 Enthusiasten

eRam Elektrischer Heckspoiler
Keine Hydraulik mehr!

Probleme mit dem Heckflügel?
Auf rennkit.com steht, worauf man achten muss, bevor es zu spät ist!

Wir suchen jetzt auch unabhängige Porsche Werkstätten für unser "Preferred Shop Program". Kontaktieren Sie uns für weitere Informationen.
Kostenloser Versand
djcooper@rennkit.com

INVENTED AND MADE IN DETROIT

www.rennkit.com

1 **Leichtbau Türtafeln**
Einbaufertig in Leder oder Kunstleder. Kein Bohren und Schrauben - wie beim Original. Türgriffe in Echtleder. Schlaufen in vielen Farben. Inkl. versteckten Lautsprecherblenden aus Metall. Auf Wunsch mit hochwertigen Speakern.

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.

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

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

Döpper - Porsche-Bezugsstoffe

www.doepper-profile.de

Tel: 0 22 61 - 2 45 93



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

ART wheels



PORSCHE FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?
 Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:
Steffen Wagner
s.wagner@heel-verlag.de
 02223 9230-53

Ausgabe 3-2018
 Erscheinungstermin: 04.05.2018 | Anzeigenschluss: 28.03.2018

BIETE



PORSCHE 930, deutsch, 1979, 58.000 km, Unfallfrei, 1. Brief, Scheckheft, VB 149.930 €. claus.meirich@t-online.de, 0157 74499306, 44805 Bochum

Winterreifen Michelin zum Abverbrauch, 2x 235/40/18, 2x 255/40/18, Profil gut, VB EUR 165,-. Tel. 0171 8756170

SUCHE

Suche Porsche 996 oder 997 Coupé oder Cabrio, auch beschädigt. Tel. 0171 8246350, hausb65@web.de

Königswellen-Motor für Carrera 356, 1500 ccm, auch Teile! Von Privat gesucht. Bitte alles anbieten! +49 171 3363996

Luftgekühlte Porsche Rarität, auch Rennwagen, von Privat gesucht. +49 171 3363996

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

WWW.914PARTS.EU

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

FREIE FACHWERKSTATT FÜR PORSCHE-FAHRZEUGE
 Reiner Herzog

🏠 Friedrich-Ebert-Str. 380 | 42117 Wuppertal
 ☎ 0202 713390
 🌐 www.herzogwuppertal.de



PERFORMANCE WHEELS

www.performance-wheels.de

Ihr Partner

für

originale Porsche-Felgen



Porsche Originalräder Konfigurator.
 In drei Schritten zu Ihren Traumrädern.
 Siehe jetzt. | www.teile.com/wheels

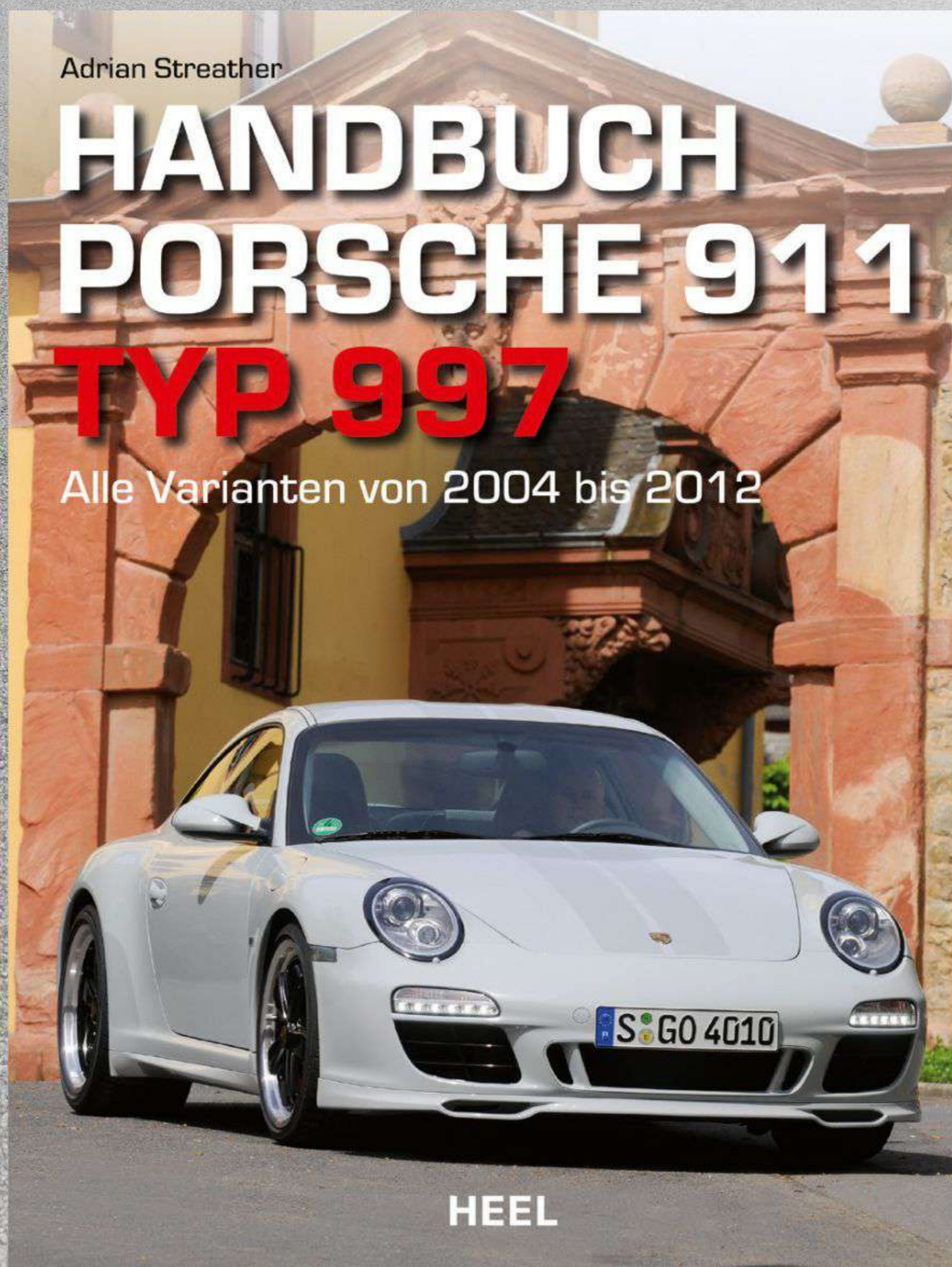


Portofreie Lieferung*

Das Handbuch zum Porsche 997. Experte Adrian Streater beschreibt praxisnah und reich bebildert die wichtigsten Service-Arbeiten und Reparaturen. Unverzichtbar für Wartung und Instandsetzung von Motor, Einspritzanlage, Getriebe, Elektriksystem sowie Interieur und Bedienelementen.

664 Seiten, Paperback, 210 x 280 mm
 ISBN 978-3-95843-595-7

€ 59,-



*ab € 19,- Bestellwert innerhalb Deutschlands, Portopauschale bei Lieferung ins Ausland je nach Aufwand

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

PORSCHE FAHRER

Die Ausgabe 3-2018

erscheint am 4. Mai 2018

unter anderem mit diesen Themen:

MAGAZIN

Vier gewinnt

912 und 912 E



TITELSTORY

964 für die Rennstrecke – RSR 3.8 + RS N/GT



TUNING

Große Ausnahme

928 bb Targa



HAPPY END

Scheunenfund

911 Carrera Targa



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 Muehe

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 3b und 4
(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
2018.

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:
HEEL Verlag GmbH
Abo-Kundenservice
65341 Eltville
Tel.: 06123 9238-277
Fax: 06123 9238-244
aboservice-pf@vuserver.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 Jahres-
abonnement beträgt im Inland
€ 26,- inkl. Versandkosten
(Europa: € 33,36; restliches Aus-
land auf Anfrage), im Jahresabon-
nement Print + Digital erhalten
Sie die Heftausgaben zusätzlich
als ePaper (Zusatzkosten € 1,-/
Jahr). Das Abonnement ist nach
Ablauf des Bezugszeitraumes
jederzeit zur nächst erreichbaren
Ausgabe kündbar, ansonsten
verlängert sich der Bezugszeit-
raum 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.

Wir lieben sie alle!



Die Markenvielfalt ist für uns ein Segen – und kein Fluch. Alle Fabrikate, alle Typen, alle Baujahre – sie zu „erfahren“ und darüber zu schreiben, ist unser Ansporn. Wir lieben sie eben alle – die faszinierenden Autos und Motorräder. So entsteht seit über 30 Jahren Monat für Monat Europas größte Oldtimer-Zeitschrift: Mit Lust, Leidenschaft – und viel Liebe zum Detail.

Viele starke Seiten.

OLDTIMER
MARKT EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



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.