



Ausgabe 3-2018
Mai / Juni / Juli 2018
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)
€ 9,00 (E/I)



Grüner wird's nicht
911 GT3 RS



PROTOTYP 964 RS 3.8 + RS N/GT + RENNWAGEN



Entdeckt und restauriert
911 Carrera Targa



Letzter von dreien
928 bb Targa



Des Elfers kleiner Bruder
912 und 912 E

BIS ZUM 30.06.2018 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!
TICKETS UNTER: 0180 5311210* ODER WWW.AVD-OGP.DE

46. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Faszinierende Motorsport-Zeitreise

Offenes Fahrerlager und über 20 Rennen

Historische Boliden aus FIA Masters F1,
Sportwagen-WM und DTM

RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 10.-12.08.2018

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner



Automobilclub
von Deutschland

EDITORIAL

Am 8. Juni ...

... dieses Jahres feiern wir alle Geburtstag. Die Marke Porsche wird 70, die Sportwagenwelt gratuliert zum Ehrentag.

Zum großen Jubeljahr hat sich Porsche etwas ganz Besonderes einfallen lassen, sich das größte Geschenk gleich selbst gemacht: eine Rekonstruktion der legendären Nr. 1, eine Neuschöpfung jenes Autos, mit dem am 08. Juni 1948 alles begann. Nummer 1 2.0 ist kein Nachbau des Originals. Der noch heute existente Urvater aller späteren Porsche wurde so oft modifiziert, optimiert und überarbeitet, dass all die Änderungen an seiner Substanz schon selbst Teil seiner Geschichte geworden sind. Und weil diese unwiederbringlich ist, darf er bleiben, wie er ist. Eine weise Entscheidung, weil die Spuren der Zeit nicht getilgt wurden und ein Nachbau immer nur eine Kopie gewesen wäre. Eine Nummer 1 darf es nur einmal geben.

Die Neuschöpfung, die im großen Jubiläumsjahr ein umfangreiches Reisepensum um die ganze Welt absolvieren wird, enthält keine Technik. Aber sie zeigt, wie der erste Porsche vor 70 Jahren ausgesehen haben dürfte, vom kreidig blauen Lack bis zum vernickelten A-Schild am Heck. Schlank, zartgliedrig, auch etwas improvisiert. Ganz sicher kann sich niemand sein, weil Schwarz-Weiß-Aufnahmen immer nur eine Ahnung geben können.

Damit schließt Porsche eine Lücke, die in den letzten sieben Jahrzehnten immer größer geworden ist. Die Termine aller wichtigen 70-Jahre-Feierlichkeiten finden Sie auf Seite 8, die anderen großen Sportwagen-Geschichten erzählen wir lieber ganz in Ruhe. 30 Jahre 964, 25 Jahre Boxster – es gibt so viel zu feiern. Ein Jahr würde dafür auch nicht ausreichen.

Es grüßt in Festlaune



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. 42

*Zwei mal vier ist gleich 912 und 912 E.
Die Vierzylinder-Verwandten des Elfers sind
es wert, entdeckt zu werden.*

S. 16

*Die Super-Sauger sind los. 964 RS N/GT und RS 3.8 gehören
zu den wildesten, härtesten und seltensten Typen ihrer Baureihe.
Wir haben sie für eine Spritztour herausgeholt.*



S. 28

*Magnus Walker ist zu
Besuch in Deutschland.
Als „Urban Outlaw“
macht er Werbung für
sein Buch und hinterlässt
den Eindruck, eigentlich
ganz anders zu sein.*



S. 82

*Der 911 Carrera der Generation G-Modell gilt als
Erbe des legendären Carrera RS 2.7. 20 Jahre lang
wartet ein Carrera Targa in einer Scheune auf
seine Entdeckung. Jetzt fährt er wieder.*

INHALT



S. 76

Die Tuning-Firma bb gehört zu den Ikonen ihrer Branche. Auf dem Höhepunkt des Tuning-Fiebers frisiert bb drei 928 zu Targa-Typen um. Einer hat überlebt.

MASCHINEN

- Titelstory
16 964 RS 3.8 + RS N/GT – Früchte des Zorns
Karls Kolumne
52 LMP 2000 – Unvollendet
Tuning
76 928 bb Targa – Der letzte Zeuge

SERVICE + TEST

- Kaufberatung
36 Boxster Typ 987 – Nimm zwei?
Service
42 912 + 912 E – Kurz nach Elf
Fahrtenbuch
50 Panamera Turbo – So soll es sein
Invest-Tipp
60 High Potentials – 996 4S

TECHNIK

- Made by Porsche
12 991 GT3 RS – Grüner wird's nicht
Made by Porsche
24 Mission E Cross Turismo – Hochspannung

MENSCHEN + MOTOREN

- Menschen
28 Magnus Walker – Being Magnus Walker
Porträt
62 Arno Bohn – Von außen nach innen
Porsche-Fans weltweit
68 André Bezuidenhout – Südafrika
Happy End
82 911 Carrera 2.7 Targa – Scheunenfund

RUBRIKEN

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



NEED FOR SPEED

Lego geht auf die Piste, lässt im Duell Moderne vs. Klassik den 911 RSR gegen den 911 Turbo 3.0 antreten. Das Set kostet 39,90 Euro und enthält drei Minifiguren, einen Rundenzähler, eine Boxenmauer mit Positionsanzeigetafel und eine karierte Start-Ziel-Flagge.

www.lego.com/SpeedChampions

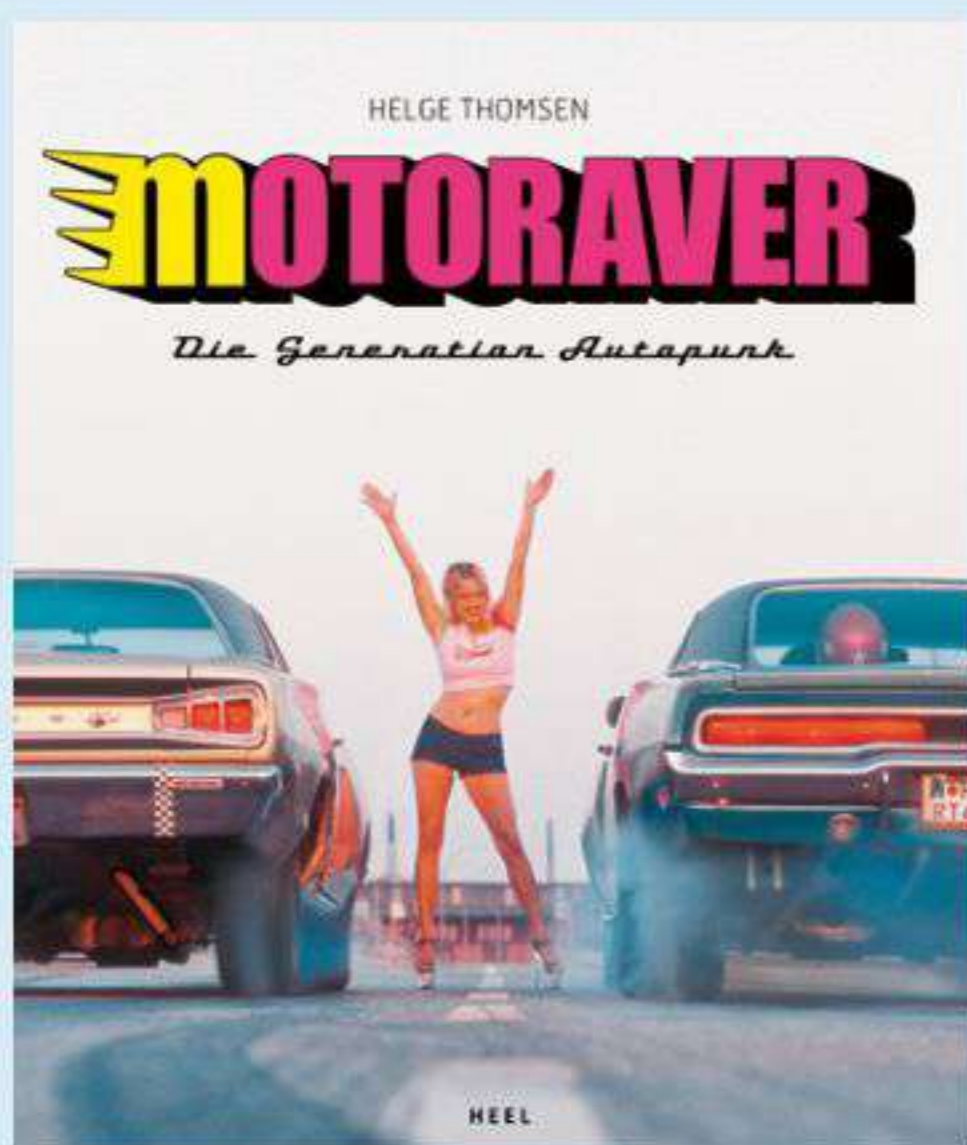
Exklusive Verlosung: Als Abonnent können Sie auf www.porsche-fahrer.de an der Verlosung von drei Sets teilnehmen!



FRÜHJAHRSPUTZ

Wann, wenn nicht jetzt?! Die Entry Collection von Swissvax enthält die wichtigsten Lackreinigungs- und Pflegeprodukte für eine perfekte erste Behandlung. Waschkonzentrat, Lackvorbereitung (ohne Schleifkörper), Reifenpflege, drei Polier- und Finishtücher, zwei Pads, Handbuch und thermo-isolierende Tasche gehören zum Lieferumfang. Inklusive Zuffenhausen-Wachs ist sie für 314 Euro erhältlich - und PORSCHE FAHRER-Leser erhalten 10% Rabatt! Rabattcode PF.3.2018 einlösbar auf www.swissvax.de

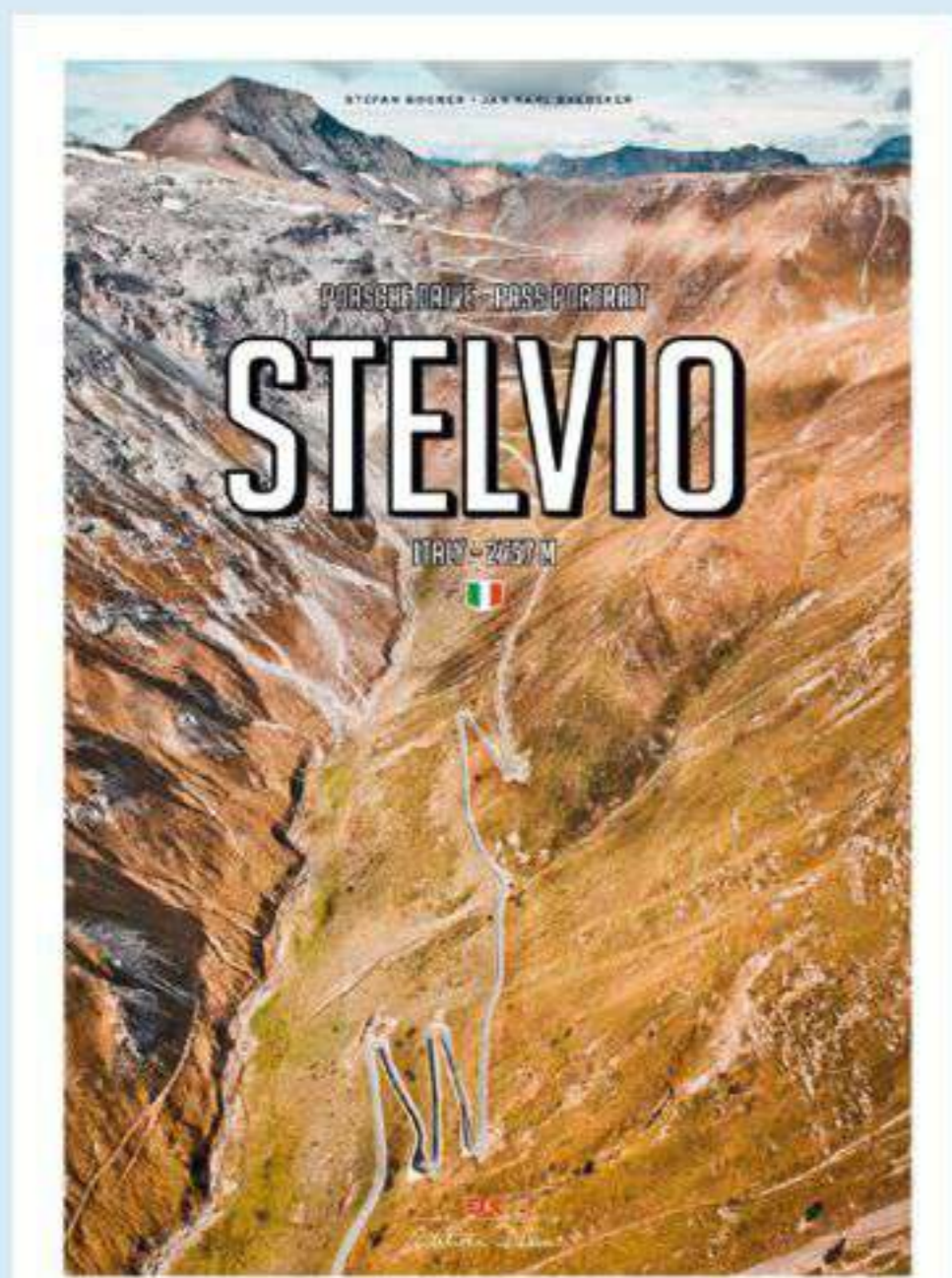
ZUM THEMA



Helge Thomsen: Motoraver – Die Generation Autopunk.
208 Seiten, 245 x 290 mm, Hardcover, Heel, 35,00 Euro



Joachim Kuch: Kult-Karren – Unsere Autos der 60er, 70er und 80er.
222 Seiten, 310 x 235 mm, Hardcover, Motorbuch, 14,95 Euro



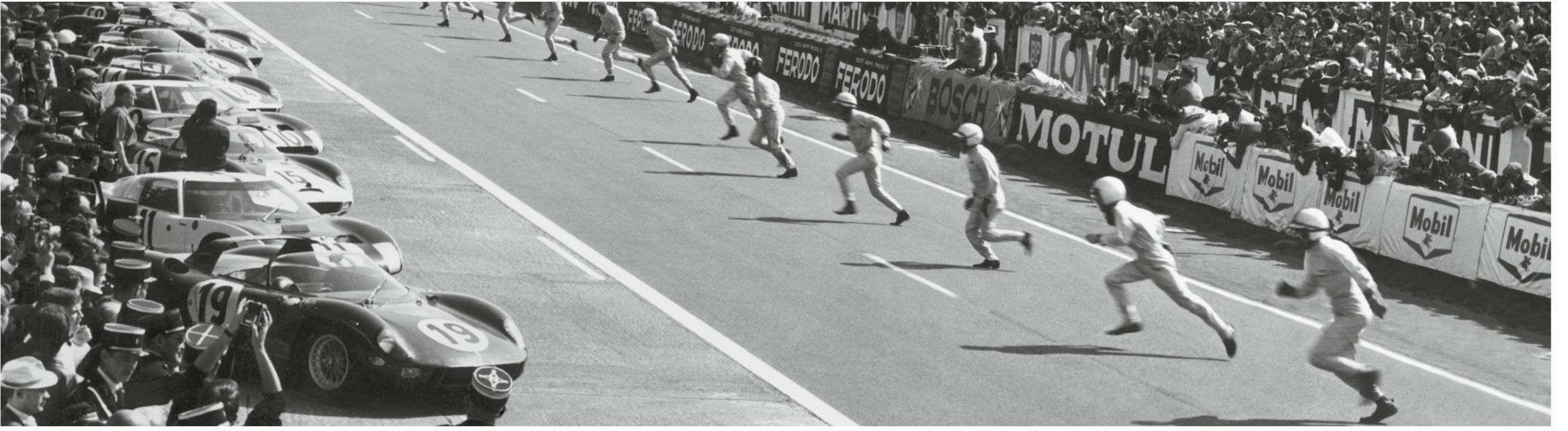
Stefan Bogner/Jan Karl Baedeker: Stelvio – Porsche-Drive Pass Portrait.
336 Seiten, 220 x 287 mm, deutsch/englisch, Hardcover, Delius Klasing, 39,90 Euro



MOTOR MIT MODELL

Zum Boxer-Triebwerk gibt es jetzt noch das passende Auto dazu, wenn auch nur im Maßstab 1:43. In Kooperation mit dem Porsche Museum schnürt FRANZIS das neue Sonderedition-Paket, bestehend aus dem 290-teiligen Sechszylinder-Bausatz im Maßstab 1:4 und einem 911-Modell in Bahiarot. Die Einzelteile aus Kunststoff, die nach Originalzeichnungen gefertigt sind, werden verschraubt oder gesteckt. Durch das transparente Gehäuse wird die Mechanik im Innern des Boxermotors von außen sichtbar und begreifbar. Realgetreu bewegen sich die gegenüberliegenden Kolben aufeinander zu und voneinander weg und verdeutlichen, woher der Name Boxermotor rührt. Das eingebaute Klangmodul liefert Motorsound, die Zündfunken werden durch LEDs simuliert. Preis: 169,00 Euro
Auf www.porsche-fahrer.de verlosen wir zwei Exemplare!

GRANDPRIX-ORIGINALS.COM



Jetzt portofrei bestellen
mit Code „PF2018“



Der **RACING SNEAKER** ist ganz einfach der ideale Schuh zum Laufen, Stehen und Auto fahren. Charakteristisch ist der schwarz-weiße „chequered flag“ Print an der Ferse. Der **RACING SNEAKER** hat einen guten Tragekomfort, eine präzise Traktion mit hoher Torsionsfestigkeit – gleich einem Sportwagen. Die Sohle aus reinem Kautschuk ist profiliert wie ein Autoreifen und an der Ferse abgerundet. Gute Passform und Verarbeitung aus Rindleder und handgefertigt in einem Familienbetrieb in Portugal. Inspiriert von dem unverwechselbaren Design und den Farben der GULF Rennwagen, ist diese Edition der **RACING-Ledersneaker** sofort auf der Pole Position gelandet!
Der ideale Schuh um jeden Tag Vollgas zu geben!



SNEAKER



VIDEO



70 JAHRE SPORTWAGEN DIE GROSSE JUBILÄUMS-SAUSE

Bitte den 8. Juni merken – an diesem Tag wird gefeiert! Vor 70 Jahren erhielt der erste Porsche-Prototyp mit der Fahrgestellnummer 356-001 am 8. Juni seine allgemeine Betriebserlaubnis. Die erste Sonderausstellung zum Jubiläumsjahr „70 Jahre Porsche Sportwagen“ findet aber nicht in Gmünd oder Stuttgart, sondern in Berlin statt. Noch bis zum 31. Mai kann die Ausstellung im „DRIVE. Volkswagen Group Forum“ Unter den Linden kostenfrei besichtigt werden.

Das Konzept der Ausstellung umfasst Autos und Geschichten. Im Mittelpunkt steht die Rekonstruktion des 356 „Nr. 1“ Roadster als „Ursprung des Sportwagens“. Mission E, der einmillionste, irisch-grüne 911 von 2017, der 600 PS starke 917/20 mit dem Spitznamen „Sau“, ein 914-6, die Boxster-Studie von 1993 sowie ein aktueller Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo leisten ihr Gesellschaft. Filme, Bücher und interaktive Inhalte runden die Ausstellung ab.

Das nächste halbe Jahr wird durchgefeiert. Das Porsche Museum setzt das Jubiläum ab dem 9. Juni mit einer umfangreichen Sonderausstellung in Zuffenhausen in Szene. Am gleichen Tag lädt Porsche Fans der Marke zum „Sports Car Together Day“ an all seinen Vertriebsstandorten rund um den Globus ein. Am Wochenende des 16. und 17. Juni steigt die große öffentliche Feier im (und um das) Porsche Museum in Stuttgart. Beim „Festival of Speed“ im englischen Goodwood wird das Jubiläum vom 12. bis zum 15. Juli ebenso gefeiert wie bei der „Rennsport Reunion“ in Kalifornien vom 27. bis zum 30. September. Den Abschluss bildet die „Sound Nacht“, die erstmals in der Porsche Arena in Stuttgart am 13. Oktober ausgetragen wird. Weitere Informationen unter www.porsche.de/museum.



LIEBER JAN-HENRIK MUCHE,

einer meiner guten Vorsätze fürs neue Jahr lautet immer: „Kaufe nichts mit Rädern!“. Das gelingt aber nur selten. 2016 war es ein Boxster 986 in Rot, Baujahr 2003. Ganz spontan auf einer Urlaubsreise, er sollte unseren Fiat ersetzen. Optisch in sehr gutem Zustand, technisch beim zweiten genaueren Hinsehen aber einiges zu tun. Der Preis war mit 18.000 Euro bei km-Stand 104.000 nicht gerade niedrig, wer aber kein Silber oder Schwarz möchte, muss einiges dazulegen. Nach einer ersten Saison wurde der Boxster über den Winter technisch wieder fit gemacht (glücklicherweise haben wir einen Mechaniker in der Familie). 2017 hat sich das gute Stück dann innerhalb unseres Fuhrparks, vor allem in Konkurrenz zu einem 2014 neu angeschafften Cayman 981, seinen Platz erobert. Wir sind ihn mehr gefahren als alle anderen Autos. Warum das? Weil er für uns der bodenständigere, sportlichere und direktere Porsche ist. Das manuelle 5-Gang-Getriebe ist herrlich im Vergleich zum ewig Treibstoff sparen wollenden PDK aktueller Modelle. Im 3. Gang zwischen 30 und 160 km/h fahren zu können, ist ziemlich erfrischend. Die vergleichsweise spartanische Ausstattung zeigt uns, was wir alles nicht brauchen. Keinesfalls soll das jetzt den Cayman 981 abwerten, er ist ein modernes Auto, längere Reisen sind mit ihm viel bequemer. So gesehen kann ich Ihnen nur zum Kauf des 986 Boxster gratulieren. Ich freue mich auf die nächste Ausgabe und den Bericht dazu.

Ihr Erich Urban



das triebwerk.



- KLASSIKER RESTAURATION
- REPARATUR & VERKAUF
- EIGENER MOTOREN- UND GETRIEBEBAU

www.dastriebwerk.com
Fon 02336 - 4959456



944 S2 – NIE PLASTIK

Auf die zitierte „Plastik-Ölwanne“ beim 944 S2 möchte ich Sie ansprechen. Mein 944 S2 Cabrio von 1990 ist damit nicht ausgestattet, und in Ersatzteillisten ist sie auch nicht zu finden. Dem 944-Spezialisten Hans Roos in Heppenheim ist eine solche auch noch nie untergekommen. Eventuell gab es damals dafür eine Planung, und diese wurde wieder verworfen. Interessieren würde es mich, und da Sie besseren Kontakt zu Insidern haben, freue ich mich über eine Antwort.

Franz Schwenk, per E-Mail

CAYMAN S SPORT – 632 ODER 700

Ich habe mit sehr viel Freude Ihren Invest-Tipp zum Cayman S Sport gelesen. Ich nenne dieses Fahrzeug seit 2009 mein Eigen. Ein tolles Auto, das mir bis heute Spaß macht. Im letzten Absatz Ihres Berichts erwähnen Sie, dass vom Cayman S Sport nur 632 Stück gebaut worden sind. Auf der Plakette ist ja von 700 Stück die Rede – handelt es sich um ein Versehen?

Peter Mennes, Waltrop

CAYMAN S SPORT – ZAHLENRÄTSEL

Als aufmerksamer Leser Ihrer Artikel ist mir diesmal ein Zahlenrätsel aufgefallen: Sie nennen 632 als Stückzahl, auf der Plakette auf dem Foto daneben stehen aber 700 Stück – was ist denn nun richtig?

PS: Wie ich gelesen habe, sind Sie jetzt glücklicher Besitzer eines Boxsters. Ich habe mir vor ein paar Monaten einen Boxster S (Typ 981) angeschafft – tolles Auto, und wie Sie auch immer zu sagen pflegen: verdammt nah am 911 dran! Allerdings ist mir total schleierhaft, warum sich die Sonnenblenden nicht zur Seite klappen lassen – ist das bei Ihrem 986er auch so?

Marc Krier, Luxemburg

Anm. d. Red.: Vielen Dank für Ihre Nachricht. 632 oder 700 Stück? Das ist in der Tat nicht ganz klar, jedoch bestätigt die Literatur eine Stückzahl von 632 Einheiten. Es ist aber durchaus wahrscheinlich, dass die geplante Produktion von 700 Stück nicht ganz erreicht wurde.

PS: Stimmt, die Sonnenblende lässt sich nicht zur Seite klappen.



944 S2 – NUR ALU

Zunächst einmal ein großes Lob! Ich fahre seit 1992 Porsche und bin eigentlich kein großer Leser von Porsche-Zeitschriften. PORSCHE FAHRER habe ich aber von der ersten Stunde an abonniert, und sie begleitet mich durch die ganze Welt. Ich selbst habe verschiedene 944 besessen. Darunter war auch ein 944 S2 (BJ 1991 in Kobaltblau), den ich von 1994 bis 2014 besessen habe. Die Wartung führe ich an allen Fahrzeugen grundsätzlich immer selbst durch. Meine Garage ist dafür komplett ausgerüstet, inklusive aller Spezialwerkzeuge, elektronischer Tester und Literatur. Nun zu meiner Anmerkung: Seit über 26 Jahren warte ich meine und auf Wunsch auch die Fahrzeuge von Freunden, meistens sind das 944 und 928. Ich habe noch niemals einen 944 S2 mit einer Plastik-Ölwanne gesehen! Bitten Sie doch einfach den Besitzer des S2 aus Herne, nachzusehen, es ist garantiert eine Alu-Wanne verbaut. Nur zur Ergänzung: In der Ölwanne gibt es ein Kunststoffteil (aber nicht nur für den S2). Ein Schwallblech, um die Ölversorgung bei schneller Kurvenfahrt zu sichern. Mein Tipp: Nie einen 944 mit Ölstand auf „min“ flott durch Kurven bewegen.

Michael Schock, Bukarest

Anm. d. Red.: In der Tat beruht der Hinweis auf die Plastik-Ölwanne auf einem Porsche-Bericht zur Einführung des neuen 944 S2. Anscheinend kam sie nie zum Einsatz, aber wir geben die Hoffnung nicht auf: Gibt es da draußen den Besitzer eines 944 S2, dessen Fahrzeug über eine (serienmäßige) Plastik-Ölwanne verfügt? Bitte melden!

944 S – MEHR LESESTOFF

Als langjähriger Leser bin ich jedes Mal gespannt auf die neue Ausgabe. Selbst besitze ich ein Porsche 356 B T6 Cabrio sowie einen 964 Carrera 2 und einen 944 S von 1986, auf den aber noch eine sanfte Restaurierung wartet. Ich habe in all meinen zur Verfügung stehenden Ausgaben von PORSCHE FAHRER nachgeschaut und keine Berichte über den 944 S (S2 gibt es jede Menge) gefunden. Wäre das nicht auch einmal einen Bericht, einen Test oder eine Kaufberatung wert?

Ernst Riederer, Schweiz

Anm. d. Red.: Herzlichen Glückwunsch zur traumhaften Fahrzeugsammlung – eine schöne, stimmige und bunte Mischung. In der Tat hatten wir bisher nur einmal eine Kaufberatung zum Thema 944 S + S2 (Ausgabe 1-2010) sowie einen Beitrag zum 944 S im privaten Motorsport (Ausgabe 1-2013).



911 GT3 – MEHR GEWICHT

In der letzten Ausgabe im Artikel GT3-Vergleich haben Sie nicht das Leergewicht, sondern nur das zulässige Gesamtgewicht angegeben. Für einen Sportwagen komplett uninteressant. Die Hersteller rechnen sich beim Leergewicht (am besten nach DIN) in den Broschüren schön. Tatsächlich wiegen die Autos oft 50 bis 100 kg mehr. Wie wichtig das Fahrzeuggewicht für die Fahrdynamik ist, ist unbestritten. Deshalb würde ich mir von Ihnen bei allen vorgestellten Fahrzeugen zusätzlich das echte gewogene Fahrzeuggewicht wünschen.

Hubert Merkl, per E-Mail

Anm. d. Red.: *Tatsächlich messen wir beim PORSCHE FAHRER-Leistungstest das Gewicht eines jeden Fahrzeugs. Immer ist das jedoch nicht möglich, auch wenn der Hinweis gerade im Zusammenhang mit Hochleistungssportwagen wie dem GT3 völlig richtig ist. Wir bleiben dran!*

BOXSTER S – MEHR 996

Wie Sie trieb es mich über Jahre um, das passende Spaßauto zu finden. Wie bei Ihnen ein Boxster der 1. Serie war für mich ein 996 festgesetzt. Der einzige 911, der schlicht etwas anders ist, und der erste 911, den ich vor knapp 20 Jahren mal pilotieren durfte. Seit Oktober ist der Wunsch nun Realität geworden, aber auch hier wird die Suche immer schwerer. Scheckheft! Vorbesitzer! Unfallfrei! Guter Zustand des anfälligen Leders und der Innenausstattung ... Aber es gibt sie noch, wenn auch zugegeben schon lange nicht mehr zum Schnäppchenpreis. Das Ergebnis sehen Sie im Anhang: ein Carrera 2. Das Besondere? Der Erstbesitzer hat bei Porsche direkt etwas GT3 einpflanzen lassen: Fahrwerk, Front – und der Carrera-Heckflügel ist ein dezenter Ableger des GT3-Extrems. Das PZ hat auch gleich alles mit GT3-Emblemen gekrönt – wie man mir sagte, ohne Auto oder Fahrer dabei zu belächeln. Denn etwas Komfort sollte es für den Kunden doch noch sein. Eine Mogelpackung? Ich erfreue mich nun an diesem durchaus modernen und alltagstauglichen Sportwagen, der es aber schafft, durch seine noch karge Ausstattung und Bauweise im Interieur den Charme eines Youngtimers aufkommen zu lassen.

Enno Martin, per E-Mail



996 GT3 – MEHR INDIVIDUALISTEN

Vielen Dank für den schönen und wirklich gut zu lesenden Bericht über diesen „echten und kernigen“ Rallye-911 – ja, das waren noch handfeste Zeiten! Es ist wohltuend, wenn solche Berichte auch noch ihren Weg in unsere Zeitschrift finden, in der ja nun zunehmend in schneller Folge alle möglichen Derivate von mittlerweile fast ausnahmslos aufgeladenen Porsche vorgestellt und besprochen werden. Wie sich doch die Zeiten ändern. Also bitte weiter solche Individualisten bringen!

Gerhard F. Spenz, Aachen

9XXR
the 24/7 GT3

Einfach ZEIT ... ERFAHREN

WEITERE INFOS UNTER WWW.CLOCKWHEELS.COM



■ RÜCKSPIEGEL
LEDESPIEGEL
RÜCKSPIEGEL



Wen die junge Dame anruft und warum sie dabei an der Clarion-Hi-Fi-Anlage herumdreht – wir werden es nie erfahren. Sicher ist, dass von drei Porsche 928, die Rainer Buchmanns Traumfabrik bb zu Targa-Versionen umbaute, heute nur noch einer bekannt ist. Lesen Sie mehr zum 928 bb Targa ab S. 76 ...



MADE BY PORSCHE – 911 GT3 RS

GRÜNER

WIRD'S NICHT



Noch mehr Leistung, noch mehr Rennsport. Der neue GT3 RS als höchste Evolutionsstufe der Saugmotor-Baureihe kommt mit Rennsportfahrwerk und 520 PS starkem Vierlitermotor auf den Markt.

■ Schwarze Bauteile und giftgrüner Lack signalisieren: Abstand halten, hier droht Gefahr. Dieses Auto muss eigentlich auf die Piste.

Der neue GT3 RS verschiebt die Grenze des Machbaren wieder ein Stück von der Straße auf die Rennstrecke. 520 PS leistet der Hochdrehzahlmotor, 20 mehr als beim normalen GT3, und ist damit der stärkste Saugmotor, den Porsche jemals im 911 angeboten hat. Sein Drehzahlband reicht bis 9000/min, auch das maximale Drehmoment ist von 460 Nm auf 470 Nm bei 6000/min leicht gestiegen. Dazu

kommt ein speziell abgestimmtes Siebengang-PDK. Schaltgetriebe? Nicht bei dieser GT3-Version!

Zahlen, bitte! Der 911 GT3 RS beschleunigt in 3,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 0,2 Sekunden schneller als der GT3 mit PDK. Er ist schneller bei der Beschleunigung, aber langsamer in der Spitze. Mit 312 km/h Höchstgeschwindigkeit ist er 6 km/h langsamer als der GT3, was auch auf seine Auslegung auf mehr Abtrieb und höhere Kurvengeschwindigkeit hinweist.

Zum stärkeren Triebwerk kommt eine Fahrwerksabstimmung mit neu ausge-



richteter Hinterachslenkung. Im Fahrwerk findet sich viel Motorsporttechnik. Kugelgelenke an allen Lenkern bieten eine nochmals höhere Präzision als übliche elastokinematische Lager. Dazu kommen 20 Zoll große Leichtbauräder mit neu entwickelten Sportreifen der Dimension 265/35 ZR 20 an der Vorderachse und 21-Zoll-Räder mit Reifen der Größe 325/30 ZR 21 an der Hinterachse.

Die Optik der gewichtsoptimierten, breiten Karosserie mit dem starren Heckflügel folgt ganz der Aerodynamik und lehnt sich stark an den 911 GT2 RS an.

Vollschalensitze aus Carbon, extraleichte Türtafeln mit Ablagenetz und den beim RS traditionellen Öffnerschlaufen, eine reduzierte Dämmung sowie die neue Leichtbau-Fondabdeckung sparen Gewicht.

Apropos GT2 RS. Mit dem GT3 RS stellt Porsche innerhalb eines Jahres nach dem 911 GT3 und dem 911 GT2 RS den dritten GT-Sportwagen mit Straßenzulassung vor.

Das ist die Straßenversion. Wie für jeden aktuellen GT-Sportwagen von Porsche steht auch beim 911 GT3 RS ein Clubsportpaket ohne Aufpreis zur Wahl. ►

Kontrastprogramm: Grelle Farbgebung und Schriftzüge auf den Flanken erinnern an die bunten Siebziger. Radhausentlüftung vorn und starrer Heckspoiler sind Pflicht und kein bisschen Spielerei.

Porsche 991 GT3 RS

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 cm³

Leistung: 383 kW (520 PS) bei 8250/min (max. Drehzahl: 9000/min)

Drehmoment: 470 Nm bei 6000/min

Verdichtung: 13,3 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

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

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), Dicke 30 mm

Radstand: 2457 mm

Spurweite: 1588 mm (vorn), 1557 mm (hinten)

L x B x H: 4557 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: 1430 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1793 kg

Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,2 s

Tankinhalt: 64 l (optional 90 l)

Preis: 195.137 Euro



Für den Einsatz im Motorsport gehören Überrollbügel, Motorsport-Handfeuerlöscher sowie die Vorrüstung für einen Batterietrennschalter und einen Sechspunkt-Gurt zum Paket.

Das nächste Paket für die nächste Eskalationsstufe schnürt die Porsche-Motorsportabteilung: Das optionale Weissach-Paket spart nochmals Gewicht ein. Es umfasst zusätzliche Carbon-Bauteile in den Bereichen Fahrwerk, Interieur und Exterieur sowie optional Magnesiumräder. In der leichtesten Konfiguration sinkt

das Gewicht des 911 GT3 RS somit auf 1430 Kilogramm – wodurch er übrigens drei Kilogramm leichter ist als der 911 GT2 RS in derselben Ausstattungsvariante. Der 911 GT3 bringt mit PDK allerdings 1505 kg auf die Waage.

Um mehr geht es dann wieder beim Preis: Der 911 GT3 RS kostet 195.137 Euro, das sind rund 43.000 Euro mehr, als Porsche für den Einstieg beim 911 GT3 aufruft. ■

Text: Tobias Kindermann / Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche



Im Gegensatz zum normalen GT3 kommt der RS grundsätzlich mit PDK. Der Überrollbügel (u.) ist ein Teil des Clubsportpakets, das ohne Aufpreis geordert werden kann.



LaCie PORSCHE DESIGN-Festplatten

MOBIL MIT STIL.

Geschwindigkeit und Sicherheit oder Schönheit und Funktionalität sind keine Gegensätze, wenn man Porsche fährt, sondern zwei Seiten derselben Medaille. Und was beim Auto selbstverständlich ist, gilt natürlich auch für andere technische Gebrauchsgegenstände. Was gut aussieht, funktioniert oft auch besser – vor allen Dingen aber benutzt man es viel lieber, und das ist besonders wichtig, wenn fleißiges Benutzen gut für die Sicherheit ist. Hier reden wir aber mal nicht über Fahrsicherheit, sondern über Daten. Unsere Daten sind ein verwundbarer, schutzbedürftiger Bereich unserer Privatsphäre und darüber hinaus oft genug viel Geld wert – die meisten Porsche-Fahrer wissen genau, wovon die Rede ist. Datenverlust kann schlimme Folgen haben und passiert schneller, als man es wahrhaben möchte, wenn ein Gerät beschädigt oder gestohlen wird. Kluge Leute bauen vor und sorgen für ein Backup: eine externe Festplatte, die mit möglichst hoher Übertragungsrate den ganzen Speicherinhalt von Desktop und Mobilrechnern speichern kann – schnell und sicher. Porsche Design und LaCie haben die Lösung ...

Kluge Leute mit Stil haben darüber hinaus noch ein paar andere Kriterien. Die zusätzliche Festplatte in der Aktentasche oder auf dem Schreibtisch ist schließlich ein sehr persönliches Accessoire, in dem wir Dinge aufbewahren, die uns wichtig sind. Ein hässliches und unangenehm anzufassendes Gerät wird auch ungern benutzt und landet schließlich in einer dunklen Ecke, während sein Inhalt nach und nach veraltet, und so der eigentliche Zweck kaum noch erfüllt ist.

LaCie und Porsche Design haben im Rahmen ihrer bereits seit 2003 bestehenden Zusammenarbeit eine Reihe von Festplatten entwickelt, die Auge und Hand schmeicheln. Design und Materialauswahl entsprechen dem Porsche-Gedanken von Performance und Leichtbau: sowohl die Mobile- als auch die Desktop-Versionen verfügen über ein leichtes und stabiles Aluminiumgehäuse, das mit seinem edlen Material nicht nur widerstandsfähig ist, sondern auch die Wärme beim schnellen Datentransfer optimal ableitet.

Und natürlich sind die LaCie Porsche Design Festplatten nicht nur in der Form, sondern auch in der Funktion auf der Höhe. Neben modernen USB-C-Anschlüssen, die für die kommende Generation von Computern und für das aktuelle MacBook passen, bieten sie die größte in kompaktem Format erhältliche Speicherkapazität. Beide Enden des Kabels der LaCie Porsche Design USB-C-Festplatten sind identisch und erlauben schnelles Anschließen ohne Fummelei, mit nur einem Kabel. Während Sie auf Ihre Daten zugreifen oder sie sichern, wird beim Einsatz der Desktop-Version gleichzeitig Ihr Notebook-Akku aufgeladen. Hohe Übertragungsraten machen das Verschieben auch großer Datenmengen schnell und bequem. Und ein Adapterkabel sorgt für die Kompatibilität mit dem bisherigen USB 3.0-Standard (Typ A).

wheretobuy.lacie.com

STROM,
SPEICHERKAPAZITÄT,
STYLE.



Die LaCie Porsche Design Mobile Drive mit USB-C-Anschluss sind in den **Kapazitäten 1 TB** (ab 149,99 Euro UVP), **2 TB**, **4 TB** und **5 TB** verfügbar, die **Desktop Drive-Typen** in den Kapazitäten **4 TB** (ab 259,99 Euro UVP), **6 TB** und **8 TB** in vielen Online-Shops oder bei LaCie-Händlern in ihrer Nähe erhältlich.

TITELSTORY – 964 RS 3.8 + RS N/GT

FRÜCHTE



Sie gehören auf die Rennstrecke, in die brüllende Hitze des Gefechts, stehen aber meist nur still in den Hallen der Sammler. Nein, so geht das nicht! Für einen Tag haben wir 964 RS 3.8 und RS N/GT freigelassen und draußen eine kleine Runde mit ihnen gedreht.



DES ZORNIS

Mintgrün macht munter. Der RS N/GT sieht zart aus, fährt aber hart und ruppig. In ihm steckt eben ein echter Rennwagen.



■ Es gehört zum oft beschriebenen Wesen eines Elfers, dass er tagsüber Rennen gewinnen kann und abends auch für die Fahrt zur Oper taugt. Dass er das Beste ist, was einem zwischen Bogenstraße und Parkhaus passieren kann.

Wahrscheinlich lässt sich nur so erklären, warum an einem Sommertag nahe Düsseldorf wie beiläufig zwei der wildsten Vertreter der 964-Baureihe mit raselnden Einmassenschwungrädern, steif und etwas ungenau in ihren harten Federn durch den Alltag rollen: RS N/GT, gebaut für GT-Meisterschaft und Langstreckenpokal, und die finale Ausbaustufe des 964 mit Saugmotor, der legendäre RS 3.8. Beide ihrer Abstammung nach Rennautos, aber mit Straßenzulassung.

Welcher von beiden ist der Extremere? Der ausgebeinte RS N/GT, der nur 290 Mal gebaute Breitensportler im schrillen Mintgrün? Oder der RS 3.8, einer von 55 gefertigten und einer von zwölf im ikonischen Speedgelb, selten und kostbar, aber doch spürbar weniger Rennwagen? Ein baugleicher späterer RS 3.8 in identi-

scher Farbe wurde vom Auktionshaus RM Sotheby's unlängst für 1,34 Millionen Euro versteigert. Und wir fahren damit durch die Gegend!

MINTGRÜN UND SPEEDGELB

In der Evolutionsgeschichte steht der RS N/GT vor dem RS 3.8. Und noch weit vor diesen beiden kommt der 944 Turbo, ohne den es die später geborenen RS-Varianten vielleicht niemals gegeben hätte.

Nach der erfolgreichen Etablierung des verkaufsfördernden 944 Turbo Cup als Porsche-Markenpokal erfolgte 1990 der Wechsel zum aktuellen 911 der Baureihe 964. Aus dem Turbo Cup mit Transaxle-Technik wurde der Carrera Cup mit Elfern, und aus dem harten, leichten 964-Cup-Auto auf Carrera-2-Basis entwickelte sich der für die Straße zugelassene 964 RS.

Der 3,6-Liter-Boxermotor entsprach der Serie, wurde jedoch mit ausgewählten Kolben und Zylindern, einem geänderten Steuergerät und durch Umstellung von 95- auf 98-Oktan-Benzin von 250 auf 260

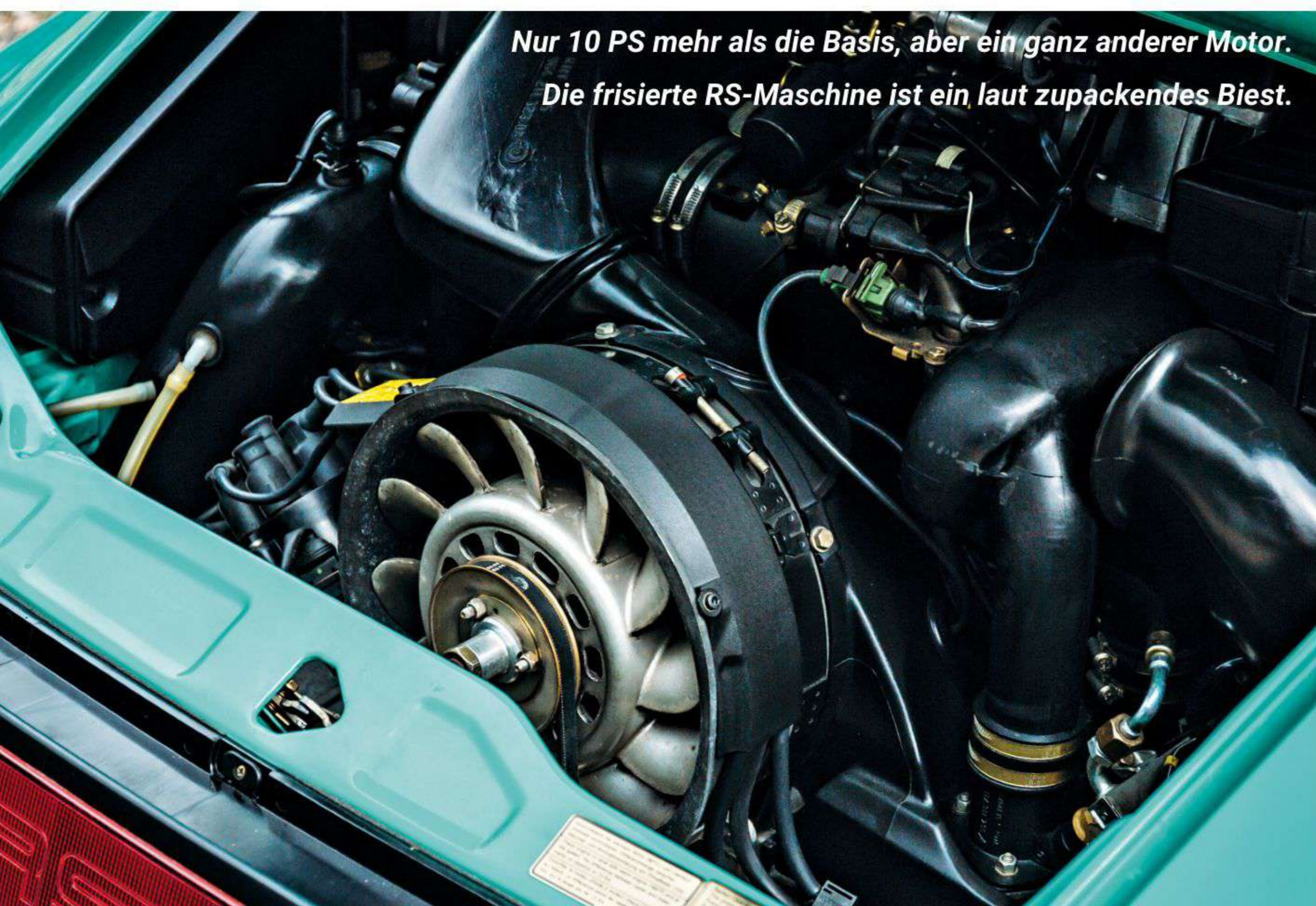
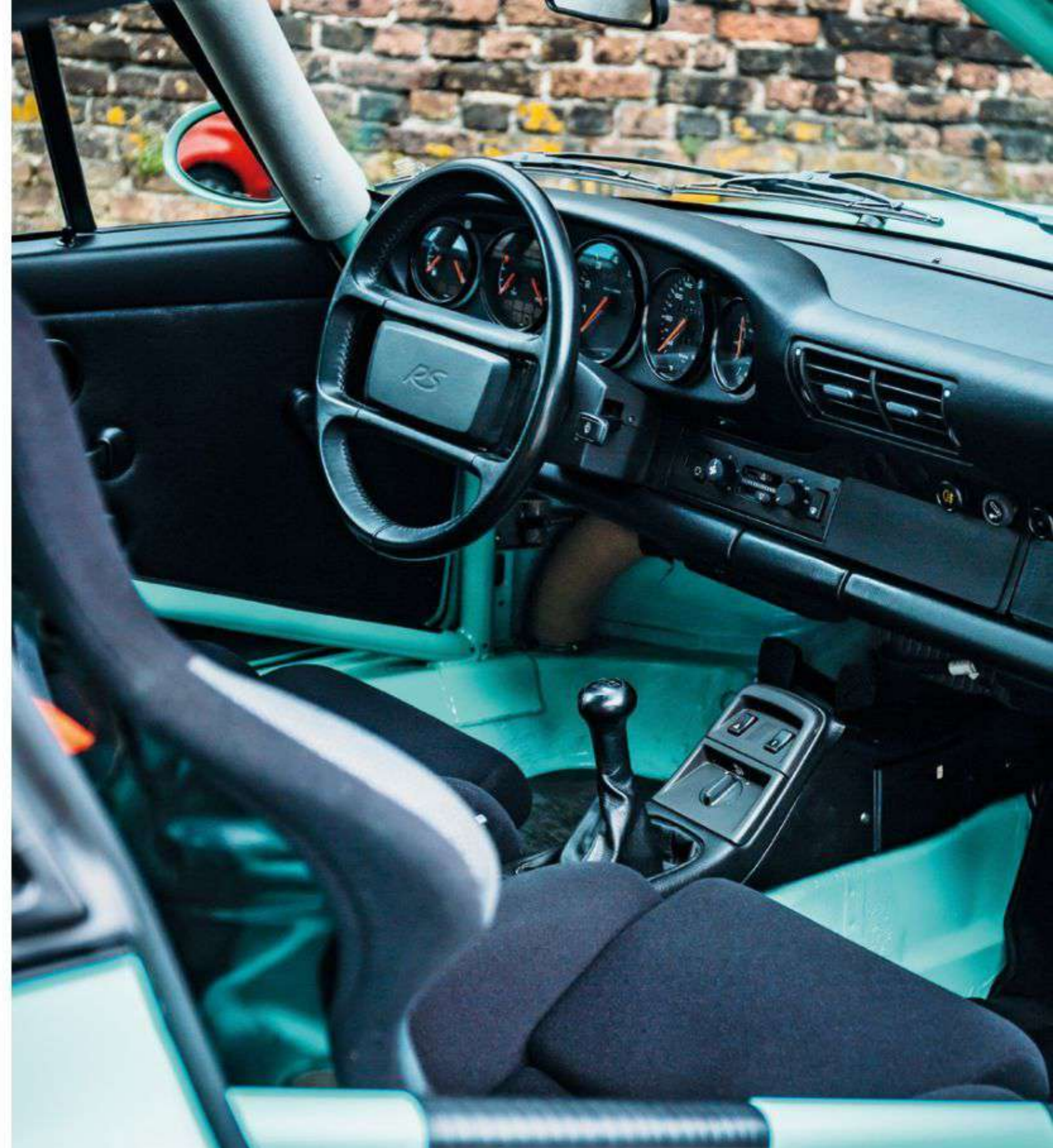
PS gebracht. Das Drehmoment stieg von 310 auf 325 Nm bei 4800/min. Weniger Gewicht, etwas Restkomfort, eine Lenkung ohne Servohilfe, ein Getriebe mit geänderter Übersetzung und Schaltwegverkürzung, ein um 40 mm tiefergelegtes Fahrwerk, 130 Kilogramm weniger Gewicht im Vergleich zum Carrera 2 und mehr Leistung machten den RS hart, laut, handlich, schnell und teuer.

Auf Wunsch lieferte Porsche auch eine komfortbetonte Touring-Variante des RS (M002), die mit Teppichboden, elektrischen Fensterhebern und ruhiger laufendem Zweimassenschwungrad deutlich verbindlicher auftrat, aber nur 76 Mal gewählt wurde. Der Preis war der gleiche: 145.450 Mark kostete ein 964 RS im September 1991, rund 30.000 DM mehr als ein besser ausgestatteter Carrera 2.

Den RS reduzierte Porsche so weit ein, dass am Ende der N/GT stand: die letzte und schärfste Spielart auf der Basis des Großserienmodells. Ursprünglich hatte sich Porsche bereits früh für das Kürzel N/GT als Modellbezeichnung für das leis- ▶



Der Matter-Käfig gehörte zum N/GT-Paket, der Innenraum blieb nackt.
Für den Renneinsatz montiert: Notausschalter (unten).



Nur 10 PS mehr als die Basis, aber ein ganz anderer Motor.
Die frisierte RS-Maschine ist ein laut zupackendes Biest.

Porsche 964 RS N/GT

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/03, achtfach gelagerte Kurbelwelle

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 ccm

Leistung: 191 kW (260 PS) bei 6100/min

Drehmoment: 325 Nm bei 4800/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaubereitung: Bosch DME sequenzielle Einspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G50/10

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: 4-Kolben-Aluminium-Festsättel, innenbelüftete, gelochte Scheiben 322 x 32 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

Radstand: 2272 mm

Spur: 1379 mm (vorn), 1380 mm (hinten)

L x B x H: 4275 x 1652 x 1270 mm

Räder/Reifen: 7,5 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)

Leergewicht: 1220 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1420 kg

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,3 s

Tankinhalt: 77 l

Stückzahl: 290

Bauzeit: 1991/1992

Preis: 160.000 DM (1991)



PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

911 Carrera RS N/GT (964), Bj. 1992

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
260.000 €	200.000 €	150.000 €	k. N.	k. N.

Quelle: Classic Data



Wildleder am Lenkrad, Leder auf den Sitzen.
Bei aller Sportlichkeit zeigt der RS 3.8 einen Hauch von Luxus.



Alles original, alles wie vor 25 Jahren. Der erste gebaute RS 3.8 trägt den zweiten gebauten M64/04-Motor im Heck.



Ordnung muss sein. Nach einer schnellen Runde im Juli 1993 spritzt Walter Röhrl die Fliegen von den Seitenscheiben.

Porsche 964 RS 3.8

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/04

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 76,4 mm

Hubraum: 3746 ccm

Leistung: 221 kW (300 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 360 Nm bei 5250/min

Verdichtung: 11,0 : 1

Gemischaubereitung: Bosch DME sequenzielle Einspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G50/10

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: 4-Kolben-Aluminium-Festsättel, innenbelüftete, gelochte Scheiben 322 x 32 mm (vorn), 299 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2272 mm

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

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

Räder/Reifen: 9 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn), 11 J x 18 mit 285/35 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1210 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1410 kg

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

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

Tankinhalt: 92 l

Stückzahl: abweichende Angaben, 90 bis 107 (inkl. RSR 3.8)

Bauzeit: 1993

Preis: 225.000 DM (1993)



PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

911 Carrera RS 3.8 (964), Bj. 1993

letztes Auktionsergebnis Sotheby's Amelia Island
09.03.2018 versteigert für knapp 1.345.000 Euro

Quelle: Classic Data

Das Gelb liegt auf der Straße. Als stärkster 964 mit Saugmotor leistet der speedgelbe RS 3.8 wuchtig antretende 300 PS.



tungsstarke Saugmotor-Modell entschieden, aufgrund der populären Vorgänger und des Rufs unter Liebhabern dann aber doch RS gewählt.

HOMOLOGATION IM ERSTEN JAHR

1000 Einheiten benötigte Porsche für die Homologation im Rennsport, diese Stückzahl wurde schon im ersten Produktionsjahr erreicht. Während der normale 964 RS also ein vom Rennauto abgeleitetes Modell für die Straße war, handelte es sich beim N/GT um einen Rennwagen, der per Sondergenehmigung auch auf die Straße durfte. Porsche baute ihn vor allem für ambitionierte Privatfahrer, die mit ihm im Langstrecken-Pokal bzw. in der seriennahen Gruppe N oder in der nationalen GT-Meisterschaft an den Start gingen.

Daraus formte sich das Kürzel N/GT, während der 964 RS mit dem internen Code M003 im Haus als „Club Sport“ geführt wurde. Bei Entwicklung und Namensgebung folgte auf zwei Schritte vorwärts ein Schritt zurück – es blieb verwirrend.

Der 964 RS N/GT war passgenau auf den Renneinsatz zugeschnitten: Ein eingeschweißter Matter-Überrollkäfig, ein leichteres Schwungrad und eine ge-

sinterte Kupplungsscheibe gehörten zu den Ausstattungsmerkmalen, ebenso Dünnglas und ein bis aufs nackte Blech ausgeräumter Innenraum. Leichte Magnesiumräder sparten elf Kilo Gewicht, die Bremsanlage kombinierte Teile des 911 Turbo an der Vorder- und des Cup-Fahrzeugs an der Hinterachse. Es blieb bei einer Leistung von 260 PS, allerdings stieg der Preis auf 160.000 Mark.

290 MAL GEBAUT

Trotzdem verkaufte Porsche über den Jahreswechsel 1991/92 nachvollziehbar dokumentierte 290 Stück des „seriennahen Rennwagens“ an Sammler und Rennfahrer. Nummer 251 verließ 1992 die Fertigung, lackiert im pastelligen „Mintgrün“ (Farbcode L 22 R). Farben wie diese, vom Chefdesigner Harm Lagaay zur Präsentation des 964 als Signal neuen Selbstbewusstseins aus der Taufe gehoben, finden sich häufiger an damenhaften 964 Cabrios als an Rennautos wie diesem – es bleibt jedoch dessen einzig zarte Note.

Vordergründig wirkt er zivil und brav, aber der N/GT zwingt zur Härte gegen sich selbst. Das Idealgewicht für die engen Recaro-Rennschalen beträgt 75 Kilogramm bei schlanken Hüften, schon die

Geräuschkulisse im Leerlauf strengt an. Laut, sehr laut bellt der Motor durchs ungedämmte Blech, das Gewicht der Kiesel lässt sich am Klang in den nackten Radhäusern bestimmen.

Die fehlende Servolenkung stört nur beim Rangieren, aber die Kupplung braucht viel Kraft und die trockene Härte des Fahrwerks Nehmerqualitäten. Wir hüpfen von Asphalt-Naht zu Frostaufbruch und wünschen uns ein Stück glatte, abgesperrte Rennstrecke. Dort wäre der N/GT besser aufgehoben.

SUPERLATIV MIT SAUGMOTOR

Der 964 RS 3.8 ist anders. Innenraum und der hohle Klang der Türen signalisieren Leichtbau, aber der RS 3.8 trägt Leder auf den Sitzen und Teppich am Boden. Er ist nicht so zornig wie der N/GT, eher voll einer dunklen gefährlichen Kraft, die nah unter der Oberfläche lauert. Im Alltag ist er massiv unterfordert, aber er bewältigt ihn lockerer als der auf einmal zierlich aussehende Verwandte. Die 0,2 Liter Hubraum, die der RS 3.8 im Namen trägt und zusätzlich ins Feld führt, fühlen sich nach deutlich mehr an.

Die Fülle an Drehmoment überrascht, mehr Hubraum und PS machen den Um- ▶

gang entspannt; er fährt sich erwachsener, leichter und sogar leiser. Der Unterschied zum nominell gar nicht so weit entfernten RS N/GT ist größer, als es die Zahlen vermuten lassen. Aber das ist die Retrospektive.

Als der 964 RS 3.8 aktuell war, stellte er bei Leistung und Hubraum einen neuen Superlativ innerhalb der 911-Evolution mit Saugmotor dar, der bis zum Ende der Baureihe 993, wo das Triebwerk in seiner nächsten Entwicklungsstufe zum Einsatz kam, Bestand haben sollte.

Die Basis lieferte der bekannte M-64-Motor, das Plus an Hubraum kam über eine größere Bohrung von 102 mm bei unverändertem Hub zustande. Mit Heißfilm-Luftmassenmessung, leichteren Kolben, Einzeldrosselanlage und einer Abgasanlage mit erhöhtem Durchsatz stieg die Leistung von 260 PS beim 964 RS auf 300 PS bei 6500/min beim

RS 3.8. Auch mit mehr Hubraum lebte das Triebwerk von hohen Drehzahlen, das maximale Drehmoment von 360 Nm lag erst bei knapp über 5250/min an.

Erdacht und gebaut wurde der RS 3.8, um Startern bei großen Langstreckenrennen ein geeignetes, konkurrenzfähiges Auto an die Hand zu geben; der normale 964 RS hatte sich hier als zu schwach erwiesen. Gleichzeitig war ein Start in der BPR-Rennserie (benannt nach den Initiatoren Barth, Peter und Ratel) möglich, welche die ausgelassene Sportwagen-Weltmeisterschaft ersetzte.

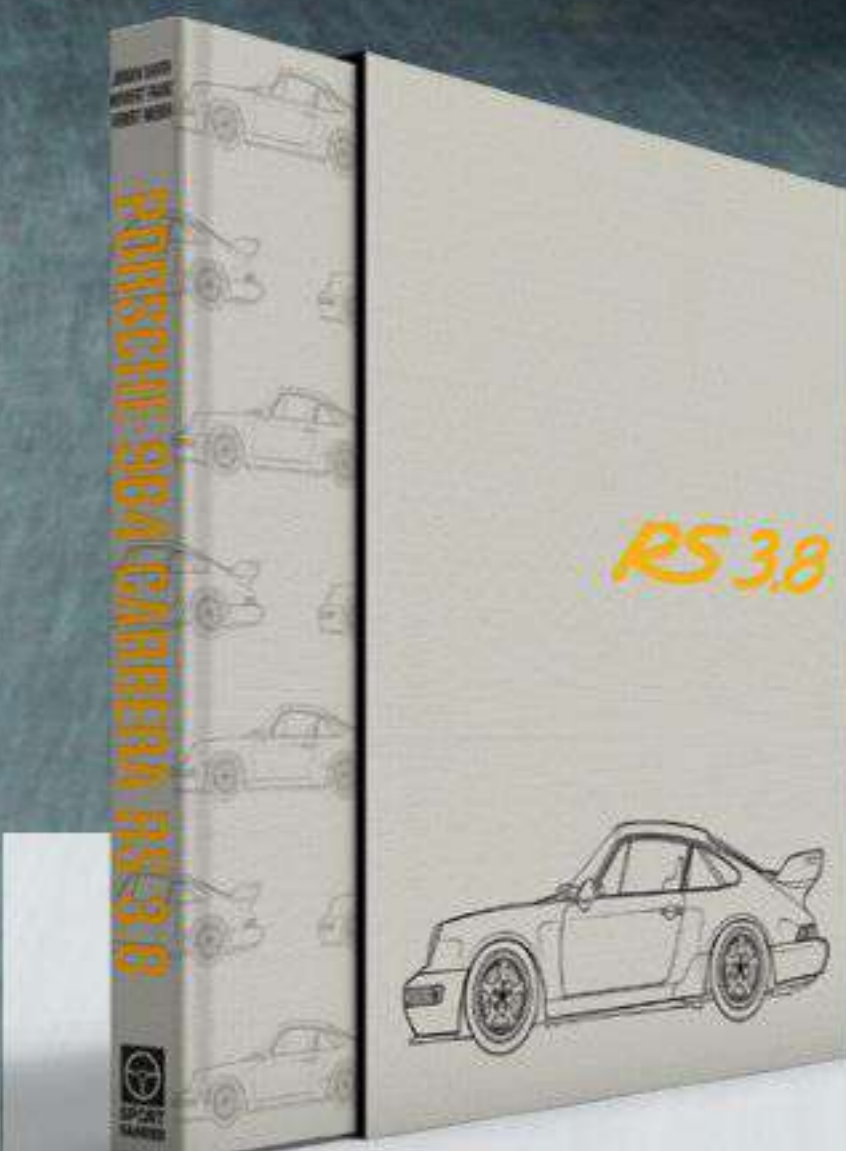
Im ADAC GT-Cup bzw. im internationalen GT-Sport, wo der RSR 3.8 den Vorzug vor dem einsatzbereiten 968 Turbo RS erhielt, leistete der Motor problemlos bis zu 350 PS. Im ADAC Cup fingen Luftrestriktoren die Leistung ein und begrenzten sie auf 325 PS. In Le Mans

ging der RSR 3.8 mit voller PS-Zahl an den Start und gewann seine Klasse.

BREITER TURBOLOOK MIT LEICHTBAUTEILEN

Bei der Konstruktion kombinierte die Rennsportabteilung in Weissach die breite Karosserie des 964 Turbo mit Türen und Fronthaube aus Aluminium und Seitenscheiben sowie Heckscheibe aus Dünnglas. Ohne Rücksitzanlage, mit einfachen Türverkleidungen und leichten Schalensitzen wog der RS 3.8 leichte 1210 Kilogramm. Die Bremsanlage entsprach dem aus dem RS N/GT bekannten Mix aus Turbo- und Cup-Komponenten.

Sein Pendant fand der RS 3.8 im exklusiven Turbo S, doch der Super-Sauger trat stärker und dominanter auf. Ein größerer Frontspoiler mit zusätzlichen Ecken und der doppelstufige, sechsfach verstellbare



Ein Buch für 107 Autos

Jürgen Barth/Norbert Franz/Robert Weber:
 „Porsche 964 Carrera RS 3.8“
 384 Seiten, 282 x 244 mm, Hardcover im Schuber,
 lim. auf 964 Exemplare, Sportfahrer Verlag, Düren 2017,
 264 Euro, ISBN 978-3-945390-00-9

Heckspoiler, wie die Motorhaube aus Kunststoff, verschoben das Bild gemäß Modellbezeichnung in Richtung Rennsport. Die dreiteiligen 18-Zoll-Speedline-Räder bauten breiter als beim 964 RS oder Turbo S.

DER ERSTE RS 3.8 VON 55

Auf Wunsch bot Porsche Extras wie Radio oder Airbag an, offerierte aber auch ein Club-Sport-Paket mit Überrollbügel, Feuerlöscher und einfacher Ausstattung. Die Zielgruppe für den 3.8 RS war limitiert, die Stückzahlen blieben demzufolge klein. 52 Einheiten des RSR 3.8 zum Stückpreis von 270.000 Mark entstanden in Weissach, 55 Exemplare des 225.000 Mark teuren RS 3.8 wurden an gleicher Stelle gebaut.

Dieser hier ist der allererste, der Prototyp. Einerseits weltberühmt, weil auf beinahe allen alten Pressefotos zu sehen und dergestalt im Internet zu finden, andererseits unbekannt, weil schon lange in fester zweiter Hand und in der Öffentlichkeit kaum zu sehen. So angespannt war Porsches finanzielle Lage zu Beginn der neunziger Jahre, dass sogar der erste RS 3.8 vom Werk verkauft wurde.

Fünf Farben stellte Porsche zur Wahl: Indischrot, Grandprixweiß, Maritimblau, Schwarz und Speedgelb. Der erste RS 3.8 erhielt lautes Speedgelb (L 12 G) und das Kennzeichen BB – PW 256. Die erste publikumswirksame Tour darin unternahm Walter Röhl auf seiner Hausstrecke im Bayerischen Wald. Im Kundenmagazin *Christophorus* lobte Röhl die um 25 mm verlängerte Lenkradnabe, den Leichtbau, die Bremsen, den Motor und das erstaunliche Zusammenspiel der Kräfte. „Das Ergebnis ist verblüffend: ein komfortabler RS.“ Für Rennstrecke und Oper. ■

Text: Jan-Henrik Muehe · Fotos: Roman Rätzke



*Ganz seriennah fährt
der schmale RS N/GT
seinen kleinen Spoiler aus.
Der extrabreite RS 3.8 trägt
fest montiertes Flügelwerk.*

LIFTON

Home Lift



Der Lift
für Ihr Zuhause.

Der frei platzierbare Homelift von Lifton verbindet einfach und sicher zwei Etagen. Und das ohne Schacht auf unter 0,8 m² Stellfläche.

Gebührenfrei informieren
0800 23 367 88


www.lifton.de

MADE BY PORSCHE –
MISSION E CROSS TURISMO

HOCH SPANNUNG



Neues Auto, neues Kürzel, neue Klasse. So stellt sich Porsche das vor. Der Mission E Cross Turismo ist die Konzeptstudie eines elektrisch angetriebenen Cross Utility Vehicle (CUV). Wie der Name schon sagt, ist es eine Variante des Mission E, der 2020 auf den Markt kommen soll.

 Der Porsche-Vertrieb hat eine neue Zielgruppe ausgemacht: den Daueraktiven, flexiblen, Freizeit-orientierten Käufer, der seine Zeit bevorzugt mit Sport, Reisen und Outdoor-Aktivitäten verbringt. Wer gehörte nicht gern dazu?!

Natürlich sind Er und Sie auch alternativen Antriebssystemen gegenüber aufgeschlossen. Da kommt der Mission E Cross Turismo ins Spiel, erstmals vorgestellt auf dem diesjährigen Genfer Salon. Verbrenner war gestern: Das 4,95 Meter lange und 1,99 Meter breite Konzeptfahrzeug verfügt über eine leistungsstarke 800-Volt-Architektur mit Lithium-Ionen-Batterie und ist für das Laden am Schnellladenetz

vorbereitet – gut 15 Minuten sollen für eine Reichweite von rund 400 Kilometern reichen. Außerdem lässt es sich via Induktion, am Lade-Dock oder am Porsche-Heimenergiespeicher aufladen.

E-POWER MIT 600 PS

Zwei Synchronmotoren (PSM) mit einer Systemleistung von mehr als 600 PS (440 kW) sollen das Porsche-CUV in weniger als 3,5 Sekunden auf Tempo 100 und in unter 12 Sekunden auf 200 km/h beschleunigen. Mehrere Beschleunigungsvorgänge direkt hintereinander sind ohne Leistungsverlust möglich.



Allradantrieb mit Porsche Torque Vectoring, also der automatischen Verteilung des Drehmoments auf die einzelnen Räder, Allradlenkung und das adaptive Luftfeder-Fahrwerk, das eine Erhöhung der Bodenfreiheit um bis zu 50 Millimeter ermöglicht, sind ebenso an Bord wie PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). Es dient der aktiven Wankstabilisierung und unterbindet die Seitenneigung des Fahrzeugs bei Kurvenfahrt. Zudem vermindert es ein seitliches Aufschaukeln des Fahrzeugs auf welligem Untergrund.

Das eigentlich Neue ist nicht der Hochleistungs-Elektro-Antrieb, sondern das für einen Porsche völlig ungewohnte

Innenraum-Konzept. Der flexible Innenraum schafft Platz für Sportgeräte aller Art, und moderne Trägersysteme erleichtern die Mitnahme von Surfbrettern oder einem Porsche E-Bike. Innen gibt es auch ein neuartiges Anzeige- und Bedienkonzept mit Touchscreen und Blicksteuerung. Fast schon konventionell wirken da der Allradantrieb, der robuste Radlaufschutz und Schweller sowie die erhöhte Bodenfreiheit in Verbindung mit Reifen im Format 275/40 R 20.

Trotz des neuen Designs ist der Mission E Cross Turismo sofort als Porsche zu erkennen. Ein bisschen Panamera Sport Turismo steckt in den

Linien des CUV. Die markentypischen 4-Punkt-Tagfahrlichter sind zu schmalen dreidimensionalen Glas-Elementen weiterentwickelt worden, ein neuartiges 4-Punkt-Blinklicht inklusive. Das Fahrzeug verfügt zusätzlich über das Hochleistungs-Fernlicht „Porsche X-Sight“.

VARIABLER PLATZ IM HECK

Das große, von der Frontscheibe bis zur Heckklappe durchgehende Panorama-Glasdach sorgt für ein luftiges Raumgefühl. Die Passagiere profitieren von der Variabilität des 1,42 Meter hohen Viersitzers: In die Lehnen der beiden Einzelsitze ►

Analoge Uhren, Schaltknüppel und sportliche Enge waren gestern. Der Mission E liefert Informationen über große Displays, der Innenraum ist aufgeräumt und auch in der zweiten Reihe befinden sich zwei Einzelsitze.



im Fond ist eine Durchlade integriert. Diese lässt sich zum Beispiel für Skier nutzen. Die Lehnen selbst sind klappbar. Im Kofferraum befindet sich ein Schienensystem mit verstell- und herausnehmbaren Gurten, um Gegenstände schnell und sicher fixieren zu können.

In der Armaturentafel steckt ein breites Display für Fahrer und Beifahrer. Das frei stehende Kombiinstrument ist hingegen gebogen und zum Fahrer hin ausgerichtet. Das Fahrer-Display besitzt Blicksteuerung, das Kombiinstrument umfasst drei virtuelle Rundinstrumente, gegliedert in die Bereiche Porsche Connect, Performance, Drive, Energie und Sport Chrono. Über eine Kamera im Innenspiegel erkennt das Eye-Tracking-System, auf welches Instrument der Fahrer blickt.

Die Anzeigen, auf die er sieht, werden dann in den Vordergrund gerückt, während andere entsprechend reduziert werden. Auch ein Head-up-Display gehört dazu. Die Bedienung erfolgt über Smart-Touch-Controls am Lenkrad.

BEIFAHRER WIRD CO-PILOT

Das Beifahrer-Display zieht sich über die gesamte Breite der Beifahrerseite. Per Eye-Tracking und Touch-Funktion kann der Beifahrer verschiedene Apps bedienen und so Funktionen wie Medien, Navigation, Klima und Kontakte steuern. Kleine Touchscreens sitzen sowohl in den Fensterheber-Modulen (für Sitzverstellung und Komfortfunktionen des Sitzes) als auch in den lamellenlosen Luftausströmern rechts und links im Armaturenräger. Dort kann zum Beispiel durch Wischen von links nach rechts die Stärke der Lüftung erhöht werden.

An die Freizeitplanung der Zielgruppe hat Porsche natürlich auch gedacht. Im Mission E Cross Turismo zeigt eine „DestinationsApp“, wie sich ein Wochenendausflug bequem und in wenigen Schritten auf dem Smartphone organisieren lässt.

Die App ermöglicht die Buchung und kümmert sich um Routenplanung, Verpflegung und Sportausrüstung. Über die „DestinationsApp“ lässt sich sogar das Fahrwerk des Mission E Cross Turismo an die gewählte Route anpassen, auch ideal geeignete Musik, Klimatisierung und Ambiente-Beleuchtung lassen sich auswählen. ■

Text: Tobias Kindermann / Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche



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





MENSCHEN – MAGNUS WALKER

BEING MAGNUS WALKER

Es ist ein strammes Programm mit hoher Schlagzahl: Leipzig, Bielefeld, Düsseldorf, Hamburg, Essen, Stuttgart. Sieben Tage ohne Pause mit vielen, vielen Terminen. Porsche-Zentrum, Oldtimermesse, Museum, alles ist dabei.

Magnus Walker hetzt atemlos durch die Nacht, tagsüber wird signiert.

■ Es geht um ein Buch, seine Autobiografie. Gemessen daran, dass er bis auf sich selbst, Rockstar-Klamotten, eine gewöhnungsbedürftige Fellmütze sowie seinen Lieblings-Elfer 277 als Spielzeugauto nichts weiter im Gepäck hat, ist die Resonanz enorm.

Seine Auftritte hinterlassen oft eine Wolke von Worthülsen. Da hält ein Porsche-Guru Hof, Magnus verwandelt sich in einen Porsche-Papst mit einer unglaublichen Sammlung riesiger Mengen seltener, teurer, alter Porsche 911, manchmal mutiert sie sogar zur größten der Welt. Reichtum durch Kleiderlabels und Immobilien, Kontakte zu vielen Stars – bei Magnus Walker ist alles groß, soll man glauben. Natürlich auch der amerikanische Traum, es aus kleinen Verhältnissen bis ganz nach oben geschafft zu haben. Aber wollen wir es überhaupt besser wissen?

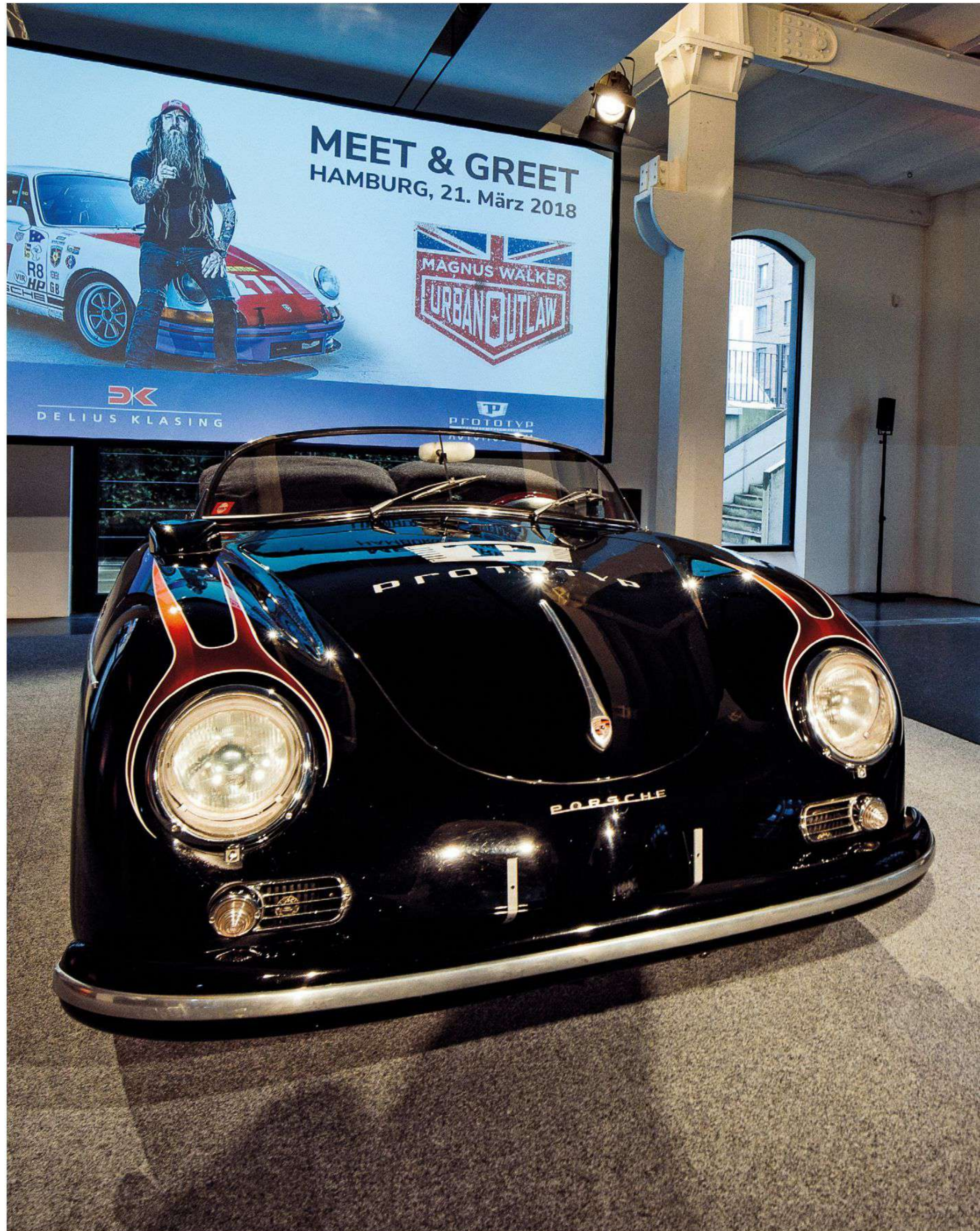
Er lacht vermutlich selbst darüber. Magnus Walker stieß unbeabsichtigt in eine Lücke, die es in der Porsche-Welt noch zu besetzen galt. Seine Wagen dürfen Verlebtes stolz zur Show tragen, zieren sich mit Streifen oder dezenten optischen Umbauten. Autos für die harten Jungs. Fahrt damit, so oft ihr könnt, das ist sein Credo.

EIN SOHN AUS DEM NORDEN ENGLANDS

Ja, er ist ein fauler Schüler gewesen, der in der Stahlstadt Sheffield im Norden Englands 1967 geboren wurde, dort aufwuchs und mit seinem Lebenswandel nicht unbedingt dafür sorgte, seinen Eltern Freude zu bereiten. Auf einem Klassenfoto in seiner Biografie steht er als einziger Junge mit langen Haaren da. Magnus war nach einem sehr mäßigen Schulabschluss arbeitslos, trieb sich in Kneipen herum und ging auf Rockkonzerte.

Der Wechsel nach Amerika, er arbeitete in einem Sommercamp, ging im ersten Anlauf schief, und die zehn Hosen, die er in einem Laden kaufte und im nächsten mit Gewinn anbot, waren nicht der Beginn einer Karriere im Kleiderbusiness. Im Gegenteil: Er musste noch mal nach England zurück – und im zweiten Anlauf klappte es.

Überhaupt die Zahl Zwei: Richtig gut lief es erst mit dem zweiten Kleiderlabel und mit der zweiten Frau, sein Porsche mit der Nr. 277 war der zweite Porsche, den er kaufte – und es ist die zweite Zahl



auf dessen Tür, die er sich aussuchte, als der Porsche Owners Club neue Startnummern für Clubrennen vergab. Weil die Zahl Sieben vorkam, die zu seinem Geburtsjahr 1967 gehört.

Der Zufall gab sich als sein treuer Begleiter: Er hatte sich in Downtown L. A. eine alte Fabrikhalle gekauft, um einen eigenen Platz für seine Konfektionierung zu haben. In der *Los Angeles Times* erschien 2001 eine Artikelserie über umgebaute Lofts, in der sein Gebäude beschrieben wurde. Filmstudios meldeten sich, um dort zu drehen.

Mit dem Geld kam auch die Möglichkeit, alte Porsche 911 zu restaurieren, ein Hobby. Magnus, das wird er uns verzeihen, war dabei zunächst sicher nicht die

Adresse, um an einen perfekten Wagen zu kommen. Seine Sammlung von rund 50 Wagen legte er zu einer Zeit an, in der Porsche 911 noch günstig waren – und bei den Ausgaben gab er sich preisbewusst. So dick hatte er das Geld nie rumliegen.

DIE WURZELN NICHT VERGESSEN

Erst als er schließlich anfang, Porsche-Fahrzeuge mit seiner Handschrift zu versehen, ähnlich wie er es bei seinen umgearbeiteten Jacken und Hosen machte, begann seine Porsche-Geschichte, die bis dahin weniger spektakulär ist, als man denkt, aber sehr unterhaltsam und einführend von seinem Ghostwriter Martin Roach aufgeschrieben wurde.



Er beschönigt in seinem Aufschrieb nichts und zeigt, dass er seinen britischen Humor nicht verloren hat. Tatsächlich war nur Alice Cooper der Star, dem er ein bisschen näherkam, er fiel durch seine erste Führerscheinprüfung und erkannte Pamela Anderson nicht, als sie auf einer Party nette Worte für seine Haare fand.

Er betont, der hart arbeitende Mann aus dem Norden Englands geblieben zu sein und seine Wurzeln nicht vergessen zu haben. Man hat das Gefühl, da sitzt jemand mit einem Bier auf dem Stuhl nebenan in der Kneipe und erzählt einfach. Allein eines bleibt kurz: Auf die Umstände des Todes seiner zweiten Frau Karen, der er im Buch ein eigenes Kapitel gewidmet

hat, geht er in vier spröden Sätzen (nicht) ein. Das bleibt privat. Wie sehr er sie geliebt hat, spürt man an allen Stellen des Buches, an denen er von ihr spricht.

Seine Porsche-Arbeit blieb lange unbeachtet – er hatte dazu einen Thread im Pelikan-Bord laufen. Als Erstes wurde ein Journalist aus Holland auf ihn aufmerksam und schrieb 2011 den ersten Artikel über ihn. Der Durchbruch kam mit *Urban Outlaw*, einem rund halbstündigen Video des kanadischen Werbefilmers Tamir Moscovici, der ursprünglich nur plante, ein Kurzporträt mit fünf Minuten Länge zu drehen, um einfach mal etwas anderes zu produzieren.

Der Film lebt auch sehr von der gewaltigen Kulisse von Magnus' Lagerhalle und ►

Vierte Station, Hamburg: Magnus Walker im Museum PROTOTYP. Meet & Greet, Sitzprobe, Bücher signieren.

„Ich will ehrlich sein, Magnus klang schlimm genug, also hatte ich auch nie wirklich die Absicht, jemandem in der Schule zu erzählen, dass meine Mittelnamen Lucian Titus Bennett lauten. Ich meine, fuck, du wirst gehänselt, weil du Magnus heißt ... Dann probier's doch mal mit Lucian Titus und warte ab, was passiert!“





von Los Angeles. Würde Magnus etwa, wie Walter Röhrl, im idyllischen Bayerischen Wald in einem kleinen Ort leben, wäre seine Karriere wohl anders verlaufen. Bilder von glücklichen Kühen und Wäldern bewegen keinen Outlaw.

EINE STEILE KARRIERE

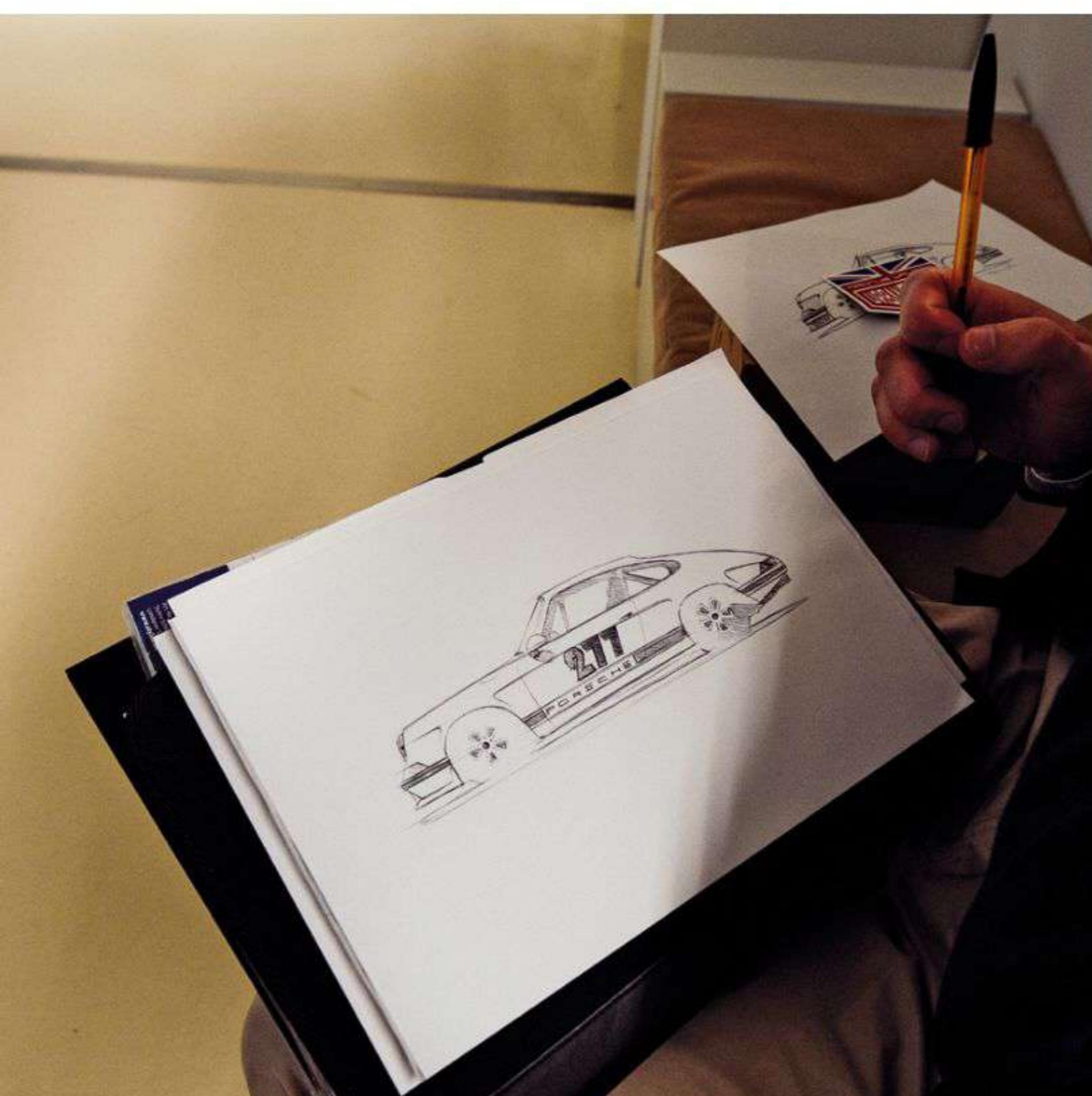
Der 2012 produzierte Film verbreitete sich dank des Internets rasend schnell, der Rest von Magnus Walkers Geschichte ist inzwischen bekannt. Zu bemerken bleibt noch, dass niemals er auf die Leute zuzuging, sondern sie ihn fanden. Wenn

der deutsche Verlag auf dem Klappentext des Buches schreibt, er sei Unternehmer, Modedesigner, Fernsehmoderator und Motivationstrainer, klingt das zielgerichtet und etwas abgebrüht professionell – was man ihm zuweilen auch anhängt. Das Wort vom „selbst ernannten“ Urban Outlaw gehört auch dazu, als habe jemand eine Kunstfigur zur Vermarktung zum Leben erweckt.

Nun, mit der Optik geht er nicht als Schwiegersohn durch. Da er sein eigenes Leben bisher erfolgreich gemeistert und seine manchmal zu „inspirierte“ Fahrweise, wie er sagt, überlebt hat, könnten ihn ▶

Motoraver Helge Thomsen (links) war der Stichwortgeber für Magnus am Abend.

Zeichnung und Zeichen, Magnus inspiriert und hinterlässt Spuren.





**Auf dem Parkplatz des Museums
PROTOTYP sammelten sich die Porsche.**

Haare, Autos und Klamotten
Magnus Walker (mit Martin Roach):
„Urban Outlaw“
256 Seiten, 150 x 225 mm, Hardcover,
Delius Klasing, Bielefeld 2018, 22,90 Euro,
ISBN 978-3-667-11248-4

Schwiegermütter inzwischen doch etwas mögen. Magnus Walker ist auf seiner Reise in den noch winterlichen Märztagen auch auf der OMR in Hamburg zu Gast, einer der weltweit wichtigen Messen für digitales Marketing. Die Veranstalter dort kündigen ihn treffender an, sinngemäß etwa: durch Zufall zum Personal Brand geworden – und was nun?

**FREUNDLICH, AUTHENTISCH
UND GANZ FÜR DIE FANS DA**

Zeit für einen Abgleich zwischen Buch und Realität gab es auch einen Tag vorher, beim Ortstermin im Hamburger Museum PROTOTYP. Magnus Walker erweist sich als geduldiger, uneitler Gesprächspartner mit Humor, der ganz für die vielen Fans und Journalisten da ist und auch noch die Ruhe behält, wenn die Organisatoren schon schwitzend auf den Zeitplan schauen, der bereits aus dem Ruder läuft. Mütze und Bart sitzen – und ein wenig gibt es im Gespräch auch einen Blick darunter und dahinter. Er hat noch immer keine PR-Abteilung, betont er. Er regelt die Dinge selbst.

Einige der Gäste haben sich als Wochenend-Rockstars mit Magnus-Anleihen verkleidet und dürfen sich auch so fühlen. Er nimmt sie in seine Welt mit. Die Zahl der Outlaw-Porsche auf dem Parkplatz bleibt dagegen überschaubar, vermutlich wird man an einem schönen Tag an Hamburgs Oldtimer-Tankstelle ähnlich viele Exemplare sehen. Porsche-Deutschland ist insgesamt eben etwas fremd mit dieser Bewegung, die ihre Wurzeln in Amerika hat.

Neben der Bühne im Museum PROTOTYP steht ein korrekt gekleideter Hanseat mit Frau und halbwüchsigem Sohn. Der Junge trägt schulterlange blonde Haare, und mit etwas Fantasie kann man Ähnlichkeit zu Magnus in dem Alter sehen. Er habe ihn mitgenommen, um ihm einen Mann vorzustellen, der einfach sein Ding durchziehe. Das imponiere ihm, sagt der Vater. Im Eintrittspreis von 30 Euro ist das Buch enthalten, vielleicht liest es auch der Sohn. Dann wird der Papa nur noch wenig entgegengesetzt können, wenn der Junge tatsächlich das macht, was er ihm nur zeigen wollte. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

Unsere Empfehlung für den Frühling: mehr Bewegung an der frischen Luft.

Als zertifizierter Porsche Classic Partner verfügen wir über eine ausgezeichnete Classic Kompetenz.
Wir beraten Sie gerne rund um Ihren Klassiker.



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



PORSCHE

Nimm zwei?



Der Boxster der ersten Generation war ein Produkt des Sparzwangs in finanziell schwierigen Zeiten, bei Leistung und Qualität ließ der 986 Wünsche offen. Bei der ab 2004 erhältlichen zweiten Generation gab es auch an der Basis von allem mehr: Luxus, Leistung, Hubraum und Extras. Macht der 987 als junger Gebraucher auch mehr Probleme?

■ 204 PS aus 2,5 Litern Hubraum. Eher schmal motorisiert und dünn ausgestattet startete der Boxster 1996 ins Leben. Immerhin: Ein 996 Cabriolet mit 300 PS, das ein Jahr später auf den Markt kam, kostete mit 155.160 Mark mehr als das Doppelte. Das machte den Boxster für viele Neukunden doppelt so attraktiv. Zum Modelljahr 2000 legte Porsche nach, der Basis-Boxster leistete 220 PS aus 2,7 Litern Hubraum. Mit der im November 2004 vorgestellten Nachfolgebaureihe 987 wurde dann nicht alles, aber vieles anders.

Hier kam als Basismotorisierung zunächst noch das bekannte 2,7-Liter-Aggregat mit schon erheblich spürbareren 240 PS zum Einsatz, das nach einer Überarbeitung ab dem Modelljahr 2007 sogar 245 PS leistete. Unser Referenzfahrzeug von 2011 bietet mit dem seit 2009 verwendeten 2,9-Liter-Motor noch mehr Leistung: 255 PS bei 6400/min. Mit einer Beschleunigung von 5,9 Sekunden auf Tempo 100 ist der handgeschaltete, 263 km/h schnelle Boxster nur eine Sekunde

langsamer als ein gleich altes 911 Carrera 2 Coupé mit 345 PS.

Zeitgleich mit dem 2,9-Liter-Sechszylinder führte Porsche zum Modelljahr 2009 beim Boxster das Siebengang-PDK-Getriebe ein, die bisher optional erhältliche Fünfgang-Tiptronic entfiel. Während der stärkere Boxster S mit 3,4-Liter-Maschine verschiedene Sonderausführungen erlebte, blieb die Basis, was sie war: ganz normal. Auch in der TÜV-Mängelstatistik verhielt sich der Boxster 987 unauffällig. Lediglich das Lenkungsspiel sowie die Auspuffanlage wurden „durchschnittlich“ häufig bemängelt.

Fazit: Mit einem kaum sieben Jahre jungen Boxster, dem letzten Baujahr der zweiten Generation, bekommen Käufer viel Porsche fürs Geld. Unser Referenzmodell aus dem Bestand des Soltauer BMW/Mini-Händlers Hoyer mit manuellem Sechsgangschaltgetriebe soll knapp 30.000 Euro kosten. Und der Wertverlust wird ab jetzt auch überschaubar sein. ■

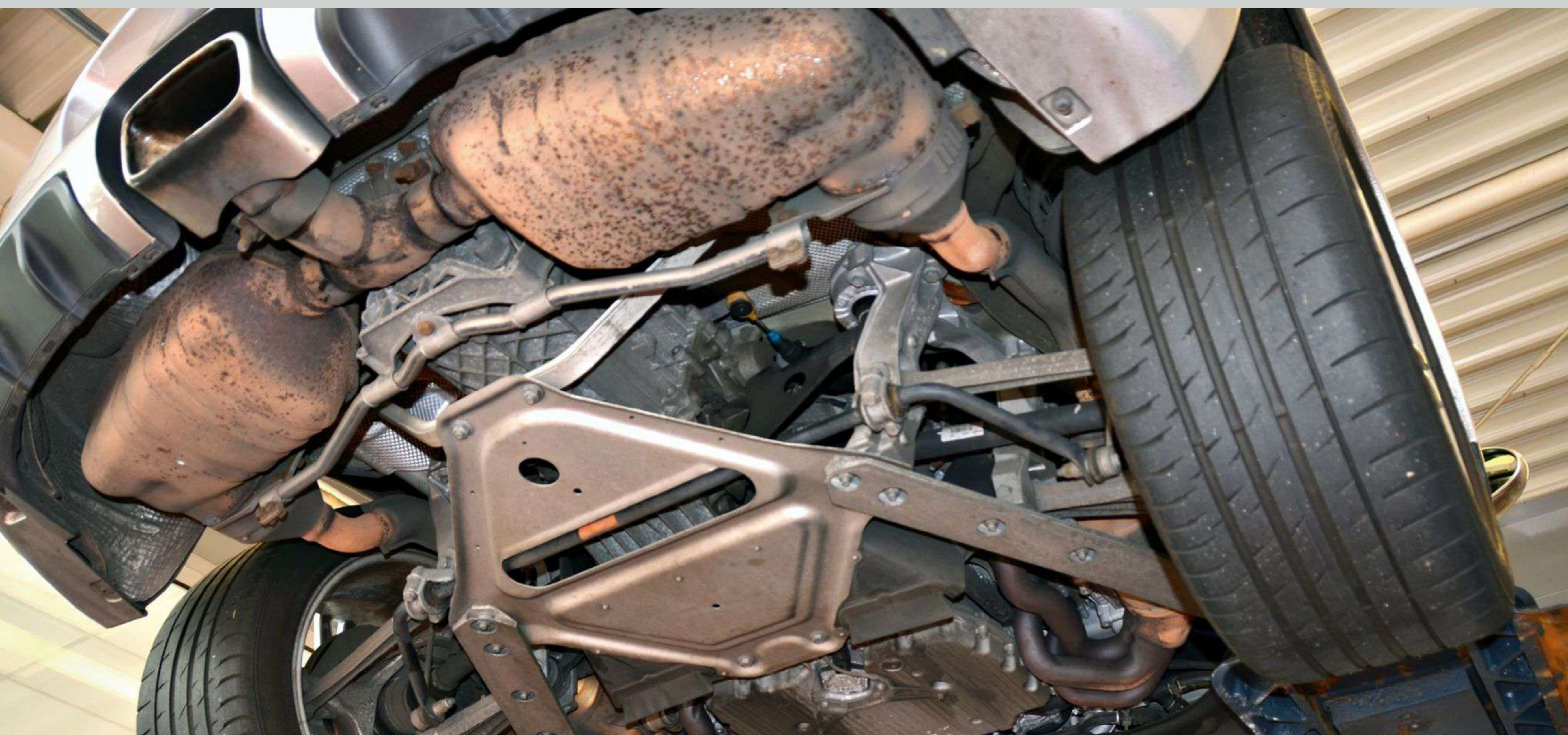
Text und Fotos: Martin Henze



Dieser 987 trägt die optionalen 18-Zoll-Räder des Boxster S mit Reifen im Format 235/40 ZR 18 und 265/40 ZR 18.

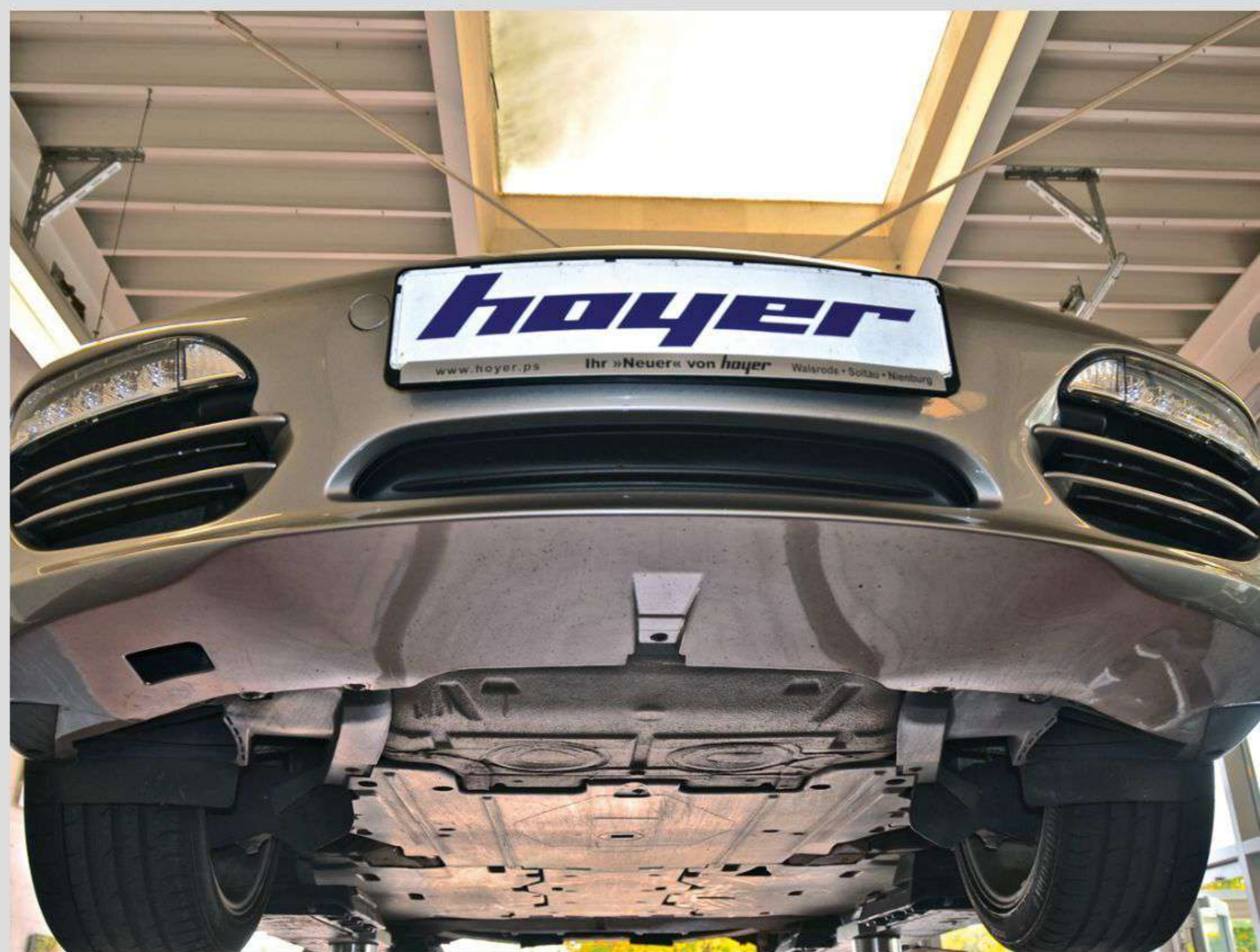


Gelocht und innenbelüftet: Standfeste Bremsen sind bei Porsche Gesetz, so auch beim Boxster.



Von oben sieht man nichts, von unten nur wenig vom Sechszylinder-Mittelmotor. Motor und Getriebe sind in der Regel trocken. Katalysatoren und Auspuffanlage sind sehr dauerhaft ausgelegt, Ersatz ist allerdings teuer. ►

Die großflächige Unterbodenverkleidung verbessert die Aerodynamik und schützt den Boden sowie Schläuche und Leitungen vor Beschädigungen.



Minimale Blessuren an der lackierten Frontschürze sind aufgrund der geringen Bodenfreiheit kaum zu vermeiden.

Noch sind es nur dunkle Stellen, aber nach drei Jahren zeigt das hochwertige dreilagige Verdeck hier erste Anzeichen von Verschleiß.



Die Luftleitschaukeln an den unteren Querlenkern sind wichtig für die Bremsenkühlung und dürfen deshalb nicht fehlen oder beschädigt sein.





Xenon-Scheinwerfer sorgen für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung, in der Stoßstange das LED-Tagfahrlicht.



Extrem praktisch, aber für Technikfreaks völlig unsexy: Die Einfüllstutzen für Öl und Wasser im Kofferraum sind alles, was man vom Triebwerk sieht.



Zwei Kofferräume dank des Mittelmotors bieten reichlich Platz für Gepäck. ►

Porsche Boxster (Typ 987)

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor, variable Steuerzeiten (VarioCam Plus)

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 89 x 77,5 mm

Hubraum: 2893 ccm

Leistung: 255 PS bei 6400/min

Drehmoment: 290 Nm bei 4400–6000/min

Verdichtung: 11,5 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe mit Zweimassenschwungrad

Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Karosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeinachse mit Stabilisator vorn und hinten

Bremsen: Scheiben

Radstand: 2415 mm

Spur: 1490 mm (vorn), 1534 mm (hinten)

L x B x H: 4342 x 1801 x 1292 mm

Reifen: 205/55 ZR 17 (vorn), 235/50 ZR 17 (hinten)

Leergewicht: 1335 kg (1365 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1635 kg (1670 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 263 km/h (PDK: 261 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,9 s (PDK: 5,8 s)

Tankinhalt: 65 l

Preis: 46.982 Euro (2011)



PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

Boxster 2.7 (987), Bj. 2004–2008

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
k. N.	19.500€	10.100€	k. N.	k. N.

Quelle: Classic Data

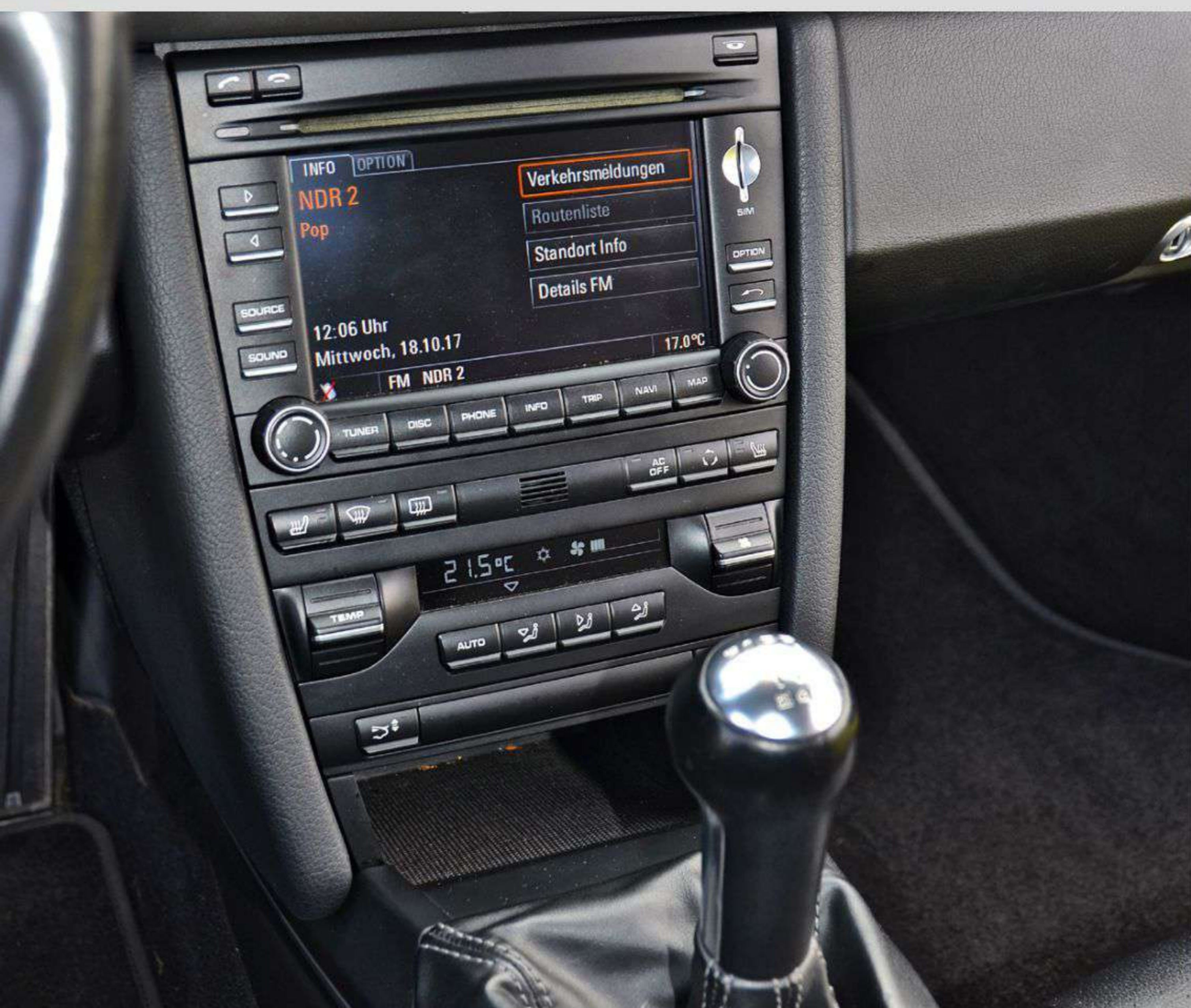
Nach dem Facelift vom Typ 986 zum 987 wirkt das Boxster-Interieur endlich wertig.



Von vorn sieht der Boxster vom Typ 987 erwachsener aus als sein Vorgänger.



Gut ablesbare Instrumente mit Analog- und Digitaltacho. Der Drehzahlmesser sitzt selbstverständlich in der Mitte.



Unser Testwagen verfügte über die große Porsche-Infotainmentlösung mit Navi, die optional erhältlich war.



Die Sitze im Boxster sind deutlich bequemer als beim Vorgänger.

Modellauto-Neuheiten

Porsche 917 LH



917 LH 24h LeMans 1971

Mit dem Porsche 917 startete die legendäre Siegesserie der Stuttgarter Sportwagenbauer bei den 24 Stunden von Le Mans. Der Rennwagen war in zwei Varianten zu haben, mit Kurz- und mit Langheck. Das Langheck sollte im Idealfall die Endgeschwindigkeit auf den langen Geraden der Rennstrecken verbessern, erwies sich aber in Bereichen bis 400 Kilometern pro Stunde in Bezug auf die Bodenhaftung als unfahrbar. 1971 hatten die Aerodynamiker dafür jedoch bereits eine Lösung gefunden und das Grundmuster u.a. auch an der Front weiterentwickelt. Diese optische Veränderung trägt das von CMR unter der Artikelnummer CMR046 lieferbare Modell mit und unterscheidet sich damit von vielen anderen Modellautos zum Thema Porsche 917. Auch die

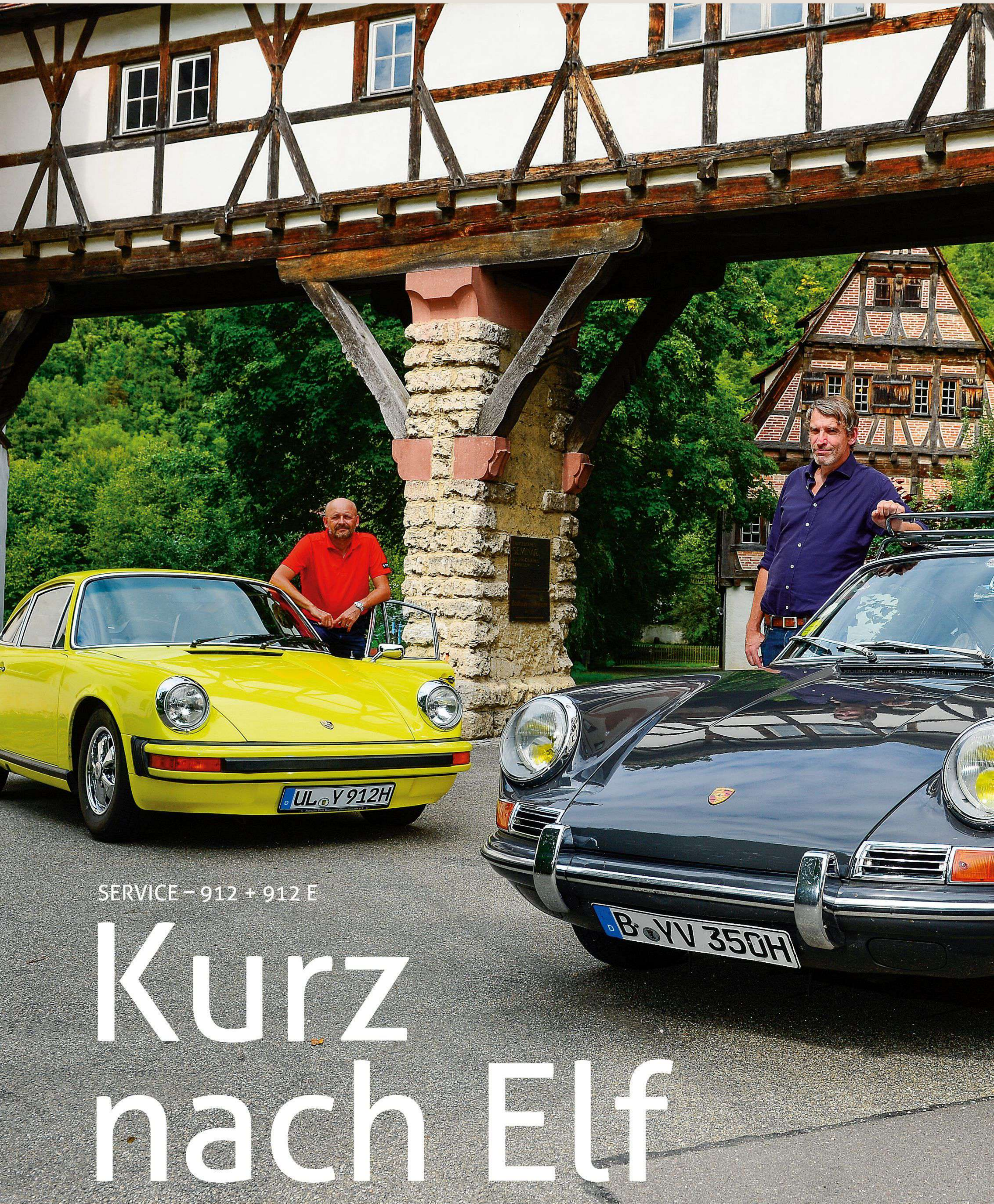
geschwungeneren Seitenlinie des Einsatzautos von Gérard Larrousse und Vic Elford hat CMR kenntnisreich nachvollzogen. Die Anmutung der aus hochwertigem Resine-Kunststoff gefertigten Miniatur im Maßstab 1:18 deckt sich perfekt mit dem Auftritt des Vorbildes, das 1971 in der Gruppe S 5.0 auf dem 33. Rang gewertet wurde. Art.-Nr.: CMR046, UVP 99⁹⁵€

Porsche 935/78 Moby Dick

Als politisch nicht korrekt wird international der Walfang angesehen, weil die sympathischen Dickhäuter in ihrer Existenz bedroht sind. Das Kleinserienlabel CMR jedoch hat einen Wal ins Netz bekommen, über den sich vor allem die Sammler des trendigen Großmaßstabs 1:12 freuen: "Moby Dick", so der Spitzname des von den Fahrern Manfred Schurti und Rolf Stommelen bei den 24 Stunden von Le Mans 1978 eingesetzt und auf den 8. Platz gefahrenen Porsche 935/78. Mit diesem Auto hat sich CMR eines besonders legendären Vorbildes angenommen und ein in der sportlichen Länge 46 Zentimeter messendes Modell auf den Markt gebracht, das alles andere als politisch unkorrekt ist: Die Sammler werden es aus unserer Einschätzung heraus lieben, weil es viele Details auf beeindruckende Weise zur Schau stellt. Art.-Nr.: CMR12003, VK 199⁹⁵€

Porsche Moby Dick





SERVICE – 912 + 912 E

Kurz nach Elf



In der Gunst der Käufer überholte der 912 den 911 anfangs um Längen, dann verblasste der Ruhm, weil alle glaubten, ein echter Porsche müsse einen Sechszylinder haben. Stimmt nicht! Vier Zylinder im Zwölfer haben ihren ganz eigenen Reiz.

■ Lange Zeit war der 912 ein Schläfer, der im großen Schatten des klassischen 911 dämmerte. Die Fans alter Porsche wollten eben lieber einen Elfer, was im schlimmsten Fall bedeutete, dass die Karosserie eines 912 zum Aufbau eines 911 herangezogen wurde und der Motor an die 356-Szene ging.

Das lag auch daran, dass sich ab Mitte der neunziger Jahre in den Köpfen von Porsche-Kunden und Verantwortlichen des Unternehmens ein Bild verfestigte, das so gar nicht der Realität entsprach: dass nur ein Porsche mit Sechszylinder-Boxermotor ein echter Porsche sei. Spätestens mit dem Erscheinen des Boxster, der nun auch einen Sechszylinder besaß, nahm das große Schweigen um die Einstiegsmodelle mit vier Zylindern seinen Anfang.

Die Zeiten sind vorbei, die Szene weiß es längst besser. Zum Glück! Der 912 hat seine eigenen Liebhaber gefunden. Der Look ist früher Elfer, Sound und Antritt des 1,6-Liter-Vierzylinders mit 90 PS entsprechen dem späten 356. Zärtlich gesprochen ist der 912 die „Dame“ der Neuzeit.

Im Sog des Elfer-Booms stiegen jedoch auch beim Zwölfer die Preise. Günstiger als ein vergleichbarer 911 ist der 912 zwar noch immer, aber eben längst kein Schnäppchen für Einsteiger mehr. Bezahlbar, exotisch und doch viel seltener ist sein Nachfolger, der ursprünglich nur für den US-Markt gefertigte 912 E. In seinem Heck arbeitet VW-Technik, auch das macht ihn erschwinglich. Mit einer Leistung von ebenfalls 90 PS liegt der 912 E gleichauf und ist doch ganz anders. Vierzylinder? Ja, gern! Nur welchen? ►



VIER OHNE VERZICHT

Der 912 ist die logische Weiterentwicklung des 356 im modernen Design und mit zeitgemäßer Fahrwerkstechnik. Mehr braucht es nicht zum Glück.

Gäbe es den 912 ohne den 911? Natürlich nicht. Gäbe es ihn ohne den 356? Ebenso wenig. Anhand dieser beiden Feststellungen ist der Zwölfer historisch leicht einzuordnen, nämlich irgendwo zwischen Anfang und Neubeginn des Sportwagenbaus bei Porsche.

Die fehlerhafte Betrachtungsweise, den 912 als Zweidrittel-Elfer oder Notlösung zu sehen, hat sich erst nach seiner aktiven Zeit verfestigt. Weil er immer billiger war als der 911, wurde er häufig gering geschätzt, war in Wirklichkeit aber ein echter Siegertyp, der nach dem 911 auf den Markt kam und den großen Bruder aus der Boxengasse kommend ganz lässig rechts überholte.

Klar, es ging ums Geld. Mit dem Auslaufen des 356 SC im April 1965 fand sich Porsche in einer teuer ausgepreisten Monokultur wieder. 21.900 Mark kostete der neue 911 im Frühjahr 1965, bereits vier Monate später lag der Preis um nochmals 1000 DM höher. Damit überschritt Porsche die Schmerzgrenze vieler potenzieller Käufer sowohl in Deutschland als auch auf dem lebenswichtigen Exportmarkt USA.

Die Frage nach einem günstigeren Einstiegsmodell beantwortete deshalb 1965 der 912 in Form des 911 mit dem Herzen des 356 SC. Mit dem alten Motor im neuen

Auto erweiterte Porsche die Modellpalette nach unten und bediente all jene Kunden, für die Leistung nicht oberste Priorität hatte, die aber dennoch einen Porsche wollten. 16.250 DM kostete der 912 mit Vierganggetriebe damals, war deutlich billiger und rund 100 Kilo leichter als der 911.

LEICHT ABER NICHT MAGER

Den Eindruck eines Magermodells vermittelt der 912 auch ein halbes Jahrhundert später nicht. Aufgeräumt und licht wirkt sein Innenraum, „nur“ drei Instrumente (fünf Uhren kosteten Aufpreis) erinnern einerseits an den 356, andererseits an die lange Linie kleiner Vierzylinder-Porsche vom 924 über 944 bis zum 718 Cayman und Macan – auch die sind Nachfolger des 912.

Ansonsten gibt es ja auch nahezu alle modernen Merkmale des stärker motorisierten Verwandten: vier Scheibenbremsen, Liegesitze, Ausstellfenster. Der 912 spart nur im Heck, wo der reaktivierte 1,6-Liter-Motor vom Typ 616/36 des 356 SC seinen Dienst verrichtet. Dieser macht ihn achtern spürbar leichter und weniger hecklastig als den 911 mit dem schweren Sechszylinder.

Für den Einsatz im 912 sank die Leistung des SC-Motors von 95 auf 90 PS bei 5800/min. 1965 reichte das, die Fahrleistungen lagen auf dem Niveau des Vorgängers: Nach 13,5 Sekunden fiel die 100-km/h-Marke, die Spitze lag bei 185 km/h.

Weil wir anderes gewohnt sind, ziehen wir unwillkürlich Vergleiche mit dem 911. Der Vierzylinder dreht nicht so flüssig wie

der deutlich modernere Sechszylinder-Boxer und klingt noch immer nach Käfer. Schlimm ist das nicht, nur ungewohnt.

Das optionale Fünfganggetriebe, außerhalb der USA ab dem Modelljahr 1966 serienmäßig verbaut, ist begehrenswert, doch auch mit dem serienmäßigen Vierganggetriebe lebt es sich im 912 gut. Es passt zum Habitus des Wagens, der nur das besitzt, was wirklich nötig ist. Im Vergleich mit dem extradynamischen 911 steht der 912 in der Tradition der 356 „Dame“, ist folglich ein vollwertiger Porsche mit eher genug als zu viel PS.

DER 912 IST EINE DAME

Wie richtig Porsche mit diesem Konzept des neu interpretierten geldwerten Vorteils insgesamt lag, bewiesen die Verkaufszahlen des 912. Noch 1965 wurden 6041 Exemplare verkauft, doppelt so viele wie vom stärkeren 911.

Dessen Entwicklungsschritte ging der 912 immer mit, der Preisabstand zwischen unten und oben lag stets in einem Bereich von rund 4000 Mark. Seit August 1968 verfügte auch der 912 über einen längeren Radstand, der Motor blieb bis 1969 unverändert.

In diesem Jahr endete nach etwas weniger als 31.000 Einheiten die ungewöhnlich erfolgreiche Produktion des 912 – bis dahin hatte die Einsteiger-Version den 911 bei den Stückzahlen auf den zweiten Platz verwiesen. Zudem gab es den 912 auch als Targa, was er seinem Nachfolger 912 E voraushat. ►



PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

912, Bj. 1966–1968

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
73.000€	60.000€	42.200€	24.000€	13.500€

Quelle: Classic Data



Porsche 912

Motor: luftgekühlter ohv-Boxermotor Typ 616/36; vierfach gelagerte Kurbelwelle

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 82,5 x 74,0 mm

Hubraum: 1582 cm³

Leistung: 90 PS bei 5800/min

Drehmoment: 122 Nm bei 3500/min

Verdichtung: 9,3 : 1

Gemischbereitung: zwei Doppel-Fallstromvergaser Typ Solex 40 PJJ

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Vierganggetriebe Typ 902/0, a. W. Fünfganggetriebe Typ 902/1

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Querlenkern, längsliegende Drehstabfedern (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern (hinten)

Bremsen: Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2211 mm

L x B x H: 4163 x 1610 x 1320 mm

Räder/Reifen: 4,5 J x 15 mit 6,95 H 15, a. W. 165 HR 15; ab MJ 1968: 5,5 J x 15 mit 165 HR 15

Leergewicht: 970 kg; ab MJ 1969: 950 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1290 kg; ab MJ 1969: 1300 kg

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 13,5 s

Tankinhalt: 62 l

Stückzahl: 28.333 (Coupé), 2562 (Targa)

Bauzeit: 1965-1969

Drei Uhren waren serienmäßig, fünf kosteten Aufpreis. Im Heck arbeitet der 1,6-Liter-Motor des 356 SC mit 90 PS.



Porsche 912 E

Motor: luftgekühlter ohv-Boxermotor Typ 923/02

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 94 x 71 mm

Hubraum: 1972 cm³

Leistung: 90 PS bei 4900/min

Drehmoment: 127 Nm bei 4900/min

Verdichtung: 7,6 : 1

Gemischaubereitung: Bosch L-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 923/02

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie, teilverzinkt

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, längsliegende Drehstabfedern (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern (hinten)

Bremsen: Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2271 mm

L x B x H: 4291 x 1610 x 1340 mm

Räder/Reifen: 5,5 J x 15 mit 165 HR 15

Leergewicht: 1160 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1400 kg

Höchstgeschwindigkeit: 176 km/h

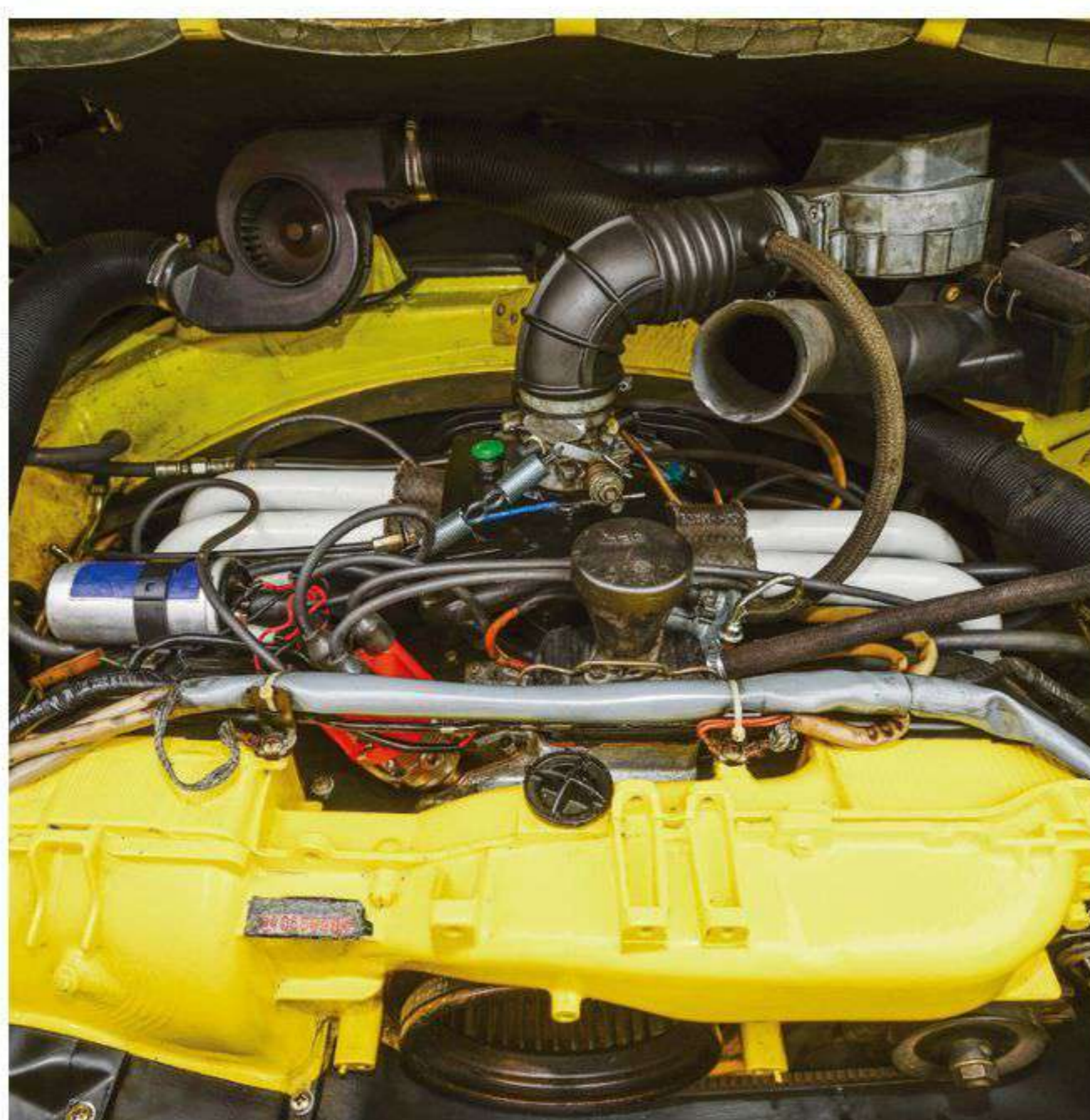
Beschleunigung 0–100 km/h: 13,5 s

Tankinhalt: 80 l

Bauzeit: 1975/1976

Stückzahl: 2099

Scheinwerfer und Stoßstange folgen US-Normen. Gelbe Nähte und Motorverkleidungen gab es ab Werk nicht.





VIER FÜR DIE VERNUNFT

Interessante Mischung: Die Form ist Porsche, der Motor ist Volkswagen. So fühlt sich der 912 E wie die nächste Evolutionsstufe des späten 914 an.

Eigentlich gab es den 912 E ja gar nicht, zumindest nicht bei uns. Was daran liegt, dass in Deutschland zu Beginn des Modelljahres 1976 bereits der 924 auf dem Markt war, in den USA aber noch kein Nachfolger für den immer beliebten, über Jahre wie geschnitten Brot verkauften 914-4 zur Verfügung stand. Also baute man eine Mischung aus 911 und 914-4.

Die Idee dazu gab es schon länger, sagen 912-E-Kenner, aber aus Angst um die Absatzzahlen des 911 fehlte Porsche lange der Mut zur Courage. Als die Neuaufgabe des 912 dann doch kam, war es ein kurzes Gastspiel. Bis zum Erscheinen des neuen 924 auf dem US-Markt musste der Zwölfer auf neuer G-Modell-Basis die Wartezeit überbrücken, um auch ja keinen Käufer unterhalb des teuren 911 zu verlieren. Die Situation erinnerte an die Ausgangslage zehn Jahre zuvor, als es ohne günstiges Einstiegsmodell einfach nicht ging.

AUSGESTATTET WIE EIN 911

Die Verwendung eines Vierzylinders war folglich auch 1975 noch ein probates Mittel, um hinsichtlich Prestige und Leistung den notwendigen Abstand zum 911 herzustellen und einen geringen Basispreis zu rechtfertigen.

Der 912 E, interner Code: Typ 923, nimmt dabei eine Sonderstellung im Kreise der Porsche-Modelle mit Vierzylinder ein. Einerseits stellt er als Verbindung aus der Faltenbalg-Karosserie des 911-G-Modells und dem Vierzylinder eine vertraute Neuinterpretation des Themas 912 dar.

Andererseits ist er bis heute der einzige Porsche, der ganz offen VW-Antriebstechnik nutzt.

Beim Motor handelt es sich um das bekannte Zweiliter-Aggregat des 914, allerdings auf Normalbenzin eingestellt und von 100 auf 90 PS bei 4900/min gedrosselt. Um die strengen US-amerikanischen Abgasnormen zu erfüllen, kamen zur niedrigen Verdichtung von 7,6 : 1 Sekundärluftpumpe, Thermoreaktoren und Abgasrückführung hinzu. Immerhin: Statt der bisherigen D-Jetronic besitzt der Zweiliter-Boxer eine moderne L-Jetronic.

Bei den Fahrleistungen konnte der mit 1160 Kilogramm Leergewicht deutlich schwerere 912 E mit dem rund 200 Kilogramm leichteren, hochagilen 914-4 2.0 nicht mithalten. Mit 176 km/h Spitze und Beschleunigungswerten von 13,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h war der 912 E langsamer als der 914, der mit einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h und einer Zeit von 10,5 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 glänzte.

Wie fährt er sich denn nun, der in Deutschland nie erhältliche, aber immer häufiger reimportierte 912 E? Ein Dreh am Schlüssel, und im Heck bollert es kurz und vernehmlich; ist der Motor warmgelaufen, übernimmt das Rauschen des Lüfterrads. Diesen Klang kennt jeder! Vielleicht nicht aus dem 914, für den der Zweiliter eigentlich entwickelt wurde, aber dann aus dem VW Transporter der zweiten Generation, in dem er als Topmotorisierung drehmomentstarke 70 PS leistete.

Ganz gleich ob T2 Bulli oder 912 E, es bleibt der gleiche Eindruck: große Lauf-

he, viel Drehmoment, aber wenig Talent für hohe Drehzahlen. In einem Porsche ist das ungewohnt. Wo Porsche-Motoren richtig zünden, also 4000/min aufwärts, geht dem VW-Boxer bald schon wieder die Luft aus. Mit weniger Gewicht im Heck verhält es sich ähnlich wie beim 912: Das Heck drängt beim Bremsen weniger nach vorn und in Kurven nach außen.

DER MOTOR KLINGT NACH VW

Dabei steckt mehr vom 911 im 912 E, als das bei der Generation zuvor noch der Fall war. Fünf Instrumente und fünf Gänge sind serienmäßig. Der Qualitätseindruck ist solide wie beim Elfer, es fehlen eben nur zwei Zylinder.

Was bei uns in Deutschland vielleicht als unpassende Zwitterlösung empfunden worden wäre, erzielte in den USA zumindest einen Achtungserfolg und überbrückte erfolgreich die Wartezeit bis zur US-Version des 924. Zum Preis von 10.845 Dollar verkaufte Porsche 2099 Exemplare des 912 E.

Weil er bei uns bis heute kaum bekannt ist, bereitet der 912 E subversiven Spaß: Er sieht aus wie ein Elfer und klingt wie ein Bulli, ist definitiv ein Porsche, kostet aber beinahe nur halb so viel wie ein 912. Geld ist beim Zwölfer-Kauf noch immer ein Thema. ▶



PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

912 E, Bj. 1975–1976

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
49.000€	37.000€	27.500€	15.500€	8500€

Quelle: Classic Data



FAZIT

Faltenbalg-Stoßstange und dicke US-Bumper des 912 E stehen im starken Kontrast zum filigranen Chrom der 912-Front. Dazwischen liegen wirklich nur zehn Jahre.

Der Hype um den Ur-Elfer hat den Zwölfer mitgerissen. Und tatsächlich: Wer das Jahrhundert-Design des frühen 911, dessen fragilen, reduzierten Habitus liebt, wird für weniger Geld auch mit einem 912 glücklich. Wobei der auch mit vier Zylindern und 90 PS eine sportliche, gute Figur abgibt. Wirtschaftlich interessant ist das Paket allemal. Der 912 E ist spezieller, erfordert mehr Erklärungsbedarf, das Fahrerlebnis ist weniger Porsche als beim 912. Beim Preis notiert der 912 E günstiger. Leider

liegen die Ersatzteilpreise auf Elfer-Niveau, was für den 912 jedoch ebenso gilt. Wer aber gern abseits des Mainstreams einkauft, liegt hier goldrichtig, denn an Individualität ist der 912 E nicht zu schlagen. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer

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



Nichts ist spannender als Technik.



Initiative für mehr
Nachwuchs in
Naturwissenschaft und Technik

**JUGEND
FÜR TECHNIK**

 **TECHNOSEUM**
www.technoseum.de

Mehr unter
www.technoseum.de/sci-fi
Museumsstraße 1, 68165 Mannheim



TECHNOSEUM

Landesmuseum
für Technik und Arbeit
in Mannheim

SO SOLL ES SEIN



Gut in Form, unendlich stark und ein bisschen altmodisch. Der 500 PS starke Turbo ist der Panamera für all jene, die ansonsten am liebsten einen puren Elfer fahren.

■ Auf einmal ist alles anders. Diesel-Diskussion und die erweiterte Panamera-Modellpalette haben die Rangordnung in der Hierarchie der Baureihe verändert. Der Sport Turismo ist mit einem Mal der hippe Typ, der schon kraft des neuen Looks den Abstand zum Herkömmlichen signalisiert, und der E-Hybrid ist die Spielart für das grüne Gewissen und die niedrigen Verbräuche – wenn es nicht gerade das Topmodell Turbo S E-Hybrid mit 680 PS ist. Welche Rolle kommt da den Benzinern in der bekannten Karosserieform zu?

Ein Panamera in Basisausführung mit 330 PS und kleinem Dreiliter-V6 wirkt auf einmal normal und fast bescheiden, ein 4S mit Allradantrieb und 440 PS scheint adäquat. Und selbst der Turbo mit Vierliter-V8 und 550 PS, maximal 306 km/h schnell und gewohnheitsmäßig Alphanier, muss sich neu einsortieren.

Weil es den Turbo S nicht mehr gibt bzw. dieser hinüber in die E-Hybrid-Sparte gewechselt hat, scheint der Turbo ohne Kombiheck mit einem Mal durchaus nor-

mal. Mit Schrägheck und schmaler Licht- und Leuchtenleiste in bekannter Form wirkt er kompakter als der Sport Turismo, aber der Eindruck täuscht: Mit 5049 mm sind beide gleich lang.

Mit Blick aufs Heck in Vulkangraumetall stellen wir fest: Der Sport Turismo ist cooler und praktischer, der Schrägheck-Panamera kommt eleganter rüber. Für diesen leicht wertkonservativen Touch lässt es sich auch mit 20 Litern Kofferraumvolumen weniger leben.

Ebenfalls Gleichstand herrscht beim Allradantrieb, der bei beiden Modellen serienmäßig an Bord ist. Das Achtgang-PDK ist Standard, ebenso die adaptive Luftfederung, Porsche Dynamic Light System mit LED-Technik und dank 14-facher Verstellmöglichkeit perfekt passende Sitze. Zwischen hoher Gürtellinie und breitem Mitteltunnel sitzt es sich wie im 911, aber die schiere Größe des Panamera erschwert den Überblick. Normgrößen müssen den Sitz weit nach oben fahren, um zumindest eine Ahnung vom Bug zu bekommen.

Innen ist der Turbo fugenfetischisti-



sche Oberklasse: Material, Verarbeitung, alles penibel, perfekt und Premium. Mit den gläsernen Bedienoberflächen ist das Meer von Knöpfen vordergründig zwar verschwunden, die Bedienung jedoch nicht einfacher geworden; sie hat sich in andere Tiefen verlagert. Einige Funktionen liegen unter Glas, der Rest verbirgt sich in Untermenüs, teilweise schwer zu lokalisieren und während der Fahrt mühsam zu bedienen.

Große Harmonie herrscht zwischen adaptiver Luftfederung, Biturbo-V8 und PDK. Immer findet das Getriebe den passenden Gang, ganz egal, ob der Panamera durch die City schwebt, auf die Überholspur geht oder im feinnervig-straffen Sport-Modus über die Autobahn zieht. Dass sich Tempo 200 km/h im Panamera Turbo so spielerisch leicht anfühlt wie 140 km/h in einem alten Boxster, beschreibt die Faszination des Gesamtkunstwerks am besten.

Der Turbo S der Vorgänger-Generation verbrauchte im Test über 18 Liter Super Plus im Schnitt (s. PORSCHE FAHRER

3-2015), der aktuelle Turbo kommt bei gemischter Fahrweise mit rund fünf Litern weniger aus. Bei zwei Tonnen Gewicht geht das in Ordnung. Und bei einem Grundpreis von 155.000 Euro ist der Drittmix sicherlich nicht das entscheidende Kaufkriterium.

FAZIT

Jetzt, wo E-Hybrid und Sport Turismo technisch und formal das Ende der Fahnenstange darstellen, füllt der Turbo in beinahe schon zurückhaltender Schrägheckform die Rolle der Oberklassen-Sportlimousine noch besser aus. Es passt alles: Der Motor ist ein Traum, die Ausstattung hochwertig und die Bandbreite des Fahrwerks beeindruckend. So nah am Elfer war noch kein Panamera, aber auch die großen Mercedes-Benz, BMW und Audi haben einen ernsthaften Konkurrenten mehr. Diese Mischung aus Sport und Luxus beeindruckt mehr als pure PS- und Drehmomentzahlen. ■

Text und Fotos: Jan-Henrik Muche

Der mächtige, 550 PS starke Vierliter-Biturbo-V8 passt gerade so unter die Domstrebe. 20-Zoll-Turbo-Räder sind groß genug, die PCCB-Anlage kostet heftige 8937 Euro.

Daten in Kürze

Motor: V8-Biturbo/Benzin
Hubraum: 3996 ccm
Leistung: 404 kW (550 PS) bei 5750/min
Drehmoment: 770 Nm bei 1960/min
Kraftübertragung: Allradantrieb
Getriebe: Achtgang-PDK
Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,8 s (Sport Plus: 3,6 s)
Durchschnitts-Verbrauch auf 1000 km: 13,2 SP
Basispreis: 153.011 Euro / Testwagenpreis: 179.952 Euro (Stand: 2017)



KARLS KOLUMNE – LMP 2000

UNVOLLLENDET

Zweimal unternahm Porsche einen Anlauf, den ultimativen Langstrecken-Rennwagen zu bauen, und stoppte das Projekt schließlich wieder – einmal sogar in letzter Minute.

■ Zu Beginn der neunziger Jahre beendete Porsche aufgrund unbefriedigender Fahrleistungen ein kurzes Gastspiel in der Formel 1. Für diesen Einsatz war eigens der Motorentyp 3512 entstanden, ein 3,5-Liter-V12-Motor mit 80°-Zylinderwinkel, der auf dem erfolgreichen TAG-Turbomotor basierte. Mit den Maßen 86,0 x 50,2 mm für Bohrung und Hub hatte der Motor einen Hubraum von 3499 ccm und erfüllte somit die Formel-1-Vorgaben. Der Footwork-Arrows-Rennstall baute das Triebwerk schlussendlich in seine Wagen ein. Durch Entwicklungsprobleme beeinträchtigt, konnte sich der Motor im Renneinsatz jedoch nicht bewähren.

Dennoch suchte Porsche für diesen Motor nach einer anderen Einsatzmöglichkeit, die mehr Erfolg versprach. Einen Monat nachdem im Oktober 1991 das Aus in der Formel 1 für den V12 gekommen war, wurde Motorsportchef Max Welti beauftragt, das zukünftige Motorsportkonzept von Porsche zu entwickeln. Im November traf sich ein illustrierter Kreis von Führungskräften, um über das zukünftige Engagement von Porsche im Motorsport zu beraten.

Die daraus resultierenden ersten Schlussfolgerungen wurden von Claus Brüstle, einem Motoren-Ingenieur, zusammengefasst und am 27. November 1991 vorgestellt. Man war der einhelligen Meinung, dass die Formel 1 weiterhin das Nonplusultra darstellte, da sie den höchsten Bekanntheitsgrad hatte und Aufwand sowie Nutzen in einem interessanten Verhältnis standen. Daher wurde dem Unternehmen empfohlen, weiterhin „auf Sparflamme“ eine Entwicklung für die Formel 1 zu betreiben, um eine unmittelbare Rückkehr in die Königsklasse zu ermöglichen, sobald es die Finanzen wieder zuließen.

LANGSTRECKE STATT FORMEL 1

Außerdem untersuchte man „Sonderprojekte“, die ebenfalls hohe Aufmerksamkeit erregen und große Breitenwirkung erzeugen könnten. Langstreckenrennen boten hier gute Erfolgsaussichten, denn die bisher eingesetzten Porsche-Rennwagen 956 und 962 standen für überragende Fahrleistungen bei hoher Zuverlässigkeit.



Hier sah man eine Verwendungsmöglichkeit für den GP-V12-Motor, denn die Vereinbarungen mit dem F1-Team Footwork-Arrows erlaubten es Porsche, den Motor in der Sportwagen-Weltmeisterschaft einzusetzen. Die passende Klasse für 3,5-Liter-Saugmotoren war bereits 1991 eingeführt worden.

Diese Idee wurde von Technikchef Ulrich Bez öffentlich infrage gestellt, der bei einer Gelegenheit behauptete, eine solche Teilnahme von Porsche „würde nicht für 1992 der Fall sein“, und ein anderes Mal sogar der Meinung war, dass „es nicht vor 1993 sein würde“.

Tatsächlich hatte Porsche bereits von Dezember 1990 bis Juni 1991 verschiedene 1:4-Modelle eines Sportwagenprojekts mit der Bezeichnung 2800 im hauseigenen Windkanal getestet. Drei verschiedene Ausführungen eines äußerst ausgefallenen Aerodynamikkonzeptes wurden dabei intensiv untersucht. Sie unterschieden sich von bisherigen Lösungen durch ausgefeilte Konturen und Strömungsverläufe, die später allerdings nur von Konkurrenten übernommen wurden.

Im Rahmen einer Zwischenlösung wurde Norbert Singer im November 1991 beauftragt, den Einbau des V12-Motors 3512 in einen 962 für eine Le-Mans-Teilnahme zu prüfen. Darüber hinaus sollte er die anfallenden Kosten abschätzen, falls das Joest-Team den 24-Stunden-Einsatz übernehmen würde.

EINSATZ DES F1-V12 IM 962 FÜR LE MANS

Zu den weiteren in Erwägung gezogenen „Sonderprojekten“ gehörte ein möglicher Rekordversuch auf der Bergrennstrecke von Pike’s Peak mit einem Carrera 4, der mit einem Indy-V8-Motor ausgerüstet sein sollte – eine äußerst ausgefallene Idee. Außerdem analysierte man die existierenden Geschwindigkeitsrekorde zu Lande, um zu sehen, ob sich hier für Porsche irgendwelche Chancen ergaben.

Vor diesem Hintergrund arbeitete Porsche 1993 weiter an Verbesserungen des V12-Motors 3512. Für den nun als Projekt 2871 bezeichneten Ableger des Typs 2800 wurde ein spezieller Prüfstand für den Ven- ►

Rollout. Der LMP 2000 schaffte es in den Testbetrieb, jedoch nie auf die Rennstrecke. Im Entwicklungsstadium war Schluss.



Im Windkanal in Weissach wurden Aerodynamikversuche mit offenen Modellen im Maßstab 1:4 unternommen.

Im November 1999 unterlief der LMP-2000-Prototyp erstmalig ein zweitägiges Testprogramm.

tiltrieb gebaut, um verschiedene Ventilbetätigungen zu testen und auszuwerten.

Dazu gehörten normale Tassenstößel mit 28 und 31 mm Durchmesser aus Stahl und Aluminium, die je nach Ausführung über den Federn bzw. konzentrisch um die Federn angeordnet waren. Außerdem untersuchte man Schleppebelsteuerungen, wie sie ähnlich am Vierzylindermotor 547 und an den Achtzylindern 753 und 771 vorhanden waren. Obwohl die Schleppebelsteuerung einen größeren Nockengrundkreis und daher mehr Bauraum erforderte, wurde sie als vorteilhafter bewertet.

Dass Porsche hier mit Formel-1-Technik arbeitete, wird anhand der Untersuchungen mit einer weiteren Ventilsteuerungsmethode deutlich: Statt durch metallische Federn wurden die Ventile pneumatisch per Luftdruck geschlossen. Renault setzte diese Technik erstmals in der Mitte der achtziger Jahre in seinen F1-Turbomotoren ein, bekannt wurde sie 1989 durch die Verwendung in den V10-Saugmotoren.

Die Verwendung von komprimierter Luft als Ventilsfeder war ein Quantensprung in der Formel-1-Technik und erlaubte nun Motordrehzahlen von über

20.000/min, bis die Regularien hier ein Drehzahllimit setzten. Obwohl Porsche jetzt ebenfalls eine pneumatische Ventilsteuerung entwickelt und getestet hatte, blieb das einsatzbereite System für zukünftig denkbare motorsportliche Herausforderungen noch in der Schublade.

V12 HAT KEINE ZUKUNFT

Keine dieser Ideen erreichte jedoch rechtzeitig den erforderlichen Entwicklungsstand, um mit dem Typ 3512 einen konkurrenzfähigen Langstrecken-Rennwagen antreiben zu können. Zudem gab es die neue 3,5-Liter-Klasse im Langstreckensport nur 1992, da es sich Anfang 1993 abzeichnete, dass nicht genug Fahrzeuge in dieser Kategorie teilnehmen würden, weshalb sie nicht mehr ausgetragen wurde. Trotz aller technischer Brillanz war das Projekt 2800 eine Totgeburt.

In der Mitte der neunziger Jahre näherte sich die unglaubliche Erfolgsserie der Porsche-Rennwagen, namentlich des 956 und seines Nachfolgers 962, ihrem Ende. Abgesehen von einem wichtigen Sieg in Le Mans zum 50-jährigen Jubiläum des Unternehmens war Porsche in der GT-Rennsaison 1998 außen vor. Der leitende Ingenieur



bei Porsche Motorsport, Herbert Ampferer, analysierte die zukünftigen Möglichkeiten und empfahl den Bau eines speziellen Wagens für die Prototypen-Klasse, um gegen die Konkurrenten Mercedes-Benz, Audi und Toyota anzutreten. Nachdem er von Firmenchef Wendelin Wiedeking grünes Licht erhalten hatte, begann er im Oktober 1998 mit der Entwicklung.

Eine naheliegende Möglichkeit als Antriebsquelle war der weitere Einsatz des turbogeladenen 3,2-Liter-Sechszylinder-Boxermotors. Mit seiner standfesten Leistung von 550 PS bei 7200/min hatte sich das Triebwerk bei den 24-h-Rennen bewährt. Unter der Annahme, dass dieser Motor auch hier als Antrieb dienen würde, begann man, um ihn herum das Fahrwerk zu bauen. Das geschah unter der Leitung von Norbert Singer und Wiet Huidekoper, der bereits an den bisherigen Porsche GT1 gearbeitet hatte.

SAUGMOTOR STATT TURBO

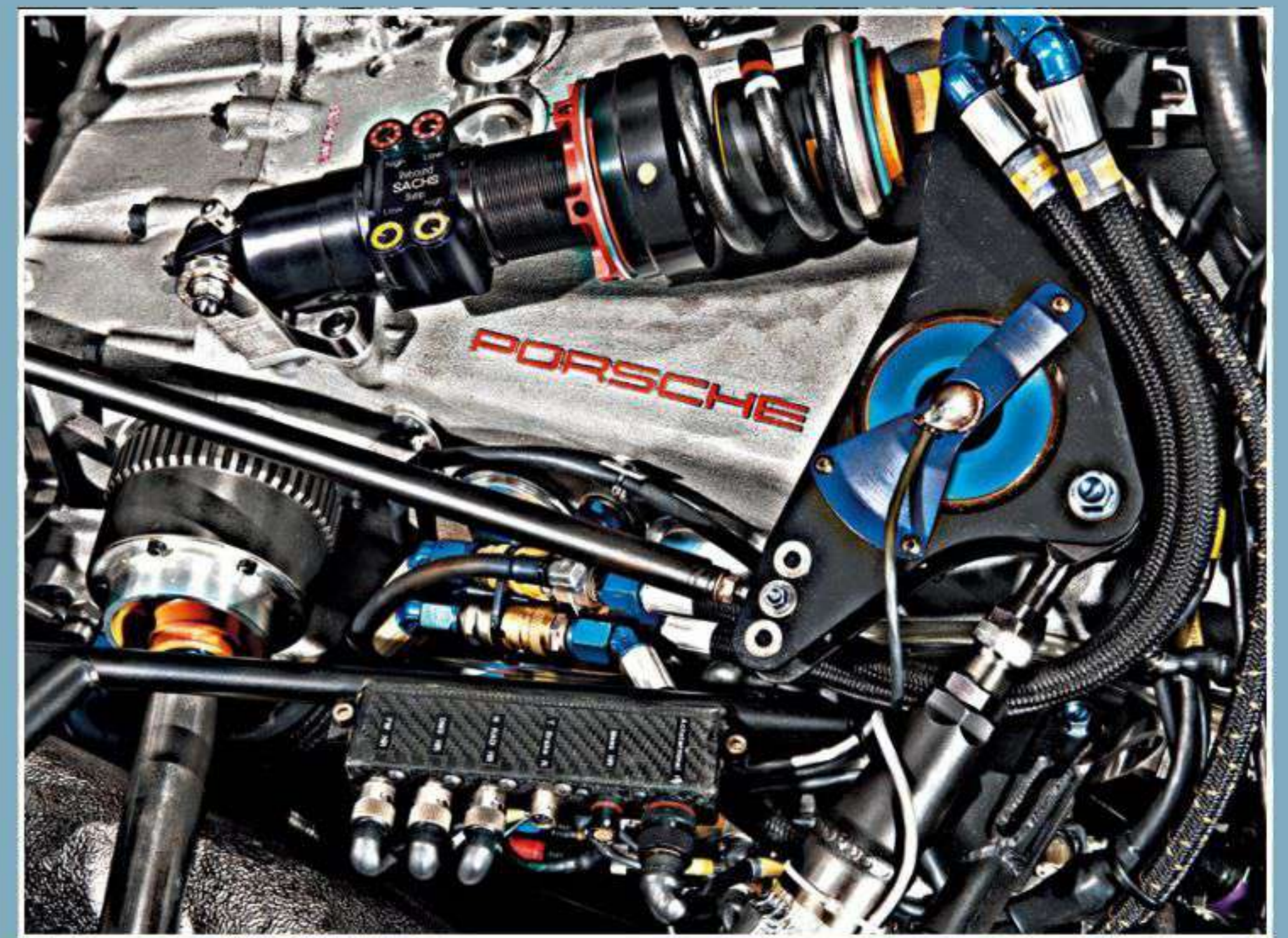
Motorsportchef Herbert Ampferer wollte jedoch einen Schlussstrich unter die Turbo-Ära ziehen und empfahl einen Neustart. Er schlug vor, dass Porsche die Renneinsätze in Zukunft mit Saugmoto-

ren bestreiten sollte. Das Reglement sah nämlich eine drastische Verengung des Ansaugquerschnitts vor, mit der die Turbomotoren nicht konkurrenzfähig waren.

Besonders beeinträchtigt waren, so Norbert Singer, das Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich und das Ansprechverhalten – beides war essenziell beim Herausbeschleunigen aus den langsamen Kurven, die auf den neuen Rennstrecken zahlreich vorhanden waren. „Daher dachte Herbert Ampferer“, erzählte Singer, „dass ein Turbomotor nachteilig wäre, und gab den Auftrag für die Entwicklung eines großvolumigen V10-Saugmotors.“

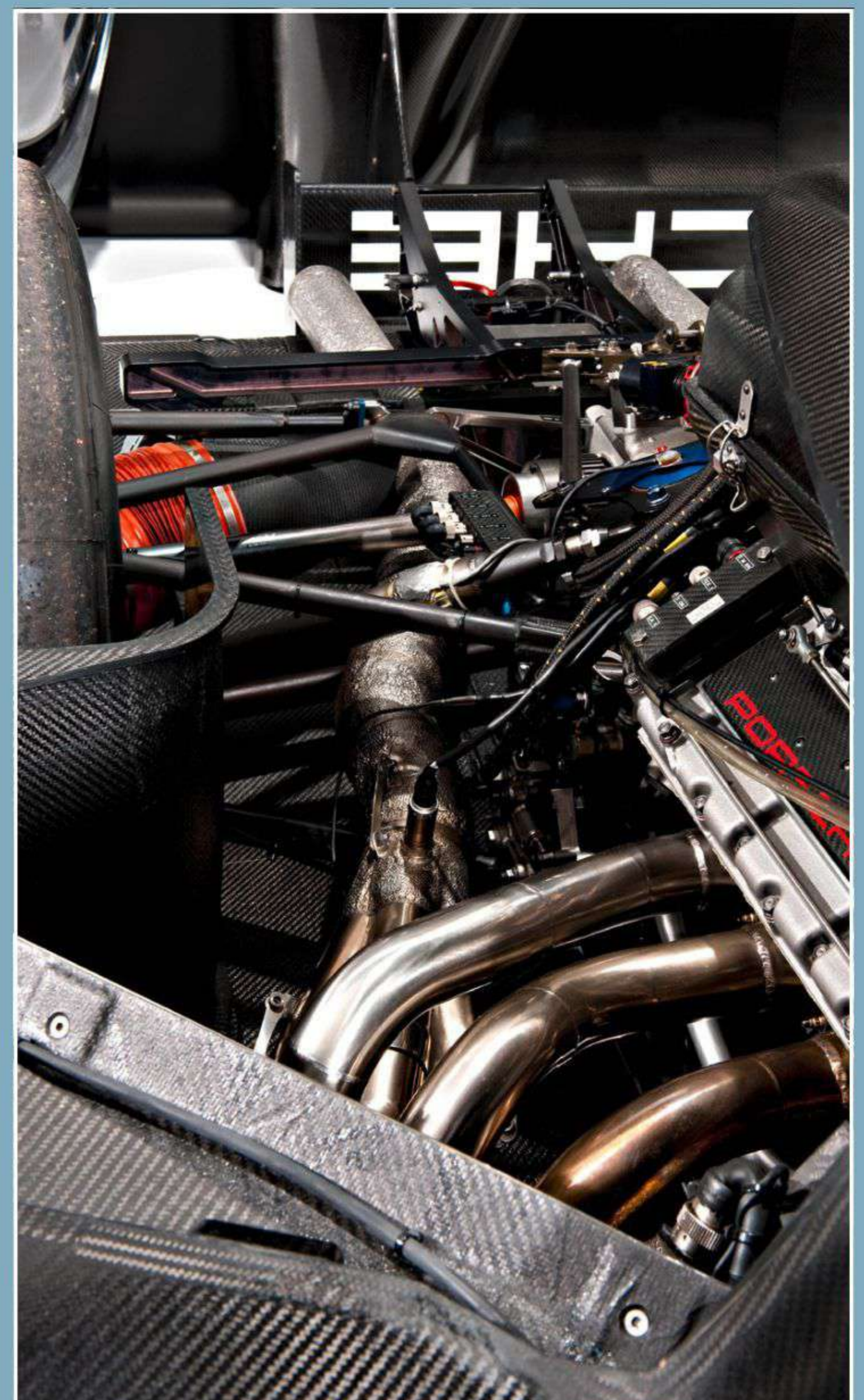
Am 28. November 1998 verkündete Porsche bei der alljährlichen Motorsport-Pressekonferenz, dass man 1999 keine Autos ins Rennen schicken würde. Die gute Nachricht war jedoch, dass für die Langstreckensaison im Jahr 2000 ein neuer Wagen bereitstehen würde. „Wir entschieden uns, ein Jahr auszusetzen“, sagte Technikchef Horst Marchart, „um einen vollständig neuen Wagen zu bauen.“

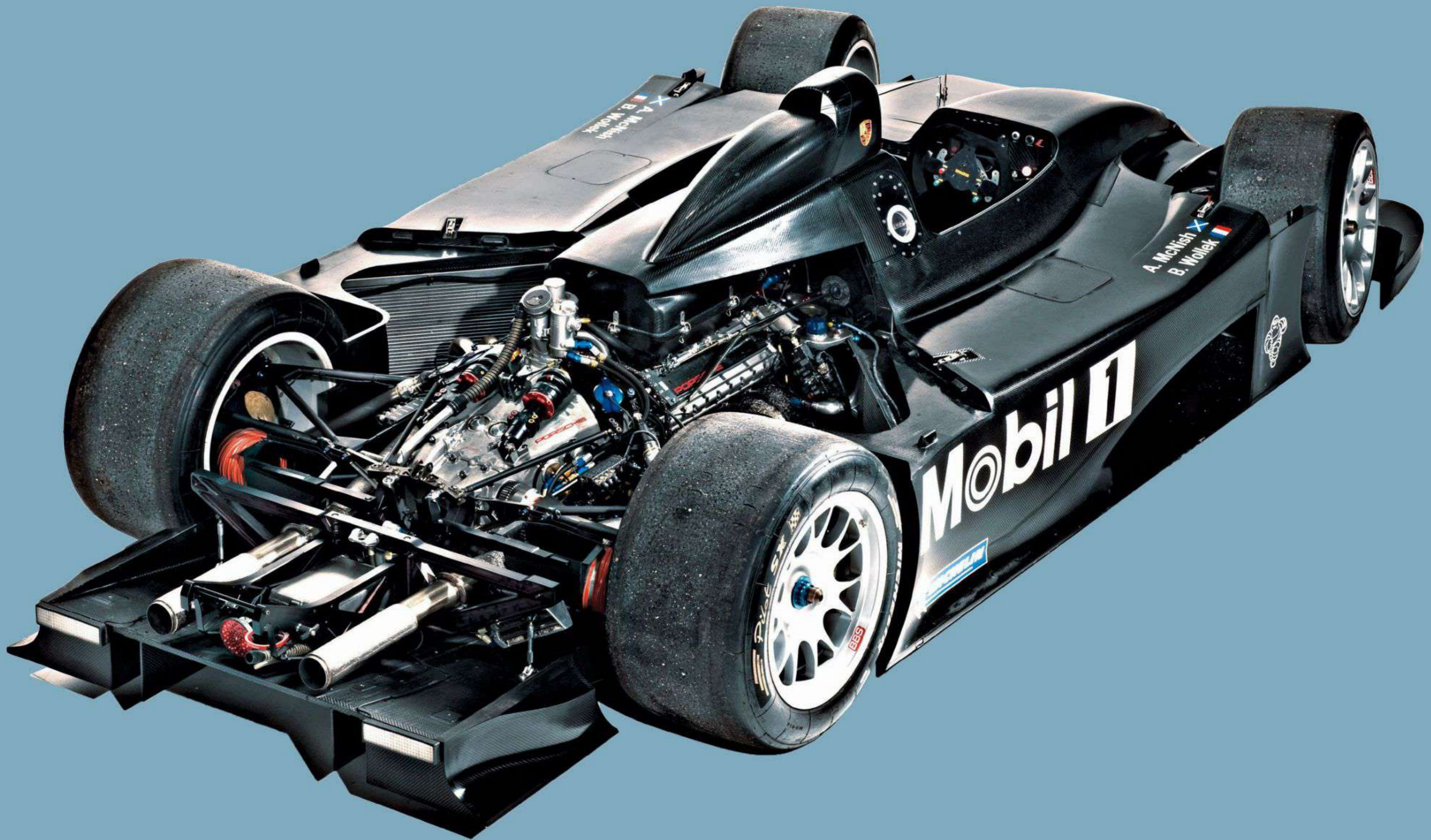
Herbert Ampferer konnte dafür auf kürzlich gemachte Erfahrungen zurückgreifen. Während des Tiefpunkts Anfang der neunziger Jahre war ihm der Formel-1-Motor 3512 anvertraut worden. ▶



Das Getriebe saß im Heck, Teile des Fahrwerks stützten sich an dessen Gehäuse ab.

Der V10-Motor mit 5,5 Litern Hubraum war die Weiterentwicklung eines unvollendeten Formel-1-Triebwerks.





Technik und Chassis gingen auf die Zielgerade der Entwicklung, als Ende 1999 das Projekt aus Geldgründen gestoppt wurde.

Er sollte damals herausfinden, wie sein Gewicht verringert und seine Leistung gesteigert werden könnte. Auch wenn er dabei einige Fortschritte machte, kam er schließlich zum Ergebnis, dass die einzige Lösung ein neuer Motor wäre. Eine V10-Lösung versprach den größten Erfolg, und so machte er sich an die Arbeit.

Das Resultat war ein V10 mit 68°-Zylinderwinkel, vier pneumatisch geschlossenen Ventilen pro Zylinder und jeweils zwei obenliegenden Nockenwellen, die über Zahnräder angetrieben wurden. Aus 96,0 mm Bohrung und 48,3 mm Hub resultierte ein Hubraum von 3496 ccm, das Gewicht wurde mit 170 kg angegeben. Bei ersten Tests leistete der Motor bereits 700 PS bei 15.000/min.

DER F1-V10 LIEFERTE 700 PS BEI 15.000/MIN

Auf diesem Entwicklungsstand kam das Aus: Porsche zog sich aus der Formel 1 zurück und konzentrierte sich stattdessen auf die CART-Serie in den USA. Auf einem Motorständer montiert, verstaubte Ampferers V10 im Flur des Porsche-Motorsport-Büros.

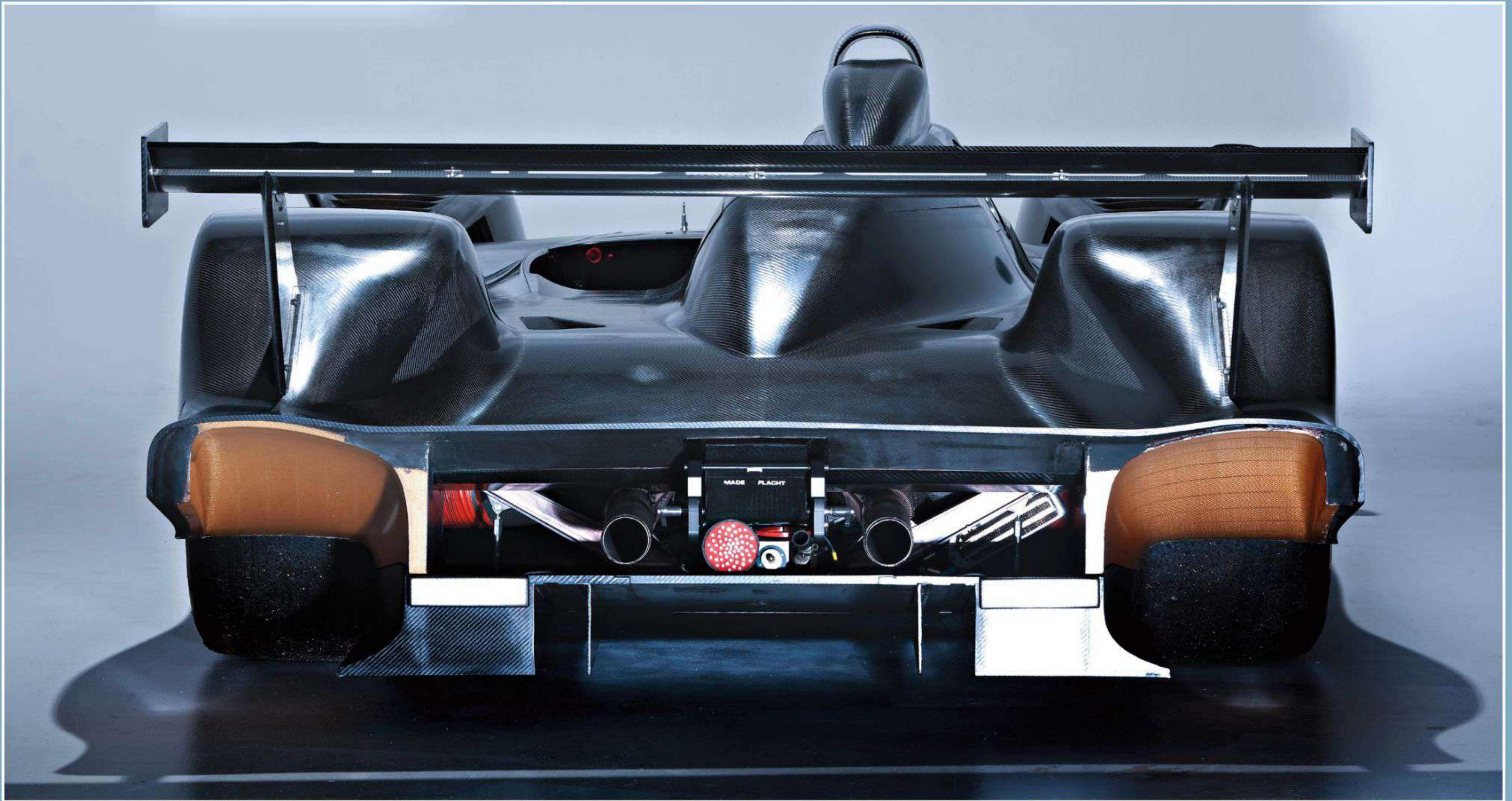
Hier dämmerte er vor sich hin, bis er im November 1998 aus seinem Dornröschenschlaf geweckt wurde: Er sollte jetzt als Antriebsquelle für einen neuen

Langstrecken-Rennwagen dienen. Dafür waren allerdings ein breiter nutzbares Drehzahlband und eine entsprechende Langstreckentauglichkeit erforderlich, was sich durch einen größeren Hubraum erreichen lassen sollte.

„Für Le Mans waren 3,5 Liter Hubraum einfach zu wenig“, sagte Herbert Ampferer. „Wir erhöhten ihn von 3,5 auf 5,5 Liter und behielten den Rest bei. Wenn er in der Formel 1 zwei Stunden lang 15.000/min aushalten konnte, reichte das für einen Le-Mans-Motor, der nur 8000/min dreht.“

„Wir ersetzten die pneumatische Ventilsteuerung durch normale Federn“, fuhr Ampferer fort. „Die Baulänge des Motors blieb gleich, weil sich der Bohrungsdurchmesser nicht veränderte. Auch die Nockenwellen waren identisch, aber der größere Hubraum erforderte neue Zylinderköpfe.“ Durch 7 mm höhere Zylinderköpfe und die Anpassung der Pleuellänge sowie der Pleuellänge wurden die Anforderungen des neuen Hubs von 76 mm erfüllt. Damit erhöhte sich der Hubraum auf 5501 ccm.

Unter der Leitung von Thomas Ludenbach behielten Ampferers Ingenieure den 68°-Zylinderwinkel des Formel-1-Triebwerks bei. Dieser Wert hatte sich bei ausführlichen Analysen von verschiedenen Zylinderwinkeln und 16 unterschiedlichen Zündfolgen als Optimum erwiesen. Dass



er mit den 72°-Kröpfungen der Kurbelwelle nicht übereinstimmte, erwies sich im Betrieb als unbedeutend.

Obwohl der V10 nicht die Mezger-typisch radial angeordneten Ventilschäfte hatte, war trotzdem noch genug Platz für die Nockenwellenlager zwischen den Ventilen eines Brennraums. Die meisten Gussteile des V10 waren aus Aluminium hergestellt und die Nikasil-beschichteten Zylinder direkt in den Block gebohrt. Das gewährleistete eine kurze Baulänge – der Block maß nur 572 mm – und eine hohe Steifigkeit, da der Motor als tragendes Teil der Heckpartie vorgesehen war.

HUBRAUM VON 5501 CCM

Ähnlich wie am V12-Motor von Honda waren die Pumpen und Nebenaggregate des Porsche-Zehnzylinders in einem Gehäuse unterhalb des vorderen Kurbelwellenendes untergebracht und wurden über Zahnräder angetrieben. Eine einzelne Kühlmittelpumpe auf der rechten Seite sorgte für den nötigen Kühlmittelumlauf in den beiden Zylinderbänken. Bedingt durch die V-Bauweise war die linke Zylinderbank entsprechend nach vorn versetzt, damit die Titanpleuel der gegenüberliegenden Zylinder auf einem gemeinsamen Hubzapfen Platz fanden. Der Lufteintritt in das Ansaugsystem wurde über Dros-

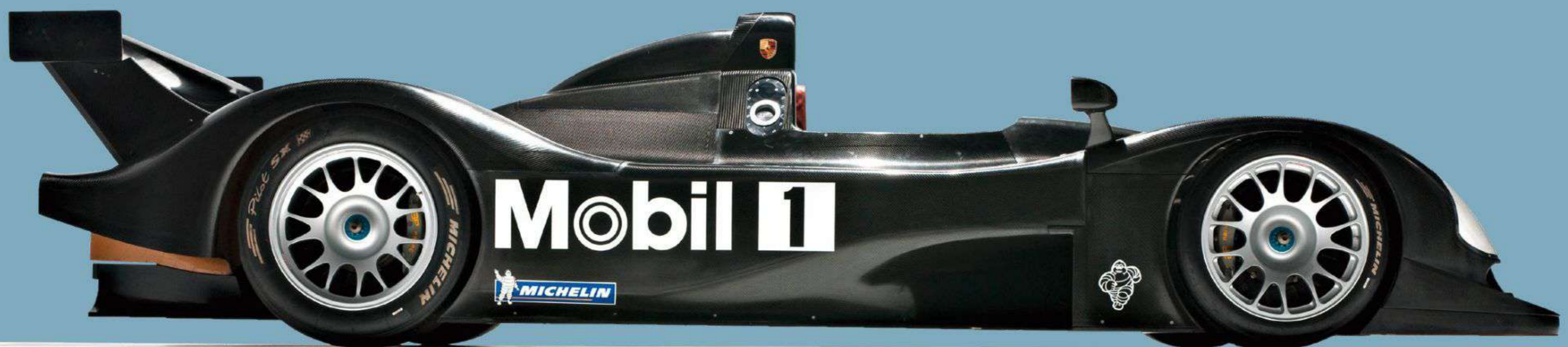
selklappen reguliert und das Gemisch über eine elektronische Einspritzanlage aufbereitet. Auf dem Prüfstand drehte der Motor 10.000/min und erreichte 680 PS.

Da vor dem Wechsel des Motors die Arbeiten am Fahrgestell fortgeführt worden waren, mussten nun einige Änderungen vorgenommen werden. Der V10 erforderte neue Befestigungspunkte, da er nun als tragendes Teil im Heckbereich diente. Auch die Kurbelwellenmittelachse und die Kupplung des neuen Motors lagen deutlich tiefer und zogen eine Anpassung des Antriebsstrangs nach sich.

Das neue Sechsganggetriebe war als eigenständige Einheit zwischen Kupplung und Differenzial angeordnet, und seine Position ließ den Motor für ein geringes Trägheitsmoment nah an die Fahrzeughochachse rücken. Das Getriebegehäuse nahm die Querlenker auf und diente als Abstützung für die Federbeine und deren Umlenkhebel, die über Schubstangen die Kräfte der Radbewegungen einleiteten. Zusätzliche einstellbare Streben verliefen von den Umlenkhebeln nach hinten zu einem Stabilisator, dessen Befestigungspunkte zur Anpassung des Rollmoments verändert werden konnten.

Die Vorderradaufhängung bestand ebenfalls aus Querlenkern und Schubstreben. Wie an der Hinterachse waren auch hier die Federbeine liegend unter der vor- ▶

Der Diffusor ging über die ganze Breite des Hecks.



Die Linien verraten es: Viele Erkenntnisse beim Bau flossen ein paar Jahre später in die Entwicklung des LMP2-Rennwagens ein.

deren Abdeckung angeordnet. So ließen sich sowohl der Schwerpunkt absenken als auch die Stirnfläche und damit der Luftwiderstand verringern.

Der britische Hersteller Lola Composites stellte nach den Vorgaben von Porsche einen neuen wannenförmigen Rahmen aus Kohlefaser her. In Weissach unternahm Norbert Singer unterdessen an einem 1:3-Modell Versuche im Windkanal für eine offene Karosserie, die ebenfalls aus Kohlefaser gefertigt werden sollte. „Er begrenzte an der Frontpartie den Überhang und teilte etwa in Fahrzeugmitte die Luftströmung, um die stabilisierende Wirkung der Aerodynamik zu erhöhen und die Nickbewegungen zu verringern“, erinnerte sich Markus Eberhardt.

LOLA BAUT DAS CHASSIS AUS KOHLEFASER

„Der LMP 2000 hatte vorn einen Splitter, der nur wenig über die Karosserie hinausragte“, fügte Eberhardt hinzu. „Die Ecken waren abgerundet, und die Karosserie stieg zwischen den vorderen Radhäusern allmählich an. Der Unterschied zu allen anderen damaligen Autos war, dass die Karosserie oben das Profil eines senkrecht stehenden Flügels und jeweils auf beiden Seiten einen tiefer liegenden Lufteinlass hatte. Der Splitter vor den Vorderrädern war tief und flach, aber mit einem aufwärtsweisenden Radius verse-

hen. Dieser setzte sich dann gleichmäßig auf der Innenseite der Radhausoberflächen fort.“

„Der restliche Unterboden war gemäß dem Reglement vollständig flach“, schrieb Eberhardt. „Am Heck stieg der Diffusor in einem Winkel von 9° nach oben an. Die erste Version, die im April 1999 auf einer CAD-Zeichnung zu sehen war, verlief über die gesamte Breite und hatte etliche innere Luftleitstreben. Nach einigen Windkanaltests verschmälerte man den Diffusor, indem die äußeren Bereiche mit Füllstücken verschlossen wurden. Damit sollten die negativen Einflüsse von Luftverwirbelungen unterdrückt werden, die von den Hinterrädern erzeugt und in den Diffusor eingebracht wurden. Jetzt waren nur noch zwei Luftleitstreben vorhanden. Die Außenseiten des Diffusors verliefen nicht senkrecht, sondern waren nach außen geschwungen, was an keinem anderen Auto damals zu sehen war.“

„Das Heck war nicht so niedrig wie bei einigen Konkurrenzfahrzeugen“, befand Eberhardt. „Die hinteren Radabdeckungen hatten eine runde Kontur und waren am Ende offen. Der zweiteilige Heckspoiler bestand aus einem festen Hauptteil und einem einstellbaren Flügelement und ragte über das Fahrzeugheck hinaus. Befestigt war er an zwei Auslegern in der maximal erlaubten Höhe. Seitlich waren kleine Abschlussplatten angebracht.“

An der Nase des LMP 2000 befanden sich unterhalb der Scheinwerfer ovale Öffnungen für die Kühlluftzufuhr zu den Bremsen. Die Lufteinlässe am hinteren inneren Ende der vorderen Radhäuser führten die Kühlluft zu den schräg vor den Hinterrädern angebrachten Kühlern. Der Kraftstofftank befand sich hinter dem Fahrer und wurde wie dieser durch einen Überrollbügel geschützt. Cockpit, Tank und Motor waren mit einer strömungsgünstigen Abdeckung versehen, die sich perfekt in das Aerodynamikkonzept des gesamten Wagens einfügte.

BOB WOLLEK STELLTE DEM AUTO GUTE NOTEN AUS

Obwohl es zu einigen Verzögerungen kam, stand Anfang November 1999 ein schwarzer LMP-2000-Prototyp für ein zweitägiges Testprogramm bereit. Als Fahrer waren Allan McNish und Bob Wollek eingeladen, Letzterer bezeichnete den Wagen als „an excellent car“. Jetzt musste noch die unübertroffene Erfahrung, die Porsche im Bestreiten von 24-h-Rennen gemacht hatte, in die Abschlussarbeiten einfließen, um den Wagen für den ersten Einsatz vorzubereiten.

Aber es sollte nicht sein. Am 21. November 1999 verkündete Porsche die Einstellung dieses Projekts. Es war eine reine „Geschäftsentscheidung“, so Wendelin Wiedeking, der es als erforderlich ansah, dass alle Ingenieurs- und Personalkapazitäten ab sofort für die Entwicklung des kommenden Cayenne zur Verfügung stehen sollten. Angesichts des Verkaufserfolgs dieses Autos fällt es heute schwer, ihm darin zu widersprechen.

Die Einstellung des LMP 2000 sei eine herbe Enttäuschung gewesen, so der

Journalist Mike Cotton. „Viele Mitarbeiter in Weissach fühlten sich durch die Kehrtwende von Dr. Wiedeking im Motorsport vor den Kopf gestoßen“, schrieb er, „nicht weniger als ein Dutzend Ingenieure und Techniker arbeiteten mit voller Hingabe und Herzblut an diesem neuen Herausforderer, mit dem das Unternehmen Porsche zum 17. Mal Le Mans hätte gewinnen können.“ Bob Wollek sagte frustriert, dass Porsche ihm die letzte Chance genommen hätte, in Le Mans zu siegen. Cotton spekulierte, dass zu Lebzeiten von Ferry Porsche ein Versprechen – in diesem Fall die im Vorjahr angekündigte Rückkehr zum Motorsport – niemals gebrochen worden wäre. In den zwei Jahren seit Ferrys Tod, so die Meinung des Briten, hätte sich die Porsche AG zu einem völlig anderen Unternehmen entwickelt, als er es bisher kannte. Die Buchhalter

auf ein halbes Jahrhundert erfolgreicher Rennsportteilnahme zurückzuführen.

Wiedeking hatte die GT-Rennaktivitäten von 1996 bis 1998 unterstützt, trotz magerer Ergebnisse in den letzten beiden Jahren. Nun sah er aber eine Möglichkeit, wie er den Ruf von Porsche auch bei einer längeren Abwesenheit von der Rennstrecke bewahren könnte. Glücklicherweise hatte er damit recht.

PROJEKT-STOPP IN 1999

Der Porsche-Chef war der Ansicht, dass Porsche als Unternehmen nicht mehr so wie früher sei: „Eigentlich ist es nur VW mit mehreren verschiedenen großen und einigen kleineren Herstellern.“ Im Vertrauen sagte er zu Herbert Ampferer: „Welchen Unterschied macht es, wenn Porsche in Le Mans antritt und zum 17. Mal gewinnt

„WELCHEN UNTERSCHIED MACHT ES, WENN PORSCHE IN LE MANS ZUM 17. MAL GEWINNT – ANSTELLE VON 16 MAL? WER KOMMT AN UNS HERAN?“

hätten letztendlich über die Ingenieure gesiegt. „1999, so scheint es, war der Profit wichtiger als die Ehre.“

Mike Cotton stand mit seiner harten Bewertung nicht allein. Spektakuläre Supercup-Rennen waren schön und gut, aber Porsche-Fans und -Freunde wollten packende Zweikämpfe gegen gleichwertige Rivalen bei den legendären Sportwagenrennen erleben. Nicht zuletzt ist der legendäre Ruf der Marke Porsche

– anstelle von 16 Mal? Wer kommt an uns heran?“ Es ist Ferrari – mit der halben Anzahl von Siegen.

„Ich musste ihm zustimmen“, gab Herbert Ampferer zu. „Aber es war schwer, denn der LMP 2000 war ein richtig gutes Auto.“ Doch wie der von Porsche konstruierte Cisitalia Formel-1-Wagen bekam er nie die Gelegenheit, es zu beweisen. ■

Text: Karl Ludvigsen · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche

Porsche 935/78 Moby Dick

8th 24h LeMans 1978
Schurti, Stommelen
1:12 CMR

exklusiv

Art.-Nr.: CMR12003



46 cm

199⁹⁵ €

www.ck-modelcars.de



HIGH POTENTIALS

996 4S COUPÉ

996 GT3 und Turbo sind in festen Händen, aber es müssen ja nicht immer die Extreme sein. Ein Carrera 4S Coupé verbindet das Beste aus beiden Welten: klassische Saugmotortechnik, Allradantrieb und die breiten Schultern des aufgeladenen Topmodells.

Günstig? Nun ja, die Zeiten, in denen Handel und Privatmann froh waren, wenn der alte 996 vom Hof war, sind vorbei. Die erste wassergekühlte Elfer-Generation hat sich freigeschwommen von Gering-schätzung und Designkritik. Der 996 gilt als schützenswert und sammelwürdig – es ist an der Zeit, das Besondere vom Alltäglichen zu trennen.

996 Turbo (PORSCHER FAHRER 1-2012 und 2-2016) sowie Targa (PORSCHER FAHRER 4-2016) und GT3 (PORSCHER FAHRER 1-2017) haben wir bereits vorgestellt. Turbo und Top-Sauger sind erwartungsgemäß begehrt und teuer, der andere ein Fall für Liebhaber des Besonderen. Während den Targa seine Schiebedach-Technik und die überschaubaren Stückzahlen speziell machen, glänzt der ebenfalls erst zum Ende des Modellzyklus vorgestellte Carrera 4S mit spannenden Zutaten.

Wenn es also kein teurer, pflegeintensiver Turbo oder GT3 sein soll und fest stehen-

de Heckflügel als zu offensiv empfunden werden, ist der Carrera 4S eine stimmige und günstige Alternative. Er beherrscht den leisen Auftritt bei kraftvollem Auftreten, und die üppige Ausstattung macht ihn ab Werk besonders. Metallic-Lackierung, Volllederausstattung und elektrische Sitze mit Memory-Funktion sind ebenso serienmäßig wie Klimaanlage und Radio mit Klangpaket.

Letzter Pluspunkt: Als später Vertreter der 996-Baureihe ist er frühen Typen bei Machart und Leistung ein gutes Stück voraus. Wie den zeitgleich vorgestellten 996 Targa adelt den 4S die Gnade der späten Geburt.

Mit der Vorstellung zum Modelljahr 2002 nahm Porsche schon den 997 in Angriff, bei Leistung und Ausstattung stellten die beiden neuen Typen einen Schritt in diese Richtung dar.

In zwei Punkten unterschied sich der 4S deutlich von seinen 996-Vorgängern: bei Optik und Antrieb. Wie beim G-Modell erstmals praktiziert, kombinierte der 4S Turbolook und Saugmotor. Um Abstand zum Boxster und Anschluss an die Upper Class herzustellen, erhielt der 4S die Bugschürze des Turbos mit den großen Lufteinlässen und die Scheinwerfer des Turbomodells.

Zum serienmäßigen Allradantrieb über Viscokupplung und Kardanwelle kam das breit bauende Heck mit Turbo-Heckschürze und -scheinwerfern dazu, zwischen denen ein rotes Reflektorband verlief. Auch innen schimmerte durch Verwendung der Turbo-Instrumente das Topmodell durch, und endlich gab es auch ein Handschuhfach.

Die klassische Idee des Turbolooks wurde so weit zu Ende gedacht, dass der 4S ein um 10 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk und darüber hinaus die Bremsanlage mit rot lackierten Bremssätteln und gelochten Bremsscheiben sowie 18-Zoll-Turbolook-II-Räder erhielt, allerdings ohne aufwendige Hohlspeichen-Technologie, wie sie das aufgeladene Modell nutzte. Außerdem verzichtete der 4S auf dessen seitliche Lufteinlässe und den typischen Turbo-Heckspoiler.

Dafür erhielt der Saugmotor eine Pleuellwelle mit mehr Hub und das aus dem Turbo bekannte VarioCam-Plus-System mit verstellbaren Einlassnockenwellen und Ventilhub-Umschaltung. Aus 3596 ccm holte der Boxer 320 PS bei 6800/min, was in Verbindung mit dem Sechsgangschaltgetriebe, die Fünfgang-Tiptronic S kostete rund 5500 Mark Aufpreis, für eine Spitze von 280 km/h reichte.

DER REIZ DES 996 4S ENTSTEHT DURCH DIE BÜNDELUNG VIELER TALENTE UND KOMPETENZEN.



Der Reiz des Gesamtpakets erschließt sich folglich erst beim genauen Hinschauen. Der Charme des 996 4S Coupé, 17.289 Mal gebaut, liegt in der Bündelung der Kompetenzen: Leistung und Ausstattung sind großzügig, Turbolook- und Turbo-Accessoires sind cool, der Abstand zum vorherigen 996 ist groß und der Preis im Vergleich zum echten Turbo verhältnismäßig klein. Classic Data gibt für ein Auto im Zustand 2 einen Preis von 34.100 Euro an, das Cabrio liegt, obwohl deutlich seltener (5757 Stück), sogar leicht darunter – und ja, natürlich, Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel.

30.000 bis 40.000 Euro sind viel Geld, aber für die Menge Porsche zugleich auch wenig.

Tipp: Heute kaufen, fahren, behalten, daran erfreuen. Nicht spekulieren, auch wenn die Sammler-Karriere des 996 gerade erst begonnen hat. Untätigkeit und selbst wohltemperiertes Rumstehen nimmt die komplexe Technik übel. Moderne Autos wie die Elfer der Generation 996 brauchen Auslauf, weshalb beim Kauf auch nicht die Laufleistung ausschlaggebend sein sollte, sondern Punkte wie Extras und Allgemeinzustand. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Foto: Porsche

Porsche 996 4S

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 96/03, 4 Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, Einlassnockenwellen-Verstellung, Ventilhub-Umschaltung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 96,0 x 82,8 mm

Hubraum: 3596 ccm

Leistung: 235 kW (320 PS) bei 6800/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4250/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/31, auf Wunsch Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/35

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Längs- und Querlenker aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn); LSA-Mehrlenkerhinterachse und Fahrschemel aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

Bremsen: 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel, innenbelüftete und gelochte Scheiben 330 x 34 mm (vorn), 330 x 28 mm (hinten); auf Wunsch ab MJ 2003: PCCB mit 6-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsätteln, innenbelüftete und gelochte Keramikfaser-Scheiben 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2350 mm

Spur: 1472 mm (vorn), 1528 mm (hinten)

L x B x H: 4435 x 1830 x 1295 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 11 J x 18 mit 295/30 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1470 kg / 1525 kg (Tiptronic)

Zul. Gesamtgewicht: 1870 kg / 1925 kg

Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h / 275 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,1 s / 5,6 s

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2001–2004

Preis: 170.158 Mark (175.773 Mark) 2001

Während Arno Bohns Dienstzeit wurde
der 968 entwickelt. „Ein großartiges Auto,
aber mit fast 90.000 Mark viel zu teuer.“



VON AUSSEN NACH INNEN

Drei Jahre lang, von 1990 bis 1992, leitete Arno Bohn die Geschichte von Porsche. Er kam aus der erfolgsverwöhnten Computerbranche und musste nun einen Automobilhersteller führen, der durch sinkende Verkaufszahlen und eine unklare Zukunftsstrategie ins Taumeln geraten war.

Als Arno Bohn Porsche verließ, hatte das Unternehmen seine einstige Stärke zwar noch nicht ganz wiedererlangt, jedoch stand mit dem 993 eine neue 911-Baureihe bereit, und mit der 986/996-Plattform war der Grundstein für den zukünftigen Erfolg gelegt. Bisher hat Arno Bohn nicht über diese, seine Zeit bei Porsche gesprochen, und obwohl er nie wieder in der Automobilindustrie tätig wurde, hat er noch immer großes Interesse an den dortigen Vorgängen.

Rückblick, in die Zeit vor Bohn. Die achtziger Jahre waren ein unruhiges Jahrzehnt für Porsche. Die Dekade begann mit einem Einbruch der Verkaufszahlen, der sich scheinbar turnusmäßig alle zehn Jahre wiederholte – denn so geschah es auch zu Beginn der sechziger und siebziger Jahre. Dann aber folgten einige Jahre des unerwarteten Wachstums und Erfolgs.

Unter dem Vorstandsvorsitzenden Peter Schutz vervielfachten sich die Verkäufe innerhalb von fünf Jahren, was nicht zuletzt auf die kontinuierliche Aufwertung des US-Dollars zurückzuführen war. Große Teile des Profits investierte Porsche in das expandierende Entwicklungszentrum in Weissach, wo ein Windkanal, eine hochmoderne Crashtest-Anlage und 35 neue Motorenprüfstände errichtet wurden.

Weissach erhielt zunehmend externe Aufträge, entwickelte aber gleichzeitig das technische Meisterstück von Porsche, den 959, und konstruierte den erfolgreichen F1-Motor, mit dem die Rennwagen von McLaren einige Weltmeistertitel einfuhren. Die Zeiten waren gut, und so vernachlässigte man offensichtlich die Weiterentwicklung des 911 für den Fall, dass die Marktsituation schwieriger werden würde.

Und genau das trat ein: Nachdem der Wechselkurs des Dollars in den Jahren von 1980 bis 1985 von 1,80 Mark auf 3,00 Mark gestiegen war, stürzte er bis 1992 unaufhaltsam auf 1,60 Mark ab. Die Auswirkungen waren für alle Automobilproduzenten mehr oder weniger spürbar, aber als kleiner Hersteller, der stark vom amerikanischen Markt abhing, war Porsche besonders betroffen. Angesichts der einbrechenden Gewinne musste Peter Schutz reumütig eingestehen, dass kein „Plan B“ vorhanden war, und bat Ende 1987 um die Auflösung seines Vertrags. Schutz wurde durch den langjährigen und integren Porsche-Finanzchef Heinz Brantitzki abgelöst.

Und genau das trat ein: Nachdem der Wechselkurs des Dollars in den Jahren von 1980 bis 1985 von 1,80 Mark auf 3,00 Mark gestiegen war, stürzte er bis 1992 unaufhaltsam auf 1,60 Mark ab. Die Auswirkungen waren für alle Automobilproduzenten mehr oder weniger spürbar, aber als kleiner Hersteller, der stark vom amerikanischen Markt abhing, war Porsche besonders betroffen. Angesichts der einbrechenden Gewinne musste Peter Schutz reumütig eingestehen, dass kein „Plan B“ vorhanden war, und bat Ende 1987 um die Auflösung seines Vertrags. Schutz wurde durch den langjährigen und integren Porsche-Finanzchef Heinz Brantitzki abgelöst.

ABHÄNGIG VOM WECHSELKURS

Auch wenn Brantitzki eigene Vorstellungen von der zukünftigen Porsche-Entwicklung hatte – so präsentierte er auf einer Pressekonferenz den Porsche 964 als „den 911 für die nächsten 25 Jahre“ –, war er doch mehr eine Interimslösung, eine Art „Übergangskanzler“. Der Porsche-Vorstand hatte andere Pläne und suchte schon bald einen neuen Manager.

Eine kurze Rückschau: Als die 1971 neu gegründete Porsche AG im Jahr 1972 Ernst Fuhrmann zum Vorstandsvorsitzenden berief, war es Ferdinand Piëch gewesen, der diese Personalie eingefädelt hatte. Und jetzt war es wieder Piëch, Anteilseigner und Vorstandsmitglied von ▶

Porsche und nun Chef von VW, der Arno Bohn ins Gespräch brachte.

Eine weitere Parallele bestand darin, dass Fuhrmann vor seinem Eintritt bei Porsche nach einer 15-jährigen Tätigkeit beim Kolbenringhersteller Götze ausgeschieden war, während Bohn kürzlich Nixdorf verlassen hatte, wo er in den zwei Jahrzehnten seiner Firmenzugehörigkeit bis zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden aufgestiegen war.

„Ferdinand Piëch kannte ich bereits flüchtig“, erinnert sich Arno Bohn heute. „Ich traf mich mit ihm bei einer Veranstaltung in Davos, wo ich ihn um ein Gespräch bat. Wir wollten ein neues Nixdorf-Produkt Quattro nennen, was in den frühen achtziger Jahren ein interessanter Begriff war. Piëch hatte nichts dagegen, weil keine Verwechslungsgefahr mit Autos bestand. Nachdem ich Ende 1988 Nixdorf verlassen hatte, ging ich zum Studieren nach Harvard. Während ich in Amerika war, begegnete ich im folgenden Sommer in New York Ferdinand Piëch und Wolfgang Porsche; ich glaube, es war im Sussex Hotel. Ich deutete an, dass ich daran interessiert sei, für Porsche zu arbeiten, und Walter Zügel (langjähriges Mitglied des Porsche-Beirats) fungierte schließlich als Mittelsmann.“

VERALTETE MODELLPALETTE

Bohn wurde auf den Familiensitz nach Österreich eingeladen, wo er seinen Worten zufolge „die vollständige Zell-am-See-Behandlung“ erfuhr. Im November 1989 trat er schließlich bei Porsche in Zuffenhausen ein. Heinz Branitzki, so erinnert sich Bohn, zeigte sich äußerst kooperativ beim Übertragen des Verantwortungsbereichs. Seine offizielle Aufnahme in den Vorstand erfolgte am 1. Januar des folgenden Jahres.

„Am meisten machte Porsche der kontinuierliche Fall des Dollars zu schaffen“, resümiert Bohn. „Der Golfkrieg beeinträchtigte die Weltwirtschaft, und der Markt für Luxusautos brach ein. Sogar Daimler-Benz und BMW fuhren 1990 Verluste ein, was bisher noch nie da gewesen war.“

Verschlimmernd wirkte sich für Porsche die veraltete Modellpalette aus: So

erschien der 964 in der Turbo-Version erst für das Modelljahr 1991 und verkaufte sich auch noch schleppender als erwartet. Die neue 911-Baureihe war noch nicht einmal in der Entwicklungsphase und sollte frühestens 1993 verfügbar sein. Und der 968 war „ein Lückenfüller“, so Bohn. „Ich fuhr ein Vorserien-Modell – ein großartiges Auto, aber mit fast 90.000 Mark als Einstiegspreis für einen Wagen mit Vierzylindermotor viel zu teuer.“

Eine unglückliche Situation. Mit einem Sechszylindermotor hätte sich der 968 mit Sicherheit besser verkaufen lassen, zumal Weissach bereits einen kompakten Sechszylindermotor für Volvo in der Entwicklung hatte. Dieser wies kleinere Abmessungen als der Vierzylindermotor des 968 auf, fiel aber schon den ersten Budgetkürzungen zum Opfer. Ein ähnliches Schicksal erfuhr ein auf einem BMW-Motor basierender Sechszylinder, der mit einer von Weissach entwickelten Krümmeranlage versehen war.

„WAS FEHLTE, WAR EIN KLEINER, GÜNSTIGER PORSCHE ALS NACHFOLGER FÜR DIE VOLUMENMODELLE 924 UND 944, EIN NEUER 912.“

„Was fehlte, war ein kleiner, günstiger Porsche“, räumt Bohn ein. „Für die 924/944-Baureihe war dringend ein Volumenmodell als Nachfolger erforderlich, ein neuer 912, wenn Sie es so nennen möchten. Man kann problemlos ein Modell profitabel nach oben aufrüsten, dagegen lässt sich beim Zusammenstreichen und Reduzieren mit den dabei erforderlichen Preissenkungen nur noch schwer ein Gewinn erwirtschaften. Hinzu kamen logistische Probleme: Die Vierzylindermotoren wurden in Neckarsulm gebaut und waren nicht in die 911-Fertigung in Zuffenhausen integriert. Um all diese Faktoren unter einen Hut zu bringen, entstand schließlich die Idee, zwei verschiedene Autos (986 und 996) auf einer gemeinsamen Plattform zu bauen.“

Mitte 1991 kehrte Wendelin Wiedeking zu Porsche zurück und wurde Vorstandsmitglied für Produktion und Materialwirtschaft. Ihm war die Unwirtschaftlichkeit von Porsche hinsichtlich der Lagerhaltung und Produktion schon länger bekannt.

Bohn behauptet, dass er damals allerdings nicht in die Entstehung des Plattform-Konzepts involviert war. „Das geht auf Horst Marchart zurück. Wiedekings Verantwortung lag darin, wie die neuen Autos gebaut werden könnten.“

DER 989 WURDE ZUM FINANZIELLEN FIASKO

Marchart war Hauptabteilungsleiter Gesamtfahrzeug. Im Laufe des Jahres 1991 schlug Bohn ihn als Entwicklungschef vor. Er ersetzte damit Ulrich Bez, der über das 989-Projekt gestolpert war.

Der 989, der viertürige Porsche, war vielleicht die größte Herausforderung für Bohn während seiner Zeit in Zuffenhausen. „Ferry Porsche hatte immer den Wunsch, einen viertürigen Porsche zu bauen, setzte ihn aber niemals um. Für die Ingenieure war es ein großartiges Konzept, an dem sie sich festbeißen konnten. Einen der 989-Prototypen fuhr ich

über eine längere Distanz und muss zugeben, dass ich mich in dieses Auto verliebt hatte. Ich war fest der Meinung, es wäre ein großer Schritt in die Zukunft. Der

Viertürer sollte einen Verkaufspreis von rund 72.000 Mark haben, was bedeutete, dass die Produktionskosten nicht höher als 40.000 DM sein durften. Das war eine Herausforderung“, schildert Arno Bohn.

„Anfangs sah es so aus, als ob die Ingenieure diese Vorgabe erfüllen konnten, und ein Preis von 72.000 bis 75.000 Mark schien machbar zu sein. Dann lief die Sache aus dem Ruder: Weissach konnte nicht länger die ursprünglich veranschlagten 38.000 Mark für die Produktion des 989 aufrechterhalten. Die Kosten stiegen an, und das führte zu einer schwierigen Situation mit Ulrich Bez. Er war ein brillanter Techniker, konnte seine Mitarbeiter jedoch nicht führen. Ein Teil der 989-Geschichte ist das Fehlen von Loyalität. Ich glaube, wenn alle Leute auf seiner Seite gewesen wären, hätten sich die Kostensteigerungen im Rahmen gehalten – aber Bez hatte nicht die Unterstützung seines Teams“, urteilt Bohn.

„Der 989 wurde zu einem finanziellen Fiasko, und Bez musste das Unterneh-

men verlassen. Ich ersetzte ihn durch Horst Marchart, und selbst dafür musste ich viel Überzeugungsarbeit leisten, um die Zustimmung des Vorstands zu dieser Ernennung zu erhalten. Bez war in dieser Hinsicht Piëch sehr ähnlich: Die Technik stand über allem, die Kosten waren nebensächlich. Der Z1 (den Bez in seiner Zeit bei BMW entwickelt hatte) zählte mit Sicherheit nicht zu den Profitträgern von BMW.“

Bohns Schwierigkeiten wurden noch verstärkt durch die Befindlichkeiten zwischen Menschen, die besonders in kritischen Situationen hervortreten. Bez befand sich in einer Art Dauerkrieg mit dem Produktionsleiter Rudi Noppen. Bez brachte Erfahrung in der Produktion mit und beschwerte sich, dass Noppen den Bezug dazu verloren habe. Bohn beschreibt seinen früheren Produktionsleiter so: „Noppen hatte ein Silodenken. Er war nicht teamfähig und würde niemals in die heutige Managementstruktur passen.“ Wahrscheinlich war es für alle Beteiligten eine Erleichterung, als Noppen zum Automobilzulieferer Webasto wechselte.

Ein weiteres heikles Terrain für Arno Bohn war der Motorsport, der bei Porsche schon immer einen hohen Stellenwert hatte. Als Ulrich Bez im Oktober 1988 bei Porsche eintrat, übernahm er damit auch ein Rennprojekt in den USA: Porsche beteiligte sich damals an einem Rennwageneinsatz in der CART-Serie. Der Wagen

bestand aus einem March-Chassis mit einem Porsche-Motor und machte nur langsame Fortschritte, um überhaupt einen Platz auf dem Podium einzufahren.

F1-PROJEKT OHNE ERFOLG

Zu langsam für Bez, der das Projekt im September 1989 stoppte, um das begrenzte Budget von Porsche in die Formel 1 zu investieren. Von diesem Engagement versprach er sich eine weltweit größere Wirkung. Aber der Erfolg, den Porsche einige Jahre zuvor mit McLaren hatte, konnte nicht wiederholt werden. Trotz der Zusammenarbeit mit dem erfahrenen Arrows-Team gelang es nicht, einen konkurrenzfähigen Wagen zu bauen. Da es sein Projekt war, übernahm Bez auch die Hauptverantwortung, aber Bohn, der ihn bei diesem Unternehmen sehr unterstützt hatte, zog sich den Unmut des Vorstands zu, weil er dieses kostspielige Abenteuer zugelassen hatte.

Bohn erinnert sich an den Einsatz in der CART-Serie: „Die Teilnahme brachte uns viel Aufmerksamkeit ein, und das von Porsche in Sandwichbauweise hergestellte Chassis war hervorragend – verwindungssteif, leicht und kostengünstig. Aber die Funktionäre der CART-Serie verweigerten den Einsatz, weil sich die amerikanischen Rennställe beschwert hatten. Wir konnten das Chassis jedoch nicht in ►

**Staffelübergabe im Porsche-Werk: 1990
übernimmt Arno Bohn (r.) von Heinz Branitzki
das Amt des Vorstandsvorsitzenden.**





Mitfiebers in Le Mans: Arno Bohn, Motorsport-Journalist Gustav Bühsing, Entwicklungschef Ulrich Bez.

einer wettbewerbsfähigen Aluminiumversion bauen, und die daraus entstandene Zusammenarbeit mit March und die Verwendung ihres Chassis verursachte neue Probleme. Bez hatte das Projekt noch vor meinem Eintritt gestoppt, aber es war die richtige Entscheidung. Entsprechend unterstützte ich auch seine F1-Pläne.“

Im Oktober 1991 legte der Vorstand auch dagegen sein Veto ein, und Porsche zog sich offiziell aus der Formel 1 zurück. Manfred Jantke war von 1975 bis 1990 Pressechef von Porsche. Bohns Einmischungen in „seine“ Pressearbeit frustrierten ihn, und auch noch einige Zeit danach war er verbittert. Er erzählte Karl Ludvigsen, dass der Ausstieg aus der CART-Serie schon schlimm genug gewesen sei, doch der Rückzug aus der Formel 1 habe für das Unternehmen Porsche, dessen Name ja für Erfolg im Motorsport stehe, einen schweren Schlag und enormen Gesichtverlust bedeutet.

Seiner Meinung nach, so berichtete er dem Autor von *Perfektion ist selbstverständlich*, schafften es Bez und Bohn, die 40-jährige Erfolgsgeschichte von Porsche

im Rennsport innerhalb von drei Jahren auszulöschen. Unter den damaligen Umständen neigte Ludvigsen dazu, sich dieser Meinung anzuschließen, und nannte sie eine „treffende Zusammenfassung“.

Im Nachhinein sieht die Sache allerdings etwas anders aus. 20 Jahre später hat Porsche in Le Mans weiterhin einen legendären Ruf, und die erfolgreichen 917- und 956/62-Rennwagen sind die Publikumsliebliche bei den historischen Rennen. Die CART-Serie und die Formel 1 zählen eher zu den Randerscheinungen.

993 IN DER ENTWICKLUNG

Arno Bohn sagt, dass er weder das Buch gelesen noch jemals mit Ludvigsen gesprochen habe und er sich der Kritik von Jantke nicht bewusst war. Für ihn war sein früherer Pressechef ein aufrechter Porsche-Mann, allerdings auch ein etwas konservativer Traditionalist, der eher zurück als nach vorn blickte. Selbstkritisch gesteht er aber auch ein, dass er unterschätzt hatte, wie lange die Entwicklung eines Projekts dauerte.

„Als ich bei Porsche einstieg, war ich die Entwicklungszyklen von Computern gewohnt, die in der Regel neun Monate dauerten. Ich hätte wissen müssen, dass es in der Automobilindustrie wesentlich länger dauern würde. Daneben wurde mir bei meinem ersten Besuch in Weissach

schlagartig bewusst, dass mehr und mehr externe Verträge abgeschlossen wurden – als ob Porsche mehr daran interessiert sei, für Dritte und nicht für die eigene Produktion zu arbeiten.“

Arno Bohn weiter: „Bisher war auch noch kein Nachfolger für den 964 in Planung, und die einzigen Projekte waren der 928 mit 5,4-Liter-Motor und der 968. Branitzki machte Helmuth Bott (der Technische Direktor zog sich im September 1988 zurück) für Entwicklungsdefizite und Kostenüberschreitungen speziell beim 959 verantwortlich.“

Bohn gibt an, dass bei seinem Weggang der 993 in Arbeit war und der 986/996 – der Einsteiger-Porsche und 911-Nachfolger – für 1996 geplant gewesen sei. Was ihn ärgerte, war die scheinbare Weigerung des Vorstands, seinen Vertrag im Februar 1992 zu verlängern.

Ludvigsen berichtet, dass der Vorstand Bohns Vertrag nur verlängern wollte, wenn Wolfgang Reitzle ablehnen würde. Dieser war seinerzeit Technischer Direktor bei BMW und erhielt ein Angebot für die Position. Als er ablehnte, gab es Befürchtungen, dass Porsche ohne richtige Führung leichte Beute für eine Übernahme sein könnte, und aufgrund fehlender Alternativen verpflichtete man wieder Bohn.

Obwohl sein Vertrag nun um weitere fünf Jahre verlängert worden war, er-



schütterte diese Episode das Vertrauen des Freiburgers in das Unternehmen Porsche. Mit Sicherheit würde das Unternehmen wieder zu alter Stärke zurückkehren, aber würde er so lange durchhalten? Und – wollte er es überhaupt? So begann er, sich umzusehen. Nach seinem neuen Vertrag und dem Weggang von Bez stand er nun in der direkten Schusslinie. Im Gegensatz zu Helmuth Bott, der nach 36 Jahren Betriebszugehörigkeit enttäuscht und ausgebrannt aufgegeben hatte, war Bohn ein „unverbrauchter“ Seiteneinsteiger.

ABSCHIED MIT 45 JAHREN

Er war 45 Jahre alt und hatte noch andere Perspektiven. Von Jack Welch, CEO von General Electric, erhielt er das Angebot, das GE Medical Business in Paris zu übernehmen. Erfreut nahm er diese Position an und blieb dort sieben Jahre lang.

Er hegt keinen Groll über das, was geschehen ist, tatsächlich hat er manchmal sogar Schwierigkeiten, sich im Detail an die erwähnten Episoden zu erinnern. Keine übliche Reaktion für jemanden, der sich so lange und intensiv damit beschäftigen musste. „Ich habe meine Zeit bei Porsche genossen“, erinnert er sich.

„Mein Cousin war Porsche-Verkäufer in Freiburg und überzeugte meinen Vater, einen 356 zu kaufen. So erlebte ich mit zehn Jahren meine erste Fahrt in einem

Porsche. Später arbeitete ich für Nixdorf in Wien. Zum Pendeln zwischen Wien und Freiburg kaufte ich mir 1974 einen gelben 2,4 E und fuhr damit 75.000 km. Für die Inspektionen kam ich regelmäßig nach Zuffenhausen und lernte so das Unternehmen Porsche kennen. Mir gefiel die höfliche und zuvorkommende Behandlung, die Porsche den Kunden entgegenbrachte, und ich übertrug dieses Vorbild auf Nixdorf“, beschreibt Arno Bohn.

„Außerdem beeindruckten mich die Fachkompetenz und die Loyalität der Porsche-Mitarbeiter, ihre Verbundenheit mit dem Unternehmen und wie sie sich dafür einsetzten. Zu Ferry konnte man jederzeit ins Büro kommen, und wir gingen fair und ehrlich miteinander um. Butzi war ein netter Kerl, wahrscheinlich zu nett. Das sind die wirklich schönen Erinnerungen, die ich mitgenommen habe.“

Im Gegensatz zu Bott schaffte Bohn rechtzeitig den Absprung, bereut hat er es niemals. Für viele Jahre war er später noch erfolgreich als Berater tätig. Heute ist er fit, vital und mittlerweile 70 Jahre alt – ein Alter, das Bott leider verwehrt blieb. Passenderweise verlässt er unser Treffen am Schloss Solitude mit einem Panamera GTS, dem viel bewunderten Nachfolger des visionären, letztlich jedoch gescheiterten 989. ■

Text: Kieron Fennelly · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche

Bei Arno Bohns Ausscheiden im Jahr 1992 waren die Transaxle-Typen am Ende ihrer Laufbahn angekommen. Den 968 betrachtete Bohn als „Lückenfüller“.



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 4:

PORSCHE-FANS WELTWEIT – ANDRÉ BEZUIDENHOUT

SÜDAFRIKA

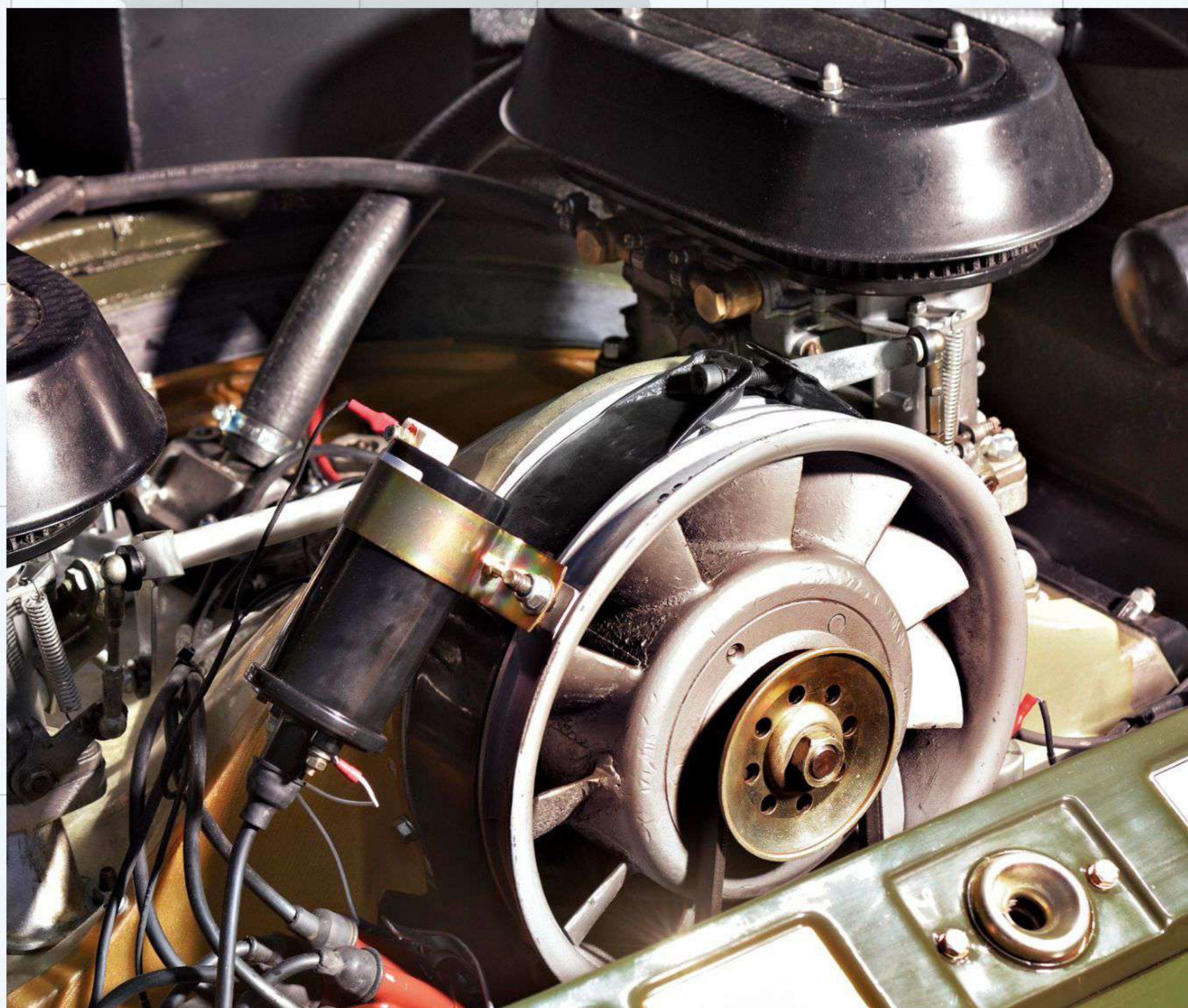




STECKBRIEF

Mein Name ist André Bezuidenhout, aber in Rennfahrerkreisen kennen mich die Leute als „Frisco“, ein Spitzname, den ich von meiner Mutter bekommen habe. Ich bin 55 Jahre alt, arbeite als Anwalt und lebe in Südafrika. Ich bin tief im Motorsport verwurzelt und stehe als Präsident dem nationalen Motorsport-Gericht von Südafrika vor.

„IN RENNFAHRERKREISEN KENNEN MICH DIE LEUTE ALS ‚FRISCO‘. DEN SPITZNAMEN GAB MIR MEINE MUTTER.“



Hubdach oder Schießscharte? Irgendwo dazwischen, aber Hauptsache, es kommt Luft rein. Im Heck des 911 T/R von 1969 arbeitet ein etwas neuerer, pflegeleichter 2,7-Liter-Motor.



Wie hat es angefangen? Mein Vater nahm mich in den späten sechziger und frühen siebziger Jahren mit zu den Rennen in Kyalami. Rennfahrer wie David Piper, Jochen Maas, Jacky Ickx und später Stefan Bellof waren meine Helden. Der Eindruck eines Porsche 917, der mit Vollgas die lange Gerade hinunterkommt, war einfach atemberaubend. Autorennen sind ein Teil meines Lebens, der Rennsport liegt mir im Blut.

Erst auf der Piste geschrottet, dann als wilde Mischung neu erfunden und kompromisslos restauriert. In dem klassischen Elfer stecken viele moderne Zutaten und Modifikationen. Nein, es ist kein Singer!



Warum Porsche? Ich fahre auch Ferrari, aber meine Begeisterung für Porsche basiert auf dem technischen Genius dieser Autos und auf der stetigen Weiterentwicklung bis zur Perfektion. Ein 911 ist das einzige Serienauto, mit dem man zur Rennstrecke fahren, am Rennen teilnehmen und danach wieder nach Hause fahren kann. Ich bin mit allen möglichen Porsche Rennen gefahren: 911, 935, 956. Es gibt kein vergleichbares Fahrzeug. ►

Zu meiner Sammlung gehören verschiedene Renn-Porsche, unter anderem ein 993 GT2 und ein 911 ST. Ich hatte sogar mal einen 956 (Nr. 108) und fahre mit einem alten Formel-1-Auto Bergrennen – aber die Geschichte meines T/R ist ganz besonders spannend.

Mit dem 911 T/R bin ich in den neunziger Jahren Rennen gefahren, dann habe ich ihn bei einem Unfall zerstört und verkauft. Letztes Jahr fand ich ihn zufällig wieder und habe ihn restauriert und in den Zustand versetzt, wie er heute ist. Der 911 T/R war mein erster 911. Er sah aus wie ein weißer RS-Klon, aufgebaut mit einem 3,5-Liter-Motor, umgebaut zu einem richtigen Rennauto. Bei 170 km/h habe ich ihn in Kyalami in eine Mauer gesetzt. Ich habe noch immer ein Video davon, das Rennen wurde damals im Fernsehen übertragen.

Nachdem ich aus dem Krankenhaus gekommen war, habe ich den Wagen zu einem Straßenauto umgebaut und verkauft. 25 Jahre später habe ich ihn wiedergefunden, bei einem Sammler, dem ich einen 964 RS verkaufen wollte. Der Wagen stand vernachlässigt in einer Ecke, kam mir aber irgendwie bekannt vor. Dann entdeckte ich einen alten Auf-

kleber, und als ich das Geräusch der Fahrtür hörte, wusste ich, dass es mein altes Auto war.

Die Restaurierung hat ein Jahr gedauert. Heute stecken ein 2,7-Liter-Motor und ein 915-Getriebe drin. Der Kabelbaum ist neu, der Gepäckträger ist der Nachbau eines Originals von 1966, Stoßstangen und Hauben bestehen aus Fiberglas. Ich wollte, dass er ein Stück weit originalgetreu und doch modifiziert aussieht, etwas rätselhaft im Ganzen.

Meine Frau Corlandi und ich haben in dem Wagen unsere Hochzeitsreise unternommen. Wir haben ein einjähriges Sabbatical genommen und zuerst Australien und dann Neuseeland bereist – mit einem 911 T/R von 1969 ein Abenteuer.

Der 911 wurde ein Tag vor der Verschiffung nach Australien fertig, mehr als eine 50-km-Testfahrt war leider nicht möglich. Wir hatten nur ein paar kleinere Probleme, und weil der Tankgeber nicht richtig anzeigte, sind wir zweimal liegen geblieben. Danach waren wir gut einen Monat in Neuseeland unterwegs, im April 2017. Als Nächstes stehen Europa und die USA an, mit dem gleichen Auto. Porsche ist eine Sprache, die auf der ganzen Welt verstanden wird. Wo wir mit dem 911 hinkommen, finden wir neue Freunde. ▶

Der zweite Teil der Hochzeitsreise ging durch Neuseeland, über fast 5500 Kilometer. Durchschnittsverbrauch des 911 T/R: knapp über sieben Liter. Warum einen Mietwagen nehmen?



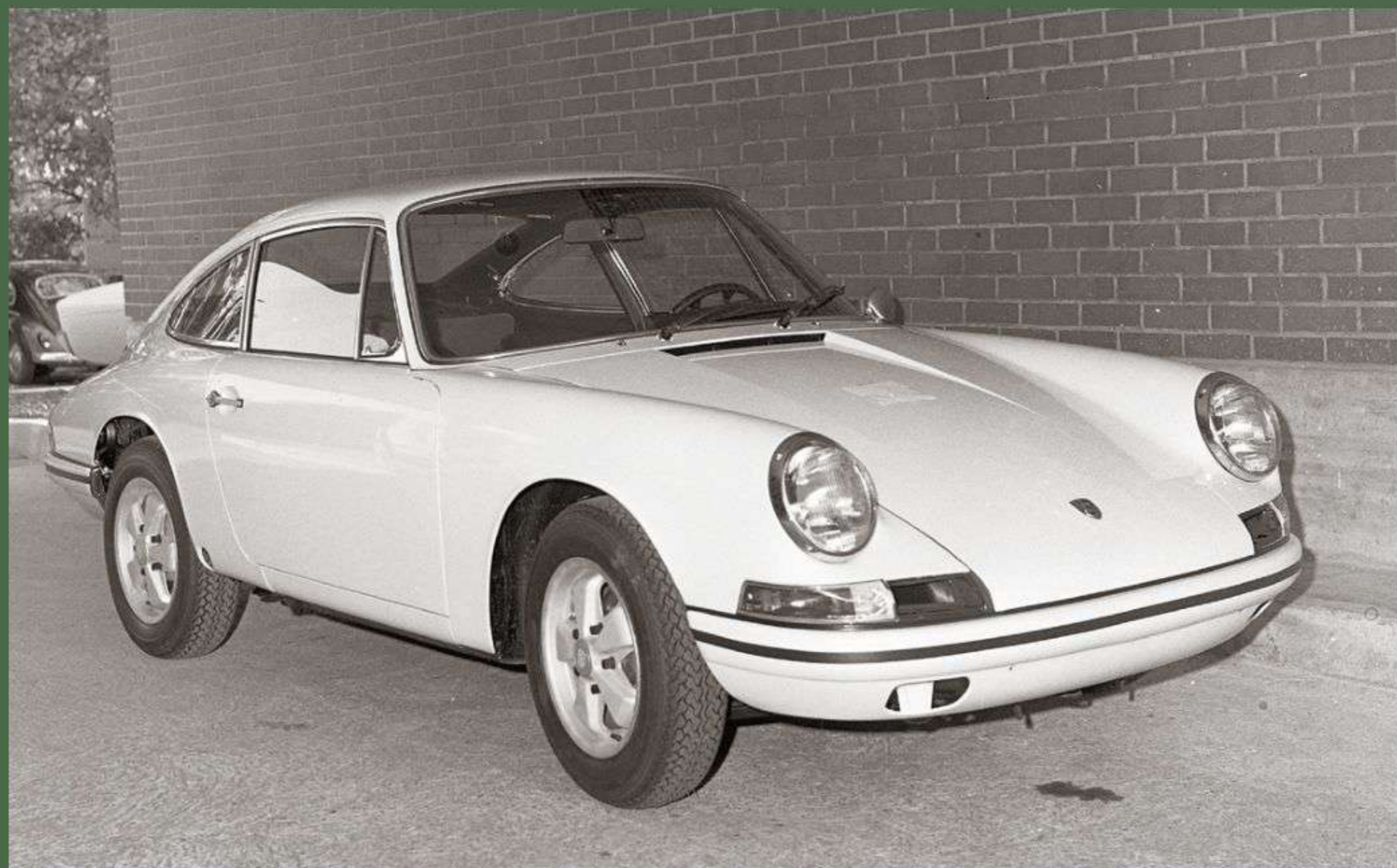


„PORSCHE IST EINE SPRACHE, DIE AUF DER GANZEN WELT VERSTANDEN WIRD. WO WIR MIT DEM 911 HINKOMMEN, FINDEN WIR FREUNDE.“



**Berge, Vulkane, Rennstrecken und viel Wasser.
Das „Land der langen weißen Wolke“ liefert
viele verschiedene Eindrücke.**





911 T/R – Für Freunde des Hauses

In den sechziger und siebziger Jahren, als Porsche in den Augen der Kunden und nach eigenem Verständnis noch mehr Klein- als Großserienhersteller war, blühten einige der schönsten Blumen im Verborgenen. Es gab Autos, die nach allgemein bekannter Lesart eigentlich gar nicht existierten – und doch zu kaufen waren. Der 911 T/R gehört dazu!

Vielleicht hieß er auch 911 T R oder TR, ohne Leerzeichen zwischen den Buchstaben; Fakt ist, dass diese beiden Buchstaben eine speziell vorbereitete Renn- und Rallyevariante des kleinen, leichten und günstigen T-Modells beschrieben, die Porsche ab 1967 nur auf Wunsch einiger Kunden baute. Eine offizielle Bezeichnung dieser Art, so wie etwa beim 911 R oder dem späteren ST, gab es laut Werkrennfahrer und Kundensport-Betreuer Jürgen Barth jedoch nie. T/R wurde nur als internes Kürzel benutzt, um dem Kind einen Namen zu geben.

Die Basis war der 911 T, der zum Modelljahr 1968 erschien und als leistungsschwächste Ausführung den Einstieg in die 911-Baureihe markierte. Im Gegensatz zu den Einspritzer-Typen 911 E und S kam der 911 T mit einem zwei Liter großen 110-PS-Vergaser-Motor auf den Markt. Sein niedriges Gewicht und die sparsame Ausstattung prädestinierten ihn für den Einsatz in der GT-Klasse (Klasse 3), wo viele Privatfahrer an den Start gingen. Der 1967 vorgestellte 911 R war zu speziell und zu teuer für diesen Teil der Rennsport-Klientel und darüber hinaus in der Prototypen-Klasse (Klasse 6) homologiert.

Für den T/R führte Porsche verschiedene Modifikationen im Angebot: vom Ölkühler in der Front über stärkere Motoren bis hin zu unterschiedlichen Übersetzungen, Sperrdifferential, Sportauspuff, stärkerer Lichtmaschine, Überrollbügel, Sportsitzen usw. Mit dem Vermerk „Rallye-Ausrüstung“ und „Motor frisiert“ in der Datenkarte erlosch jedoch gleichzeitig die Garantie für das Großserienprodukt 911 T.

Die einfachste Motor-Option stellte die S-Maschine mit 160 PS dar. Das stärkste, teuerste – und für die Gruppe 3 nicht zugelassene – Triebwerk war der Carrera-6-Motor mit 210 PS, die absolute Ausnahme. Verzicht auf Teile der Innenausstattung und Zierrat sowie Dämmmaterial und Unterbodenschutz senkten das Gewicht unter 1000 Kilogramm. Die Verwendung von Karosserieteilen aus Kunststoff war hingegen nur in der Gruppe 4 zulässig.

Vic Elford und David Stone gewannen 1968 die Rallye Monte-Carlo, auf dem 2. Platz kamen Pauli Toivonen und Martti Tiukkanen ins Ziel – beide Teams fuhren 911-T/R-Modelle, ausgerüstet mit großem 100-Liter-Tank und S-Motoren. Andere Autos gingen in Le Mans oder bei der Targa Florio an den Start.

Genau Stückzahlen liegen nicht vor, die Zahl von 28 Autos in „T/R“-Spezifikation (vier davon Rechtslenker) scheint zumindest wahrscheinlich. Für ein Auto, das es nie gab, ist das ziemlich viel.

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



Route Nordinsel: Auckland, Tauranga, Whakatane, Taupo (Bruce McLaren Park), Lake Taupo, Wellington

Route Südinsel: Picton, Blenheim, Greymouth, Mount Cook, Wanaka, Queenstown, Milford Sound, Omarama, Ashburton, Picton

Distanz: 5430 km

Ölverbrauch: 1 Liter

Höchsttemperatur: 22 Grad

Gefährlichster Zwischenfall: Die losgelöste Befestigungsschraube eines Vergasers, wodurch Benzin in Richtung Auspuff gepumpt wurde. Zum Glück fing der Motor kein Feuer, und zum Glück lag die Schraube obenauf, sodass ich sie wieder hineindreihen konnte.

Touristischster Programmpunkt: Besuch des „Hobbit“-Dorfs in Matamata

Seltsamster Zwischenfall: Drei Tage Zwangsaufenthalt in unserem Hotel in Wellington, während draußen Sturm „Cook“ tobte.

Besuchte Rennstrecken: Highlands Motorsport Park und Bruce McLaren Park

Bewegendster Moment: Besuch von White Island, einem aktiven Vulkan rund 50 Kilometer vor der Küste Neuseelands – am Strand dieser gottverlassenen Insel lag ein kleines rosafarbenes Dreirad.

Größte Entdeckung: Mittelerde existiert tatsächlich, siehe Matamata.

Schwerste Aufgabe: Jeden Morgen um 6:00 Uhr aufstehen und 500 bis 700 km am Tag fahren, weil wir durch den Sturm so viel Zeit verloren hatten.

Durchschnittsverbrauch: 7,05 Liter

Kaufangebote für das Auto: mindestens 15

Menschen, die glaubten, es wäre ein 964 Singer: über 30

Beste Ausrüstung: Dachgepäckträger und Sound-System

Meistgehörtes Lied: „No Woman No Cry“ von Bob Marley

Lieblingsplatz: Milford Sound

Beeindruckendste Person: Paul Higgins, ein echter Sammler und Porsche-Fanatiker

Gewicht: minus 2 Kilogramm

Längste Distanz an einem Tag: 730 km

Bestes Essen: Amisfiel Winery, außerhalb von Queenstown ■

Text: André Bezuidenhout · Übersetzung: Jan-Henrik Muche · Fotos: André Bezuidenhout

TUNING – 928 BB TARGA

DER LETZTE



ZEUGE



Wie einen 911 Turbo Targa in Regenbogenfarben an Aufmerksamkeit noch überbieten? Vielleicht mit einem Targa-Modell des 928! Drei der großen Transaxle-Typen baute der Edel-Veredler Buchmann um, nur ein 928 bb Targa ist heute noch bekannt. Er steht in Frankreich, nicht in Frankfurt.

■ Die Vorgeschichte eines auffälligen, aber auch ingeniosen 928 Targa ist schnell erzählt, in bunten Farben und in aller Breite. Es ist gleichzeitig der Anfang des märchenhaften Aufstiegs der Firma bb und der Entstehung einer Ikone der Tuning-Szene.

Für die Fotofachmesse Photokina leistete sich die Firma Polaroid 1976 einen ganz besonderen Hingucker: einen Porsche 911 Targa mit Turbomotor, auffällig und strahlend geschmückt mit den hauseigenen Farben des Regenbogens. 130.000 Mark kostete der bei „bb Auto Exklusiv Service“ in Frankfurt am Main umgebaute, randvoll mit modernster Hi-Fi-Technik bestückte Elfer, in dem schließlich sogar Messebesucher und Bundespräsident Walter Scheel Platz nahm. Was für ein Auftritt!

Der Polaroid-Porsche wurde zum Star der Photokina und zum Filmhelden des ebenso berühmten wie seichten Autoklau-Streifens *Car Napping*. Er erwirtschaftete seinem Sponsor eine enorme mediale Aufmerksamkeit und machte seine Erbauer berühmt – nachzulesen am einzigen und originalen Fahrzeug in PORSCHE FAHRER 2-2012.

Das Ganze zog Kreise und zementierte den Ruf der Firma bb, eines der kreativsten Unternehmen der boomenden Tuner- und Veredler-Branche zu sein. Nach der Photokina, als die Titelseiten und Presseberichte durchgezählt waren, stand die Industrie bei Rainer Buchmann Schlange. So viel mediale Aufmerksamkeit wollten alle! Drama, Baby! ▶



Elektrisch verstellbare, beheizbare Recaro-Sitze sind Standard in bb-Umbauten. Nicht alle Kunden bestellten Regenbogenfarben.



Der Dachholm ist ohne tragende Funktion, dient nur der Aufnahme der Hi-Fi-Anlage. Die Handhabung ist mühsam.



Die fest stehende Heckscheibe stammt von Mercedes. Sie sorgt sogar für etwas mehr Kopffreiheit im engen Fond.



1979 klopft der japanische Hi-Fi-Hersteller Clarion in Frankfurt an. Autos und Elektronik, das ist die Supershow der späten 1970er Jahre, als Musik-Türme in Wohnzimmern und Autoinnenräumen für Musikgeschmack und technologisches Kennertum stehen.

HI-FI-HERSTELLER CLARION BESTELT EIN SHOWCAR

Weil der 911 seit dem Auftauchen des großen Transaxle-Modells 928 vermeintlich auf Abruf steht und die 928-Baureihe keine offene Variante enthält, hat Buchmann das passende Medium im Angebot: wieder einen Targa, dieses Mal aber einen 928.

Ausgerechnet einen 928! Trotz, oder vielleicht auch gerade wegen, seines endgültigen Jahrhundert-Designs reizt der große Transaxle-Porsche die Tuning-Szene wie kein anderes Modell aus Zuffenhausen. Von Artz über Gemballa, König, Lotec, Rinspeed, SGS bis zu Strosek und vielen mehr versuchen sich die Großen und Kleinen der Branche am 928, jeder auf seine Weise.

Rainer Buchmann und der ehemalige Porsche-Ingenieur Eberhard Schulz, die mit dem CW 311 eine viel beachtete Reminiszenz an den Mercedes-Benz 300 SL verwirklicht haben, gehen einen großen



Schritt weiter: Sie bauen die Targa-Variante, die in Stuttgart nur auf den Zeichenbrettern der Designer existiert.

Ja, natürlich – auch bei Porsche haben sie Visionen, wie die Zukunft des noch jungen 928 aussehen könnte. Es entstehen Entwürfe für 928 mit Stufenheck und T-Roof, Targa, Shooting Brake, Viertürer und Cabrio werden erdacht, die offene Variante sogar immer weiterentwickelt und doch nie in Produktion ge- ▶

Targadach und -Dichtungen werden vom VW-Porsche übernommen. Wegen des Mittelholms braucht es zwei Dachteile.

Ungewöhnliche Ansichten: Die Verwandlung zum Targa beraubt den 928 seines typischen Hecks.





Farblich abgesetztes Targadach mit Stufenheck, die bb-Linienführung macht eine gute Figur. Die Räder stammen von einem neueren Modell.

Porsche 928 S

Motor: wassergekühlter ohc-V8-Motor Typ M28/21, Automatik M28/22

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 97 x 78,9 mm

Hubraum: 4664 ccm

Leistung: 300 PS bei 5900/min (310 PS bei 5900/min)

Drehmoment: 385 Nm bei 4500/min (400 Nm bei 4100/min)

Verdichtung: 10,0 : 1 (10,4 : 1)

Gemischaubereitung: Bosch K-Jetronic (LH-Jetronic)

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche Fünfganggetriebe Typ G28.07 / Mercedes-Benz Dreigangautomatik (Viergangautomatik)

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

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

Bremsen: Scheiben (ABS ab August 1983 gegen Aufpreis, ab August 1985 Serie)

Radstand: 2500 mm

Spur: 1549 mm (vorn), 1521 mm (hinten)

L x B x H: 4447 x 1836 x 1282 mm

Räder/Reifen: 7 J x 16 mit 225/50 VR 16

Leergewicht: 1450 kg

Zuladung: 430 kg

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (255 km/h)

Beschleunigung 0-100 km/h: 6,7 s (6,2 s)

Verbrauch: 14,1 l Super/100 km (12,6 l)

Tankinhalt: 86 l

Stückzahl: 8315 (bis 1983), 14.347 (bis 1986)

Bauzeit: 1979-1986

bracht. Zu teuer in der Fertigung, Absatzchancen zu gering.

Was die Großen aus wirtschaftlichen Gründen nicht können, das bauen die Kleinen losgelöst von Kostenzwängen und den Mühen einer Serienfabrikation. Den ersten von insgesamt drei 928 Targa, die bb in den nächsten drei Jahren bauen wird, gibt Clarion im Frühjahr 1979 in Auftrag. Als Eyecatcher soll er die Besucher der anstehenden IAA beeindrucken.

35.000 MARK KOSTET DER UMBAU ZUM TARGA

Ein gutes halbes Jahr dauert der Umbau des Coupés zum Targa-Modell, als größte Hürde stellt sich den Konstrukteuren und Karosseriebauern ausgerechnet die mangelnde Torsionssteifigkeit des 928 in den Weg. Der auf Leichtbau ausgerichtete, mit dünnen Blechen gebaute Gran Turismo verwindet sich ohne Dach so stark, dass neben dem stabilisierenden Bügel aufwendige Versteifungen am Vorderwagen, an den Längsträgern und im hinteren Fußraum eingeschweißt werden müssen.

Bei den Komponenten greift bb auf Vorhandenes zurück. Die Basis für das herausnehmbare, später in zwei Hälften unterteilte Dachteil steuert ein VW-Porsche 914 bei, Gleiches gilt für die komplexen Targadach-Dichtungen. Die Heckscheibe wird dem Hardtop eines Mercedes-Benz SL der Baureihe R107 ent-

nommen. Positiver Nebeneffekt: Auf der Rückbank gibt es jetzt mehr Kopffreiheit.

Der einteilige Frontspoiler mit seiner großen Spoilerlippe ähnelt der Lösung, die Porsche zeitgleich auf der IAA in Form des neuen 928 S mit 300 PS starkem 4,7-Liter-Motor vorstellt. Für 2400 Mark können den Frontspoiler auch Fahrer eines normalen 928 erwerben.

Komplexer gerät der Umbau des Hecks, dessen organische Form eines der prägenden Designmerkmale des 928 ist. Die hinteren Seitenteile werden nach innen erweitert, anstelle der markanten Glaskuppel trägt der bb eine schlichte flache Kofferraumhaube. Von dem ohnehin nicht üppigen Kofferraumvolumen bleiben beim 928 bb Targa gerade mal 116 Liter übrig.

TARGADACH VOM 914

Der Anblick strapaziert die Sehgewohnheiten, weil das 928-Charakteristikum fehlt: das runde, üppig verglaste Heck. Und trotzdem tritt der 928 bb Targa nach längerem Hinsehen den Beweis an, dass ein 928 auch mit Stufenheck eine formal gelungene Erscheinung darstellt.

Elektrisch verstellbare und beheizbare Recaro-Sitze, bb-Sitzbezüge auf allen Plätzen und bb-Teppiche sowie eine weiße Perlglanzlackierung vervollständigen das Bild. Rund 35.000 Mark gibt Rainer Buchmann als Kosten für den Umbau an,



Extras wie Frontspoiler, Sitze und Teppiche nicht inklusive; der 928 als Basis, es darf auch ein S-Modell sein, muss natürlich mitgebracht werden.

Hinzu kommt die Elektronik von Clarion. Der Dachholm – einzig und allein für die Aufnahme der Hi-Fi-Elektronik gedacht – wird vollgestopft mit Vorverstärker, Kassettendeck, Equalizer, Endstufe und Radio. Allein das 16.000 Mark teure Autotelefon kostet so viel wie ein neuer Golf GTI.

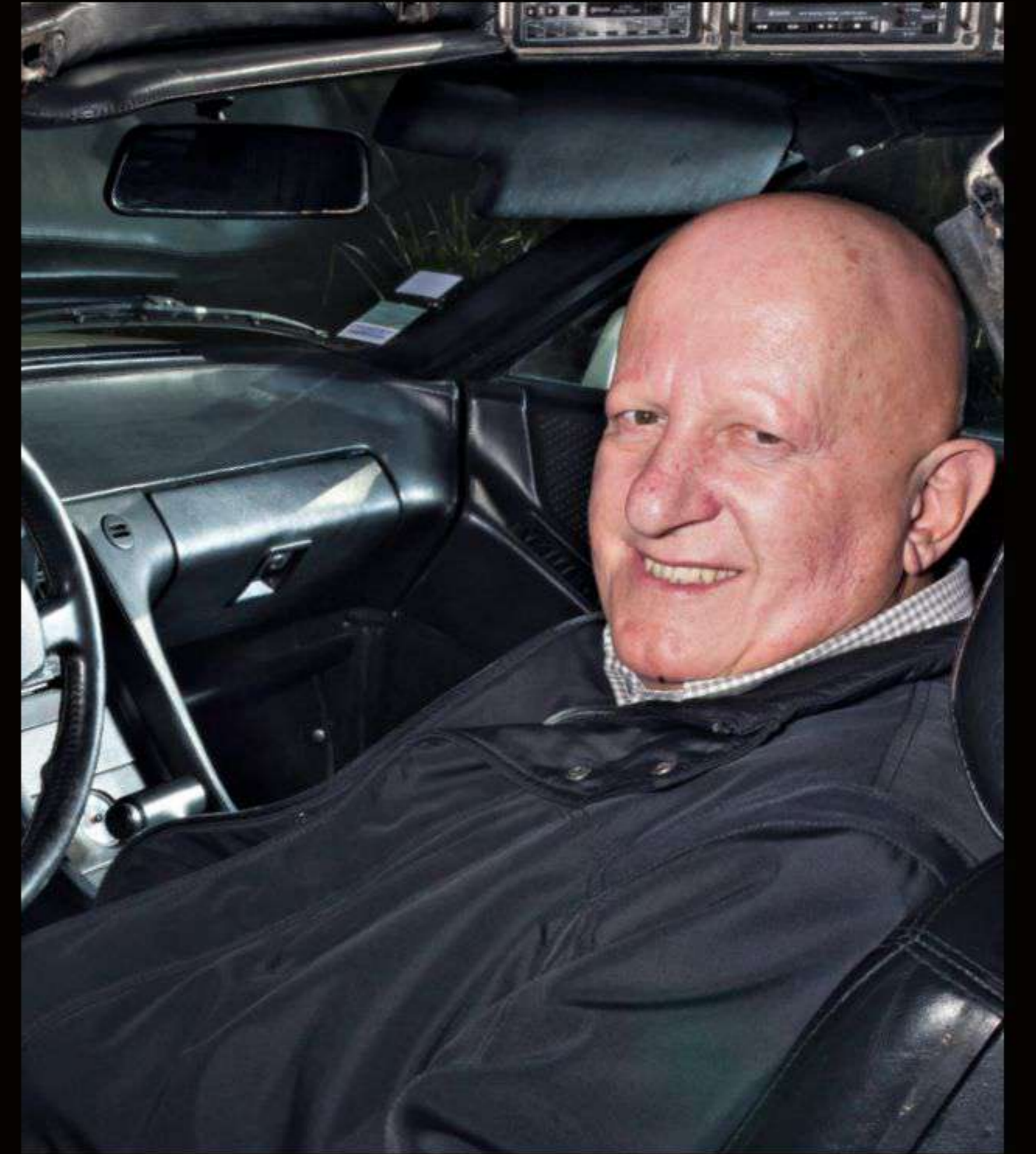
Der Plan geht auf, als Werbeträger ist der 928 bb Targa eine große Nummer. Wie der 911 Turbo Targa schafft er es auf das Titelbild der *auto, motor + sport*, Gleiches gelingt ihm bei der US-amerikanischen *Car & Driver*.

Fast 40 Jahre später ist das Clarion-Ausstellungsstück verschollen, vom

Blondine mit Targa: Der erste 928-Umbau von 1979 wurde medial aufwendig in Szene gesetzt.

zweiten 928 bb Targa fehlt ebenfalls jede Spur. Das dritte Auto baut bb 1981 auf der Basis eines 928 von 1979 auf, und nur dieser Wagen überlebt – als Zeitzeuge einer lauten und bunten Ära, in der Dickaufträgen besser ist als Bescheidenheit. Sein Besitzer tauscht ihn gegen einen Ford Falcon. Was für eine Geschichte. ■

Text: Jan-Henrik Muche / Étienne Crébessègues
Fotos: Étienne Crébessègues



Der Besitzer – Olivier Bourbon

„Ich kam zu diesem Auto rein zufällig, ohne wirklich zu wissen, was es war. 1992 war das. Zu dieser Zeit besaß ich einen Ford Falcon, den ich verkaufen wollte. Ein Sammler aus Südfrankreich schlug mir einen Tausch vor. Am Telefon sagte er zu mir: ‚Ich kann Ihnen verschiedene Autos anbieten, ich habe einige seltene Fahrzeuge in meiner Sammlung. Kommen Sie vorbei und suchen Sie sich etwas aus.‘ Schwer, solch ein Angebot auszuschlagen. Von dem 928 Targa war ich sofort begeistert. Weil ich früher mal eine VW-Vertretung besaß, war mir der Name bb nicht völlig unbekannt, allerdings hatte ich keine Ahnung, wie selten das Auto war. Im Tausch gegen meinen Ford Falcon bekam ich zum 928 auch noch ein Boot und einen Jeep dazu. Manchmal fahre ich den 928 am Wochenende, mehr als 1000 Kilometer im Jahr kommen aber nie zusammen.“

RADIO OLDTIMER

Die ganze Welt der Oldtimer und Youngtimer im Webradio

So einfach erreichen Sie uns!

- 📶 **Webseite** - Rufen Sie die Webseite www.radio-oldtimer.de auf und klicken Sie auf „Jetzt hören“.
- 📶 **Handy** - Laden Sie sich die App **“Radio Oldtimer“** über den Google Play Store oder den App Store auf Ihr Smartphone.
- 📶 **Autoradio** - Koppeln Sie Ihre Smartphone-App mit der **Bluetooth-Schnittstelle** Ihres Autoradios.

RADIO OLDTIMER sendet rund um die Uhr!

- 📶 Gute Musik aus den 40er – 70er Jahre & Musikwünsche
- 📶 Interviews, Reportagen, Themenbeiträge, Termine, etc.
- 📶 Jede Stunde aktuelle Nachrichten und Wetter

www.radio-oldtimer.de

RADIO 
OLDTIMER

Forum **RADIO OLDTIMER**

NEU

www.forum.radio-oldtimer.de





Isoliertes
Türschloss
Vorderbestand

Wasserdicht
MELKANLAGE

Anteilig anerkannter
Brucellosefreier
Rinderbestand

Carrera

PORSCHE

D **FD VH 911 H**
PORSCHE ZENTRUM FULDA

HAPPY END – 911 CARRERA 2.7 TARGA

SCHE
FUND

UNEN

Vernachlässigt und beinahe vergessen wartete ein 911 Carrera 2.7 Targa darauf, den Staub von 20 Jahren Stillstand loszuwerden und endlich wieder auf die Straße zu kommen. Es gibt sie noch, die großen Entdeckungen ...



Carrera



Spuren der Zeit. Den nachträglich montierten Frontspoiler trug der Carrera schon bei seiner Entdeckung. Der Carrera-Schriftzug auf den Flanken gehörte früher zu den aufpreispflichtigen Extras.

Viel Staub, kaum Details, ein alter Elfer. Dass in der Scheune ein echter, etwas verlebter und vernachlässigter Carrera steht, stellt sich erst später heraus. 20 Jahre stand der 911 Targa still.

■ Man kannte sich schon länger, aber das Wort Porsche fiel eher zufällig. Ein alter Elfer wäre das Richtige für Georg Nikisch. Wie oft es beiläufig Thema war? Niemand weiß es mehr. Irgendwann erwähnte Eva-Maria Vogel, eine Freundin der Familie, dass etwas außerhalb von Fulda in Richtung Schlitz ja noch diese ganzen alten Autos ihres verstorbenen Ehemannes stünden. Ein Porsche 911 sei auch dabei: vor gut 20 Jahren von ihr für kurze Zeit gefahren, dann abgemeldet, nie mehr benutzt.

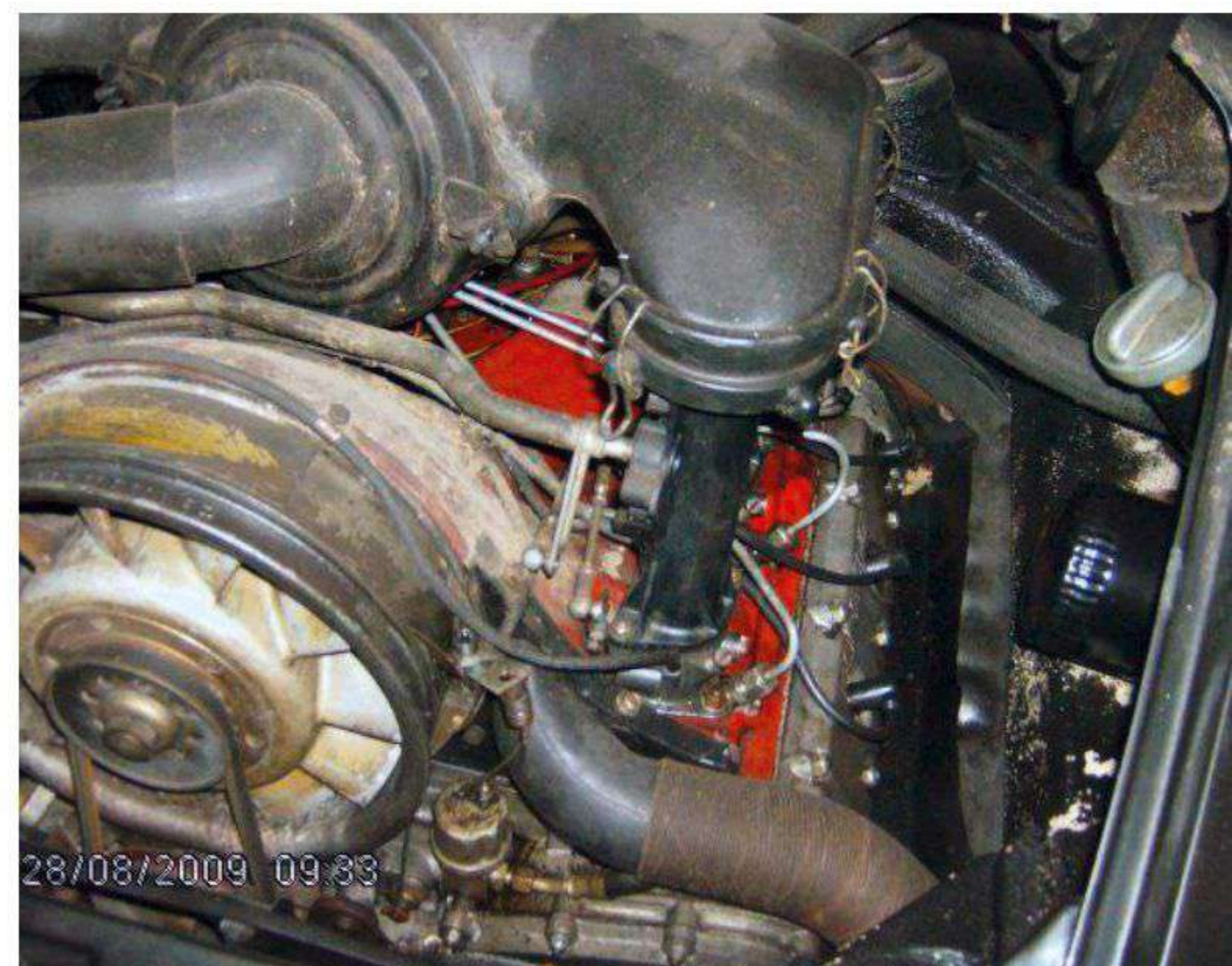
Stille.

„Ein paar Mal haben wir wohl drüber gesprochen, dann habe ich gesagt, ich würde gern mal ein paar Bilder sehen. Im Sommer 2009 war das“, erzählt Nikisch.

Auf den hastig geschossenen Fotos: ein 911 Targa, Typ G-Modell, schwarz und verstaubt. Immerhin mit Fuchsfelgen und einigen Bildern vom Motor. Der Motor! Konnte das sein?

Als sich eine ganze Weile später ächzend die Tore öffneten, fiel Nikisch aus allen Wolken. „Autos, Autos, Autos. Und Motorräder. Alle in den Achtzigern gekauft, gefahren, weggestellt. Teilweise in Containern aus den USA herübergeholt und eingelagert. Als sich der Elfer als echter 911 Carrera 2.7 entpuppte, konnte ich mein Glück kaum fassen.“

Für ein Modell, das technisch nur eine Weiterentwicklung darstellte und auch formal nur als Modernisierung eines bestehenden Designs betrachtet werden





muss, legte die vom Herbst 1973 bis zum Frühjahr 1989 produzierte Generation „G-Modell“ eine fabelhafte, aus heutiger Sicht völlig unwahrscheinlich lange und erfolgreiche Karriere hin.

DER HUBRAUM IST BEI ALLEN TYPEN IDENTISCH

Dabei fungiert das Modelljahr 1974 der Einführung, die G-Serie, bis heute als kollektive Modellbezeichnung – wer G-Modell sagt, meint den Vorgänger des 964, zu erkennen vor allem an den Aluminium-Stoßfängern mit ihren Ziehharmonika-Ecken aus Gummi. Auch der bis zum Erscheinen des 911 Turbo als Topmodell gehandelte 911 Carrera trug die Falten-

balg-Stoßstangen. Unter der neu gestalteten Karosserie arbeitete jedoch weiterhin die anspruchsvolle, einst für den Motorsport erdachte Technik des Vorgängers 911 Carrera RS 2.7.

Der Motor war der große gemeinsame Nenner der neuen Elfer-Familie. Die Typen T und E waren gestrichen worden, nun fächerte sich die Palette in die Typen 911 mit 150 PS, 911 S mit 175 PS und 911 Carrera mit 210 PS auf, erhältlich als Coupé oder Targa.

Alle drei Modelle besaßen in Grundzügen den gleichen Motor mit 2687 ccm. Das entsprach dem Hubraum des 911 Carrera RS, der auch die Leichtmetallzylinder und Nikasil-beschichteten Laufflächen mit in die Großserie brachte. Die ▶

Der Schaltknüppel ist ein zeitgenössisches, das Lenkrad ein modernes Zubehör. Der Drehzahlmesser mit dem roten Bereich jenseits der 7000/min zeigt an, dass hier ein besonderer Motor drinsteckt.



PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

911 Carrera Targa, Bj. 1973–1976

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
210.000€	160.000€	110.000€	65.900€	42.700€

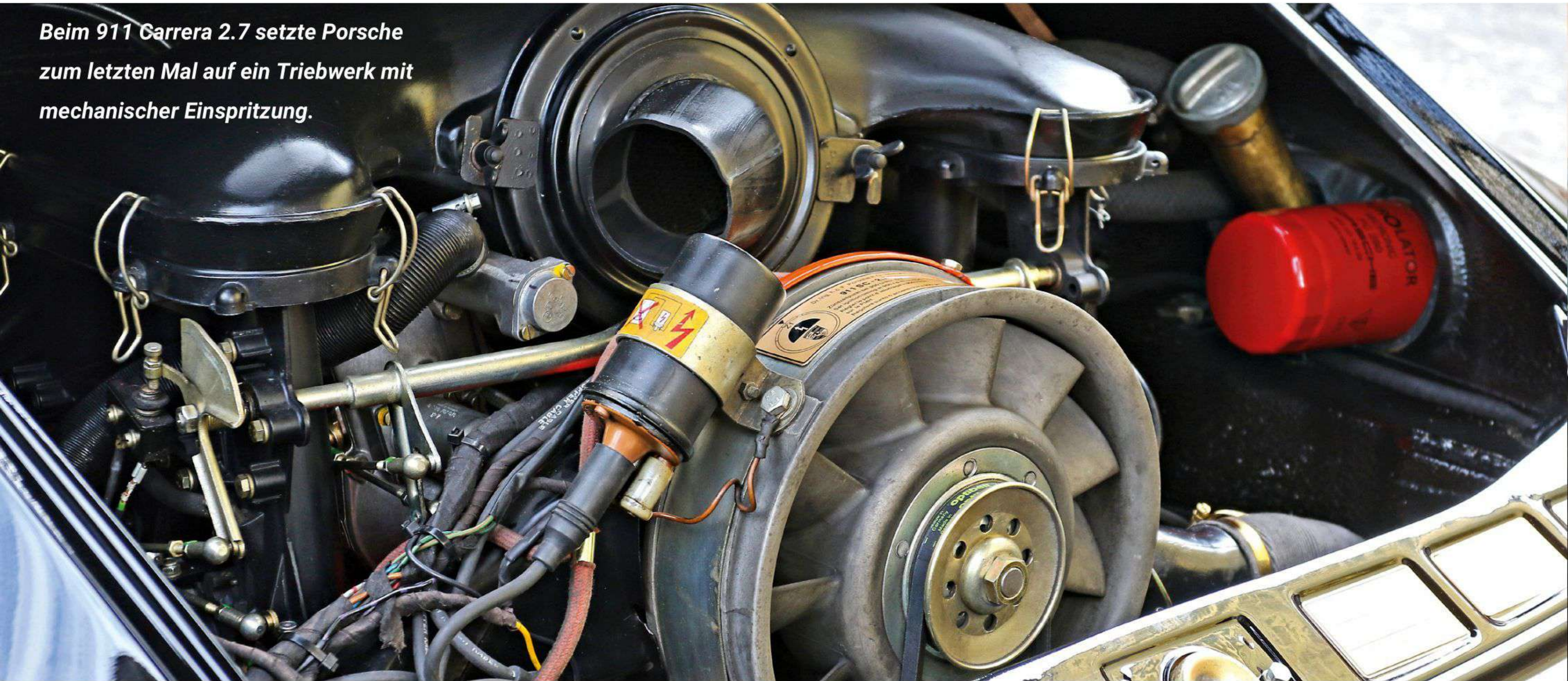
Quelle: Classic Data



Der Besitzer – Georg Nikisch

Ort, Mensch, Auto. In dieser Halle in Schlitz-Hartershausen fand Dr. Georg Nikisch (58) seinen Traum-Targa. Seitdem sind es die ursprünglichen Carrera-Typen der Marke Porsche, die Modelle mit der Nähe zum Motorsport, die es dem Arzt und Psychologen aus Fulda ganz besonders angetan haben. Nach der Entdeckung des 911 Carrera 2.7 Targa stellte Nikisch Nachforschungen zu Baujahr und Stückzahlen an. „Das Ganze ist zum Glück gut nachvollziehbar. Coupé-Ausführungen erhielten eine Fahrgestellnummer, die mit 911 460 begann, Targa-Versionen eine mit 911 461. Mein Porsche hat die Nummer 911 461 0058, ist also der 58. Carrera Targa des Modelljahrs 1974, was zum Datum der Erstzulassung am 21. September 1973 passt.“

Beim 911 Carrera 2.7 setzte Porsche zum letzten Mal auf ein Triebwerk mit mechanischer Einspritzung.



911 Carrera 2.7

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 911/83

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 90 x 70,4 mm

Hubraum: 2687 ccm

Leistung: 210 PS bei 6300/min

Drehmoment: 255 Nm bei 5100/min

Verdichtung: 8,5 : 1

Gemischaufbereitung: mech. Bosch Saugrohr-Einspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Vierganggetriebe Typ 915/16, Fünfganggetriebe Typ 915/06

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2271 mm

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

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

Räder/Reifen: 6 J x 15 mit 185/70 VR 15 (vorn), 7 J x 15 mit 215/60 VR 15 (hinten)

Leergewicht: 1075 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1400 kg

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,3 s

Bauzeit: 1973–1976

schwächeren Varianten 911 und 911 S erhielten eine moderne Bosch K-Jetronic, das Topmodell 911 Carrera 2.7 setzte, offensichtlich nicht als Widerspruch zur Neuzeit verstanden, auf die alte mechanische Saugrohr-Einspritzung.

DAS KÜRZEL RS WURDE ERSATZLOS GESTRICHEN

Der ebenfalls vom Vorgänger übernommene charakteristische Heckbürzel (Options-Code M 473), ab dem Modelljahr 1975 durch den großen, flacher auslaufenden „Whale Tail“ mit einer einzelnen großen Öffnung sowie abschließendem Gummirand ersetzt, wanderte auf die Aufpreisliste. Auf dem deutschen Heimatmarkt war er ganz verboten, weil der TÜV darin eine Gefährdung für Fußgänger sah!

Ebenso aufpreispflichtig: der Carrera-Schriftzug auf den Flanken, der in vier Farben (Orange, Grün, Gold oder Schwarz) und zu einem Aufpreis von 95 DM bestellt werden konnte. Dafür gab es exklusiv für das Topmodell der Baureihe ein im Durchmesser (380 mm) kleiner geratenes Dreispeichenlenkrad mit lederummanteltem Kranz.

Serienmäßig waren ausgestellte hintere Kotflügel. Türgriffe und Scheibenrahmen waren exklusiv mattschwarz eloxiert, konnten gegen Aufpreis aber in Chrom geliefert werden. Geschmiedete

Fuchsräder im Format 6 J x 15 und 7 J x 15 und Reifen der Größe 185/70 VR 15 an der Vorder- und 215/60 VR 15 an der Hinterachse waren Standard, und im Gegensatz zu den schwächeren Ausführungen 911 und 911 S zählte das Fünfganggetriebe bei der Carrera-Version zum Serienumfang.

Elektrische Fensterheber beim Coupé, Sitze mit integrierten Kopfstützen, hintere Ausstellfenster sowie die Möglichkeit, den Carrera zum Aufpreis von 2000 Mark als Targa zu ordern, zeigten an, dass sich der neue Carrera nicht als Wettbewerbsfahrzeug verstand. „Im Modelljahr 1974 wird der Carrera vornehmer und komfortabler, ohne an Spitzenleistung einbüßen zu müssen. Außerdem gibt es ihn jetzt auch als Targa. Die spartanische Ausführung findet ihre Fortsetzung in der reinen Sportversion des Carrera RSR-Typen“, schrieb der *Christophorus* zum neuen Topmodell.

Porsche sprach entweder vom Targa oder vom Targa 2.7, jedoch nie wie zuvor vom RS. „Mechanical Fuel Injection“ (kurz MFI) – so bezeichnet die globale Fangemeinde die Carrera-Version der G-Modell-Baureihe, um sie vom Vorgänger Carrera RS zu unterscheiden. Wobei der Fall nicht so einfach liegt, wie es klingt: Die Schadstoff-reduzierte US-Version des 911 Carrera 2.7 mit K-Jetronic firmiert als „Continuous Injection System“ (kurz CIS). Eigentlich handelte es sich um einen Car-



ra mit S-Motor. Unter der Verwendung von Sekundärluftpumpe und Abgas-Reaktoren leistete diese Version des 911 Carrera 2.7 nur noch zahme 160 PS bei 5500/min – zu wenig, um den Namen Carrera mit Leben zu füllen.

Die Stückzahlen blieben klein. Im ersten Modelljahr liefen 1011 Coupé und 423 Targa der G-Serie vom Band, außerdem 15 hoch spezialisierte IROC RSR-Varianten (s. PORSCHE FAHRER 4-2010). Im Modelljahr 1975 stand es 505 zu 187, zuzüglich dreier Testwagen mit 3.0- und Turbotechnik sowie fünf Carrera mit Sportomatic-Getriebe.

DIE LETZTEN CARRERA TARGA BEKOMMT DIE POLIZEI

Im finalen Modelljahr, offiziell nicht mehr im Programm geführt, tatsächlich jedoch sogar mit verzinkter Karosserie erhältlich, baute Porsche 113 Coupé und 20 Targa für die niederländische Rijkspolitie – es waren eben noch Motoren übrig. All diese speziellen Versionen für Freunde des Hauses erhielten eine Fahrgestellnummer, deren letzten vier Ziffern mit einer 9 begannen.

Dass Georg Nikischs 911 Carrera 2.7 Targa heute, auch nach einer langen Restaurierung, nicht dem Auslieferungszustand entspricht, ist keine Nachlässigkeit, sondern das Ergebnis einer wechselvollen Geschichte. Ausgeliefert

wurde er im Raum Hannover, war danach im Raum Stuttgart heimisch. Eine klassische Gebrauchtwagen-Karriere, die am 20. November 1990 durch die Stilllegung endete. Von 2010 bis 2014 dauerte die Restaurierung: Erst kam der Motor an die Reihe, dann folgten Karosserie und Innenraum.

Den kleinen Bürzel dürfte Targa Nummer 58 als deutsches Auto ebenso wenig tragen wie die Frontspoilerlippe oder die rot abgesetzte Schrift auf den Flanken – im ersten Jahr waren nur Lettern in Schwarz oder Gold bestellbar. „Aber so sah der Wagen aus, als wir ihn aus der Scheune zogen, zumindest in Teilen“, erklärt Nikisch. Der Schaltknüppel mit Leder-Schaltknauf ist ein zeitgenössisches, exklusives Extra für den US-Markt, das modernere Dreispeichenlenkrad gefällt besser als das Original.

Georg Nikisch ist mit dem Targa oft unterwegs, sportlich, nicht im Schongang. Ein neues Projekt ist im Werden – in der Scheune stand noch mehr ... ■

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Holger Neu / Georg Nikisch

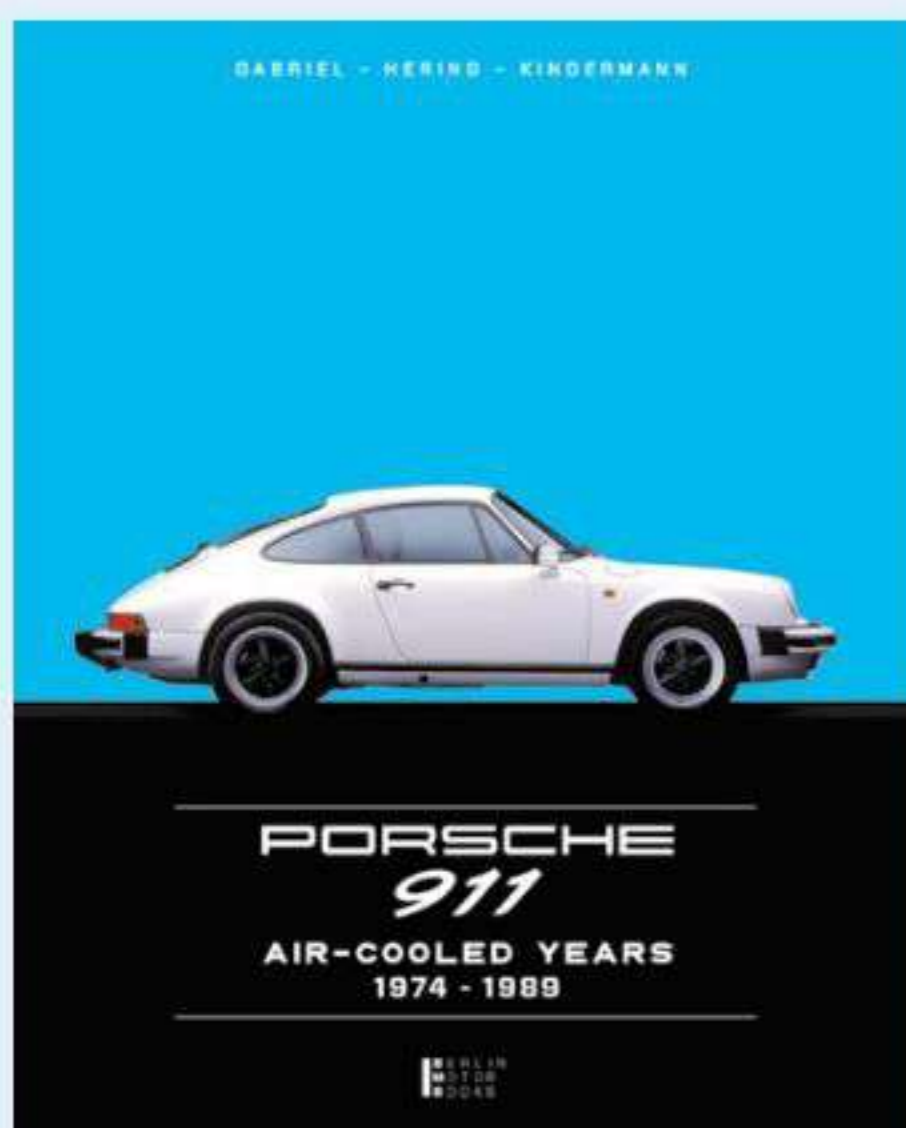
Unter www.carreramfi.com trifft sich die Fangemeinde und bringt die umfassende Carrera-Forschung auf den neuesten Wissensstand. Das Standardwerk zum Thema ist das 406 Seiten starke Buch **Carrera 2.7** von Ryan Snodgrass, erschienen bei Parabolica Press.

Noch trägt der Bügel glänzendes Nirosta und einen goldglänzenden Schriftzug. 2,7 Liter Hubraum sind beim frühen G-Modell Standard.

Der vom Vorgänger bekannte Bürzel war ein Extra und nur im ersten Baujahr erhältlich. Für deutsche Autos war er nicht zugelassen.



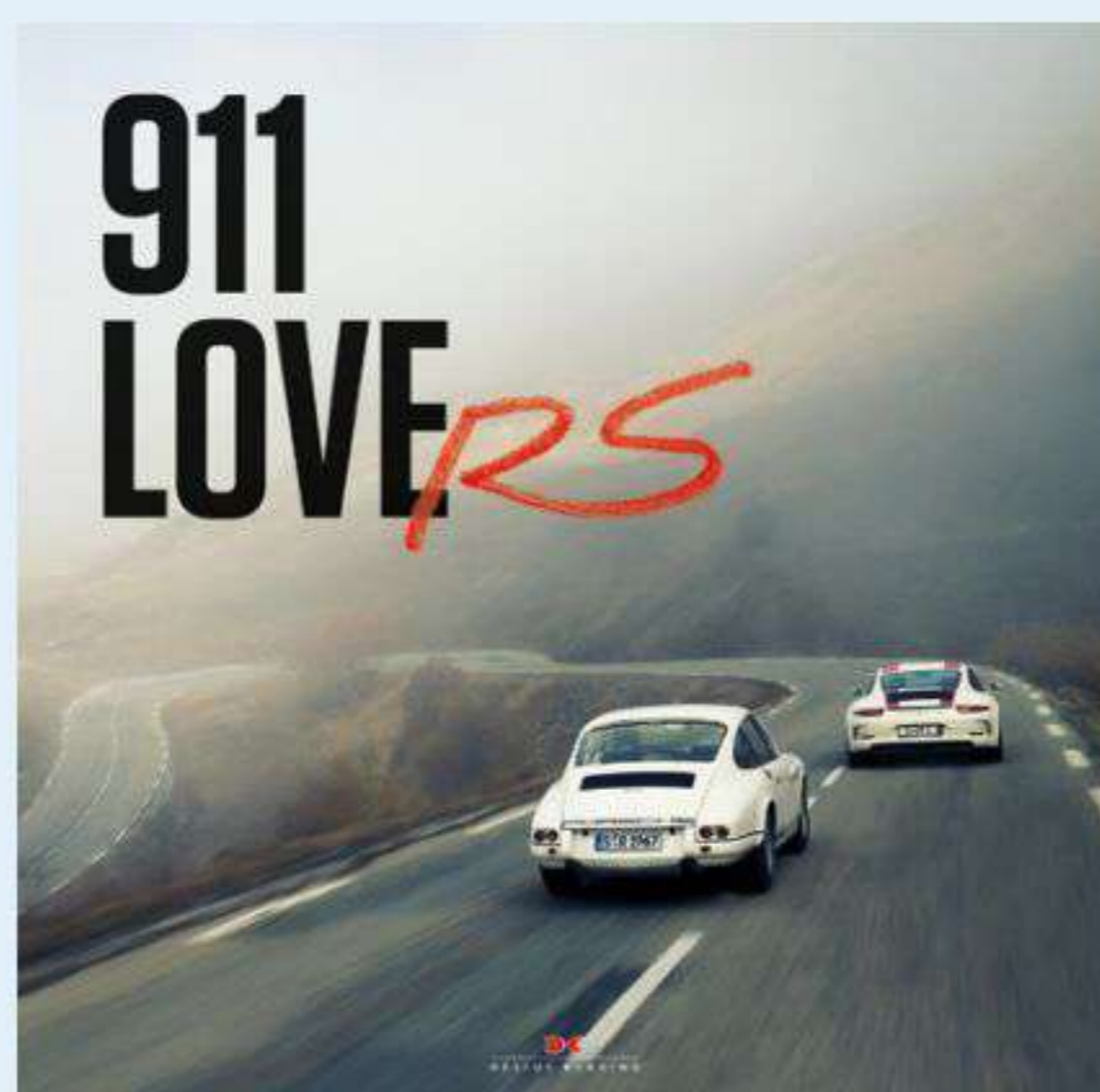
LITERATUR



Porsche 911 – Air-Cooled-Years, 1974–1989

An Büchern zum Thema Porsche 911 herrscht, so viel ist klar, kein Mangel. Ein Buch zum G-Modell der Baujahre 1974 bis 1989 herauszubringen, macht Sinn, denn der Kreis der Liebhaberschaft ist groß. Also alles wie immer? Nicht ganz, dieses Buch ist dann doch anders, individueller. Es erarbeitet sich seine Existenzberechtigung, weil Format und Layout großzügig sind, aktuelle Fotoproduktionen Abwechslung in sattem bekannte Werksbilder-Abläufe bringen, die Schrift im Gegensatz zu den Vorgänger-Büchern endlich gut lesbar ist und die Autoren wissen, was sie tun. Kaufberatungen und Preise, welche die Modellhistorie ergänzen, helfen denen, die noch keinen Elfer besitzen, und die Vorstellung der Sondermodelle in Wort UND Bild schließt letzte Wissenslücken – gut so, da gab es Nachholbedarf. Nach dem Blättern und Lesen bleibt ein gutes Gefühl, Fans und Fahrer des G-Modells fühlen sich in ihrer Zuneigung bestätigt. Die Freunde der anderen Modelle werden sich gedulden müssen, bis weitere luftgekühlte Epochen behandelt werden.

Andreas Gabriel, Manfred Hering, Tobias Kindermann: „Porsche 911 – Air-Cooled-Years, 1974–1989“, 270 Seiten, deutsch/englisch, 288 x 244 mm, Hardcover, Berlin Motor Books, Berlin 2017, 99,80 Euro, ISBN 978-3-9814592-3-4



911 LoveRS

Maschinen, Motoren, Menschen – und Abenteuer. Das wäre ein passender Untertitel für dieses Buch gewesen, das den Bogen spannt von der Entwicklungs-Historie und der reinen Technik der hochdrehenden Elfer-Typen zu den Leuten, die sie, siehe Titel, lieben. Was leichtfällt beim Lesen und Betrachten, aber schwer, wenn es ums Bezahlen geht. Tatsächlich ist dieses Buch von Jürgen Lewandowski, Bart Lenaerts (Text) und Lies de Mol (Fotos) das erste, das sich nur der Typen R, RS, RSR und ihres Nachfolgers GT3 RS annimmt. Der erste und der letzte 911 R sind die große Klammer. Es wäre wohl noch technischer gegangen, aber die Menschen nehmen dem Thema den Ernst und machen es unterhaltsam. Wer ihre Geschichten liest, muss neidvoll anerkennen: Es muss wohl Liebe sein. Jürgen Lewandowski: „911 LoveRS“, 264 Seiten, 290 x 290 mm, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2017, 98,00 Euro, ISBN 978-3-667-11058-9



911er Technik-Handbuch

Die Entdeckung des Buch-Frühjahrs, randvoll mit Blei (sehr, sehr viel Text) und Super Plus (alle luftgekühlten Elfer von 1962 bis 1998). Ein Buch für Porsche- und Technik-Nerds, im positiven Sinne. Weil endlich mal in Wort und Bild erklärt wird, welche Vergaserbestückung sich bei 2,0- und 2,2-Liter-Motoren besonders gut eignet, wie viele verschiedene Zylinderköpfe, Kurbelgehäuse, Pleuel und Ölpumpen es gibt, was bei Tieferlegung und Kompressor-Aufladung zu beachten ist und wie die mechanische Einspritzanlage korrekt eingestellt wird. Immerhin geht es ja um Leistung, wie der Untertitel schon sagt. Das Schöne daran ist, dass sich das Buch auch dann lehrreich und informativ liest, wenn keine Motorenbau-Werkstatt in der eigenen Garage zur Verfügung steht. Alle technischen Daten, die jemals relevant sein könnten, stehen hier drin. Wer über den Elfer noch etwas lernen will, braucht dieses Buch. Bruce Anderson: „911er Technik-Handbuch – Performance-Tipps für alle Luftgekühlten“, 304 Seiten, 236 x 296 mm, Hardcover, Heel Verlag, Königswinter 2018, 49,95 Euro, ISBN 978-3-95843-623-7



Porsche – 70 Jahre

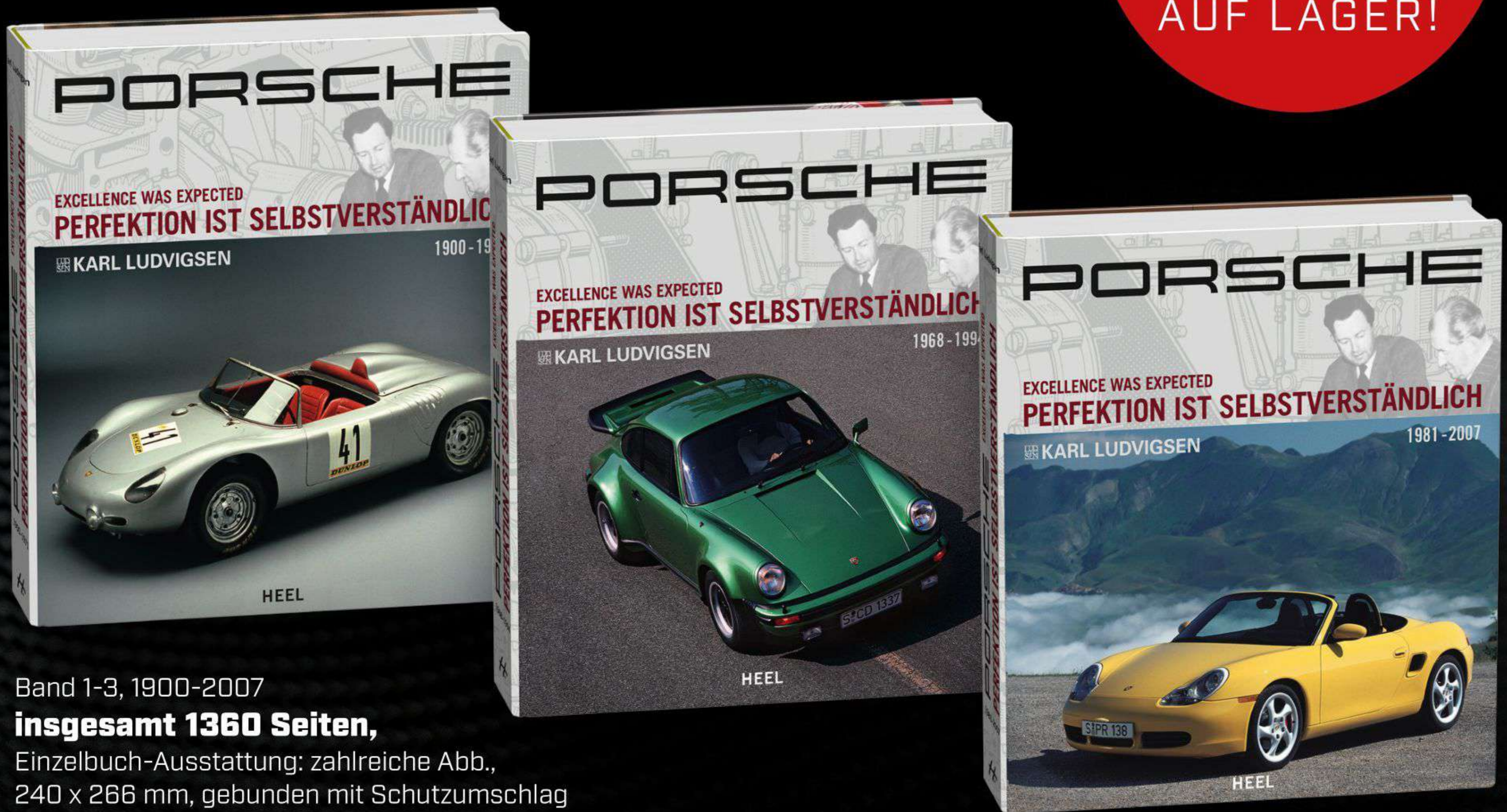
„Es gibt nichts Vergleichbares“, verspricht der Untertitel und meint damit die Marke Porsche und ihre 70-jährige Sportwagen-Geschichte. Für Firma und Autos mag das stimmen, für das Buch leider nicht – es gibt sehr viel Ähnliches, und auch die Idee, zum 70. Jubiläum ein Buch zu veröffentlichen, ist nicht gerade einzigartig. Autor Randy Leffingwell ist ein Profi, der 47 Auto-Bücher geschrieben hat, darunter auch ein paar zum Thema Porsche, unter anderem „50 Jahre Porsche“. Jetzt wurden, beginnend bei der unvermeintlichen Nr. 1, zwei Jahrzehnte hinzugefügt, sodass die Geschichte beim Mission E endet. Für Details und O-Töne von Beteiligten der Geschichte, wie sie Leffingwell sonst liefert, fehlt da leider der Platz. So bleibt es ein routinierter Überblick der letzten 70 Porsche-Jahre, für Einsteiger informativ, für Profis zu dünn.

Randy Leffingwell: „Porsche – 70 Jahre. Es gibt nichts Vergleichbares“, 256 Seiten, 248 x 305 mm, Hardcover, Motorbuch Verlag, 2018, 49,90 Euro, ISBN 978-3-613-04031-1

EXKLUSIV

für Porsche Fahrer-Abonnenten!

NUR NOCH
531
EXEMPLARE
AUF LAGER!



Band 1-3, 1900-2007

insgesamt 1360 Seiten,

Einzelbuch-Ausstattung: zahlreiche Abb.,
240 x 266 mm, gebunden mit Schutzumschlag
Bestell-Nr. 667782

€ 99,- (D)

**Porsche Fahrer-Abonnenten und -Neu-Abonnenten
können unsere 3-bändige Porsche-Enzyklopädie
exklusiv zum attraktiven Vorzugspreis von
99,- € (statt einzeln für 149,70 €) bestellen!**

Autor Karl Ludvigsen zählt zu den höchstrespektierten Automobilhistorikern. Er ist Autor, Mitautor oder Herausgeber von mehr als drei Dutzend Büchern zum Thema Auto und Automobilindustrie.

Diese Porsche-Enzyklopädie des amerikanischen Motorjournalisten Karl Ludvigsen gilt bis heute als das beste und detaillierteste Buch, das jemals zum Thema Porsche geschrieben wurde. Ludvigsen hat nicht nur die Geschichte der Porsche-Automobile von Beginn an begleitet, sondern er widmet sich in seinem 1360 Seiten umfassenden Porsche-Projekt auch der Historie des ursprünglichen Ingenieurbüros, dessen Konstruktionen für zahlreiche namhafte Automobilunternehmen schon in den Pioniertagen Technikgeschichte geschrieben haben. Der eindeutige Schwerpunkt liegt dann allerdings auf der Zeit ab 1948, als die ersten Automobile unter dem Namen Porsche entstanden sind.

BESTELL-COUPON

Am schnellsten
per Fax: 02223 923013

ABSENDER:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Land, PLZ, Ort

Abo-Nr. (bitte angeben!)

Datum/Unterschrift

Coupon bitte einsenden oder faxen an: HEEL Verlag GmbH, Inga Nann, Gut Pottscheidt, D-53639 Königswinter, FAX +49 (0) 2223 923013, Tel. für Rückfragen: +49 (0) 2223 923038, E-Mail: bestellungen@heel-verlag.de

Hiermit bestelle ich ein Set der
Porsche-Enzyklopädie
„Ludvigsen“
**zum Vorzugspreis von
99,- €** für Abonnenten

Bestell-Nr. 667782

* (Lieferung innerhalb Deutschlands
portofrei, im Ausland zzgl. Porto
nach Aufwand)

PORSCHE MARKT

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

Humbaur GmbH

Sportwagenservice

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

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

MARTINI RACING

MARTINI RACING
 ORIGINAL COLLECTION
 Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

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

PoMoTec GmbH
 Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

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

BIETE



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



Michelin Latitude Sport 3, NO Porsche Kennung C A))71dB zwei: 8J x 18 255/55 R18 NO 103 W, DOT 43/16, VB 250,00 €. Die Reifen sind nur intern für die Überführung montiert gewesen, Laufleistung ca. 20 Km, ohne Felgen!
 Tel. 0049 172 20 77 349



Porsche Boxster S Typ 987 Komplettträder, neuwertig, 8J18 ET57 235-40ZR18 Vorderachse, 9J18 ET43 265-40ZR18 Hinterachse, Bereifung Michelin, Preis VB 990 €. Tel. 06535 944306



Porsche 911 S, Bj. 1968, Blutorange, Coupé, Original Recaro Sportsitze Pepita, Sperrdifferential, Nürburgringgetriebe, Matching Numbers, Zustand wie neu. moritz911@outlook.com



911 Carrera Coupé, 231 PS, Mj. 1984, HU 07/19, schieferblau met., Leder blau, eSSD, Klima, Motorrevision vor 2 Jahren, Scheckheft, top techn. Zustand, match. num., Gutachten Note 2, VB 54.911 €. Tel.: 0160 90746427



RSL-Classic Porsche Auswahl: 356 BT5 Roadster, Mot. Match Nr./911 Coupé 2,4 Ölklappe weiß/930 Turbo 3,3 weiß/911 Coupe 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

Porsche 911 Turbo 930, Bj. 09/1987, 300 PS, 152.000 km, 4 Gang, indischrot, ohne elektrisches Stahlschiebedach, Klimaanlage, Sportsitze, Fuchs-Felgen 9x16, 138.500 €, Kontakt: sales21@online.de

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



Porsche 356 C Coupé, EZ 07/65, 100.005 km, hell-elfenbein, Leder schwarz. 2015 bis 2017 vollständig zerlegt und eisgestrahlt, Blech, Lack, Leder und Chrom überarbeitet und mit originalen Teilen erneuert. Der Porsche präsentiert sich in einem Top-Zustand, der die Originalität widerspiegelt. 133.000 €. www.car-classics.de, 02273 951997473



996 Turbo, 04.2004, 174.614 km, durchgehend PZ Service, deutsches Fahrzeug, arktissilber, unfallfrei, Schalter, Werkszstd., Wert lt. Gutachten 62.500, Prfg. vor Kauf im PZ möglich, VB 50.000 €, 0172 2714431

[PORSCHEFAHRER.Magazin](https://www.facebook.com/PORSCHEFAHRER.Magazin)

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

autoahrens
Ihr Sportwagen Service

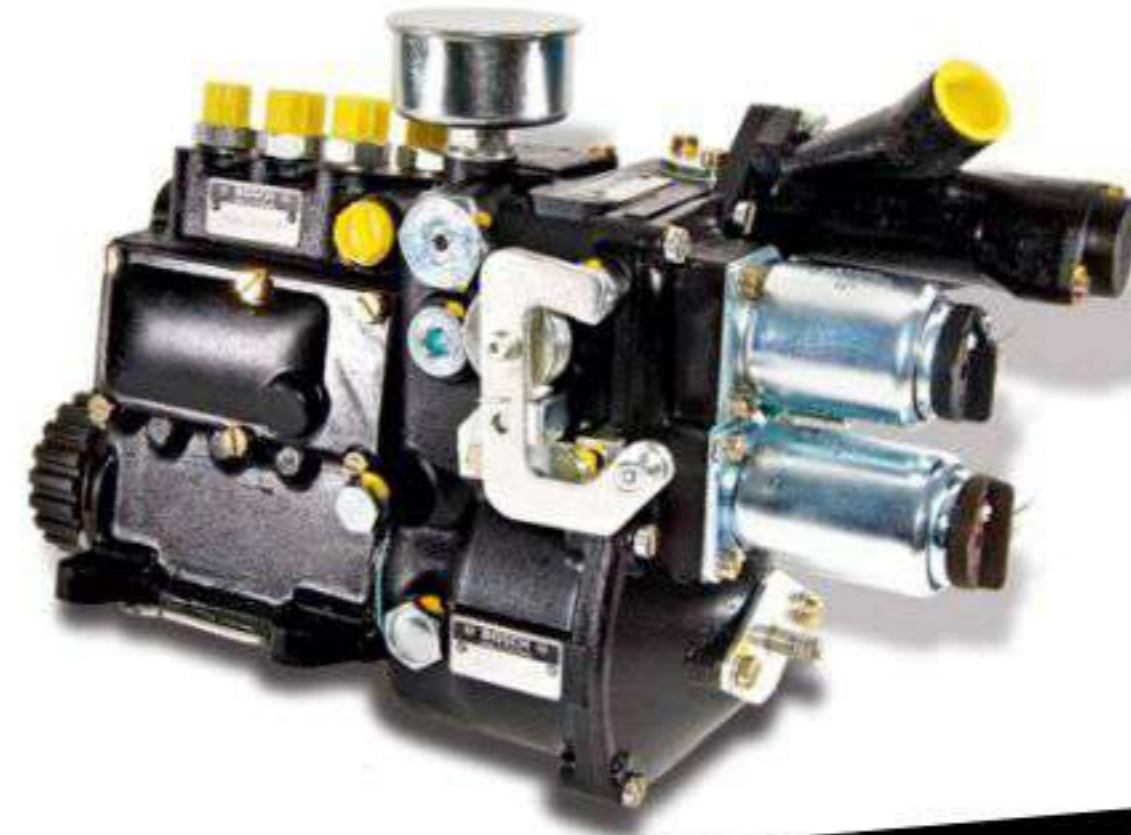
Porsche Erfahrung seit über 35 Jahren
www.autoahrens.de · 0203-76 55 01

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

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

EISENBRANDT

MECHANISCHE EINSPRITZPUMPEN



- Prüfung
- Überholung
- Verkauf

Wir sind für Sie da!

Händleranfragen erwünscht!

+49 (0) 681 – 959 0 911 • EISENBRANDT.EU

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



- Originalersatzteile
- Sonderanfertigungen
- Reproduktionen



- Reparatur & Service
- Restaurationen
- Aufbau von Rennfahrzeugen



- Originalfahrzeuge
- Rennfahrzeuge
- Online Fahrzeugmarkt



- Rennmotoren- und Getriebe
- Fahrwerksabstimmung
- Vermietung & Betreuung

www.mittelmotor.de

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



Ihr Partner

für

originale Porsche-Felgen



PERFORMANCE WHEELS

www.performance-wheels.de

Hoffmann-Speedster
since 1987

Ersatzteile für Porsche
356, 911, 912, und 914

Air-cooled parts and more

www.hoffmann-speedster.com



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

Petzoldt's
seit 1988

PROFI-PRODUKTE.
WENN ES PERFEKT
WERDEN SOLL.



www.Petzoldts.de
Tel.: 02331/483340

CLASSIC AIRCOOLED SPORTCARS
WERKSTATT & SERVICE

50
CAS

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

1



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

Cartronic motorsport

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.

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

BIETE



Porsche 993 4S, Unikat, Bj. 3/98, Classic Data 2+, Carbon, Sammlerhand, einer der letzten luftgekühlten 911, deutsche Ausf., Scheckh., innen grau, 19 Extras, VB 93.993 €. sanfrancisto@t-online.de



Porsche 959 Drehzahlmesser, Originalteil, PET-Nr.: 959 641 301 00, Ladedruckanzeige bis 2.5 bar, einzigartige Rarität, von Porsche seit Jahren nicht mehr lieferbar, überholt + geprüft, Glas und Zierring erneuert, optisch + technisch neuwertiger Zustand, 959 €, Tel. 0162 3661816



ERDMANN
LEDERBEKLEIDUNG
MADE IN GERMANY - SEIT 1952
www.erdmann-lederbekleidung.com
TEL. 08093/90 26 60



Porsche Boxster Alubox mit zwei Modellautos, Buch, Bild, original von Porsche, 160 € + Vers., gern SMS. 0177 4156831



Porsche 997 Carrera GTS Cabrio, Bj. 06/11, weiß, Dach & Leder schwarz, 42.310 km, PZ Scheckheft komplett, Approved 09/18, ex Werkswagen, jetzt 2. Hd., unfallfrei, 19-Zoll RS Spyder Rad mit Zentralverschluss, adaptive Sportsitze, Sitzheizung/-lüftung, Sport Chrono Paket Plus, Navi-/Telefonmodul, Bose, Tempostat, RDK, Parkassistent (hinten), dyn. Kurvenlicht, 92.900 €. Tel. 0049 172 20 77 349

SANDELPLAZ
356

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





Porsche 911 / 930 orig. RUF Tachometer, Rarität, Ausführung elektronisch, Skala bis 350 Km/h, passend für alle G-Modelle, funktionsgeprüft und VDO-überholt, Zierring + Glas erneuert, Zählwerk „genullt“, optisch + technisch neuwertiger Zustand, 990 €, Tel. 0162 3661816



Porsche 928 S2, EZ 10/83, 310 PS, 165.803 km, platin metallic, Leder braun, durchgängig und nachvollziehbar gewartet und optisch in einem sehr schönen Zustand in der Original-Lackierung mit leichten Gebrauchsspuren. Sehr authentisches Fahrzeug. 33.500 €. www.car-classics.de, 02273 951997473 **G**

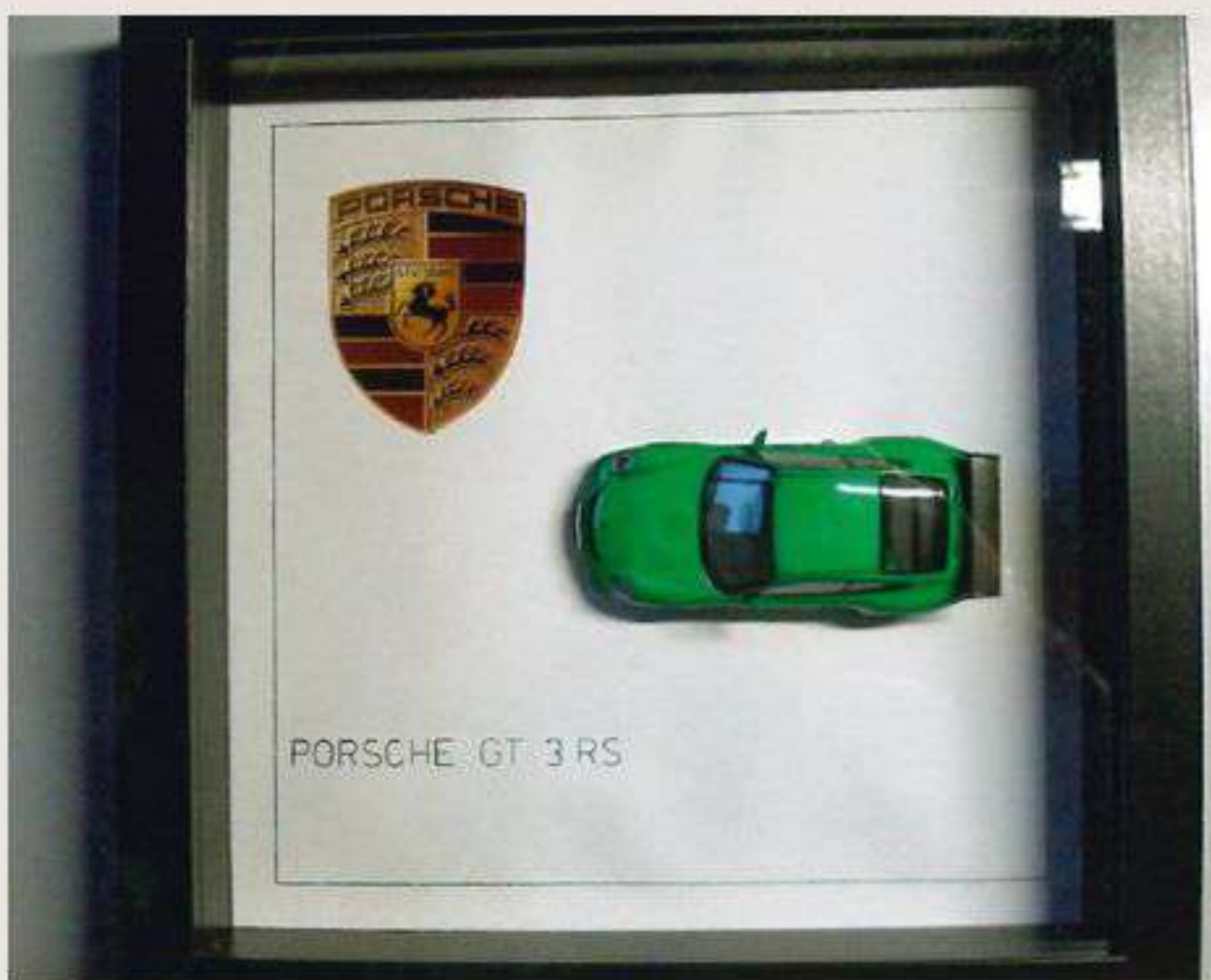


Bild mit Modellauto GT3 RS, 1:43, Rahmen 25 x 25 cm, 55 € + Vers., gern SMS. 0177 4156831



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

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY

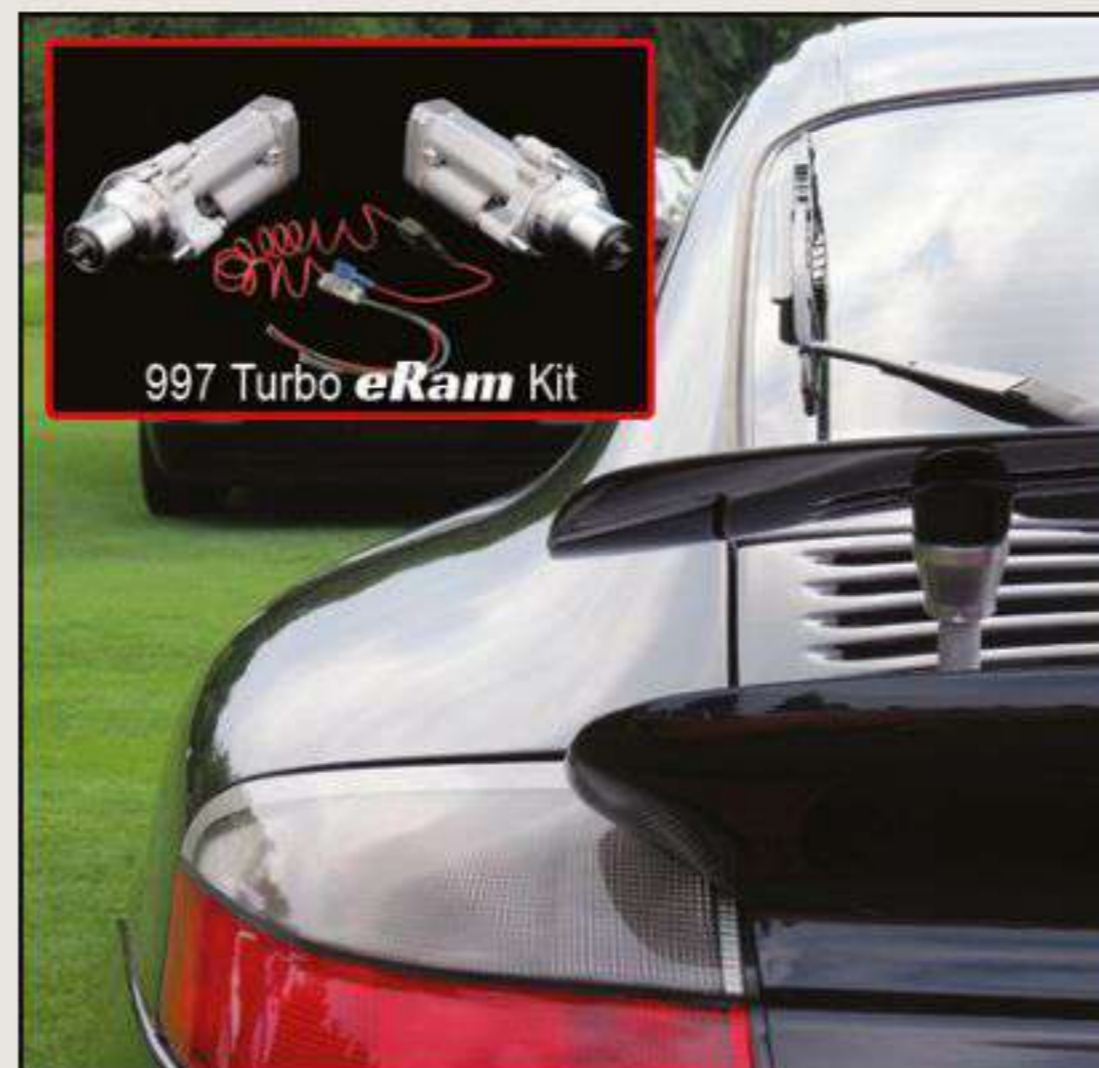
your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993



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



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

www.rennkit.com

INVENTED AND MADE IN DETROIT

TEILE.COM ONLINE SHOP



Porsche Originalräder Konfigurator.

In drei Schritten zu Ihren Traumrädern.

Siehe jetzt. | www.teile.com/wheels



Unsere Angebote finden Sie auf unserer Website www.feboe.de

Seit 25 Jahren

Ihr Spezialist für Ihren Luftgekühlten 911...

...und das feiern wir mit wechselnden Angeboten!



FEBÖ oHG Hauptstraße 99 42929 Wermelskirchen-Dhünn
t.+49 2196 8832212 f.+49 2196 8832213 e.info@feboe.de

BIETE



1 Stück Alufelge Porsche 11x18 J ET 40 Lk 130, 460 €, kein Versand, Saarland, gern SMS. 0177 4156831

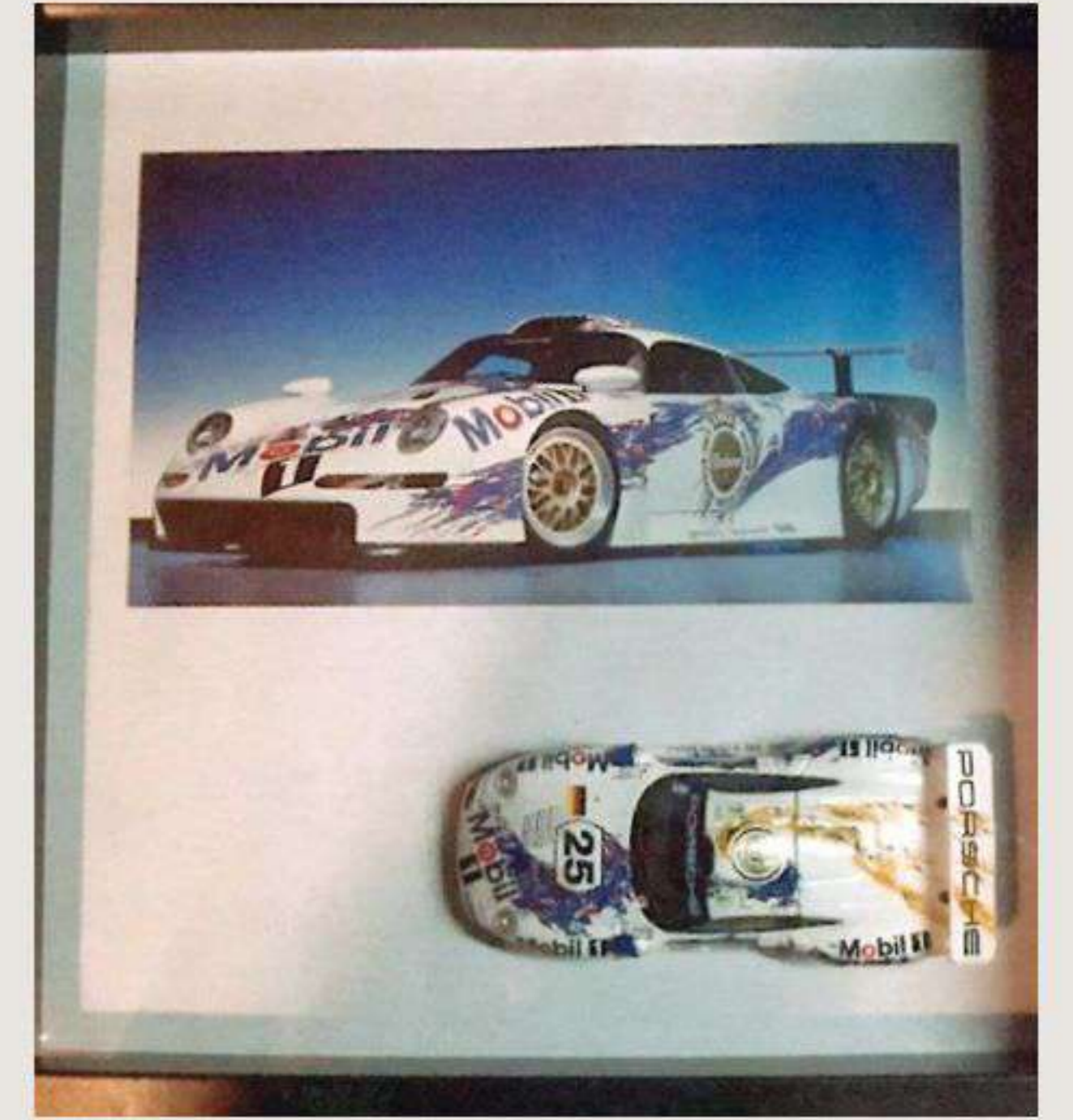


Bild mit Modellauto GT1 Le Mans, 1:43, Rahmen 25 x 25 cm, 55 € + Vers., gern SMS. 0177 4156831



Bild Poster Formel 1, Alain Prost, 70 x 50 cm, 30 € + Vers., gern SMS. 0177 4156831



Porsche 997 4 GTS Cabrio Exklusiv, PDK, 2. HD, Deut, Approved bis Dez. 18, unfallfrei, Voll, scheckheft, Bremse/Reifen neu, für ca. 20T€ Extras, VB 82.997 €. sanfrancisto@t-online.de

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
Siebengäbigsblick 15
53343 Wachtberg
www.9und11.de · Tel. 0228 90855 993

Winterreifen Michelin zum Abverbrauch, 2x 235/40/18, 2x 255/40/18, VB 165 €. Tel. 0171 8756170

Porsche-Service
Bosch Car Service Autohaus Marsani

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

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

PS-HISTORACING
Porsche Motoren und Getriebe Service
www.ps-historacing.de
Getriebeüberholungen
901 - 911 - 914 - 915
Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe
Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile



GULF-EYEWEAR.COM

GULF Sonnenbrillen

Exklusiv. Hochwertig. Limitiert.
Rennsportgene mit Karbonbügel und Seriennummer.

Mehr unter www.gulf-eyewear.com



BIETE



Porsche 959 Tachometer, Ausführung elektronisch, PET-Nr.: 959 641 507 00, passend für sämtliche G-Modelle, Skala-Ziffern bis 340 Km/h, funktionsgeprüft und VDO-überholt, Zierring + Glas erneuert, Zählwerk „genullt“, optisch + technisch neuwertiger Zustand, 959 €, Tel. 0162 3661816

Karosserie 914/4 2l sandgestrahlt, aus Altersgründen, nahezu kpl. geschweißt, alle Teile vorhanden, teilweise doppelt, neue Kotflügel u. Seitenteile vorhanden, nur kpl. zu verkaufen, VHS, mit Drehgestell! Tel. 0176 82218356, Nürnberg

Kfz-Briefe für: 356 B 1600-S Coupé 1962, Coupé 1961, Cabrio 1963 ab € 1400,-. Tel. 05332 2617

SUCHE



WIKING-Autos, -Flugzeuge, -Schiffe und -Zubehör gesucht, aus den Jahren vor 1975, auch defekte Modelle sind interessant, Tel. 0561 4916354

Absoluter Porsche-Fan auf der Suche nach Porsche-911-Modellen bis Baujahr 2007. Ich freue mich auf Ihre Angebote. B.Sc. Serkan Keskin. 0172 2579722, serkan_keskin@outlook.de

Sammler sucht: 911er Typ 964 Targa und 996 Turbo, wenig km, unfallfrei, guter Zustand. Tel. 07073 4834

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

Suche alten Porsche 356 oder 911. Tel. 0172 3473773

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 4-2018
Erscheinungstermin: 03.08.2018 | Anzeigenschluss: 02.07.2018

FREIE FACHWERKSTATT FÜR PORSCHE-FAHRZEUGE Reiner Herzog

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

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

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

LENKWERK
Oldtimer • Youngtimer • Harley Davidson • Werkstätten • Restauration • Events



**Besuchen Sie unseren
Porsche Day am 27. Mai
von 10 - 17 Uhr!**

**OPEN
HOUSE
2018**

Auf den Open-House-Veranstaltungen des LENKWERK Bielefeld sind alle Freunde, Clubs und Besitzer klassischer Fahrzeuge und Zweiräder immer herzlich willkommen!

06. Mai Season Opening // 27. Mai Porsche Day // 17. Juni British Day // 23. & 24. Juni US Cars 'n Bikes Treffen // 02. September Italian Day // 23. September Season Closing

Jeden 3. Donnerstag im Monat markenunabhängiges Old- und Youngtimer-Treffen ab 18 Uhr,
Jeden 2. Sonntag im Monat Klassiker-Frühstück ab 10 Uhr

DAS LENKWERK BIELEFELD: IHRE LOCATION FÜR FIRMEN-EVENTS, TAGUNGEN UND VERANSTALTUNGEN!

Für weitere Informationen und Buchungsanfragen:

Am Stadtholz 24-26 // 33609 Bielefeld // Tel. 0521 988 39 299

www.lenkwerk-bielefeld.de // info@lenkwerk-bielefeld.de

Montag - Sonntag geöffnet bis 18 Uhr // www.facebook.com/Lenkwerk.Bielefeld // Instagram: lenkwerk_

PORSCHE FAHRER

Die Ausgabe 4-2018

erscheint am 3. August 2018

unter anderem mit diesen Themen:

12 SEITEN
SPEZIAL

Alles über Reifen
für klassische
Porsche

TITELSTORY

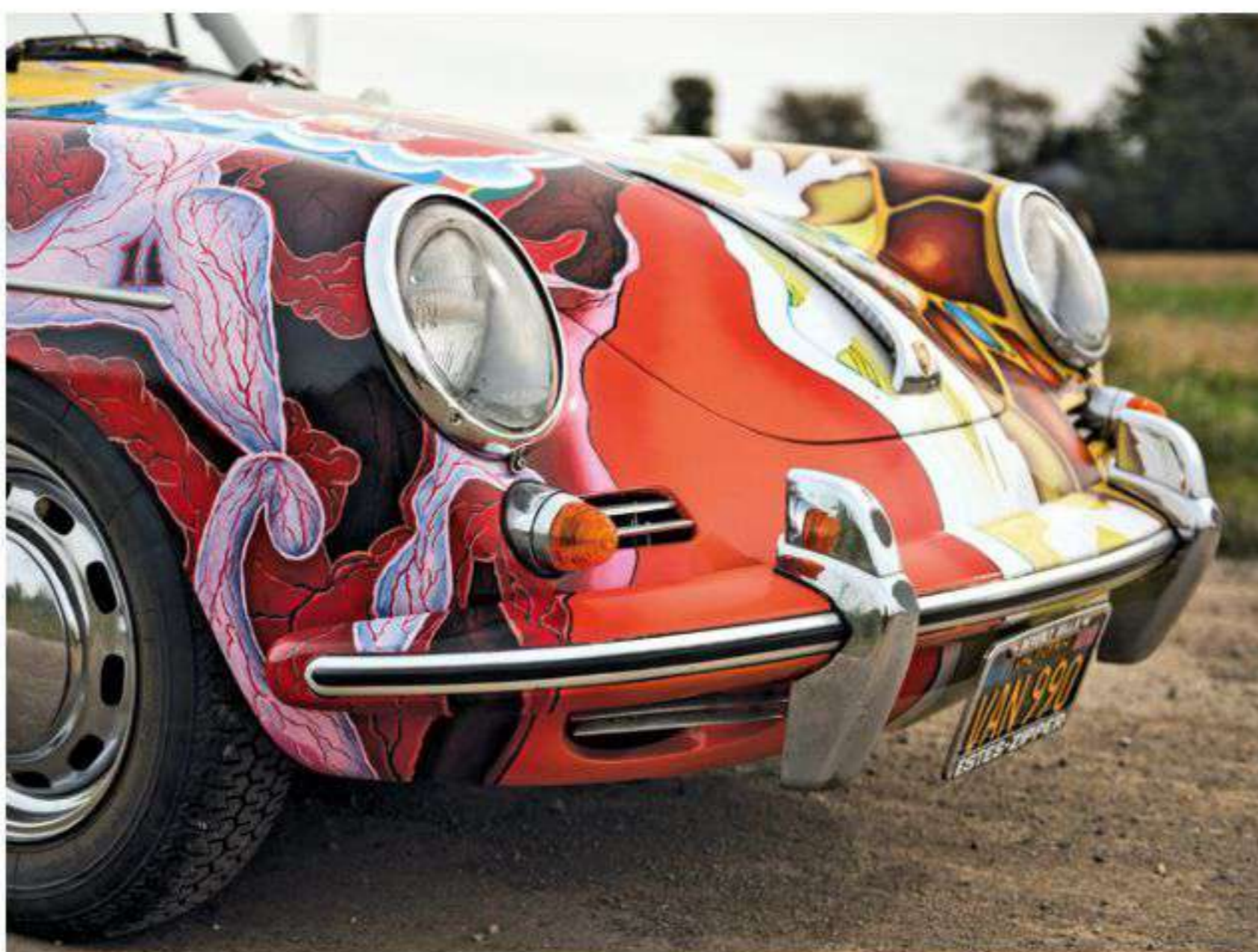
Schwarze Magie – 993 Turbo S



HAPPY END

Oh, Lord!

Janis Joplins 356 Cabrio



IN ERSTER HAND

Nürburgring-Sieger

911 Carrera RS 3.0



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

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

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

Bei Fragen rund um Ihr Abo (Abobestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:

Heel Verlag GmbH, PORSCHE FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville, Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuserice.de

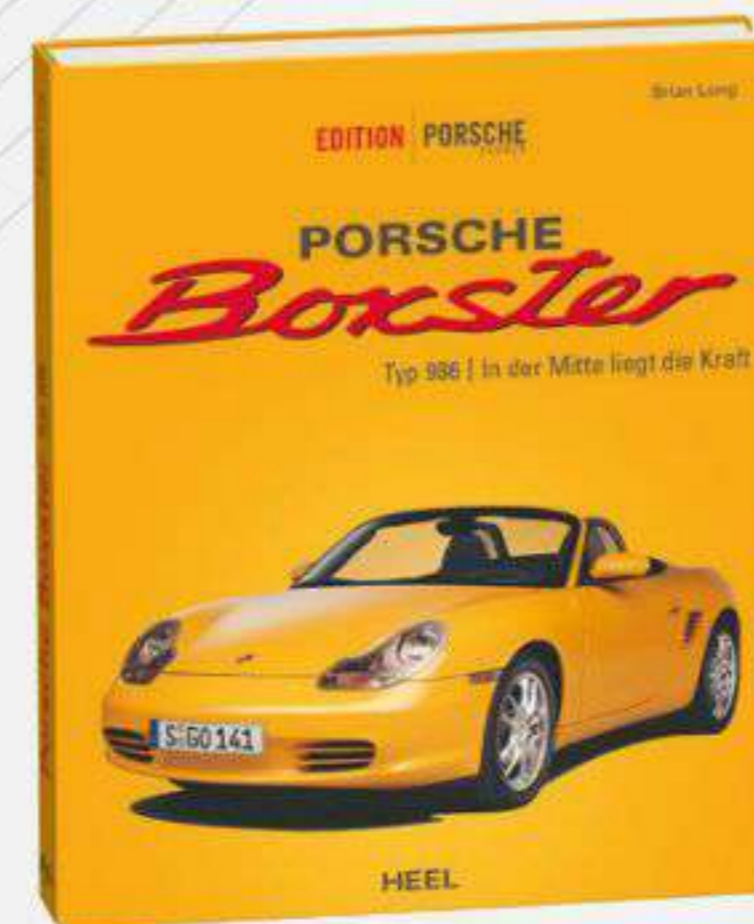
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

JETZT ABO-VORTEILE SICHERN!

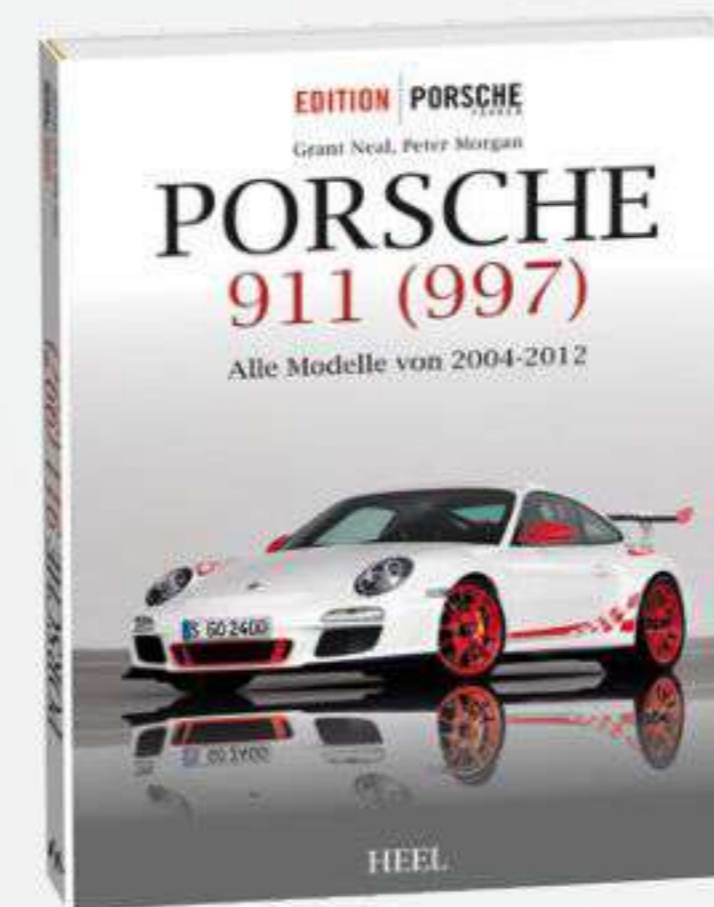
- **PRÄMIE OHNE ZUZAHLUNG**
- **PREISVORTEIL** GEGENÜBER DEM EINZELKAUF
- LIEFERUNG **VERSANDKOSTENFREI***
- BEREITS **VOR DEM OFFIZIELLEN VERKAUFSSTART** LESEN
- KEINE AUSGABE VERPASSEN
- **RABATT** BEI WORKSHOP-TEILNAHME
- **RABATT** AUF CAR-COVER FÜR 911
- **RABATT** AUF WANDKALENDER *BEST OF ZUFFENHAUSEN*
- TEILNAHME AN **EXKLUSIVEN GEWINNSPIELEN**
- **VORKAUFRECHT** BEI BESTIMMTEN BUCH-NEUERSCHEINUNGEN UND -AKTIONEN
- ZUSÄTZLICHES **ePAPER** FÜR NUR 1 € / JAHR
- NACH ABLAUF DES JAHR ES, BZW. DER ZWEI JAHRE, JEDERZEIT ZUR NÄCHST ERREICHBAREN AUSGABE KÜNDBAR



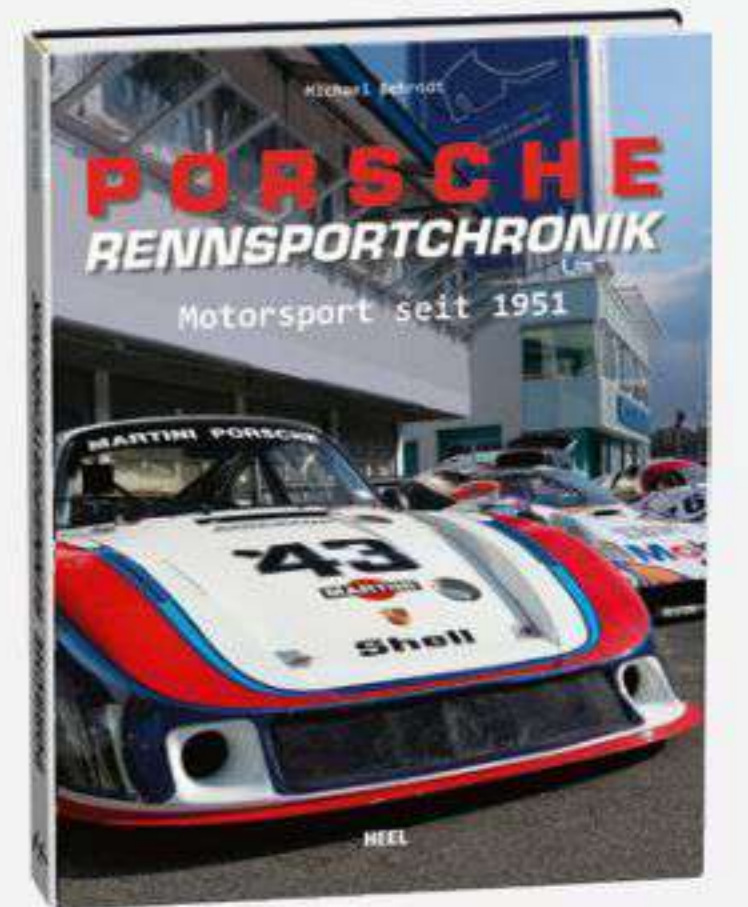
PRÄMIEN 2-JAHRES-ABO



Wert: 35 Euro



Wert: 29,95 Euro



Wert: 29,95 Euro



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



PORSCHE 917



Wert: 14,95 Euro



Wert: 9,99 Euro



Wert: 14,99 Euro



Playmobil Macan GTS
Wert: 59,99 Euro



Playmobil 911 GT3 Cup
Wert: 46,99 Euro

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

* im Inland, Ausland auf Anfrage

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN TRÄUME™



«MASTER COLLECTION ZUFFENHAUSEN»

Die beliebte Swissvax Master Collection für die allumfassende Pflege Ihres Automobils. Ob Lack, Felgen oder Reifen, Leder, Kunststoffe, Edelhölzer, Chrom oder Aluminium, Vinyl oder Glas, die Master Collection umfasst alle Bereiche der Automobilpflege. Sie verkörpert das gesamte Know-how von Swissvax, um Ihr Automobil immer so aussehen zu lassen, wie Sie es sich wünschen: perfekt! Die Master Collection beinhaltet alle Produkte für den dreistufigen Swissvax Lackpflegeprozess (Paint Rubber, Cleaner Fluid und Wachs), die schonende Lederpflege sowie die gründliche und dauerhafte Felgen- und Reifenpflege. Außerdem deckt sie alle übrigen Pflegebedürfnisse Ihres Automobils ab, und trägt somit zur langfristigen Werterhaltung und Wertsteigerung bei. Mit der Master Collection haben Sie immer alles zur Hand, um Ihr Fahrzeug dauerhaft zu pflegen. Das im Lieferumfang enthaltene Pflegehandbuch veranschaulicht Ihnen, wie Sie die Produkte am besten anwenden. **Master Collection mit übersichtlicher Einteilung und 32 Premiumprodukten inkl. Spezialwachs für die 2-Komponenten-Lackierungen auf moderneren Automobilen der Marke Porsche, 911er ab G-Modell und alle Transaxlemodelle: € 748.00**

Für ältere Porsche-Modelle in Originallackierung empfehlen wir unseren Wachstyp 356.



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

SWISSVAX DEUTSCHLAND | ÖSTERREICH | SCHWEIZ

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