

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE

FAHRER



Ausgabe 1-2018
November 2017/
Dezember 2017/
Januar 2018
€ 6,80 (D) · € 7,70 (A)
CHF 9,90 · € 7,80 (B/L)
€ 9,00 (E/I)

+
**GROSSES
WEIHNACHTS-
GEWINN-
SPIEL!**



Exklusiv!

GT3 SIXPACK

Sechs
GT3-Generationen im Vergleich



Cayenne Cabrio



911 SC 3.1



911 Polaris

Eine Uhr die dort zu Hause
ist, wo der Mensch den
Elementen trotzt.



M2 Pioneer

Funktional, zuverlässig, belastbar. Automatic-Chronograph
mit Technik und Material letzter Erkenntnisse.

FÜR DIE GEMACHT, DIE MACHEN.



Tutima
GLASHÜTTE / SA

Dieses und andere Tutima-Modelle erhalten Sie bei:


Rueschenbeck

DORTMUND · DUISBURG · DÜSSELDORF · FRANKFURT · KITZBÜHEL · KÖLN · MÜNSTER · OBERHAUSEN (CENTRO.)
D-60313 FRANKFURT · BÖRSENSTRASSE 2-4 · TEL. +49 (0)69 13 38 740
WWW.RUESCHENBECK.COM

EDITORIAL

Ausnahmsweise ...

... begrüßen wir Sie hier an Ort und Stelle mal zu zweit. Zwei Mann, ein Auto, sechs Fahrzeuge – das war der Ansatz unseres großen GT3-Vergleichs, den es so in dieser Form noch nicht gegeben hat. Wir haben sie alle gehabt! 996, 997 und 991 GT3, alle mit Saugmotor, immer nur Heckantrieb.

Ein Fest für die Sinne, das wie beiläufig aufzeigt, dass ein ehemaliges Superauto wie der erste GT3 der Baureihe 996 von 1999 im direkten Vergleich mit seinem aktuellen Nachfolger heute beinahe wie ein zarter Youngtimer wirkt. Auch das ist ein Ergebnis dieses Tests: Rund 20 Jahre im Automobilbau zählen um ein Vielfaches mehr als zwei Jahrzehnte im Leben eines Menschen. Ich bin in dieser Zeit auf jeden Fall nicht schneller geworden. Übrigens, falls Sie ihn noch nicht erkannt haben ... Der nette Herr im Vordergrund ist Lars Kern, Testfahrer und Entwicklungsingenieur bei Porsche. In diesem Jahr hat er gleich zwei Rekorde in die Nordschleife gebrannt, einmal auf dem aktuellen GT3, dann mit dem neuen GT2 RS.

Wir freuen uns, dass uns ein Profi, der so nah dran am Thema ist wie sonst wohl niemand, kompetent und offen die Unterschiede der GT3-Generationen erklärt. Denn wo wir nostalgisch den Blick schweifen lassen, benennt der Profi schonungslos Stärken und Schwächen jedes einzelnen Modells. Und genau so stellen wir uns, bei aller Liebe zur Marke, ehrliche Auto-Berichterstattung ja auch vor. Voller Begeisterung, aber nie mit rosaroter Brille. Und so bereiten wir uns aufs neue Jahr vor. Für uns, die Magazin-Macher und Sie, liebe Leser, verspricht 2018 extrem spannend zu werden. 70 Jahre Sportwagenbau bei Porsche laden ein zur Retrospektive, die Zukunft des Motorsports der Marke hat aber gerade erst begonnen. Wer weiß, vielleicht berichten wir bald live von der Formel E, wo ein völlig neu und anders als sonst aufgeladener Porsche am Start steht. Das Heute ist geprägt von der Frage, ob der Diesel noch eine Chance bekommt. Cayenne, Macan und Panamera ohne Selbstzünder? Vielleicht ist das die Gelegenheit für etwas völlig Neues!

Wir sehen uns im neuen Jahr! Ihr altgedienter

Jan-Henrik Mueche



**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. 38

Rennfahrer, Testfahrer, Teamchef: In den sechziger und siebziger Jahren zähmte Willi Kauhsen 1100 PS und mehr.

S. 14

Alle sechs GT3-Generationen im direkten Vergleich, das gab's noch nie. Wir treffen 996, 997 und 991 GT3 auf der Teststrecke in Weissach.



S. 26

Diese SUV-Spielart kam einfach zu früh: Das Cayenne Cabrio mit raffiniertem Faltdach blieb eine Studie – und lieferte die technische Vorlage für den aktuellen 991 Targa.



S. 76

Eine Familie, zwei Autos. Vater Heinrich kaufte sich 1983 einen 944 und reichte ihn später an Tochter Ulrike weiter. Inzwischen hat Enkeltochter Doris einen 944 S2 danebengestellt.



INHALT

GROSSES
GEWINN-
SPIEL
auf Seite
24/25



S. 50

*Sie wissen, warum wir Sie angehalten haben?
Wenn die schwedische Polizei im 911 im Rückspiegel
auftauchte, waren Verkehrssünder chancenlos.
Ein alter Elfer meldet sich zurück zum Dienst.*

MASCHINEN

Magazin

26 Cayenne Cabrio – Offen anders

Report

50 911 T Polis – Jenseits von Schweden

Report

70 911 SC-L 3.1 – Gibt's nicht, geht nicht

SERVICE

Invest-Tipp

44 928 S – Ideal-Vorstellung

Workshop

46 Chiptuning – Leistung muss sich lohnen

Kaufberatung

56 Panamera S – Großes für Kleines?

Motorsport aktuell

62 Formel E und GT-Rennsport
„Wollen zeigen, was machbar ist“

TEST

Titelstory

14 996, 997 und 991 GT3 im Vergleich – GT3 x 6

Fahrtenbuch

32 718 Cayman – Einstieg nach Maß

TECHNIK

Technik

08 Cayenne – In dritter Generation

Made by Porsche

64 911 Turbo S Exclusive Series – Maß-Konfektion

MENSCHEN + MOTOREN

Menschen

34 Bart Kuykens – „Liebes-Beziehung“

Porträt

38 Willi Kauhnen – Willi will's wissen

Happy End

76 944 + 944 S2 – Generationen-Vertrag

Porsche-Fans weltweit

82 Tom Williams – Australien

RUBRIKEN

4 Leserbriefe/News

88 Literatur

90 Porsche Markt

96 Vorschau/Impressum



INVEST-TIPP 911 2.7 – GENUG IST BESSER ALS ZU VIEL

Danke für Ihren Beitrag zum schmalen G-Modell der Modelljahre 1974 bis 1977! Dieser Typ führte schon viel zu lange zu Unrecht ein Aschenputtel-Dasein, obwohl selten, schmal und luftgekühlt. Auch wir haben unserer Sarah (Farbton Sarahdiant, welcher Name lag da näher?, Modelljahr 1977) eine Generalrestauration gegönnt und befinden uns nun wieder in der Einlaufphase, die uns schon auf den Großglockner brachte (siehe Bild). Nur in einem Punkt darf ich Ihnen widersprechen: Die Höchstgeschwindigkeit für das 165-PS-Modell wird in der Bedienungsanleitung nicht mit 210 km/h, sondern jovial mit „mehr als 210 km/h“ angegeben, und – Hand aufs Herz – auch hier sollte man es nicht unterschätzen, denn realistische 220 sind wohl drin!

Guido und Jutta Zeilinger

996 IST IM KOMMEN

Seit einigen Jahren lese ich begeistert Ihre Zeitschrift und verfolge am liebsten die Artikel rund um den 911. Als Besitzer des eher ungeliebten 996 muss ich sagen, dass dieser Wagen mich täglich aufs Neue begeistert. Ich fahre eine der letzten Cabrio-Versionen aus dem Baujahr 2003 und bin von der Alltagstauglichkeit fasziniert. Egal, ob bei der Fahrt zum Kindergarten, in die Schule oder ins Büro – 30 Minuten Fahrt sind wie ein halber Tag Urlaub. Daher meine Frage: Welche Ausgaben beschäftigen sich konkret mit dem 996 (Fahrberichte, Tests, Invest-Tipp ...)?

Christian Wendtlandt, Pulheim

Anm. d. Red.: Ungeliebt? Zu Unrecht! Unserer Einschätzung nach ist der 996 schwer im Kommen. Mal abgesehen von der aktuellen und der kommenden Ausgabe (s. Vorschau) haben wir bisher über den 996 Turbo (Invest-Tipp, Ausgabe 2-2015 und Report, Ausgabe 2-2016) sowie über den 996 Targa (Invest-Tipp, Ausgabe 4-2016) berichtet. Aber das ist erst der Anfang.

ZURÜCK AUF ANFANG – 944

Als ich Ihren Bericht „Zurück auf Anfang“ gelesen habe, entdeckte ich etliche Parallelen zu mir. Ich kaufte 1997 einen 924 S Automatik, hegte und pflegte diesen. Als meine Tochter im Jahr 2000 geboren wurde, installierte ich ebenfalls den Kindersitz auf dem Beifahrerplatz. Leider verkaufte ich diesen schönen Wagen aus gesundheitlichen Gründen 2005. Meine Tochter brach in Tränen aus, und ich trauerte dem Porsche nach. Als es mir gesundheitlich wieder besser ging, suchte ich wieder nach einem Porsche 924 S. Eines Abends entdeckte ich in einer Autobörse „meinen“ 924 S wieder. Ich war voller Freude und wollte direkt anrufen, als mein Telefon klingelte. Es war der Käufer bzw. jetzt der Verkäufer „meines“ Porsche. Er wollte mich fragen, ob ich den Wagen zurückwolle oder jemanden wüsste, der ihn haben wolle. So kaufte ich „meinen“ 924 S 2008 wieder zurück. Seitdem sind wir alle wieder glücklich mit unserem 924 S, und meine Tochter kann es kaum erwarten, selbst mit dem Wagen zu fahren. Er wird nicht mehr verkauft!

Frank Blum

DIE GROSSE NUMMER – EINE MILLION 911

Vielen Dank für Ihren tollen Bericht über eine Million Porsche 911. Besonders gefiel mir, dass Sie die Produktionszahlen der einzelnen Porsche-911-Modelleperioden recherchiert haben. Leider haben Sie die in dem Zeitraum 1964 bis 1970 produzierten Porsche 912 nicht mit aufgeführt, diese und die Anzahl der 912 E von 1976 werden von Porsche offiziell mit zu der Million 911 gezählt, da bei Porsche die 912 mit zur 911-Familie gehören. Mit über 30.000 produzierten Fahrzeugen war der 912 sogar eines der erfolgreichsten Ur-911-Modelle. Produktionszahlen: Porsche 912 (1965–1969): 28.333 Coupés, 2562 Targa; Porsche 912 E (Modelljahr 1976): 2099 Einheiten.

Jochen Pahl, Warnau

ERNSTHAFTE ABSICHTEN – 924 CARRERA GT

Es tut meinen Augen weh, wenn ich sehe, was man aus der gelungenen Karosserie des schlanken 924 mit seinem guten cW-Wert gemacht hat, von der hässlichen Lufthutze auf der Motorhaube bis zu den ekligen, brutalen Kotflügelverbreiterungen. Anatole Lapine soll wörtlich gesagt haben: „Schade, jetzt haben die mir mein schönes Auto versaut.“ Seinen Worten kann ich nur zustimmen. Auch der 944 leidet unter seinen hässlichen Pausbacken (Kotflügelverbreiterungen), die seinem cW-Wert schaden. Der schlanke 924 S mit dem Motor des 944 fährt dem 944 deshalb locker davon. Danke für das wieder mal sehr interessante Heft!

Udo Osenbrügge, Pöcking



STEFAN BELLOF COLLECTION

Am 1. September 1985 verunglückte Stefan Bellof auf dem Circuit Spa-Francorchamps tödlich. 60 Jahre alt wäre er im November 2017 geworden, bis heute ist er der einzige Rennfahrer, der die Nürburgring-Nordschleife mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h umrundete – in einem Porsche 956. Eine eigene Kollektion erinnert an Bellofs Engagement bei Tyrrell in der Formel 1 und seine Porsche-Zeit. www.stefan-bellof.de

911 GT2 RS – NORDSCHLEIFEN-REKORD IN 6.473 MIN

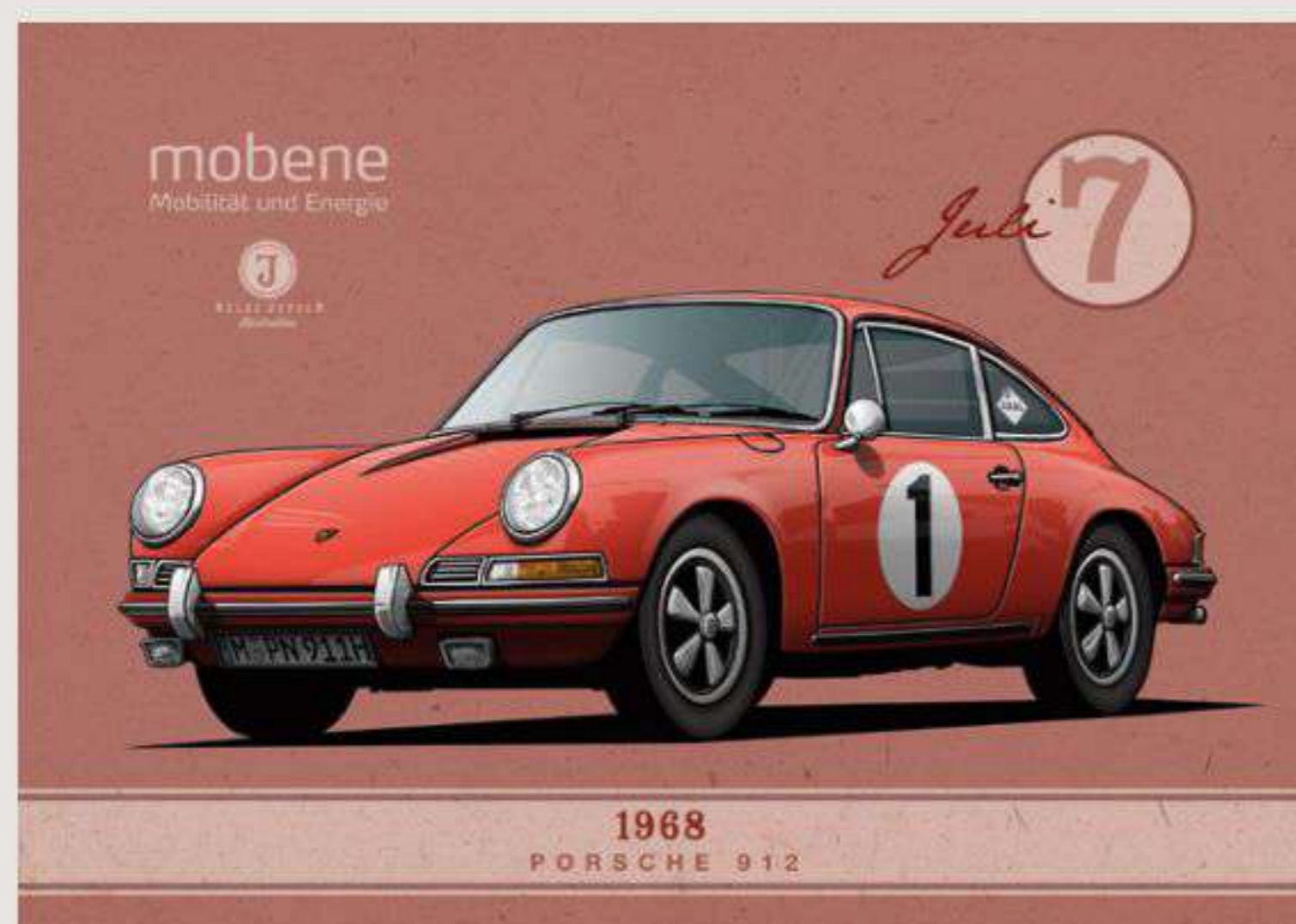
Das ging schneller als gedacht – die am 20. September im Beisein eines Notars erzielte Rekordrunde auf dem Nürburgring war deutlich schneller als erwartet. Frank-Steffen Walliser, Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge: „Zu Beginn der Entwicklung hatten wir uns für den GT2 RS ein Rundenzeitziel von kleiner als 7.05 Minuten gesetzt. Damit ist es amtlich. Der GT2 RS ist nicht nur der stärkste, sondern auch der schnellste je gebaute 911.“

Lars Kern (30) und Nick Tandy (32) brachen den bisherigen Rekord für Sportwagen mit Straßenzulassung (6.52,01 Minuten) auf Anhieb und absolvierten in der Folge gleich fünf Runden in weniger als 6.50 Minuten. Andreas Preuninger, Gesamtprojektleiter GT-Straßenfahrzeuge: „Nicht nur die erzielte Bestzeit zeigt die Klasse des GT2 RS, sondern auch die Konstanz über die gefahrenen Runden. Dass dies mit gleich zwei Autos und zwei Fahrern gelang, macht uns besonders stolz, weil es die Reproduzierbarkeit der Bestmarke unterstreicht.“

Werksfahrer Tandy kam direkt vom Sechsstundenrennen im texanischen Austin zum Ring und stellte sich schnell vom Le-Mans-Prototyp Porsche 919 Hybrid auf den 515 kW (700 PS) starken, Michelin Pilot Cup 2 bereiften 911 GT2 RS um. Porsche-Testfahrer und Rennfahrer Lars Kern setzte die absolute Spitzenzeit von 6.47,3 Minuten. Gemessen wurde die 20,6 Kilometer lange Strecke, die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 184,11 km/h. Ein Video zur Rekordfahrt finden Sie auf www.porsche-fahrer.de. Das Herzstück des neuen GT2 RS ist ein Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit 700 PS. 2,8 Sekunden braucht der GT2 RS von 0 auf 100 km/h, seine Höchstgeschwindigkeit erreicht das hinterradgetriebene Coupé bei 340 km/h. Mit dem rennsportnahen Antrieb überflügelt der neue 911 GT2 RS seinen Vorgänger mit 3,6-Liter-Triebwerk um 80 PS und erreicht ein Drehmoment von 750 Newtonmeter (plus 50 Nm). Welchen Sprung Porsche gemacht hat, wird auch im Vergleich mit den Rundenzeiten deutlich. Mit ihm fuhr Porsche auf der Nordschleife eine Zeit von 7.18 Minuten. Auch der Porsche 918 Spyder muss sich geschlagen geben: Er erreichte mit dem Weissach-Package eine Zeit von 6.57 Minuten.



MOBENE KALENDER 2018



Künstler Helge Jepsen hat es wieder getan: Der von ihm illustrierte mobene Porsche-Kalender geht in die dritte Auflage. Der Kalender ist nicht im Handel erhältlich, wird aber unter www.mobene.de verlost. Auch PORSCHE FAHRER verlost zehn Exemplare. Teilnahme auf www.porsche-fahrer.de oder per Postkarte an: PORSCHE FAHRER-Leserservice, Stichwort „mobene“, Pottscheid 1, 53639 Königswinter. Teilnahmeschluss ist der 08.12.2017.

Das gebürstete Ziffernblatt im Tachometerdesign gibt dieser einzigartigen Uhr ihren ganz besonderen Charme. Das Spannungsfeld aus reduzierter Gestaltung und markanter Sportlichkeit macht diesen unverkennbaren Zeitmesser zum individuellen Statement am Arm, mit hohem Wiedererkennungswert bei gleichzeitigem Verzicht auf überflüssigen Pomp.

Weniger ist mehr.



GT-ONE
AUTOMATIK



SWISSVAX ENTRY COLLECTION – SPEZIALWACHS FÜR KLASSISCHE PORSCHE

Zuffenhausen ist ein Spezialwachs mit 40 Prozent reinem Carnaubawachs, das speziell für die 2-Komponenten-Lackierungen auf moderneren Automobilen wie 911, 924, 944, 928 und 968 entwickelt wurde (für ältere Porsche-Modelle in Originallackierung wird der Wachstyp 356 empfohlen). Der Inhalt einer 200-ml-Wachsdose Zuffenhausen ist, abhängig von der Fahrzeuggröße, ausreichend für 10 bis 20 komplette Anwendungen. Die Entry Collection enthält die wichtigsten Lackreinigungs- und Pflegeprodukte: Waschkonzentrat, Lackvorbereitung (ohne Schleifkörper) sowie eine Reifenpflege. Auf den Set-Preis von 314,00 Euro bekommen PORSCHE FAHRER-Leser einen **Nachlass von zehn Prozent**. Code: Porschefahrer 1-2018 (gültig bis zum 03.12.2017). www.swissvax.de



HANS-PETER PORSCHE TRAUMWERK – VOM KÄFER ZUM PORSCHE

Von September 2017 bis März 2018 zeigt das Hans-Peter Porsche Traumwerk bei Bad Reichenhall die Ausstellung „Vom VW Käfer zum Porsche 356 – Der Volkswagen macht Karriere“. Die Ausstellung zeigt ausgehend vom Volkswagen die ganze Bandbreite der Käfer-Verwandtschaft, darunter Cabriolets verschiedener Hersteller, den Karmann Ghia oder den „Fridolin“ für den Post-Transport sowie ein im identischen „Steingrau“ lackiertes 356-Pärchen, bestehend aus Speedster mit Hardtop und Coupé des Baujahres 1957. Ein weiteres Erfolgsmodell auf Käfer-Basis war der Transporter. Die Bandbreite reichte vom Pritschen- über den Kastenwagen, den Kleinbus und viele Sonderaufbauten bis zum Freizeit-Sondermodell „Samba“ mit üppiger Rundum-Verglasung. Hinzu kommen zahlreiche mehr oder weniger erfolgreiche Konstruktionen, die auf das Fahrgestell und den Antrieb des Käfers zurückgegriffen haben. Im Mittelpunkt der Ausstellung stehen neben vielen historischen Modellen auch Blechspielsachen- und Industriemodelle. www.hanspeterporsche.com

MAXPART RACING – MARTINI-TEAMWESTE

Man trägt wieder Weste. In den achtziger Jahren stattete Martini Racing Fahrer und Teammitglieder in Rallye-WM und Sportwagen-Weltmeisterschaft mit einem offiziellen Team-Outfit aus – Steppweste, T-Shirt, Hemd und Jacke gehörten dazu. Maxpart Racing hat die Weste der Zeit angepasst und in den Martini-Farben und den Größen S bis XXL wieder aufgelegt. Preis: 89 Euro. www.maxpart-racing.de Auf www.porsche-fahrer.de verlosen wir ein Exemplar dieser Weste!



911 GT3 – TOURING-PAKET MIT SCHALTGETRIEBE

Porsche führt ab sofort den 911 GT3 mit Handschaltung und ohne Heckflügel im Programm – und greift dabei einen bekannten Namen aus der eigenen Historie auf. Die Bezeichnung „Touring-Paket“ geht auf eine Ausstattungsvariante des 911 Carrera RS aus dem Modelljahr 1973 zurück. Damals ließ Porsche das Auto zu Homologationszwecken als abgespeckte Rennvariante vom Band laufen. Um die Autos besser verkaufen zu können, bot man die Touring-Variante an, eine Komfortausstattung, die weitgehend mit der des 911 2,4 S übereinstimmte.

Touring-Paket heißt die GT3-Option, mit der das Werk auch einen Nachfolger für das Sondermodell 911 R bringt. Dieses Sondermodell, ebenfalls ein 911 GT3 in zivilem Gewand, hatte wie kein zweiter 911 in der jüngeren Vergangenheit für Aufsehen gesorgt. So sollte ein 911 sein, waren sich die Fans einig – und die 991 Exemplare waren noch vor der Präsentation verkauft.

Das Rezept ist vom 911 R bekannt: Der Touring ist ausschließlich mit manuellem Sechsgang-Getriebe zu haben und besitzt anstelle des fest stehenden Heckflügels einen variablen Heckspoiler wie der 911 Carrera. Der Vierliter-Saugmotor aus dem Motorsport leistet 500 PS und entwickelt ein Drehmoment von 460 Nm. Die Maschine wurde gegenüber dem Vorgänger weiterentwickelt. Die Höchstdrehzahl liegt nun statt bei 8500 bei 9000/min. Wer gut schaltet, beschleunigt den 911 GT3 mit Touring-Paket in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 316 km/h, die Stückzahl ist nicht limitiert.

Bis auf die Ausstattungsumfänge Clubsportpaket und Alcantara bietet Porsche fast alle Optionen des 911 GT3 auch in Kombination mit dem Touring-Paket an, so zum Beispiel alle Exterieur- und Räderfarben, die Keramikbremse PCCB, das Liftsystem, die LED-Hauptscheinwerfer, alle Sitzvarianten, das Chrono-Paket und die Audiosysteme. Die Karosserie des GT3 bleibt – mit Ausnahme des Hecks – auch bei der Variante mit Touring-Paket unverändert. Innen gibt es Glattleder, und auch in anderen kleineren optischen Details weicht die Touring-Variante vom GT3 ab. Mit Touring-Paket kostet der 911 GT3 in Deutschland 152.416 Euro.



MS EUROPA

— IHRE SCHÖNSTE YACHT DER WELT —

„Mein Unternehmen zu gründen und über Jahrzehnte zu führen, ist mein größter Erfolg. Mein Leben jetzt voll und ganz mit meiner Frau genießen zu können, mein größter Gewinn.“

Exotik pur und
Traumstrände!

von Dubai nach Mauritius
03.11. – 23.11.2018

hl-cruises.de/eur1825



HAPAG ¹⁸/₉₁ LLOYD
CRUISES

IN DRITTER GENERATION

Bis auf die formale Verwandtschaft ist vom Alten nichts geblieben. Porsche gibt sich beim Design evolutionär, sagt Design-Chef Michael Mauer, weshalb der neue Cayenne als solcher auch sofort zu erkennen ist. Am Heck und unter dem Blech geht es nun jedoch ganz anders zu. Es ist fast schon schade, dass die künftigen Besitzer dies nur selten bis gar nicht sehen können.

■ Für den Cayenne ist der Neuanfang in der dritten Generation auch ein Abschied von seinen Ursprüngen. 2002 leitete er bei Porsche den Wandel ein, als sportlich ausgelegter Geländewagen für die Straße erschloss er ein neues Segment, in dem zuvor der Range Rover das Vorbild war. Für Porsche bildete er den ersten Nicht-Sportwagen im Angebot, für den in Leipzig ein neues Werk geschaffen wurde.

Der weitere Verlauf dieser Geschichte ist bekannt. Der Schritt erwies sich als ungewöhnlich erfolgreich. Panamera und Macan runden das Programm heute zusätzlich ab. Vielleicht sogar so erfolgreich, dass sie den Cayenne nun aus Leipzig verdrängt haben?

Das kann man durchaus so sehen. Leipzig war zu Beginn praktisch ein reines Montagewerk. Porsche baute dort zugelieferte Teile zusammen. Die Fertigungstiefe lag bei rund 20 Prozent. Auch für den Porsche Panamera galt dies zunächst. Die Karosserien wurden zugeliefert, für den Panamera lackiert aus dem VW-Werk Hannover, für den Cayenne aus Bratislava.

Heute ist das anders. Mit dem Macan und dem aktuellen Panamera besitzt Porsche auch eine Karosseriefertigung in Leipzig. Durch den großen Verkaufserfolg des Macan ist man dort gut ausgelastet. Auch der Panamera verkauft sich nicht schlecht. Dann noch Karosserien für den Cayenne anliefern?

Der ehemalige Porsche-Chef und heutige VW-Konzern-Leiter Matthias Müller soll gesagt haben, es mache keinen Sinn, das Auto-Gehäuse mit der Bahn spazieren zu fahren. Nun läuft der Cayenne zusammen mit Audis Q7 und dem großen Touareg von VW in einem Werk in Bratislava vom Band. Drillinge mit nur unterschiedlichem Emblem?

Nein. Schon tief unter dem Blech fangen die Unterschiede an. Plattform und Baukastensystem sind die Schlagworte, die nach dem Eintritt von Porsche in den Konzernverbund mit Volkswagen oft fallen. Vorder-, Mittel- und Heckteil bilden das Grundgerüst. Schon hier schert Porsche aus. Das Heckteil ist Porsche-spezifisch, um die Cayenne-Achse aufzunehmen. Und Geld sparen fällt auch nicht so leicht – tatsächlich ist die neue, sehr komplexe Konstruktion in der Herstellung sogar um 80 Prozent teurer geworden.

Sieht man sie in ihrer silbernen, unbehandelten Erscheinung, kann man das nachvollziehen: Stahlblech kalt, Stahlblech warm, Alublech, Alu-Strangpressprofil, Alu-Gussteile – und das auch noch in unterschiedlichen Stärken. Es ist ein komplexer Mix. Wobei manche Dinge durchaus überraschen: Dort, wo der Laie Alu vermutet, sitzt Stahl und umgekehrt.

Etwa die sogenannte Spritzwand zwischen Motor- und Fahrgastraum. Sie besteht aus Stahl, weil er bessere akus- ▶



*Etwas geduckter, etwas dynamischer
schon im Stand und mit viel neuer Technik
unter dem Blech – der neue Cayenne ist
deutlich agiler geworden.*





Das Cockpit wirkt nun aufgeräumter, das Infotainment-system des Panamera wurde weiterentwickelt.



Der Kofferraum bietet 100 Liter mehr Volumen als bisher.

tische Eigenschaften besitzt. Aluminium wäre hier zusammen mit einer entsprechenden Dämmung schwerer. Die Längsträger von der A-Säule in Richtung Fahrzeugfront sind dagegen wiederum aus Aluminium, weil es sich im Falle eines Unfalls gleichmäßiger faltet. In der B-Säule kommt dagegen, wenig überraschend, wärmebehandelter Stahl zum Einsatz, unten mit einer verringerten Dicke, damit sich der Boden bei einem Aufprall etwas stärker verformen kann.

KOMPLEXER MATERIALMIX BEI DER KAROSSERIE

Das Miteinander ist nicht ohne Herausforderungen. Gehärteter Stahl erhält keine schützende Zinkschicht, was wiederum mehr Aufwand beim Konservieren bedeutet. Nicht zuletzt dehnt sich diese Multimaterialmix-Konstruktion nach dem ersten Grundvorgang in einem Ofen bei 180 Grad unterschiedlich stark aus. Die einzelnen Bauteile wachsen dabei bis hin um den Zentimeterbereich. Kühlt das Ganze ab, muss es natürlich wieder seine ursprüngliche Form annehmen – und dabei so glatt bleiben, dass es keine Unterschiede in der Lichtspiegelung bei Karosserieübergängen gibt.

Über 80 Crash-Vorschriften muss die Karosserie erfüllen, teilweise wurden sie seit der vergangenen Generation noch einmal verschärft. Trotzdem ist sie leichter geworden: um 22 Kilogramm am Rohbau, dabei steifer und stabiler. Durch den Aluminiumeinsatz an Türen und Klappen fallen noch einmal 13,5 Kilo weg. Insgesamt beträgt der Alu-Anteil nun 47 Prozent.

Erfreulich: Die Karosseriediät wurde nicht durch andere Dinge konterkariert. Beim Cayenne der ersten Generation mussten sich 250 PS aus einem 3,2-Liter-VR6-Motor mit 2170 Kilogramm abmühen. Die neueste Generation holt 340 PS aus einem 3,0-Liter-V6-Mono-Turbomotor, der von der neuen Biturbo-Maschine mit 2,9 Litern Hubraum und 440 PS abgeleitet wurde, die im Cayenne die mittlere Motor-Variante bildet. Dazu kommt ein reduziertes Gewicht von 1985 Kilogramm.

So zeigt sich heute vor allem der Basis-Cayenne deutlich erstarkt, und es wird interessant sein zu sehen, wie sich der Motor mit seinem breiten Drehmomentplateau von 450 Nm zwischen 1340 und 5300/min schlägt und ob Vernunft



Die elektrisch gesteuerten Stabilisatoren sind ein wichtiger Baustein im neuen Fahrwerkskonzept.

und Fahrspaß eine neue, fruchtbare Beziehung eingehen werden.

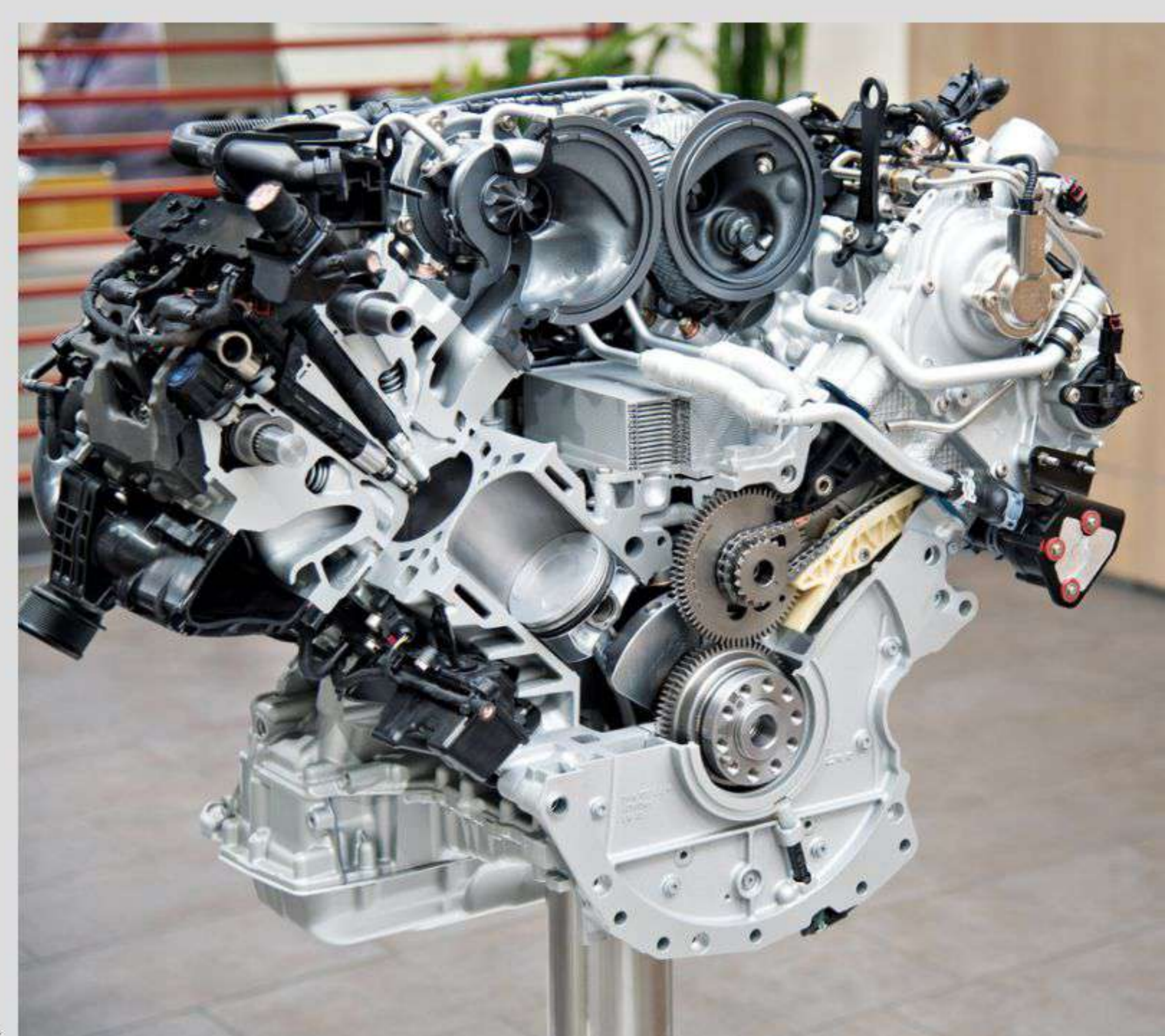
Alle Motoren sind im Prinzip schon aus dem Panamera bekannt und wurden für den neuen Einsatz im Cayenne angepasst. Neben dem V6-Biturbo mit 440 PS ist das noch der V8-Vierliter-Biturbo mit 550 PS. Es wird auch wieder einen Diesel geben, Porsche kommt wegen der hohen Absatzanteile der Selbstzünder in einzelnen Märkten nicht drum herum.

MIT AUTOMATIKGETRIEBE

Alle Cayenne besitzen eine 8-Gang-Automatik, die beiden oberen Gänge sind als Overdrive ausgelegt. Sie bietet durch den Wandler im Gelände Vorteile, da er eine spezielle Geländeuntersetzung überflüssig macht. Im Unterschied zu seinen Konzernbrüdern besitzt der Cayenne weiter einen Hang-On-Allradantrieb. Welchen Aufwand Porsche hier betreibt, wird an einem Detail deutlich: Im Abtriebsstrang des Getriebes für das vordere Differenzial kommt ein speziell entwickeltes Leichtlauföl zum Einsatz. Man spart so ein Gramm CO₂-Ausstoß.

Wie bewegt sich der neue Cayenne nun? Porsche gewährte bisher nur Mitfahrmöglichkeiten. Gut zu spüren: Die Wankstabilisierung mit den elektrisch geregelten 48V-Stabilisatoren funktioniert auch hier noch besser als die vorherigen Lösungen. Der Vorgänger konnte bis zu ▶

Der V6-Biturbo leistet 440 PS und kommt auch im Panamera zum Einsatz.





Der Cayenne ist jetzt auch mit Hinterachslenkung lieferbar.

einer Querschleunigung von 0,6 g in eine waagerechte Position gebracht werden, nun gelingt das bis 0,8 g. Tatsächlich wird das aber so nicht eingesetzt.

Eine definierte Seitenneigung gibt dem Fahrer ein besseres Feedback. Dazu kommt als Option ein Drei-Kammer-Luftsystem, das in drei Stufen unterschiedliche Federraten bereithält und dafür sorgt, dass die Spreizung zwischen Komfort und Sport noch größer ausgelegt werden kann. Auch eine Hinterachslenkung gibt es nun im Cayenne.

Erstmals fährt der Cayenne auch auf Mischbereifung auf mindestens 19-Zoll-Felgen. Dazu kommen Reifen in N-Spezifikation. Vorder- und Hinterreifen wurden speziell aufeinander abgestimmt – eine Entwicklung, die Porsche einst nur für den hecklastigen 911 betrieb. Doch auch hier helfen den Fahrwerkstechnikern die prinzipienbedingten Vorteile: Vor allem die Hinterreifen habe man deutlich steifer auslegen können, was die Gefahr von Übersteuern im Grenzbereich verringert, urteilen die Techniker.

Zwischen der herkömmlichen Graugussbremse und den Carbon-Bremsscheiben platziert Porsche eine neue Variante mit Wolframcarbid beschichteter Graugussbremse, die bis zu 30 Prozent länger halten, weniger Bremsstaub erzeugen, bei Wärme für konstante Reibwerte sor-

gen und so praktisch die Verzögerung der Carbon-Bremsen liefern – zu einem Drittel des Aufpreises. 24 Kilogramm bei rotierenden Massen sparen kann natürlich weiter nur die Carbon-Bremse.

AKTIVE AERODYNAMIK

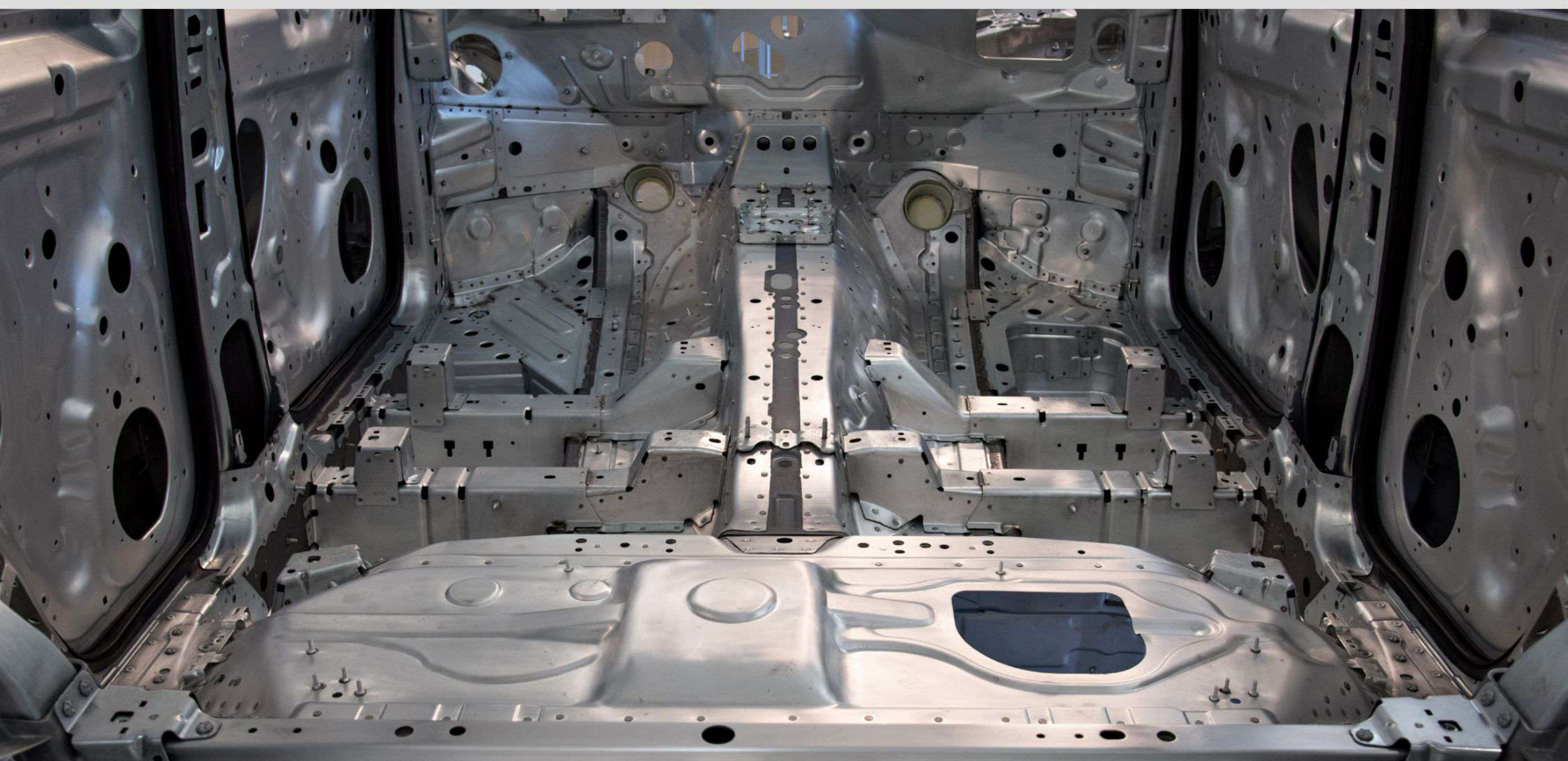
Individuell verschließbare Jalousien am Bug verbessern bei Geschwindigkeiten bis etwa 140 km/h die Aerodynamik – erst darüber öffnen sie, um Motor und Bremsen besser zu kühlen. Der Turbo besitzt zusätzlich einen verstellbaren Dachspoiler, der den Anpressdruck an der Hinterachse steuert, bei Bremsungen wie eine Klappe hochgeht und den Bremsweg bei einer Notbremsung aus 250 km/h um zwei Meter verkürzt.

Für den Fahrer gut zu erleben und zu sehen, deshalb hier nur kurz angerissen: Porsche hat den Funktionsumfang des serienmäßigen Kommunikations- und Navigationssystems so erweitert, dass man auf Dienste wie etwa Apple-Car-Play verzichten könne, versichern die Entwickler. Und wer keine Lust hat, selbst einzuparken: Der Cayenne erledigt das auf Wunsch allein. Der Besitzer kann mit seinem Smartphone danebenstehen und zuschauen – Fahrspaß ganz anderer Natur. ■

Text: Tobias Kindermann

Fotos: Porsche, Tobias Kindermann

Die neue Multimixbauweise der Karosserie ist leichter und stabiler als bisher.





Eigentlich geht es nur um Autos.

Das versuchen wir uns auch seit Jahren einzureden.

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

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



PORSCHE

Porsche Zentrum 5 Seen

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



S GO 5031

TITELSTORY - VERGLEICH 996 - 997 UND 991 GT3

GT

Wenn es um die Frage geht, welcher Elfer am meisten Porsche ist, dann endet die Diskussion immer hier: beim 911 mit dem stärksten Saugmotor, früher RS und seit bald 20 Jahren GT3 gerufen. Im jeweils aktuellen Super-Sauger findet sich die Essenz des Elferfahrens. Über drei Modellreihen hinweg haben bis heute sechs Generationen von GT3-Modellen die Grenzen auf Straße und

Rennstrecke immer wieder ein Stück weiter hinausgeschoben. Wir fragen, welcher GT3 was kann, und bitten die Vertreter der Baureihen 996, 997 und 991 inklusive des in diesem Jahr neu erschienenen GT3 zum Vergleich auf die Porsche-Teststrecke von Weissach. An Bord: Chefredakteur und Klassik-Liebhaber Jan-Henrik Muche (45) sowie Porsche-Test- und Nürburgring-Rekordfahrer Lars Kern (30). ►



Auf die Plätze, fertig, los! Das halbe Dutzend GT3 steht zum Leistungstest bereit. In Reihe 1: der erste 996 und der aktuelle 991



996 GT3 (1999–2000) **STARTSCHUSS**

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinder-Boxer Typ M96/76

Hubraum: 3600 ccm

Leistung: 265 kW (360 PS) bei 7200/min

Drehmoment: 370 Nm bei 5000/min

Verdichtung: 11,7 : 1

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G 96/90

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 vorn,
10 J x 18 mit 285/30 ZR 18 hinten

Zul. Gewicht: 1620 kg

Höchstgeschwindigkeit: 302 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,8 s

Preis: 179.500 Mark (1999)

Der fest stehende Doppelflügel mit Gummilippe baute 1999 noch ganz kompakt.

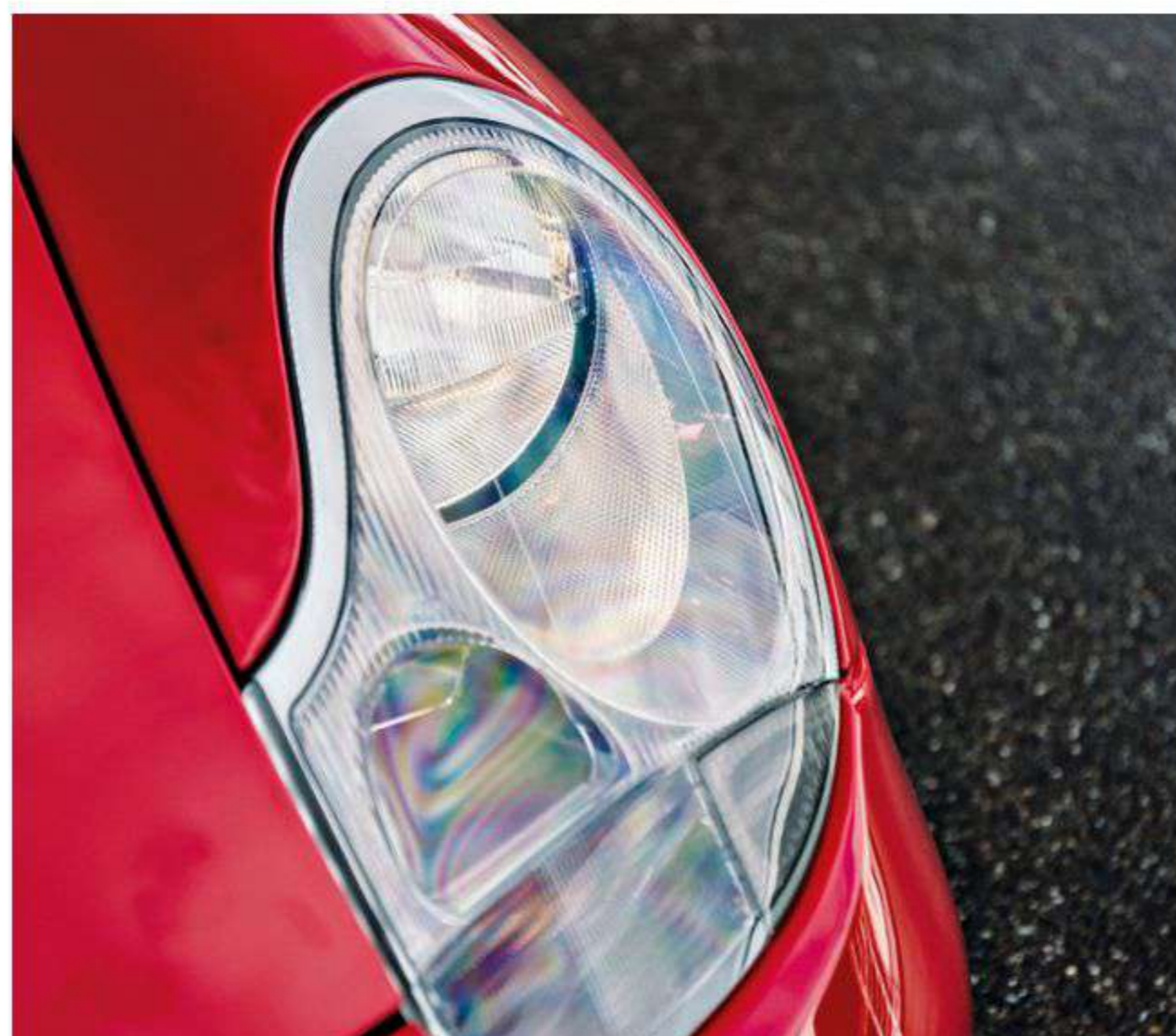
Scheinwerfer und verschachteltes Cockpit sorgten beim 996 für große Diskussionen.

Wir steigen dort in die GT3-Entwicklungsgeschichte ein, wo alles begann: beim Nachfolger der extrem sportlichen, luftgekühlten 911-R-, S- und RS-Typen, dem 996 GT3. Als er auf den Markt kam und ein 300 PS starker Carrera 2 rund 140.000 Mark kostete, war er empfindlich teuer.

Seien wir ehrlich – im Kreise seiner betont breitschultrigen Nachfolger sieht das Urmodell mit seiner, damals heftig bemängelten, fehlenden Elfer-Taille schlank und heute beinahe schon zurückhaltend aus. Indischrot außen und schwarzes Leder innen kleiden den GT3 vornehm, die Schalensitze sind bequem, die Materialauswahl der Kunststoffe jedoch bauartbekannt günstig. Da helfen auch Alu-Applikationen an Schaltknüppel und Handbremse sowie GT3-Logo im Drehzahlmesser wenig. Von allen sechs Modellen am Start wirkt der 996 I am bravsten.

Peng! Das Geräusch beim Schließen der Tür setzt sich bin ins Dach fort, die Leichtigkeit des GT3, die geringe Masse Auto wird auch so spürbar. Dünnglas, Kunststoff und Alu reduzierten seinerzeit das Leergewicht auf 1350 Kilogramm. Der Motorklang überzeugt. Schön ungleichmäßig bollert der 3,6-Liter-Boxer im Heck, zwischendrin pfeift es, als gäbe es noch ein Lüfterrad.

Wir fahren los, erst sitzt der eine am Steuer, dann der andere. Erste Überraschung: Der 996 GT3 liefert einen Komforteindruck, den heute kaum noch ein Mittelklasse-Kombi hinbekommt. Weiche Lager sorgen für vergleichsweise starke Karosseriebewegungen. „Fühlt sich an wie ein altes Rennauto“, kommentiert Lars Kern. „Aber ist auch total logisch, und die Lenkung gibt gute Rückmeldung. Nach drei Runden ist dir der Wagen vertraut, allerdings braucht es zum richtig schnellen Fahren Übung.“ Und ohne Drehzahl geht hier sowieso nix.





996 GT3 II (2003–2005) WEITERENTWICKLUNG

Jetzt bloß nicht den Fehler begehen und dieses Auto unterschätzen! Auf den ersten Blick sieht der Super-Sauger von 2003 aus wie ein Facelift des bekannten GT3 mit einem dramatischer arrangierten Doppeldecker-Heckflügel, Turbo-Scheinwerfern statt Spiegel-eiern und modisch weiß hinterlegten Instrumenten. Aber Vorsicht! Der rote Bereich des Drehzahlmessers beginnt bei 8200/min, und durch die Speichen der schwarz lackierten Räder lugt die mit sensationellen Werten arbeitende PCCB-Anlage hervor, seit ihrer Einführung im Jahr 2000 erkennbar an den gelben Bremssätteln.

Innen spielt er noch die Luxuskarte. Natürlich fehlt die schwere, nutzlose Rücksitzanlage, aber ohne das Rohrgeflecht des optionalen Clubsportpakets geht es hier mit wertigem Leder, Handschuhfach und besserer Materialauswahl durchaus gediegen zu. Irgendwie wirkt das alles eine Spur erwachsener als beim alten 996 und noch

nicht so reduziert wie beim 997. Dennoch: Dieser GT3 ist schon auf dem besten Weg zum kompromisslosen Nachfolger, ist – altmodisch ausgedrückt – ein Auto für Männer.

Härter, steifer und präziser liegt der Nachfolger auf dem Kurs und rollt weniger in den Kurven, das merkt sogar der Laie. „Hier bestimmt nicht nur die Vorderachse, wo es langgeht“, sagt Lars Kern und lobt die Evolution des Fahrwerks: „Obwohl es ja eigentlich nur ein Facelift ist, haben sie da einen Riesenschritt getan. Der Sprung beim deutlich verbesserten Fahrwerk ist größer als der beim Motor.“ Die 381 PS des 996 GT3 II liegen erst bei 7400/min an, die Charakteristik wird spitzer, das Gesamtkonzept radikaler. Und es gibt zum ersten Mal eine RS-Version.

Wie ließe sich der Fortschritt zum Vorgänger zusammenfassen? Vielleicht so: Der erste GT3 ist ein Auto für Bergpässe, die Weiterentwicklung ein Wagen für die Rennstrecke. ▶

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinder-Boxer Typ M96/79

Hubraum: 3600 ccm

Leistung: 280 kW (381 PS) bei 7400/min

Drehmoment: 385 Nm bei 5000/min

Verdichtung: 11,7 : 1

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G 96/96

Räder/Reifen: 8,5 J x 18 mit 235/40 ZR 18 vorn, 11 J x 18 mit 295/30 ZR 18 hinten

Zul. Gewicht: 1660 kg

Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,5 s

Preis: 102.112 Euro (2003)

Der 996 zeigt noch viel Motor, 381 PS stecken drin. Durch die Speichen lugt der gelbe Bremssattel der PCCB-Anlage. Weiße Zifferblätter, damals gängige Modesünde





997 GT3 I (2006–2008)
SCHARFMACHER

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinder-Boxer Typ M96/76

Hubraum: 3600 ccm

Leistung: 305 kW (415 PS) bei 7600/min

Drehmoment: 405 Nm bei 5000/min

Verdichtung: 12,0 : 1

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G 97/90

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

Zul. Gewicht: 1680 kg

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,3 s

Preis: 108.083 Euro (2006)

Erwachsener und aggressiver sieht der 997 aus, die Endrohre liegen nun mittig.

Die Schalensitze liefern viel Halt, sind dennoch bequem. Der rote Bereich beginnt jenseits von 8000/min.

Sieht so der typische, ideale GT3 aus? Mit der charakteristischen Lüftungsrinne im Vorderbau, der von Lüftungsöffnungen zerteilten Frontmaske, dem mittigen Auspuff-Doppelrohr? Tatsache ist, dass der erste von Michael Mauer designte GT3 bis heute die stilistische Blaupause für alle Weiterentwicklungen liefert.

Beim Platznehmen wundern wir uns – Navi, Klima, Telefonanlage, alles da. Sieh an, der GT3 kann auch Luxus und Komfort, selbst wenn griffiges Alcantara das fein anzufassende Leder ersetzt. Mit all diesen Extras verlässt der 997 endgültig die Spur der nackten, harten RS-Modelle der Vergangenheit. Als erster GT3 kommt er mit einem extrasportlich abgestimmten aktiven Fahrwerk daher, neben dem normalen Dämpferprogramm steht ein Sport-Modus zur Verfügung.

Der Motor ist noch immer der alte 3,6-Liter, in den Grundzügen bekannt aus der Baureihe 964. Mit 415 PS bei 7600/

min und wichtigen 405 Nm bei 5000/min hat er die nächste Grenze überschritten. Der runde Leerlauf unterstreicht den ersten Eindruck eines GT3 der gesitteten Art, aber der hält nur ein paar Meter. Das hart und knochig zu schaltende Getriebe braucht Temperatur, in den kaum gedämmten Radhäusern klackern laut die Steinchen.

Das Mehr an Torsionssteifigkeit im Vergleich zum 996 ist ein deutlicher Fortschritt. Testfahrer und Entwicklungsingenieur Lars Kern bestätigt den Eindruck. „Karosserie und Fahrwerk sind viel erwachsener als beim Vorgänger, die Bedienkräfte klar definiert, die Bremse ist gut dosierbar. So lässt es sich prima quer fahren, auch weil noch kein PSM drinsteckt.“ Der Motor? Okay, trotz gesteigerter Leistung, aber nicht das Wichtigste. Das Urteil fällt deutlich aus: „Tolles Auto, mehr GT3 braucht’s nicht. Der soll nicht nur rennen, sondern auch Spaß machen. Der will einfach mit dir fahren“, so Lars.





997 GT3 II (2009–2011) **LEISTUNGSZULAGE**

Pling, plong – dissonant knisternd und knackend kühlt der GT3 neben der langen Geraden auf der Weissacher Teststrecke ab, an den indischroten Flanken klebt Reifenabrieb. Ja, wir sind schnell gefahren. „Der 997 II ist schon extrem. Hübscher gemacht als die Typen davor, eigentlich ja nur eine Evolutionsstufe, aber viel mehr Renn- als Straßenauto. Die Bedienkräfte sind deutlich höher als beim Vorgänger, die Kupplung kommt aus dem Motorsport.“ Die Begeisterung für das Biest 997 GT3 der zweiten Generation ist Lars Kern deutlich anzumerken – der Sport-Elfer mit dem 3,8-Liter-Motor ist ihm von allen GT3 der liebste.

Es stimmt schon: In der Summe seiner Eigenschaften, und im Überblick von fast 20 Jahren GT3-Entwicklung, scheint der rund zehn Jahre alte GT3 3.8 beinahe ideal. Er wiegt so viel wie der 997 GT3 I und verfügt doch über 197 ccm mehr Hubraum, 20 zusätzliche, hochverdichtete PS und 25 Nm mehr Drehmoment. Mit 312

km/h Spitze ist er kaum langsamer als der GT3 der neuesten Generation, beim Öffnen der hinteren Haube ist noch etwas Motor zu sehen. Zudem gibt es ihn nur mit Schaltgetriebe, was eine romantisch anmutende Note hinzuaddiert.

Den schmalen Grat zwischen Anmut und Performance beschreitet er trittsicher. Der Qualitätsgewinn bei Material, Machart und Haptik, Alcantara und dicken Teppichen ist greifbar, mit Clubsportpaket, Käfig und Feuerlöscher im Beifahrerfußraum ist er auch für die Rennstrecke perfekt ausgerüstet. Bei all seiner Rauheit ist die große PCCB-Bremse schon Pflicht und nicht mehr Kür, und was zunächst wie Schnickschnack aussieht, macht auf den zweiten Blick Sinn – so wie die schnell zu wechselnden Zentralverschlussräder, die adaptiven, Schwingungen fressenden Motordämpfer, Querdynamikregelung und Traction Control. Sie ist der Fallschirm „für die Leute, die damit am Wochenende auf die Rennstrecke gehen“. ►

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinder-Boxer Typ M97/77

Hubraum: 3797 ccm

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

Drehmoment: 430 Nm bei 6250/min

Verdichtung: 12,0 : 1

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G 97/90

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

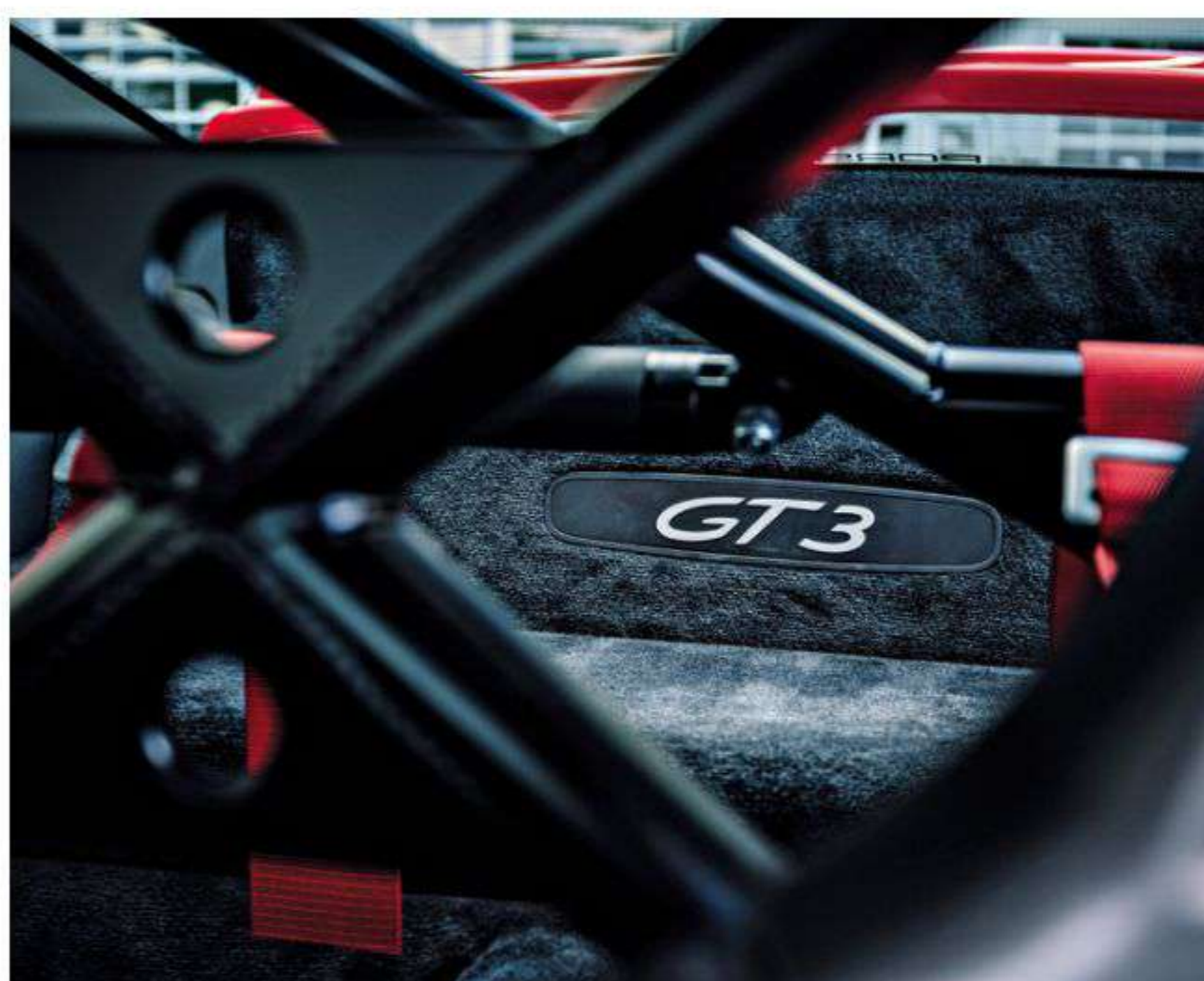
Zul. Gewicht: 1680 kg

Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,1 s

Preis (mit Clubsportpaket): 116.947 Euro (2009)

Durch den GT3-typischen Lüftungsschlitz wird heiße Luft von Öl- und Wasserkühler gezogen. Das Clubsportpaket mit Käfig braucht's für die Piste, der Hubraum ist auf 3,8 Liter gewachsen.





991 GT3 (2013–2015)
NEUANFANG

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinder-Boxer Typ M106

Hubraum: 3799 ccm

Leistung: 350 kW (475 PS) bei 8250/min

Drehmoment: 440 Nm bei 6250/min

Verdichtung: 12,9 : 1

Getriebe: Siebengang-PDK Typ CG 1.95

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

Zul. Gewicht: 1720 kg

Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,5 s

Preis: 137.303 Euro (2013)

Zentralverschlussräder sind neu beim 991, zum serienmäßigen PDK gehören Schalt paddles am Lenkrad. Für Askese ist im fein gemachten Innenraum kein Platz mehr.

Der GT3 in seiner fünften Auflage ist eine Zäsur, der erste einer ganz neuen Generation – und der Abschluss mit der Vergangenheit. Im Gegensatz zu all seinen Vorgängern, 14.145 Einheiten der Baureihen 996 und 997 wurden produziert, in deren Tiefe des Hubraums noch das luftgekühlte Erbe in Form des Mezger-Motorblocks steckt, basiert der GT3 von 2013 auf der aktuellen 991-Baureihe mit Direkteinspritzer-Motoren.

Während der Vierliter-Boxer mit seinem Einmassen-Schwungrad im Leerlauf kämpferisch rasselt und mahlt, sucht der Fuß das Kupplungspedal und findet die Hand den Wählhebel. Auch das ist neu: PDK ist beim 991 GT3 Pflicht. 102 mm mehr Radstand stecken drin, ein pneumatisches Frontliftsystem hilft dem tief liegenden GT3 über die Schwellen und Rampen des Alltags, die Schalt paddles am Lenkrad sind für die Piste. „Um richtig schnell zu sein, ist das PDK perfekt. Die Lenkung ist zwar nicht

ganz so scharf wie beim 997 II, aber über Bremse und Gas hat man auf der Rennstrecke alle Eingriffsmöglichkeiten“, erklärt Lars Kern.

Wo der Fachmann auf die Suche nach Zehntelsekunden geht, sieht sich der Normalfahrer bereits am Zenit seiner Möglichkeiten – dieser GT3 ist viel zu schnell, zu spitz, als dass Nicht-Profis seine Grenzen entdecken würden.

Dafür serviert er erneut etwas mehr Komfort, glänzt mit bequemen Sitzen und einem feinen Innenraum, der sich weiter entfernt vom ersten GT3 anfühlt, als es die kaum 15 Jahre vermuten lassen würden. Ganz anders der Motor, dessen roter Bereich erst bei 9000/min beginnt. Das extreme Hochdrehzahl-Konzept bestimmt den Umgang mit dem 991 GT3, immer heller, metallischer kreischend fräst er sich durchs Ohr der Insassen dem PS-Gipfel von 475 PS bei 8250/min entgegen. Perfektion und Emotion liegen hier ganz nah beieinander.





911 GT3 II (SEIT 2017) **SUPERSPORT**

Die Rekordrunde auf der Nord-schleife wurde zum viralen Hit: Nach einer Woche Vorbereitung stand die neue Fabelzeit von 7,12 min für 911-GT3-Fahrzeuge zu Buche, rund 13 Sekunden weniger als beim Vorgängermodell. „Wir wussten, dass wir gut dabei sind, aber diese Zeit hat niemand erwartet“, berichtet Lars Kern, der damals am Steuer saß. „Und dabei war der Wagen gar nicht besonders vorbereitet, schön fahrbar sollte er sein.“ Aber ja, natürlich steht auch nach dieser Fahrt fest: „Da sind noch mehr Sprünge drin.“

Der erste und größte ist beim aktuellen Modell der vom GT3 Cup abgeleitete 4,0-Liter-Motor, der 500 PS und massige 460 Nm bei hochfrequenten 6000/min leistet. Mit Mischbereifung an Vorder- und Hinterachse, der abhängig von der Geschwindigkeit arbeitenden Hinterachslenkung, Hinterachs-Quersperre und dynamischen Motorlagern steckt wirklich

alles drin, was einem Sportfahrer-Einsatz auf der Rennstrecke dient.

Tatsächlich fühlt sich das Gesamtpaket benutzerfreundlicher an. Das gestiegene Drehmoment hilft am Kurvenausgang, die Lenkung liegt fest und präzise in der Hand, der Gesamteindruck ist weniger spitz.

Dass nun wieder Saugmotor und Schaltgetriebe kombiniert werden können, verbucht Kern unter der Rubrik Gefühl: „Vorher lag der Schwerpunkt beim GT3 in erster Linie auf der Performance, jetzt ist auch Emotionalität drin.“ Zum großen Auftritt gehören auch 18-Wege-Sportsitze mit feinen Nähten und GT3-Schriftzügen, Fliegengitter im Spoiler und die großen Hutzen vor dem Heckspoiler. Gewöhnungsbedürftig, aber faszinierend: Ähnlich wie beim PDK kann der Fahrer beim manuellen Schaltvorgang auf dem Gas bleiben. Mit dem 911 GT3 II lässt sich in jeder Hinsicht leichter schnell fahren als mit dem Vorgänger. ▶

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinder-Boxer Typ DGGA

Hubraum: 3996 ccm

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

Drehmoment: 460 Nm bei 6000/min

Verdichtung: 13,3 : 1

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G9190 (Siebengang-PDK Typ CG192)

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

Zul. Gewicht: 1760 kg (1777 kg)

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

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

Preis: 152.416 Euro (2017)

Der 500 PS starke 4,0-Liter-Motor des 911 entzieht sich konsequent den Blicken, unterm Heckflügel sitzen große Hutzen. Romantiker greifen zum Sechsgang-Schaltgetriebe.



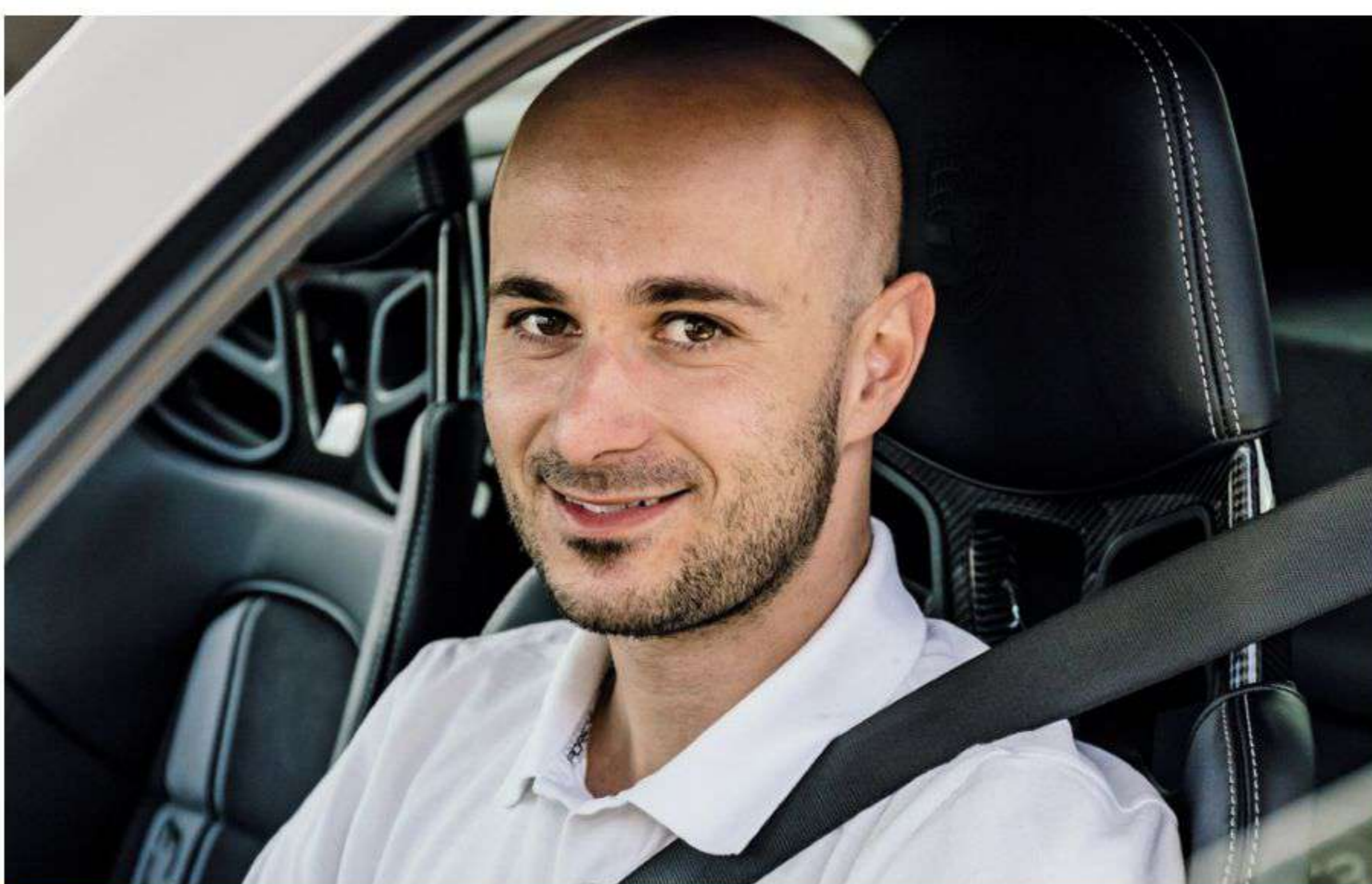


FAZIT

Die Wahrheit liegt, wie so oft, in der Mitte. Nach vielen Runden auf der Teststrecke in Weissach, mal flott und gefühlig genommen, dann hart, schnell und am Limit gefahren, steht am Ende ein Sieger fest, mit dem wir alle sehr gut leben können: Der GT3 der dritten Generation, der von 2006 bis 2009 gebaute 997, entscheidet den Vergleich für sich. Er trägt (erstmal) den bis heute typischen GT3-Look mit viel Flügel und Lüftungsschlitze vor der Kofferraumhaube, kombiniert mit dem klassischen „Mezger“-Motor mit 3600 ccm und 415 PS. Das macht ihn modern, klassisch und sauschnell zugleich. „Der 997 will mit dir fahren, der will auch Spaß machen und nicht nur Rennauto sein“, fasst Lars Kern die Qualitäten zusammen.

Dahinter gibt es auf der Emotion-Perfektion-Relation-Skala ein enges Rennen zwischen dem harten 997 GT3 in Neuauflage und dem fehlerfreien 991 GT3, der nicht nur 475 PS, sondern auch genau das richtige Maß an Restkomfort und das traumwandlerisch sichere PDK ins Spiel bringt. Für Profi Kern ist natürlich der aktuelle 991 GT3 II das beste, weil schnellste Auto, das den Entwicklungsvorsprung zur Generation 996 überdeutlich macht. Die beiden GT3-Urmodelle haben Charme, können das Tempo der moderneren Typen aber natürlich nicht mitgehen. Wer es ruhiger angehen lassen will, ohne langsam zu sein, wird auch mit ihnen glücklich. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



Lars Kern

Für Lars Kern ist klar, dass der aktuelle 991 GT3 der beste von allen ist: „Sonst hätten wir ihn ja nicht entwickelt.“ In 7.12,7 Minuten, 12 Sekunden schneller als das Vorgängermodell, absolvierte Kern im 500 PS starken GT3 Anfang Mai die 20,6 km lange Runde auf der Nordschleife. „Bei 8 Grad Luft- und 14 Grad Asphalt-Temperatur waren die Bedingungen optimal.“ Spricht der Fachmann, landet der derzeit produzierte GT3 auf Platz 1. Wird der Enthusiast gefragt, ist es der 997 GT3. „Der hat das Thema GT3 definiert. Und deshalb bleibt mein All-Time-Favorite der extrascharfe 997 GT3 RS.“



Jan-Henrik Muche

Natürlich weiß ich, dass der modernere GT3 objektiv betrachtet in nahezu jeder Hinsicht, vom subjektiven Design-Empfinden mal abgesehen, immer das bessere Auto ist. Und nach einem langen Tag auf der Piste ist mir auch bewusst, dass die Baureihe 997 die reinsten und in der Gesamtkomposition stimmigsten GT3-Typen hervorgebracht hat. Aber weil ich Romantiker bin und mich mit 360 PS und rund 300 km/h Spitze einfach ausreichend motorisiert fühle, wähle ich den ersten GT3 auf 996-Basis zu meinem Favoriten. Ich mag das fast schon altmodisch komfortable Innere und das fast schon zurückhaltende Auftreten. Die anderen sind stärker, schneller, härter? Na und! Der 996 GT3 hat das Genre erfunden.

RETRO CLASSICS® COLOGNE

AUTOMOBILE KLASSIKER IN DER AUTOSTADT KÖLN



DURCHSTARTEN NACH KÖLN

24. – 26. November 2017
koelnmesse

WWW.RETRO-CLASSICS-COLOGNE.DE

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

Allianz 

RETRO
PROMOTION



KAISERLICHER
AUTOMOBIL-CLUB
TRADITIONSCLUB DES AVD

RETRO CLASSICS® BAVARIA

DER SAISONABSCHLUSS AUTOMOBILER KLASSIKER

08. – 10. DEZEMBER 2017 | NÜRNBERGMESSE | WWW.RETRO-CLASSICS-BAVARIA.DE

Schöne Bescherung

Wir wollen mit Ihnen Feste feiern und feste feiern, und dazu bringen wir Geschenke mit!
16 Preise warten auf die glücklichen Gewinner, die folgende Frage richtig beantworten:



VERWÖHNZEIT FÜR 2 IM HARZ

Wert: 1652 Euro



Das 5 Sterne superior Landhaus Zu den Rothen Forellen im schönen Städtchen Ilsenburg ist der ideale Ausgangspunkt, um die Region zu entdecken und sich mal so richtig verwöhnen zu lassen. Verlost wird ein Arrangement für zwei Personen, bestehend aus sieben Übernachtungen im Doppelzimmer inklusive Landhaus-Genießer-Frühstück. Der Gewinner und seine Begleitung werden an allen Abenden mit dreigängigen Genussmenüs verwöhnt, erhalten einen Harz-Reiseführer und eine Wanderkarte und an einem Tag einen Rucksack & Lunchpaket für ihre Wanderung.

www.rotheforelle.de

UNVERGLEICHLICHER GENUSS

Wert: 1060 Euro

Von saftigen Steaks bis zu knusprigen Pizzen: Das Big Green Egg erfüllt alle Wünsche. Der unverwechselbare grüne Kamado der weltweiten Kultmarke verbindet 3000 Jahre alte japanische Ofenbau-Tradition mit moderner, von der NASA entwickelter Keramik und sorgt so für ein außergewöhnliches Geschmackserlebnis. Die einzigartige Keramik-Technologie ist extrem robust, wärmeisolierend und bietet lebenslange Garantieleistung. Das Small Egg kann das ganze Jahr zum Grillen, Backen, Räuchern, Garen, Kochen und für Slow-Cooking für bis zu sechs Personen eingesetzt werden.

www.biggreenegg.de



FRÜHSTÜCKSBEGLEITER MIT GUTE-LAUNE-EFFEKT

Wert: 1065 Euro

Die Frühstückssets des italienischen Hausgeräteherstellers SMEG vereinen moderne Technologie mit dem stilbildenden 50er-Jahre-Design der bekannten farbigen Kühlschränke der FAB28-Reihe. Lebendige Farben und Formen machen den Start in den Tag zu etwas ganz Besonderem. Machen Sie mit Espressomaschine, Toaster, Wasserkocher, Standmixer und Zitruspresse im 50's-Style aus jedem Frühstück ein Sonntagsfrühstück. www.smeg.de



„In welcher Elfer-Generation und in welchem Jahr erschien der erste 911 GT3?“

Teilnahme per (beigehefteter) Postkarte oder online. Einsendeschluss ist der 21. Dezember 2017. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Bekanntgabe der Gewinner und die Auflösung der Preisfrage erfolgen in PORSCHÉ FAHRER-Ausgabe 2-2018. Ausführliche Informationen zu den Preisen finden Sie auf www.porsche-fahrer.de.



ROMANTISCHES WOCHENENDE FÜR 2 IN GRAUBÜNDEN

Wert: 1000 Euro

Das 4* Romantik Hotel The Alpina Mountain Resort & Spa im kleinen urigen Bergdorf Tschierschen gilt unter Kennern als echter Geheimtipp. Das Haus von 1897 mit 27 Zimmern und Suiten, zwei Restaurants, einer stilvollen Bar, einem Seminar- und Konferenzbereich und einem exklusiven Spa wurde im Stil der Goldenen Zwanziger Jahre liebevoll restauriert. Ein Haus mit Geschichte, die man in allen Ecken spüren kann. Im Winter direkt an der Skipiste gelegen, ist das Hotel im Sommer Ausgangspunkt für Wanderungen oder E-Bike-Touren. www.the-alpina.com



2 PREMIUM-RASIERER

Gesamtwert: 600 Euro

Der innovative Bartdichten-Sensor des neuen ES-LV65 erkennt bereits glatt rasierte Partien und passt die Schwingungen entsprechend an. Dies sorgt für eine noch schonendere Rasur und weniger Hautirritationen. In Kombination mit der bewährten Panasonic 5-fach-Scherkopf-Technologie und der puren Power der Linearmotoren sowie superscharfen 30-Grad-Klingen wird die morgendliche Rasur zum wahren Vergnügen.

www.panasonic.de

Panasonic



5 x ROBUSTES FÜR UNTERWEGS

Gesamtwert: 500 Euro

Die robuste Tasche von camel active definiert sich durch die Verwendung von kernigem Lederimitat und Vintage-Metalldetails. Wegen ihres cleanen Looks und der funktionalen Innenausstattung passt sie ins Business ebenso wie in die Freizeit. Gepolsterte Fächer für Smartphone, Tablet und Laptop, verschließbare Vorfächer und versteckte Reißverschlussrückfächer machen sie zu einem Stauraumwunder. Trolley-Befestigungsschlaufen, Tragegriffe und verstellbarer Schulterriemen bieten durchdachten Komfort im Alltag.

www.camelactive.de



5 GENIESSER-PAKETE

Gesamtwert: 475 Euro

Mitten im Tramuntana-Gebirge Mallorcas kultiviert das Weingut Castell Miquel kulinarische Highlights wie historische Rebsorten, wilde Heilkräuter und sonnengereifte Früchte, um sie mit großer Leidenschaft zu Weinen und Gourmetprodukten zu verarbeiten. Gewinnen Sie ein Genießer-Paket mit einer Flasche Sauvignon Blanc, Shiraz und Rosado aus der „Stairway to Heaven“-Serie, Balsamico-Essig, Olivenöl, schwarzer Olivenpaste und Meersalz.

www.castellmiquel.com



Castell Miquel



Ein Auto, zwei Ansichten. Die Fahrerseite hat etwas vom 911, die rechte Hälfte sieht mehr nach Cayenne aus – dieser Entwurf fand mehr Zustimmung.

OFFEN ANDERS

Als die SUV-Welle Fahrt aufnahm, war Porsche zur Stelle. Zum Modelljahr 2003 ergänzte der Cayenne als dritte Baureihe das Angebot des Sportwagen-Herstellers. Die Idee einer wandelbaren Cabrio-Variante kam jedoch zu früh.

■ Hätte Ferry Porsche den Tag der Cayenne-Präsentation erlebt, er wäre wohl glücklich gewesen: endlich ein Porsche mit genug Platz für vier Personen und Gepäck, in Serie gefertigt. Der lang gehegte Traum vom praktischen Porsche, sogar mit Heckklappe, war nach fast 50 Jahren wahr geworden.

Wobei Ferry Porsche immer noch einer Lösung in Form eines Sportwagens gesucht hatte; einen komfortablen Geländewagen mit Porsche-Wappen hätte er, der passionierte Jäger, als Lösungsansatz vermutlich als Letztes in Erwägung gezogen.

In den Monaten vor der Markteinführung des neuen Cayenne vom Typ 9PA spinnt das Marketing die Idee des trendigen SUV schon weiter. Wenn das Segment der sportlichen Offroader der Fahrzeugtyp der Zukunft ist, warum soll dann nicht auch eine Cabrio-Version eines Sport Utility Vehicle (SUV) denkbar sein? Jeep, Land Rover und selbst Porsche Jagdwagen waren im Ursprung offen, wenn auch kein bisschen sportlich oder nur einen Hauch luxuriös.

Mit den lukrativen Märkten USA, Asien und Mittlerer Osten im Blick startet die Entwicklung des Cayenne „E1-0 Teilcabrio mit hoher C-Säule“.

Das Cabrio ist nicht die einzige mögliche Spielart, auch andere Versionen stehen zum September 2002 zeitweilig zur Diskussion: etwa ein großer Cayenne mit

dritter Sitzreihe und 200 Millimeter mehr Radstand. Diese Fahrzeuggattung gibt es am Markt bereits, vor allem in den USA, sie ist einem Porsche aber zu fremd, um glaubhaft positioniert werden zu können. Das Urteil zur Stückzahl-schätzung lautet „nicht ausreichend für Projektwirtschaftlichkeit“. Daumen runter.

KEIN LANGER CAYENNE

Eine deutlich sportivere Ausprägung könnte ein Cayenne Coupé haben. Solch ein Fastback-Car besäße ein Alleinstellungsmerkmal, die Nische ist noch nicht besetzt. Gleiches gilt für eine Cabrio-Version, entweder mit konventionellem Softtop oder Teilsofttop und hochgezogener C-Säule mit festem, karosserieversteifendem Überrollschutz, einem Targa nicht unähnlich.

Dem Cayenne Cabrio wird ein „deutlicher Mehrgewinn des emotionalen Kundennutzens gegenüber der geschlossenen Variante“ zugebilligt, der zweiten Version jedoch das Zeug zum Trendsetter bescheinigt, der das eigenständige Markenimage unterstreichen und deutlich innovativer auftreten könne. Von allen Derivaten werden der zweiten Cabrio-Version die besten Chancen eingeräumt, für Coupé und Softtop-Cabrio gilt das Gleiche wie für eine Langversion: aufgrund der Erwartung zu geringer Stückzahlen nicht wirtschaftlich. ►



Der Kostenrahmen ist eng, da muss ein Auto reichen. Sowohl bei Heck- (u.) als auch bei Seitenansicht werden an einem Auto zwei Lösungen dargestellt. Dabei blieb die Studie fahrbar.

Am 25. November 2002, parallel zum Debüt der dritten Porsche-Baureihe neben 911 und Boxster, wird die Genehmigung zum Aufbau eines Packagefunktionsmodells (PFM) auf der Basis eines E1-Prototyps (Cayenne) erteilt. Der Kostenrahmen ist eng und sieht lediglich die virtuelle Präsentation der Verdeckkinematik vor. Der Innenraum bleibt unverändert, das PFM soll bedingt fahrbereit und im März 2003 präsentabel sein.

Immerhin eine reale Studie soll gebaut werden. „Anhand des 1:1-Musterbaumodells soll die Konzeptausprägung eines Cayenne Cabrio hinsichtlich

hinsichtlich

- › stilistischer Anmutung
- › Wirkung der Offenheit eines Cabriokonzeptes
- › Maßkonzept- und Ergonomieauslegung des Fondraums einschließlich dessen Zugänglichkeit und
- › Kofferraum (Zugänglichkeit und Größe)

beurteilt werden“, heißt es im Protokoll. Verschiedene Design-Lösungen sollen





anhand des PFM aufgezeigt werden, „unter dem Aspekt schneller und kostengünstiger Darstellbarkeit der Proportionen und Offenheit auf Basis eines bestehenden Fahrzeugs“. Die Erinnerung an finanziell schwierige Zeiten ist noch immer präsent. Ein Einsatz als Show-Fahrzeug ist nicht vorgesehen.

TARGA-BÜGEL ÜBER DEN RÜCKSITZEN

Die Eingriffe in die Fahrzeugstruktur sind großflächig, aber eher stilistischer Natur als tiefgehend, da keine Verstärkung der Struktur vorgenommen werden muss. Die E1-Studie soll allenfalls langsam rollen, aber nicht im eigentlichen Sinne fahren können.

Dach und Säulen werden abgetrennt bzw. die B-Säule nach hinten versetzt, die Frontscheibe durch ein in der Höhe gekürztes Plexiglasteil ersetzt. Den Plan, die Fahrerseite durch Übernahme der Basistüren nach einem Viertürer-Konzept zu gestalten, lassen die Gestalter fallen: Beide Seiten des Fahrzeugs erhalten eine um 200 mm verlängerte Serientür mit unveränderter Fugenkontur, jedoch ohne Scheibenrahmen.

Da die hinteren Türen entfallen, werden die hinteren Seitenteile dem Zweitürer-Design angepasst. Über der hinteren Sitzreihe spannt sich ein Überrollbügel, den Heckabschluss der Fastback-Karosserie bildet eine große Heckklappe. Zumindest in der Simulation lässt sich die schräge Heckscheibe teilweise (zur Belüftung) oder ganz absenken. In einer zweiten Variante findet sich eine im Bügel steil stehende Heckscheibe, die versenkbar ist. Das klingt fast wie eine moderne Interpretation der ursprünglichen Targa-Konzeption, die mit wenig, mehr und ganz viel Luft spielte.

„Die absolut größte Herausforderung war das Verdecksystem“, erzählt Mathias Fröschle (54), Leiter Entwicklung Aufbau Vorentwicklung im Entwicklungszentrum in Weissach. „Ein SUV-Cabrio war damals völlig neu. Erst Range Rover hat die Idee mit dem Evoque sehr viel später umgesetzt.“

Als Fröschle 1999 vom Stuttgarter Karosseriebauer und Verdeckspezialisten Baur – bereits beteiligt an der Entwicklung der Verdecklösungen von Boxster und 996 Cabrio – zu ►

Auf den zweiten Blick zeigt sich der unterschiedliche Fugenverlauf der Heckklappe. Seitenteil und hintere Seitenscheibe sind anders geformt, die breite C-Säule bestimmt die Silhouette.



GERMAN ENGINEERING





Fahrzeugveredelung
Motorenumbauten
Motoreninstandsetzung
Leistungssteigerungen
Getriebeumbauten
Getriebeinstandsetzung
Unfallinstandsetzung
Fahrzeugrestaurierung
Inspektion

9FF engineering GmbH
www.9FF.com
service@9FF.com
Tel.: 0231-96 78 911



Cockpit und Innenraum vorn blieben unverändert. Obwohl die E1-Studie die Front vom Cayenne Turbo (r.) trägt, sitzt unter der Haube der 4,5-Liter-V8-Saugmotor.

Der Raum auf den Rücksitzen blieb erhalten. Über den Passagieren spannt sich ein breiter Bügel, ähnlich wie beim klassischen 911 Targa.



Porsche wechselt, ist der Cayenne im Entstehen und der Personalbedarf dementsprechend groß.

VERDECKGESTÄNGE IM BÜGEL

„Als Verdeckspezialist stieß ich Ende 2002 zum E1-0-Projekt. Schnell war klar, dass eine klassische Lösung mit faltverdeck, Verdeckkasten oder Persenning bzw. einem einteiligen, festen Verdeckteil nicht machbar war, weil es eine Einschränkung oder sogar den Wegfall der Fondsitzeanlage bedeutet hätte. Also haben wir uns an Boxster und 911 orientiert und ein Verdeck mit Flächenspiegeln in Z-Faltung entwickelt.“

Mit dem Buchstaben Z sollte der Bewegungsablauf beim Zusammenfallen des Verdecks, das rückwärts verlaufende ineinanderschoben und übereinanderlegen der Spriegel, im Gegensatz zur üblichen K-Faltung, also dem Wegklappen von oben nach hinten, versinnbildlicht werden.

Beispiele gab es bereits, die Umsetzung sei aber dennoch eine Herausforderung gewesen. Die Kofferraumklappe des Schräghecks wurde vorn wie hinten angeschlagen, um entweder durch Aufklappen Zugang zum Gepäckraum zu geben oder nach hinten aufgestellt Platz für das Verdeck zu machen. „Der hintere Überrollschutz, ähnlich einem Targa-Bügel, sollte

dabei stehen bleiben. Dabei fungiert eine Blende oberhalb des eigentlichen Überrollbügels, die an der Kofferraumklappe fixiert ist, gleichzeitig als Gestängeklappe für die Verdeckmechanik“, sagt Mathias Frösche. „Dies reduziert die Fugen im Bereich der Blende, und der eigentliche Überrollbügel bleibt als versteifendes Element für den Fahrer sichtbar erhalten, auch während der Verdeckbetätigung.“

DACH ÄHNELT DEM 991 TARGA

Die Vorteile der Z-Faltung waren bekannt: „Der Mechanismus lässt sich beim Fahren betätigen, weil er dem Wind wenig Angriffsfläche bietet. Ein Verdeck in K-Faltung wirkt da wie ein Segel. Außerdem braucht es keine separate Abdeckung, weil das vordere Dachelement diesen Zweck erfüllt.“

In der Computer-Simulation öffnet sich der Heckdeckel nach hinten, zwei Verdeckteile verschwinden im Kofferraum – die Ähnlichkeit des Mechanismus mit dem komplexen Verdecksystem des aktuellen 991 Targa ist frappierend. „Stimmt, wir haben damals beim Cayenne die Grundlagen dafür gelegt.“

In der Realität ist die zweiteilige Dachattrappe nur von Hand abnehmbar. Unterschiedliche Fugenläufe der Heckklappe in den Flanken und zwei Heckansichten liefern Stoff für Diskussionen.



Was ist besser gelungen? Das Design der Fahrerseite wirkt sportlicher, ist dem Heck eines 996 ähnlicher. Der Gegenentwurf ist konturierter, erwachsener und kommt der Idee eines wandelbaren, großen Fahrzeugs näher.

ERFOLG KAUM KALKULIERBAR

„Transformer Car“ vermerkt der Konzeptvergleich vom September 2002, als die Entscheidung für das Teilcabrio fällt. „Transportnutzung für Freizeitsportgeräte“ und „Maximale Darstellung des Lifestyle-Gedankens“ sehen die Experten in ihrer Einschätzung des Produktpotenzials, aber auch Platz für weitere Untervarianten wie eine Coupé- oder Pickup-Spielart.

„Bei positivem Ergebnis Option zur Showcar-Umsetzung bei zusätzlicher Genehmigung“ notiert der Marschbefehl zur Umsetzung des Cayenne Teilcabrios. Dazu kommt es nicht, auch wenn nach einer Vorstellung des PFM im Juni 2003 „hinsichtlich der Formausprägung die rechte Seite favorisiert würde“. Die Schwierigkeiten und finanziellen Wagnisse sind wohl einfach zu groß: die Versteifung der als geschlossener Viertürer entwickelten Karosserie, die Entwicklung neuer Türen und Fenster und nicht zuletzt des komplexen Dachsystems bei kaum vorhersehbaren Absatzzahlen eines offenen Cayenne. Die Konvention siegt. Vorerst. ■

Text: Jan-Henrik Muche
Fotos: Götz von Sternenfels

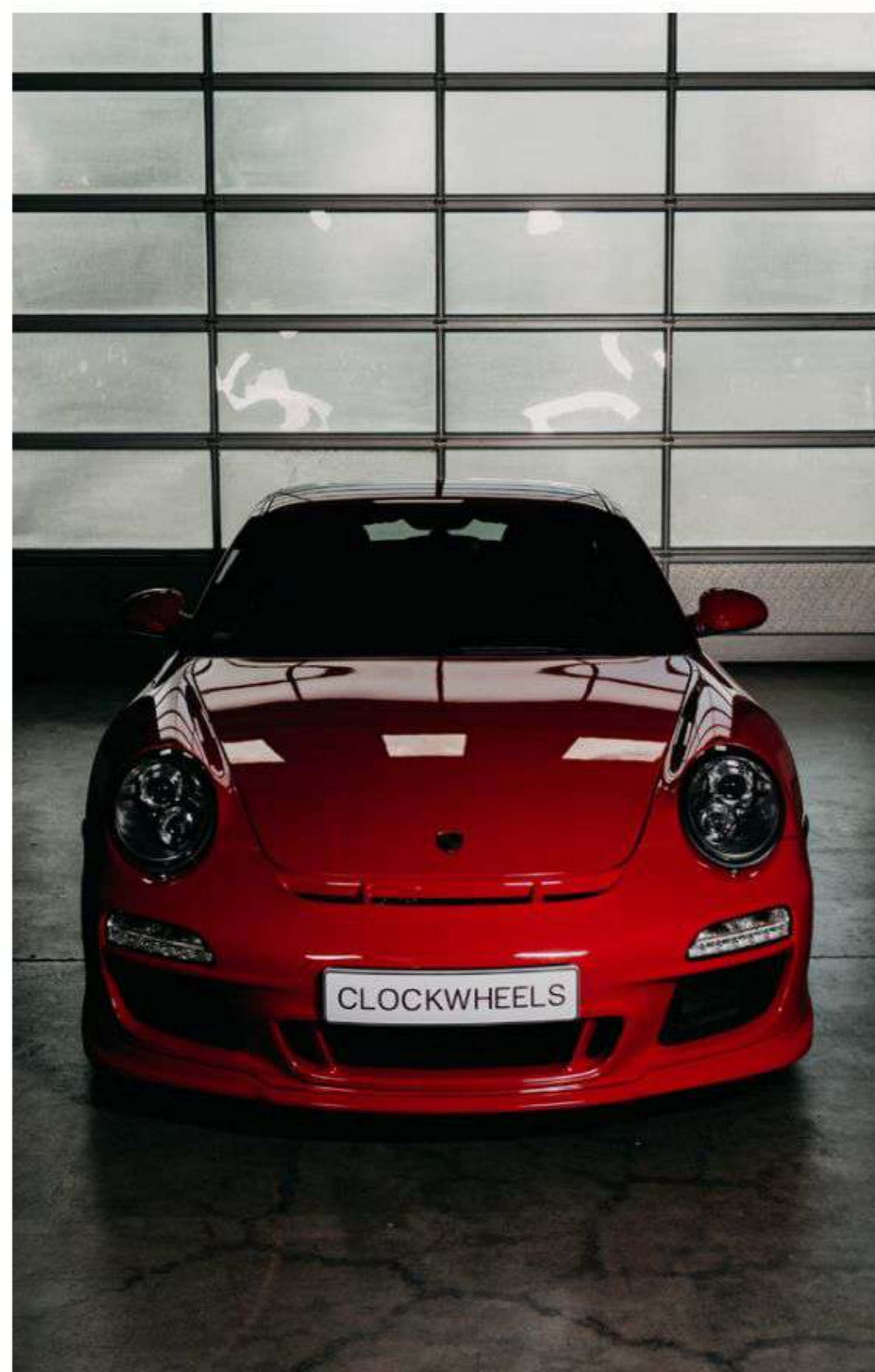
Verdeckspezialist Mathias Frösche war 2002 bei der Entwicklung der Cayenne-Studie dabei. Die Erfahrungen mit der Dachkinematik flossen später in die Konstruktion des neuen 911 Targa ein.

PROJEKT 9XXXR

UNIKATE DURCH HAND-WERK

Einfach ZEIT
... ERFAHREN

WEITERE INFOS UNTER
WWW.CLOCKWHEELS.COM



UHRRAD®

UNIKATE DURCH HAND-WERK

Einfach ZEIT
... NEHMEN

WEITERE INFOS UNTER
WWW.CLOCKWHEELS.COM



Einstieg nach Maß



Jeder fängt mal klein an. Als günstigster Porsche der großen Modellpalette steht der 718 Cayman mit Zweiliter-Turbomotor und 300 PS für rund 53.000 Euro in der Preisliste. Braucht es mehr Porsche, um Spaß zu haben?

Daten in Kürze

Motor: Vierzylinder-Turbo/Benzin

Hubraum: 1988 ccm

Leistung: 220 kW (300 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 380 Nm bei 1950/min

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,1 s

Durchschnitts-Verbrauch auf 1500 km: 9,6 l SP

Basispreis: 51.623 Euro
(Testwagenpreis: 75.667 Euro)

■ Porsche Turbo fahren zu Preisen zwischen 50.000 und 60.000 Euro? Da bietet sich ein gebrauchter 996 Turbo mit Allradantrieb an, 420 bzw. 450 PS stark. Oder eben ein aktueller 718 Cayman, der im Vergleich zum Vorgänger mit Sechszylinder-Saugmotor mit reduzierter Zylinderzahl und weniger Hubraum kleine Verbräuche realisieren soll.

Der 718 Cayman markiert damit auch eine Rückkehr zu alten Tugenden. 924 und 944 Turbo verdienten sich einst den Respekt von Fachleuten und Kundschaft, dann setzte sich auf breiter Front der Sechszylinder-Boxer durch. Seit dem schnellen Aus des heute hochgehandelten 968 Turbo S von 1993 hat es bei Porsche keinen Vierzylinder-Turbo mehr gegeben – was damals das Ende der Fahnenstange bedeutete, ist heute der Einstieg in die Porsche-Welt.

Zur Neuausrichtung der Mittelmotor-Baureihe um Boxster und Cayman gehört nämlich nicht nur die neue Nomenklatur 718, sondern auch eine veränderte Hierarchie. Mit 52.694 Euro (der Testwagen des vergangenen Modelljahres war noch rund 1000 Euro günstiger) ist der 718 Cayman der günstigste Porsche der Modellpalette.

Der identisch motorisierte 718 Boxster kostet rund 2000 Euro, der Macan mit Vier-

zylinder-Turbo gut 3500 Euro mehr. Der Sprung zum Cayman S mit 2,5-Liter-Motor, VTG-Lader und 350 PS misst schon happige 12.495 Euro! Damit spielt die 65.189 Euro teure S-Version in einer anderen Liga, ist bei Leistung, Fahrdynamik und mit einer Spitze von 285 km/h nur noch einen Hauch vom 911 Carrera entfernt.

Mit 300 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h und einer Beschleunigung von etwas über 5,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h ist auch der 718 Cayman verdammt schnell und doch ganz anders. Die Basisversion tritt als der konsequenter Cayman auf: Nicht Konkurrent des Elfers will er sein, sondern leichtfüßiges Sportgerät und reduzierter Porsche, so wie viele klassische Typen vor ihm.

Das Herzstück ist der neue Vierzylinder-Boxer mit Monoturbo (außer Porsche und Subaru führt so etwas kein anderer Hersteller im Programm), der seine 300 PS bei 6500/min liefert und bis 7500/min drehen darf. Dass er es kann, ist gut, dass er es nicht so gut und befreit schafft wie der alte Sechszylinder-Sauger, ist ebenso klar. Dazu klingt der Vierzylinder eher bollernd als singend, der Sound ist grundverschieden.

Immerhin: Das kleine Turboloch verliert mehr und mehr an Aufmerksamkeit, je mehr der Fahrer sich an die Motor-Charakteristik gewöhnt. Mehr als das herr-



lich schnelle, treffsichere Schaltgetriebe braucht es hier nicht, sechs Gänge sind ohnehin genug.

18-Zoll-Räder, Klimaanlage und Sportsitze mit Alcantara-Kunstledermischung sind ebenfalls Serie, der knallige Lack in Racinggelb kostet (so wie Weiß, Indischrot und Schwarz) keinen Aufpreis. Er steht dem 718 Cayman auch deshalb so gut, weil sich der kleine Porsche nicht mit gedeckten Tönen verstecken muss und der laute Farbton den immens hohen Spaßfaktor adäquat betont.

Ebenfalls ab Werk vorhanden: der tiefe Kofferraum im Bug und das flache, aber gut nutzbare Gepäckfach im Heck. Niemand aus der Porsche-Sportwagensippe ist so praktisch wie der Cayman mit seiner Heckklappe.

Teuer kann er auch: Die lange Liste an Extras addiert sich beim Testwagen zu einem Aufpreis von mehr als 20.000 Euro. Was braucht es wirklich davon?

Porsche Active Suspension Management mit 10 mm Tieferlegung (1428 Euro) und Sport-Chrono-Paket (1654 Euro) dienen Handling und Bissigkeit, die optionale Sportabgasanlage (2249 Euro) ist unnötig, weil sie den Klang nur ins offensiv Wichtigtuersche steigert. Während 20-Zoll-Carrera-S-Räder (2499 Euro) den erwachsenen Auftritt betonen und das

Navi (1547 Euro) und das Connect-Plus-Modul (1416 Euro) in puncto Echtzeit-Verkehrsinformationen für Vielfahrer unerlässlich sind, können die Investitionen von 3272 Euro für 18-Wege-Sportsitze und 3195 Euro für Stoff in Schwarz-Dunkelsilber locker eingespart werden.

Rund 60.000 Euro kostet ein sinnvoll und emotionsgeladen ausgestatteter 718 Cayman – besser und preiswerter ist Fahrspaß bei Porsche derzeit nicht zu bekommen.

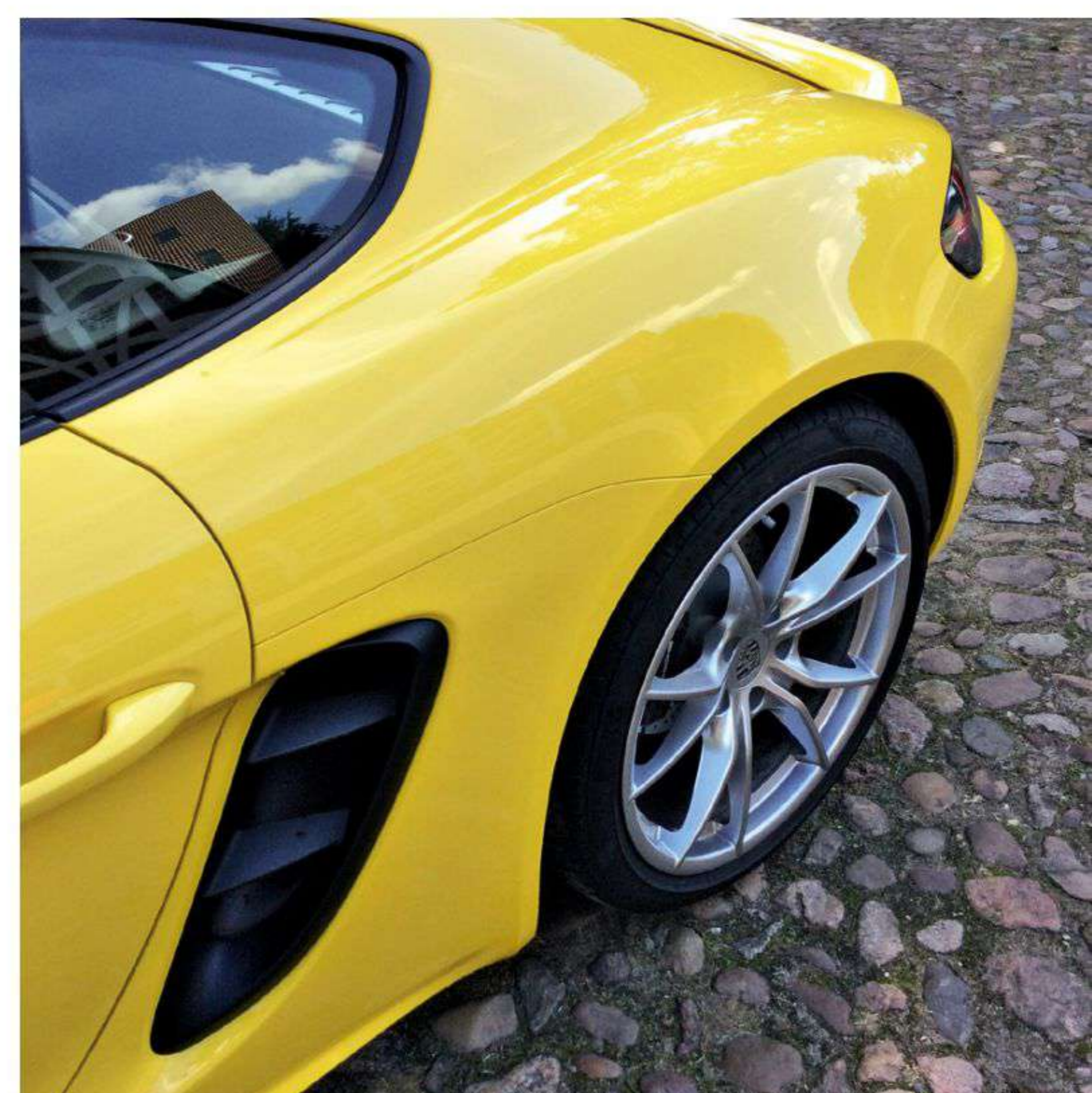
FAZIT

Früher, als 911 und Cayman noch mit Sechszylinder-Saugmotoren antraten, wirkte der Mittelmotorsportler manchmal wie der konsequentere Elfer im eigentlichen Sinne, kompakt, leicht und agil. Heute ist der Abstand des 718 Cayman zum 991 wieder größer geworden, was zuerst und vor allem am Motor liegt. An Klang und Charakter des Sechszylinders kommt der Vierzylinder-Monoturbo des Basismodells nicht heran, dennoch beherrscht der 718 Cayman den Spagat zwischen Tempo (275 km/h Spitze) und Sparsamkeit (unter 10 Liter Super Plus auf 100 Kilometer) in beeindruckender Weise. Für den Einstieg in die Porsche-Welt zu bezahlbaren Preisen scheint diese Kombination ideal. ■

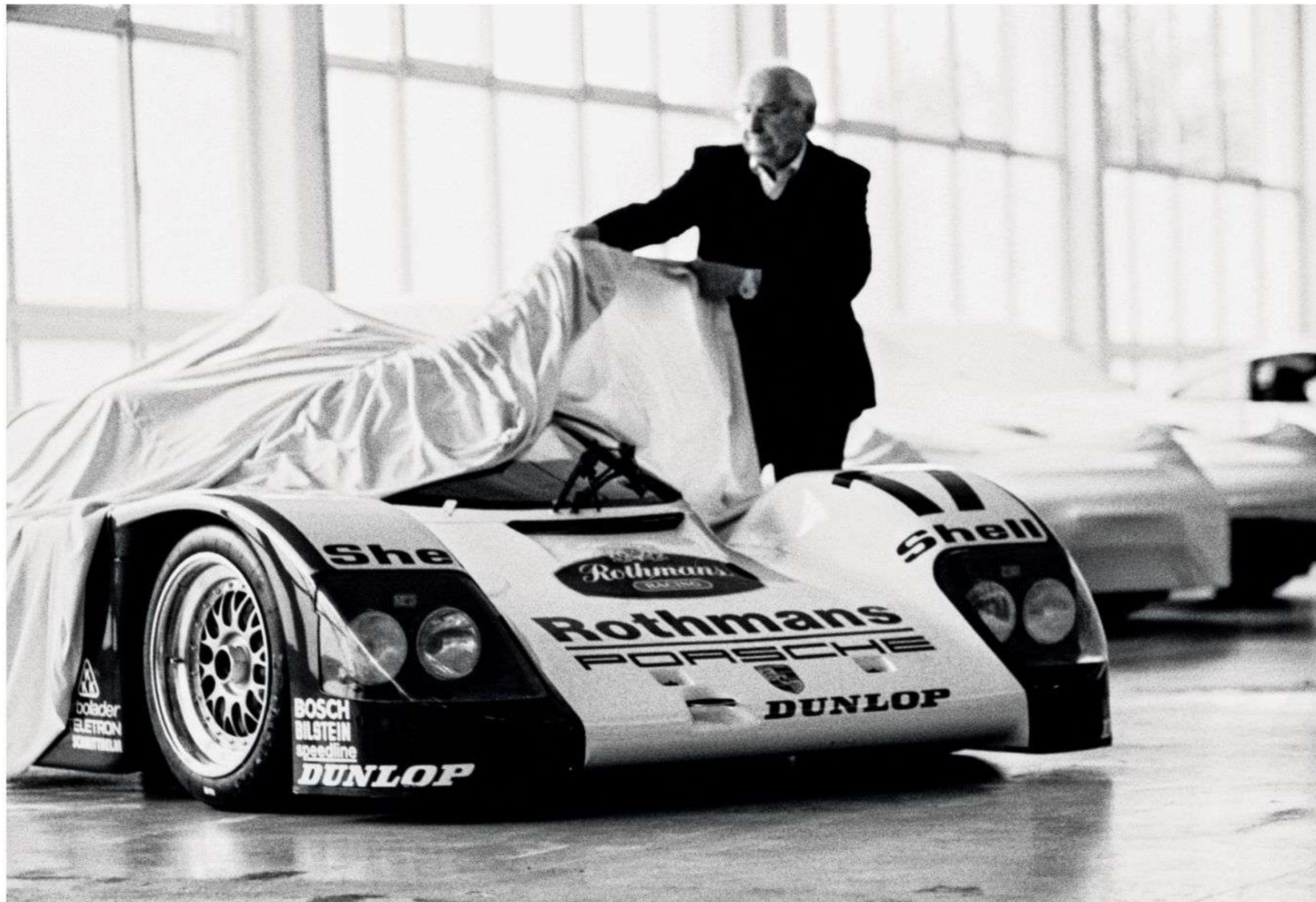
Text und Fotos: Jan-Henrik Muche

Drei Instrumente im Cockpit, sechs Gänge im manuellen Schaltgetriebe: Ein einfach ausgestatteter 718 Cayman hat viel von einem alten Elfer.

Typisch Mittelmotor: Durch die Flanken zieht der Vierzylinder-Turbo Atem- und Kühlluft. 20-Zoll-Räder für 2499 Euro sind eine formschöne Investition.



*Menschen und Maschinen. Renn-Ingenieur
Norbert Singer enthüllt legendäre Sieger
wie den 956 der Gruppe C.*



MENSCHEN – BART KUYKENS

LIEBES



*Analog und niemals in Farbe. Für die Foto-
arbeiten der Porsche-Affäre kommen nur
alte Leica-Kameras zum Einsatz.*

*Bart Kuykens. Aus dem Kauf des
ersten alten Elfers entstand die Idee zu
einer Liebeserklärung in sieben Bänden.*



BEZIEHUNG



Hinter den Kulissen. Bart Kuykens traf Motoren-Fachmann Hans Mezger und besuchte die Firma RUF in Pfaffenhausen.

■ „Als ich klein war, haben mich Autos kaum interessiert. Klar, ich mochte Porsche, weil sie laut und schnell waren und einen gewissen Status signalisierten, aber ich fand Fußball und In-line-Skating spannender. Mit 34 habe ich meinen ersten Klassiker gekauft, einen weinroten 911 Carrera 3.2. Daraus wurde eine Liebe, an der sich bis heute nichts geändert hat.“

Innerhalb eines einzigen Jahres habe ich einen 911 2.7 von 1974 und einen 911 T mit 2,2-Liter-Motor von 1970 gekauft. Der 911 T ist bis heute mein geliebter Outlaw-Porsche, der schon in mehreren Magazinen zu sehen war. Ich nenne ihn RAD-Car, benannt nach meiner Modemarke BEYOND RAD.

Neben meiner Begeisterung für Porsche habe ich eine zweite Liebes-Beziehung zur Marke Leica und zu analoger Schwarz-Weiß-Fotografie im Allgemeinen. Aus beiden wurde ‚A FLAT 6 LOVE AFFAIR‘. Aus der Verbindung meiner beiden Leidenschaften ist eine Serie von sieben Porsche-Büchern entstanden, eins für jeden

Buchstaben des Namens PORSCHE, alle schwarz-weiß fotografiert, nummeriert, signiert und jeweils auf 911 Ausgaben limitiert.

Der Titel lässt den Verdacht aufkommen, dass es im Buch nur um Porsche mit Sechszylinder-Boxermotoren geht, aber das ist nicht der Fall. Jeder luftgekühlte Porsche ist willkommen, ich habe auch Menschen mit wassergekühlten Modellen fotografiert. Worauf es am Ende ankommt, ist die

zess, schon fast eine Reise – vom ersten Moment der Kontaktaufnahme zwischen dem Fahrzeugbesitzer und mir bis zum Tag der Aufnahmen vergehen manchmal Monate des Hin-und-her-Schreibens, der Suche nach einer passenden Location, der Reise-Vorbereitungen usw.

Aktuell arbeite ich am dritten Band der Reihe, im Dezember dieses Jahres soll Teil 3 fertig sein. Ich muss wirklich sagen,

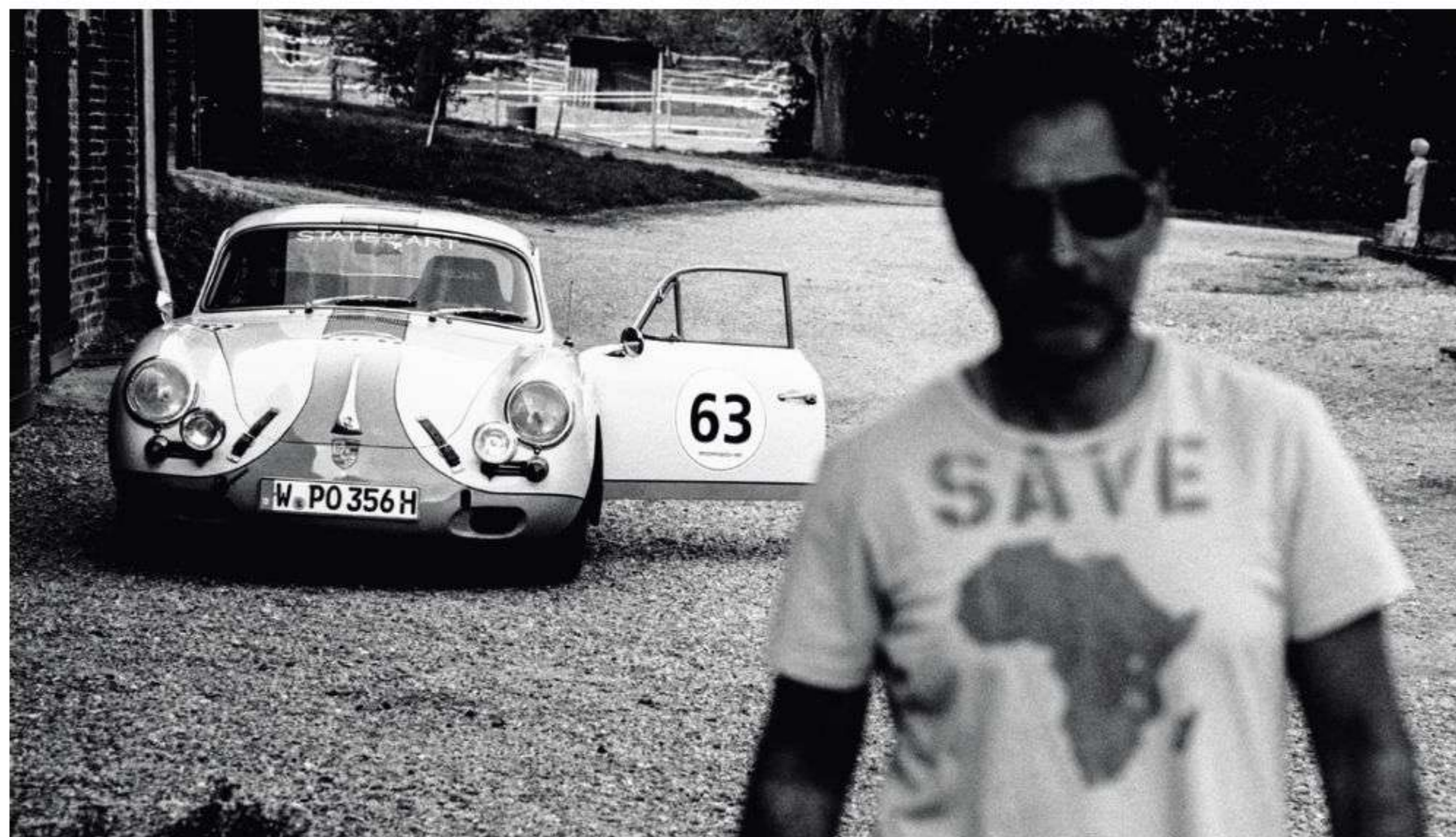
„WORAUF ES AM ENDE ANKOMMT, IST DIE BEGEISTERUNG FÜR DIE MARKE PORSCHE.“

Begeisterung für die Marke, und ein echter Porsche ist sowieso etwas Einzigartiges.

Am meisten Freude bereiten mir das Aufspüren von Leuten und Autos, das Herumreisen und Fotografieren. Es ist nie das Gleiche, es gibt immer neue Geschichten zu erzählen und Erinnerungen zu teilen. Das Ganze ist ein langer Pro-

cess, dass diese Ausgabe eine ganz besondere Erfahrung für mich war. Ich habe Norbert Singer und Hans Mezger getroffen, Palma Picasso, Rainer Buchmann von bb und viele andere. Es ist schon verrückt, wie die Marke Porsche uns alle verbindet.“ ■

*Text und Fotos: Bart Kuykens
Übersetzung: Jan-Henrik Muche*



Keine Monokultur. Neben alten Elfern und ihren Besitzern (u.) kommen auch Vierzylinder (l.) und Transaxle-Porsche vor.



Komplette Fahrwerkspakete

Selbst zusammenstellen auf ElephantRacing.com

3 Klicks... Fertig!



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

Advanced Suspension Systems For Porsche Cars
Design & Development

Fast Shipping
Worldwide

Sales & Support
+1.408.297.2789

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

Suspension Builder

ONLINE TOOLS

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

1 Select Year & Model

Year

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

2 Select Your Package

3 Review & Approve

Add, update, or remove parts
using the tables below

Add To Cart

Front



Rear



PACKAGE CHARACTERISTICS +	
RIDE COMFORT	41
PERFORMANCE	63



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



PORTRÄT – WILLI KAUHSEN

WILLI WILL'S WISSEN

In den sechziger und siebziger Jahren zählte der Aachener Willi Kauhsen zu den Größen im internationalen Rennsport und zähmte bisweilen mehr als 1000 PS. Eher unter Ausschluss der Öffentlichkeit diente er Porsche als Testfahrer und brachte so legendäre Autos wie 917 und 917/10 zur Rennreife.

■ Kauhsens Begeisterung für Autos und Technik reifte früh in der elterlichen Spedition. Mit behördlicher Sondererlaubnis erwarb der am 19. Mai 1939 geborene Aachener schon im Alter von 16 Jahren den Führerschein Klasse 2. Fortan erledigte der Filius nicht nur Fahraufträge für den Vater, sondern er strapazierte auch dessen privaten Fuhrpark. „Ich bin mit allem, was vier Räder hatte, zum Nürburgring gefahren“, erinnert sich Kauhsen lächelnd.

Dass er schon damals gern Autos im Grenzbereich bewegte, merkte auch sein Vater: „Der Fahrer, der für den Fuhrpark zuständig war, sagte am Ende einer Arbeitswoche zu meinem Vater: ‚Chef, ihre Reifen sind blank.‘ Ich erhielt den Auftrag, diese wechseln zu lassen. Am Samstag bin ich damit gleich wieder zum Ring gefahren, was zur Folge hatte, dass der Fahrer meinem Vater am Montagmorgen melden musste: ‚Die Reifen sind schon wieder blank.‘ Mein Vater nahm es mit Humor, er ließ mir ohnehin viele Freiheiten, und so konnte ich mir einige Zeit später einen Porsche Super 90 kaufen. Freunde haben mich dann aufgefordert,

selbst Rennen zu fahren: ‚Fahr doch da mal mit, du bist doch genauso schnell wie die richtigen Rennfahrer!‘“

EIN VERSTÄNDNISVOLLER VATER

Recht hatten sie, Kauhsen fuhr auf Anhieb vorne mit und erzielte sehr achtbare Platzierungen. Schnell lernte er aber auch die Kehrseiten kennen: „Beim Flugplatzrennen in Trier habe ich bei starkem Regen geführt, drehte mich aber zwei oder drei Runden vor Schluss und prallte mit dem Wagen gegen eine Landebahnbeleuchtung.“

Glück im Unglück: Der damalige Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein war unter den Zuschauern, lobte Kauhsen für dessen Leistungen und schlug vor, den Wagen in Stuttgart richten und gleichzeitig für Rennen präparieren zu lassen.

Ab 1966 fuhr der Aachener einen Fiat-Abarth 1000 TC, mit dem er 1967 Tourenwagen-Europameister wurde und so die Eintrittskarte für die große Motorsportbühne löste. Gemeinsam mit dem Sauerländer Karl von Wendt startete Kauhsen ab 1968 mit einem Porsche ►



Von 1966 bis 1975 gehörte der Aachener Willi Kauhsen auf Touren- und Rennsportwagen zu den internationalen Toppiloten.



Boxenstopp des Porsche 911, mit dem Kauhsen 1968 das 84-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gewann



Nach 21 Rennstunden beendete eine defekte Kupplung den Traum vom Gesamtsieg in Le Mans 1969.



Le Mans 1970: im Langheck-917 mit der legendären Hippie-Lackierung auf dem Weg zum zweiten Platz



Kauhsen mit seinem 1000 PS starken 917/10 beim 300-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring 1972



500 Meilen, Brands Hatch 1969: Die Porsche-Werksfahrer Udo Schütz (l.) und Kauhsen (M.) traten in verschiedenen Teams an.

906 in der Markenweltmeisterschaft und holte Klassensiege in Monza und bei der Targa Florio. In Spa fielen sie nach einem tollen Rennen vorzeitig aus, dennoch erhielt der Aachener in Belgien eine Aufforderung, zum Porsche-Renntransporter zu kommen. Dort traf er auf Ferdinand Piëch und Helmuth Bott. Porsches Chefingenieur fragte: „Können Sie sich vorstellen, für uns zu fahren?“ Kauhsen konnte, und Bott sagte: „Kommen Sie nächste Woche doch einfach mal zu uns.“

WERKSAHRER BEI PORSCHE

Natürlich wurde man sich in Stuttgart einig und Kauhsen damit Werksfahrer. Seine Auswahl bestätigte der Aachener mit einem Sieg im 24-Stunden-Rennen von Spa, nur einen Monat später gewann er zusammen mit Herbert Linge und Dieter Glemser auf einem Porsche 911 den „Marathon de la Route“ auf dem Nürburgring, ein Rennen über 84 Stunden. Kauhsen: „Das Rennen lief von Mittwoch bis Samstag, insgesamt kam ich auf über 40 Stunden Einsatz. Da ich am Wochenende aber auch in Zeltweg fahren sollte, habe ich das Ende des Rennens in der Eifel nicht mehr miterlebt. Ich flog nach Österreich und schlief dort im Hotel, wo mir Ferdinand Piëch einen Zettel unter der Tür durchschob, auf dem stand: ‚Sie haben gerade am Nürburgring gewonnen!‘“

Ver mehrt wurde Porsches Neuerungspflichtung daneben bei Testfahrten eingesetzt, was auch eine Phase der Eingewöhnung mit sich brachte: „Als ich mir bei der ersten Testfahrt meine gewohnte Ausrüstung anlegen wollte, wurde Renningenieur Helmut Flegl energisch: ‚Herr Kauhsen, was machen Sie? Das gibt es bei uns nicht! Wenn Sie immer erst die Balaklava und den Gehörschutz abnehmen wollen, ehe Sie mir sagen können, was mit dem Auto ist, verlieren wir zu viel Zeit.‘“

ERFÜLLUNG IN WEISSACH

Für viele Piloten waren Testfahrten damals lästige Pflichtübungen, doch Kauhsen haben sie Spaß gemacht, nicht zuletzt, weil er den Technikern das Fahrverhalten des jeweiligen Testfahrzeugs sehr genau beschreiben konnte. „Ich war stolz darauf, dass ich das Fahrwerk und die gesamte Technik verstand und den Ingenieuren meine Eindrücke verständ-

lich machen konnte. Das war für mich eine Erfüllung!“

1969 brachte der Aachener die Werkswagen bei mehreren Rennen zuverlässig ins Ziel, aber ausgerechnet in Le Mans gelang es nicht. Nach 21 Rennstunden lagen Rudi Lins und Kauhsen hinter dem letzten im Rennen befindlichen Porsche 917 auf Rang 2, als ein Kupplungsschaden ihr Rennen beendete. Da auch die führenden Vic Elford und Richard Attwood noch ausfielen, wäre der Gesamtsieg drin gewesen, genau wie 1970. Dort führten Hans Herrmann und Attwood das Rennen an, Kauhsen und Gérard Larrousse folgten im Langheck-917 auf Platz 2. Auf Anweisung der Box mussten die Piloten die Positio-

„ICH WAR STOLZ DARAUFG, DASS ICH FAHRWERK UND TECHNIK VERSTAND UND DEN INGENIEUREN MEINE EINDRÜCKE SCHILDERN KONNTE.“

nen bis ins Ziel halten. Weil sie so das Potenzial des Wagens nicht mehr ausschöpften durften, gewannen der Aachener und der Franzose neben dem zweiten Platz auch die lukrative Index-Wertung für die besten Verbrauchsdaten.

KEIN GLÜCK IN LE MANS

Kauhsen verbrachte viel Zeit an der Sarthe, gehörte er doch zu den Piloten, die in Steve McQueens Film *Le Mans* für die Rennszenen zuständig waren. Sein Andenken an diese tolle Zeit: ein Porsche 917, den er nach dem Ende der Dreharbeiten kaufen konnte und 1971 zusammen mit Reinhold Joest in der Markenweltmeisterschaft einsetzte.

Zurück in Weissach, erwartete ihn eine neue Aufgabe: „Schon gegen Ende des Jahres 1970 begann die Entwicklung des 917/10. Wir fingen mit einem als Spyder umgebauten 917 an. Zunächst wurde ein neuer Rahmen entwickelt, in

den ein Saugmotor eingebaut wurde. Damit habe ich viele, viele Runden in Weissach gedreht und den Rundenrekord hochgeschraubt. Alles war geheim, während der Testfahrten herrschte dort sogar Flugverbot.“

Den Einsatz des 917/10 in der CanAm-Serie hatte Porsche dem Amerikaner Roger Penske anvertraut. Dessen Fahrer, Marc Donohue, war Maschinenbau-Ingenieur und fuhr in den Staaten selbst einen Testwagen, den das Penske-Team aus Weissach bekommen hatte.

Bei einem Besuch in Deutschland fuhr der Amerikaner einige Runden mit dem dortigen 917/10 und stellte hinterher fest: „Unsere Tests können wir einstellen, die Entwicklung hier ist viel weiter. Kauhsen hat ein richtig tolles Auto auf die Beine gestellt.“

EIN NEUES PROJEKT

Dass trotzdem noch etwas zu tun war, zeigte sich am Ende des Jahres, als der Aachener zur Jahresabschlussfeier nach Stuttgart eingeladen war. Ingenieur Flegl fragte: „Hast du deine Klamotten dabei?“ Kauhsen erwiderte: „Klar, den obligatorischen schwarzen Anzug.“ Dieser war aber nicht gemeint, denn Flegl bestellte seinen Testfahrer tags darauf nach Weissach, wo schon Helm, Rennanzug und Handschuhe bereitlagen. Unter einer Plane stand dort der Werks-McLaren von Denis Hulme, den sich das Penske-Team auf dunklen Wegen aus einem Zollhafen „ausgeliehen“ hatte. Kauhsen erreichte damit nach kurzer Eingewöhnung die gleichen Zeiten wie mit dem 917/10 und stellte hinterher fest: „Denis Hulme und Peter Revson werden mit diesem Wagen schneller sein als Donohue im 917/10.“

In der Folge wurden der 5,4-Liter-Motor und das Langheck für den CanAm-Porsche in Angriff genommen, der Erfolgsgeschichte in der CanAm-Serie stand nichts mehr im Wege.

Das europäische Gegenstück zur CanAm-Serie war in diesen Jahren die Interserie. Kauhsens Hoffnungen auf einen Werkseinsatz erfüllten sich nicht. Die jeweils aktuellste Version des mittlerweile 1000 PS starken 917/10 ging für gutes Geld an den Finnen Antti Arnio-Wihuri, den damaligen Porsche- und VW-Importeur für Finnland. Er war mit seinem Team bereits in der Markenweltmeis-



Hockenheim 1973: Mit standfesten 1100 PS dominierten die 917 Spyder die Interserie, das Gegenstück der amerikanischen CanAm-Meisterschaft.

Willi Kauhsen heute in seinem Büro: Auch mit 78 Jahren ist er noch voller Tatendrang.

terschaft aktiv, nun nahm er mit seinem Landsmann Leo Kinnunen als Fahrer die Interserie ins Visier.

EIN EIGENES TEAM

Kauhsen stellte ein eigenes Team auf die Beine. Porsche räumte zwar gute Bedingungen ein, eine reelle Chance auf den Titel hatte der Aachener gegen den Finnen aber kaum. Kauhsen glänzte auch auf fahrerisch anspruchsvollen Strecken. 1973, bei seinem Sieg im 300-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring, ließ der Aachener den Finnen rund eine Minute hinter sich. Er gewann in diesem Jahr auch den zweiten Lauf in Imola, aber wie-

der ging die Meisterschaft nach Finnland.

In diese Zeit fiel ein besonderes Erlebnis für den Aachener: Im Frühjahr 1973 rief das Bundespräsidialamt bei ihm an. Die Amtszeit des damaligen Bundespräsidenten Gustav Heinemann neigte sich ihrem Ende entgegen, und er hatte den Wunsch geäußert, mit dem schnellsten Rennwagen der Welt und einem deutschen Fahrer eine Runde auf der Nürburgring-Nordschleife zu fahren.

Kauhsen sagte natürlich zu, doch am Tag der hochkarätigen Taxi-Fahrt lag Schnee bei Start und Ziel. Die Gattin des Präsidenten, Hilda Heinemann, fragte noch: „Haben Sie auch Spikes?“, aber Kauhsen ließ Regenreifen montieren und erklärte: „Der Schnee liegt nur an wenigen Stellen, wir können trotzdem fahren!“

Gesagt, getan: Zunächst ging ein Opel Blitz mit Polizeibeamten auf die Strecke, geraume Zeit später folgte der 917/10, in dem sich Heinemann in Ermangelung eines Sicherheitsgurtes am Gitterrohrrahmen festhielt. Als der gelbe Bolide am Brünchen ankam, lag der grüne Opel im Graben, und die Polizisten sammelten gerade ihre auf der Strecke verstreuten Ausrüstungsgegenstände ein. Auch Kauhsen drehte sich einmal, schlug aber nirgendwo an und konnte seine Fahrt mit einem lächelnden Präsidenten fortsetzen. Zurück bei Start und Ziel, strahlte Gustav





Heinemann noch immer und fragte seinen schnellen Chauffeur: „Können wir nicht noch eine Runde fahren?“

WM-TITEL ALS TEAMCHEF

Ab 1975 konzentrierte sich Kauhsen auf die Aufgaben als Teamchef, setzte in den Langstreckenrennen Alfa Romeo ein und schaffte mit den italienischen Prototypen das, was dem Alfa-Werksteam selbst nie gelang: den Gewinn der Markenweltmeisterschaft. Am Steuer seiner Alfa 33 TT 12 saßen Weltklassepiloten wie Mario Andretti, Carlos Reutemann, Jacky Ickx, Jochen Mass, Derek Bell, Henri Pescarolo, Jacques Lafitte oder John Watson.

Es folgten zwei Jahre in der Formel 2, dann wagte Kauhsen den Sprung in die Formel 1. Das ambitionierte Projekt scheiterte, wie andere deutsche F1-Teams auch, an fehlender finanzieller Unterstützung aus Deutschland. Den Versuch unternommen zu haben, freut ihn aber noch heute, und daneben auch, dass der Kauhsen WK1 derzeit restauriert und 2018 an historischen Rennen teilnehmen wird.

In diesem Metier ist der Aachener bis heute tätig. Seinen 917/10 hat er verkauft, aktuell stehen ein Porsche-907-Langheck, ein 934/5 und der 917, mit dem John Woolfe 1969 verunglückte, in seiner Garage. Er selbst führt nur noch die ersten Ausfahrten nach den Restaurierungen durch, um die Funktionsfähigkeit des Au-

Als viel beschäftigter Porsche-Testfahrer war Willi Kauhsen maßgeblich an der Entwicklung des 917/10 beteiligt.

tos zu überprüfen. Die Einsätze bei historischen Rennen überlässt er Profis wie Sascha Maassen oder Jürgen Barth.

Kauhsens nächstes Ziel: „Ich möchte mit dem ersten und dem letzten von Ferdinand Piëch entwickelten Porsche-Prototyp, also dem 907 und dem 917, am Classic-Le-Mans-Rennen teilnehmen.“ ■

Text: Michael Behrndt

Fotos: Porsche, Kunibert Söntgerath, Michael Behrndt

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

Kaege
RETRO

Kaege RETRO LED

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

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



IDEAL- VORSTELLUNG

928 S

Pure, unverbrauchte Ur-928 sind selten, leistungsstarke GT- und GTS-Modelle gesucht und teuer. Als idealer, weil bezahl- und gut nutzbarer 928 sei deshalb die S-Version empfohlen. Sie kombiniert die klassische Linie mit zeitgemäßer Leistung.

Der 928, der in diesem Jahr seinen 40. Geburtstag feiert, ist aktuell wie lange nicht mehr. Das runde Jubiläum hat verstärkt Aufmerksamkeit auf das große Transaxle-Modell gelenkt, doch abseits des Feuilletons spielt natürlich auch Geld eine Rolle. Im Zuge der galoppierenden 911-Preisentwicklung schauen die einen nach adäquaten Alternativen mit kleineren Preisschildern, und die anderen, die den Elfer schon in der Garage haben, suchen den passenden Porsche zum Danebenstellen.

Dass so ein 928 über jede Menge Stil, Leistung UND einen gut nutzbaren Kofferraum verfügt, ist für Freunde alter Elfer eine völlig neue Erfahrung und ein praktischer Zugewinn.

Allerdings erschwert die große Bandbreite des Angebots die Auswahl. Heute einen 928 zu kaufen, bedeutet zwecks besserer Orientierung zunächst einmal, die umfangreiche Modellhistorie durchzuarbeiten. Mit einer Laufzeit von beinahe 20 Jahren blickt der große Porsche auf eine ungewöhnlich lange Karriere zurück.

Im März 1977 erschien das Urmodell, ordnete sich mit 240 PS und 240 km/h sowie einem Preis von 55.000 Mark passgenau zwischen 911 und 911 Turbo ein. Zwei Jahre später stellte Porsche den 928 S mit 4,7 Litern Hubraum und 300 PS vor. 1983 kletterte die Leistung auf 310 PS, zum Modelljahr 1984 ersetzte eine neue Viergangautomatik die bisherige Variante mit drei Gängen.

Mit dem 928 S4 hielt zum Modelljahr 1987 die Vierventiltechnik Einzug: 5,0 Liter und 320 PS unterschieden den neuen 928 vom Vorgänger. Zeitgleich wurden Front und Heck aerodynamisch überarbeitet und geglättet, ein großer Heckflügel ersetzte die vorherige Gummilippe. Auf der Basis des 928 S4 entwickelten einige motorsportbegeisterte Ingenieure 1988 die leichte, grundsätzlich mit Schaltgetriebe ausgestattete, inoffiziell leistungsstärkere Clubsport-Version, von der nur 19 Stück gebaut wurden – heute die seltenste aller 928-Versionen.

Aus der Fingerübung 928 Clubsport wurde 1989 das Serienmodell 928 GT, serienmäßig mit Sportfahrwerk, manuellem Fünfganggetriebe und 330 PS. Im August 1988 stellte Porsche beim 928 das weltweit erste Reifendruck-Kontrollsystem in einem Serienauto und im März 1989 das elektronisch gesteuerte Sperrdifferenzial vor. Zum Modelljahr 1991 erschien

die letzte Variante der Baureihe, der 928 GTS mit 5,4 Litern Hubraum und 350 PS. Der letzte von 61.056 Porsche 928 lief im Sommer 1995 vom Band.

Heute rangieren junge GT- und GTS-Modelle (Handschalter sind begehrt!) aufgrund ihrer überlegenen Leistung und hochwertigen Machart an der Spitze der Beliebtheitskala, es sind aber auch technisch komplexe, in Pflege und Unterhalt fordernde Fahrzeuge. Für die Instandsetzung eines defekten RDK oder angeschlagenen Info- und Diagnosesystems braucht es Spezialisten, Ersatzteile sind nur schwer zu bekommen.

Ein 928 S hat es da leichter. In ihm steckt weniger Technik, weniger Komfort und weniger Gewicht, das Fahrgefühl ist ursprünglicher. Drehfreude und Leistung des 4,7-Liter-Motors unterscheiden das S-Modell spürbar vom frühen, schwächeren 928, den späteren S4-, GT- und GTS-Typen hat es eine deutlich schlanke Statur voraus. Der „große“ Porsche von früher wirkt heute kompakt, extrem glatt und schnörkellos – und ist tatsächlich kleiner als ein aktueller 911.

Ein gewichtiger Vorteil: Im Vergleich zum Topmodell GTS kostet ein 928 S im Zustand 2 nur rund die Hälfte, also um die 30.000 Euro. Automatik-Versionen notieren in der Regel günstiger, sind aber oft

MIT SCHALTGETRIEBE FÄLLT ES LEICHT, DAS GANZE POTENZIAL DES V8 AUSZUSCHÖPFEN.



Classic Data

PORSCHE FAHRER PREISGUIDE				
928 S, 300 PS, Bj. 1979–1983				
Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
40.300 €	27.700 €	18.200 €	9300 €	k. N.
928 S, 310 PS, Bj. 1983–1986				
Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
48.500 €	33.500 €	21.900 €	11.300 €	k. N.

Quelle: Classic Data

besonders gut gepflegt, weil sanft gefahren. Schalter oder Automatik? Wohl eher eine Typfrage. Der eine 928 ist mehr Sportwagen, der andere Gran Turismo.

Mit Schaltgetriebe fällt es leicht, das ganze Potenzial des herrlichen V8 auszuschöpfen, jedoch sind die Gangwechsel lang und im kalten Zustand zäh. Komfortabler, wesensbedingt ruhiger lebt es sich mit der Automatik, dann sollte es jedoch ein spätes S-Modell mit 310 PS und Viergangautomatik sein.

Tipp: Ein 928 S ist die ideale Verbindung zwischen Gestern und Heute, zwischen dem viel bejubelten gestalterischen Urentwurf und passend servierter Leistung. Trotz kleiner Spoilerhilfen scheint beim S-Modell noch deutlich das grandiose Originaldesign durch, vor allem mit Handschaltung fährt es sich leicht und sportlich. Falls es das nicht braucht und das Augenmerk auf Langstrecken-Qualitäten und hochwertiger Machart liegt, ist der jüngere 928 S4 eine mögliche Alternative. Satter, wertiger und komfortabler spielt er die GT-Rolle mit Bravour. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Foto: Porsche

Mehr zum Thema finden Sie in den Ausgaben 1-2008 (Kaufberatung 928), 4-2009 (In erster Hand – 928 S Automatik), 3-2012 (Tuning – 928 S Strosek) und 3-2016 (Titel – 40 Jahre Transaxle-Porsche).

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 x 16 (LM) 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)

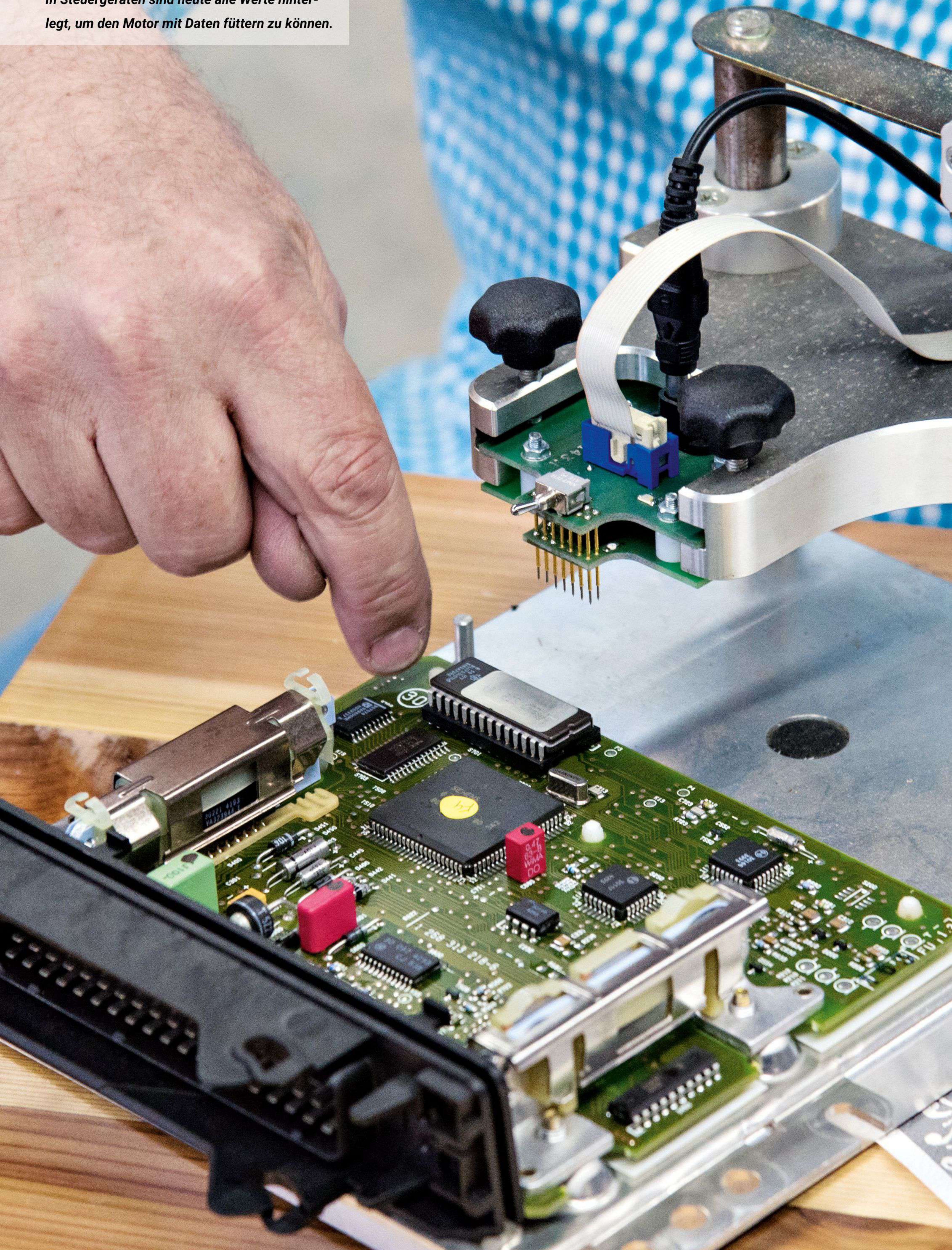
Verbrauch: 14,1 l Super/100 km (12,6 l)

Tankinhalt: 86 l

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

Bauzeit: 1979–1986

In Steuergeräten sind heute alle Werte hinterlegt, um den Motor mit Daten füttern zu können.



LEISTUNG MUSS SICH LOHNEN

Der Begriff wird oft mit mystischem Unterton ausgesprochen: Chiptuning. Ein geheimnisvoller Kunstgriff, um einem Motor für wenig Geld viel mehr Leistung zu entlocken. Ist das wirklich so einfach? Der PORSCHE FAHRER-Workshop brachte Licht ins Dunkel.

■ Chiptuning gab es schon, als noch gar keine Motorsteuergeräte verfügbar waren, weiß Thomas Kirchhöfer, Chef der Ingenieurgesellschaft Cartronic Motorsport in Gummersbach. Nur hieß es anders und fand bei der Hardware statt. An Vergasern wurden Düsen getauscht, ein Verstellen des Verteilers sorgte für einen anderen Zündzeitpunkt. „1984 schaute ich das erste Mal auf Zahlenkolonnen, den Dateninhalt von Speicherbausteinen beim Porsche 911.“ Da nur noch Daten, generiert in elektronischen Motorsteuergeräten, dem Motor die richtigen Zeitpunkte für Zündung sowie auch Einspritzmenge zuwies, musste er nun an dieser Stelle eingreifen.

Das Ziel hat sich dabei nie geändert: die richtige Menge Benzin zum richtigen Zeitpunkt zu entzünden. Nur der Weg ist ein anderer.

Der PORSCHE FAHRER-Workshop stieg folglich in die Tiefen der Software. Den Teilnehmern wurde erklärt, welche technischen Unterschiede zwischen den Motorsteuergeräten aus den frühen 1980er Jahren und den aktuellen bestehen.

Der Datenspeicher (auch Eprom oder Chip genannt), um dessen Veränderung es an diesem Tag primär ging, sitzt in einem Steuergerät, das sowohl Einspritzung als auch Zündung steuert. Diese sogenannte digitale Motor-Elektronik (DME) kam 1979 auf den Markt, und Porsche setzte sie zunächst im 944 ein, der im Herbst 1981 er-

schien. Zwei Jahre später wurde auch der Porsche 911 damit ausgerüstet.

Die DME zählte beim Erscheinen des Carrera 3,2 zu den wichtigsten technischen Neuerungen. Der Chip ist ein kleines, schwarzes Bauteil, rechteckig und mit vielen kleinen Kontaktfüßen aus Metall versehen, den sogenannten Pins. Er wird in einen Haltesockel im Motorsteuergerät gesteckt.

GENAUE BERECHNUNG

Der große Vorteil dieser DME: Was früher mit relativ großem mechanischem Aufwand umgesetzt werden musste, geschieht nun sauber elektronisch berechnet. Beispiel Zündzeitpunkt: Eine Verstellung des Zündzeitpunktes erfolgte in den frühen Verteilern drehzahlabhängig über Fliehkraftgewichte, Unterdruck- bzw. Überdruckansteuerung – auch die maximal mögliche Motordrehzahl wurde mechanisch über einen Fliehkraftunterbrecher begrenzt. Diese Mechanismen funktionierten nie genau. Ähnliches galt für das Gemisch. Eine Anreicherung beim Start lässt sich mit einer DME exakter vorgeben als mit dem manuellen Choke-System eines Vergasers.

Um zu erkennen, welcher Betriebszustand vorliegt, braucht ein Steuergerät natürlich Informationen. Diese bekommt es über Sensoren. Dazu gehören etwa ein Triggerrad für die Drehzahl, das in der Re- ►



Der Porsche 911 Carrera 3,2 und der Porsche 964 besitzen eine Stauklappe, mit der das Lastsignal erfasst wird.

Falsches Chiptuning kann teure Motorschäden nach sich ziehen (links). Mit einem Emulator wird an der Veränderung der Datensätze gearbeitet (rechts).

gel auf der Schwungscheibe sitzt, Temperatursensoren im Zylinderkopf (oder bei wassergekühlten Motoren im Kühlkreislauf) und im Ansaugsystem. Alle geben ein Spannungssignal aus – und damit „weiß“ die DME, ob es draußen kalt ist, der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat und wie schnell er sich dreht.

Eine wichtige Information ist die Messung der Ansaugluftmenge oder -masse. Dafür verwendete Porsche zunächst eine Stauklappe, später einen Messfühler (HFM). Saugt der Motor Luft an, wird die Klappe ausgelenkt und liefert über ein Potenziometer ebenfalls einen Spannungswert. Beim HFM strömt die Luft am Messfühler vorbei und kühlt diesen ab.

Wo soll sich also die mystische Kunst der großen Kraft im kleinen Eprom verstecken? Einfache Antwort: Es gibt sie nicht. Warum widmen sich Spezialisten dann trotzdem diesem Thema? Zum einen, um vorhandenes Potenzial auszuloten, und zum anderen, um notwendige Anpassungen an eine andere Kraftstoffqualität oder zuvor veränderte Hardware, wie andere Nockenwellen und Abgasanlagen, vorzunehmen.

NICHT NUR DER CHIP SPIELT EINE ROLLE

Das Ausmaß des Erfolgs ist dabei auch abhängig vom Motorsystem: „Bei einem Benzinsaugmotor von Porsche sind Leistungssteigerungen über eine Kennfeldoptimierung, je nach Modell von 5 bis 15 PS, realistisch“, erklärt Thomas Kirchhöfer. Um eine wirklich spürbare Mehrleistung bei den 3,2- und auch bei den 3,6-Liter-Motoren zu generieren, sei es notwendig, sich nicht nur um den Chip, sondern auch um Bauteile wie Abgasanlage und Ansauganlage zu kümmern. Im Workshop stellte er die von ihm entwickelten LM-32/220-Luftmassenmesser-Kits vor. Standfeste 265 PS beim 911 Carrera 3.2 und 300 PS beim 964 lassen sich damit problemlos darstellen, führt er aus.

Es gibt demnach einiges zu entdecken – wenn man weiß, wie. Dazu gehört zunächst einmal, überhaupt ins Steuergerät zu kommen. Die frühen Geräte machen es einem leicht und schwer zugleich: Beim 911 Carrera 3.2 und 964 findet sich das Steuergerät unter dem Fahrersitz. Dort ist es mit vier Schrauben befestigt, die sich mit etwas Fummelei lösen lassen. Der Blechdeckel ist nur mit umgebogenen Laschen gesichert; etwas diffiziler ist es schon, den oberen Teil der Platine zu lösen, um an das Eprom zu gelangen. Mit einem kleinen Schraubenzieher lässt sich dieses Bauteil vorsichtig aushebeln. Und dann?

Jetzt fängt die Arbeit erst an. Um zu wissen, wo was geändert werden muss, braucht es den entsprechenden Datenbereich auf dem Speicherchip. Logisch, dass Porsche dieses Wissen nicht mit der Bedienungsanleitung des Wagens mitliefert. „Kennlinien und Kennfelder besitzen eine gewisse Logik im Aufbau. Wenn man die Zahlenwerte durchgeht, sieht man, wo ein Kennfeld aufhört und ein weiteres beginnt“, berichtet Thomas Kirchhöfer. Wie



der Motor auf Änderungen reagiert, zeigt an, wofür es ist. Teilweise gibt es auch Dokumentationen.

Um während der Anpassarbeiten nicht jeden geänderten Wert immer wieder einzeln in ein leeres Eprom zu schreiben, es einzusetzen und dann zu testen, wird ein Spezialgerät eingesetzt. „Der Emulator wird mit einem Adapterstück an der Stelle des Eproms platziert. Hier kann man die Änderungen eingeben, und wenn am Ende alles passt, werden die veränderten Daten auf den Chip geschrieben“, erläutert Kirchhöfer die Vorgehensweise.

Ist einmal ein Kennfeld für einen Motor herausgefahren worden, muss man diesen Tuning-Vorgang nicht mehr wiederholen, sondern kann den neuen Datensatz auf unbeschriebene Eproms kopieren, die dann in die DME eingesteckt werden.

Bei neueren Steuergeräten kommt man über den On-Board-Diagnose-Stecker (OBD) ins Steuergerät. Speicherbausteine können mit einem entsprechenden Interface und dem nötigen Fachwissen direkt überschrieben werden, ohne sie auszutauschen.

ENGSTELLEN BESEITIGEN

Bei frühen Porsche-Modellen liegt oft auch kein reines Chiptuning vor, sondern es wurden Engstellen beseitigt, die Porsche bewusst einbaute – oder, genauer gesagt, aufgrund des damaligen technischen Standards einbauen musste.

Ein Beispiel ist der höher verdichtete Motor im Carrera 3,2. Er trägt die Bezeichnung 930/20. Porsche bot für ihn einen Katalysator-Nachrüstatz an, doch kam er in der Praxis einem Drosselkit gleich. Da der Motor auf 98-Oktan-Benzin ausgelegt war, führte die Rücknahme der Zündwinkel,



um ihn mit dem damals allein erhältlichen 95-Oktan-Super fahren zu können, zusammen mit dem Keramik-Katalysator, der einen höheren Staudruck im Auspuff aufbaute, zu einer deutlich verringerten Leistung.

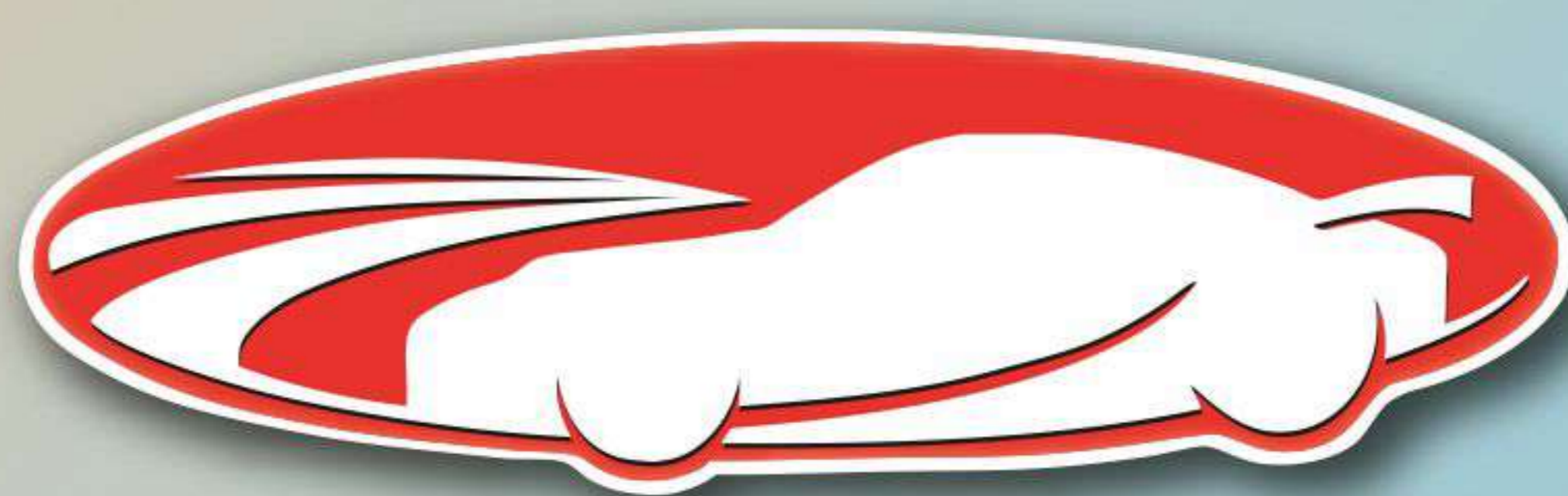
Porsche gab statt 231 PS nur noch 207 PS an. Chiptuner wie Kirchhöfer können die bekannten 98-Oktan-Zündkennlinien oder eigene Kreationen aufspielen. In Verbindung mit einem modernen, strömungsgünstigeren Metall-Kat stehen dann wieder 231 PS oder sogar mehr an.

Auch der Nachfolger 964 bot einige Reserven. Porsche legte den 250-PS-Motor auf 95-Oktan-Benzin aus. Als Carrera RS bekam er aber Zündwinkel für 98-Oktan-Kraftstoff – und leistete danach bei einem mechanisch unveränderten Motor, etwas untertrieben angegeben, 260 PS. In der Praxis waren es eher mehr – Chiptuning ab Werk. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann



Thomas Kirchhöfer demonstrierte an einem Porsche 964, wie man die Einstellungen für den Motor verändern kann.



www.ck-modelcars.de



Online oder telefonisch bestellen:

+49 6441 2001977



Sehr gut, 4.94/5.00

von über 2.000 Kunden bewertet

REPORT – 911 T POLIS

Jenseits von Schweden

Keine buckligen Volvo, keine zweitaktenden Saab: Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung setzte Schweden schon früh auf schnelle „Radiobil“ vom Typ Porsche 912 und 911. Einer der alten Autobahn-Elfer ist heute wieder im Dienst.



Der Europaväg 4 ist die zweitlängste Straße in Schweden. Geschwindigkeitsübertretungen, schlechtes Wetter und Wildwechsel sorgen für viele Unfälle. Zur Verkehrsüberwachung und Reduzierung der Unfallzahlen setzt die schwedische Polizei schon früh auf Kontrolle und Abschreckung, aber als die Polizeimotorräder in der Mitte der sechziger Jahre den Anforderungen des zunehmenden Verkehrs mit immer schnelleren Fahrzeugen nicht mehr gewachsen sind, gehen die Blicke nach Deutschland: Dort haben sich Porsche im Dienst der Autobahnpolizei in mehreren Bundesländern jahrelang bewährt. Der schwedische Staat gibt bei Porsche eine Bestellung auf.

1965 wird der erste 912 an die schwedische Polizei ausgeliefert, die Behörden greifen zur günstigsten Modellvariante. In den Jahren 1965 bis 1973 werden insgesamt 23 Porsche-Polizeifahrzeuge (13 Porsche 912, zehn 911) auf den Schnellstraßen eingesetzt. Trotz geringer Stückzahlen sind die Porsche-Polizeifahrzeuge

in der öffentlichen Wahrnehmung stets präsent und bleiben in der Erinnerung der Schweden haften.

Auch im Kopf von Sven Widnér. Der Friseurmeister ist Porsche-Experte, 356-Liebhaber. Auf der Suche nach Ersatzteilen stolpert er im Juni 1998 über

einen abgestellten Porsche 911 T – in denkbar schlechtem Zustand. Bei näherer Inspektion fallen einige Besonderheiten im scheinbar serienmäßigen Auto auf. Die Elektrik ist mit zusätzlichen Relais ausgestattet, im Innenraum liegen auffällige Taschen. Diese gehören offensichtlich zum Fahrzeug. Widnér identifiziert die Taschen als jene Zube-

hörträger, die auf der Sitzrückseite der schwedischen Polizei-Porsche befestigt waren, und kauft den Wagen.

Zu Hause beginnt Widnér mit der Recherche und erstellt einen Lebenslauf. Am 1. April 1970 wurde der Porsche 911 T von der Polizeibehörde angeschafft und

1965 STELLT DIE SCHWEDISCHE POLIS DEN ERSTEN 912 IN DIENST. BIS 1973 KOMMEN 22 WEITERE POLIZEI-PORSCHE HINZU.

in Ljungby in Småland stationiert. Mit dem Kennzeichen G14314 rollte er ab dem 29. Mai 1970 über den Europaväg 4, wo er zur Verkehrsüberwachung und Unfallaufnahme eingesetzt wurde.

Der 125 PS starke 911 T, wieder ein Basismodell, ersetzte einen 912, der vom 1. Juni 1967 bis 1970 an gleicher Stelle im Dienst war. Auch der neue Porsche ►



Alter Schwede: Zwischen 1970 und 1973 sorgte der 911 T für Ruhe und Ordnung auf Schwedens Schnellstraßen.

Porsche 911 T

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 911/03; achtfach gelagerte Kurbelwelle

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 84,0 x 66,0 mm

Hubraum: 2195 ccm

Leistung: 125 PS bei 5800/min

Drehmoment: 176 Nm bei 4200/min

Verdichtung: 8,6 : 1

Gemischaubereitung: zwei Dreifach-Fallstromvergaser Weber IDT-3C

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche-Vierganggetriebe Typ 911/00

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: Scheiben

Radstand: 2268 mm

Spur: 1362 mm (vorn), 1343 mm (hinten)

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

Räder/Reifen: 165 HR 15

Leergewicht: 1020 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1400 kg

Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 10 s

Tankinhalt: 62 l

Bauzeit: 1969-1971

Stückzahl: 11.019 (Coupé)

Die Taschen für Ausrüstungsgegenstände an den Sitzlehnen führten auf die Spur der Polizei-Vergangenheit des 911 T.

Die Polizeiausstattung entspricht bei Zubehör und Details dem Originalzustand. Die Rückbank dient als Stauraum.

bewährte sich im Einsatz als „Radiobil“ (Funkstreifenwagen), mit der Funkkennung SHG144 war er bis zum 29.3.1973 in Ljungby stationiert.

Anschließend wurde der 911 privat verkauft, die Spezialausrüstung zuvor ausgebaut. Bis 1978 fuhr der neue Besitzer den nun zivilen Porsche, verbaute einen Austauschmotor und verkaufte ihn weiter. 1984 folgte der endgültige Stillstand.

VOLLKOMMEN ORIGINAL SOLL DAS RADIOBIL WERDEN

Für Sven Widnér steht fest, dass der 911 T wieder in seinen Originalzustand versetzt werden soll. Auch wenn Streusalz in Schweden nicht zum Einsatz kommt, ist Rost allgegenwärtig. Widnér ersetzt Innen- und Außenschweller sowie die hinteren Seitenteile, die Türen werden erneuert, Kotflügel, Stoßstangen und Hauben gewechselt. Bei den Teilen setzt der Schwede auf Qualität: Widnér verbaut nicht nur NOS-Ersatzteile, sondern verwendet auch nur alte, nicht verzinkte Originalteile.

Natürlich nimmt sich der neue Besitzer auch die komplette Technik vor. Bremsen und Bremsleitungen sind vollständig zu überholen. Das Getriebe wird komplett neu gedichtet, der Motor jedoch nur gereinigt – die erst 30.000 km Laufleistung

des Austauschmotors verheißen ein noch langes Leben. Zum Glück ist die spezielle Innenausstattung original und fast komplett erhalten.

Endlich ist der seltene Porsche für die Lackierung fertig: Er soll wieder in der original schwarz-weißen Farbkombination, von 1958 bis 1984 Standard in Schweden, erstrahlen. Doch wie so oft liegt die Tücke im Detail – die Schriftart der Schriftzüge „Polis“ muss durch einen Grafiker anhand von Fotos aufwendig rekonstruiert werden.

Für den angestrebten Originalzustand fehlt jetzt noch die Polizeiausstattung: Spezialteile wie Blaulicht, Rundumwarnleuchten, Signalhörner, Funkgerät und die Ausrüstung zur Unfallaufnahme. Zur Polizeiausrüstung gehören auch 14 polizeispezifische Relais. Zwei davon sind zur damaligen Zeit absolut Hightech: Das erste schaltet das automatische Abblendlicht ein, das zweite dient der Funktionskontrolle der Lichter – schließlich hat die Polizei eine Vorbildfunktion.

Glücklicherweise sind alle Relais erhalten geblieben, der Kabelbaum jedoch muss anhand alter Fotos rekonstruiert werden. Spezielle Schaltpläne sind nicht erhalten. Das Anschließen sämtlicher Kabel dauert länger als eine volle Woche. Nach dem dreiteiligen, originalen Funkgerät muss lange gefahndet werden, das



Anschließen ist ein Problem. Die originalen Schaltpläne unterliegen der Geheimhaltung (!), können aber schließlich doch aufgetrieben werden.

DIE POLIZEI SUCHT MIT

Der Porsche 911 T ist eines der ersten schwedischen Polizei-Fahrzeuge mit Blaulicht, auch wenn der Lichtschalter noch auf das bisherige „Rotlicht“ verweist. Bis zum 1. Juli 1970 besitzen schwedische Polizeiautos zwei Rotlichter, einen Suchscheinwerfer und ein rotierendes gelbes Licht.

Der Porsche 911 T ist vollgeladen mit Zubehör zur Unfallaufnahme und Beweisicherung. Eine automatische Kamera ist, an einer Halterung hängend, hinter der Frontscheibe montiert. Maßband, Zollstock, Kreideset und zwei Lampen kommen bei Unfällen zum Einsatz. Unfallleuchten, ein Warnschild und eine Bergungsausrüstung sind ebenfalls Teil des Zubehörs. Werkzeug, ein Wagenheber und eine Schaufel sind unverzichtbar.

Zwei Kellen und zwei Schlagstöcke gehören zum Sortiment, ein riesiger Verbandskasten aus Holz thront prominent in der Mitte der Ablage. Zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit ist der Alkoholtester oft im Einsatz. Ein Bremsentester und ein

CO-Tester für die Abgase von Fahrzeugen sind weitere Kontrollgeräte. Kartenlampe, Feuerlöscher und Regenmäntel sind ebenfalls ein absolutes Muss.

Hinter der linken Sitzlehne sind Reflektorbänder verstaut, rechts Handfeger, Kehrblech und eine Bürste zur Reinigung von Auto und Bekleidung. In der Türablage finden sich Blöcke und Schreibutensilien. Die umfangreiche Ausrüstung breitet sich wohl sortiert im gesamten Fahrzeug aus – auch der Kofferraum unter der vorderen Haube ist gut gefüllt.

Die Wiederbeschaffung all dieser bei der „Zivilisierung“ des Fahrzeugs entfernten Teile wäre wohl unmöglich gewesen, hätte es nicht Förderer aus Polizeikreisen gegeben. Landesweit läuft die langwierige Suche nach den Teilen – und alles ganz ohne Internet-Recherche.

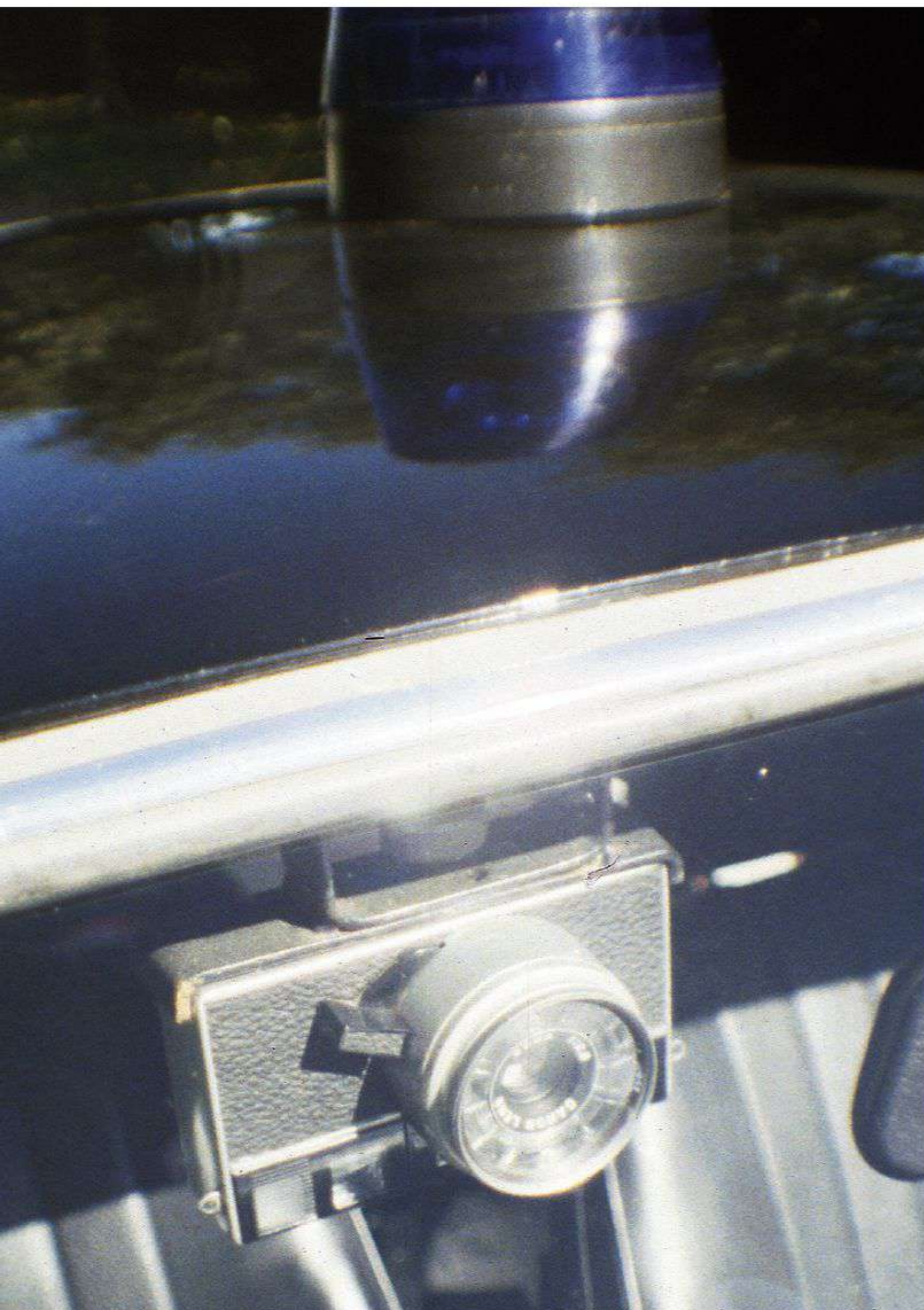
SCHALTPLÄNE UNTERLIEGEN DER GEHEIMHALTUNG

Die Ausstattung ist in den aufwendig nach Fotos angefertigten Ausrüstungstaschen und Haltern verstaut. Auch die Außenspiegel benötigen eine eingehende Recherche. Anstelle der anfangs verwendeten Serienspiegel haben sich später auf den Kotflügeln montierte Modelle durchgesetzt. Diese vermeiden die vorher bei ▶



Als eines der ersten Polizeifahrzeuge in Schweden erhielt die Porsche-Funkstreife ein Blaulicht auf dem Dach.

Bei der Restaurierung kamen ausschließlich Originalteile zum Einsatz. Bis 1984 trugen Polizeiautos in Schweden eine schwarz-weiße Lackierung.





Bitte gehen Sie weiter, es gibt nichts zu sehen. Von wegen! Seit 2004 steht der 911 T im schwedischen Polizeimuseum.

jedem Schichtwechsel nötige Einstellarbeit auf unterschiedliche Fahrergrößen. Zufällig kann der Sohn des ehemaligen, längst in Konkurs gegangenen Herstellers mit zwei Exemplaren helfen.

Endlich ist das Meisterstück fertig. Doch darf der Porsche 911 T auf öffentlichen Straßen überhaupt gefahren werden? Schließlich handelt es sich um ein Polizeifahrzeug mit kompletter Ausrüstung, originalgetreuer Lackierung und

allen Signaleinrichtungen. Es gibt keine Probleme, lediglich das Verteilen von Strafzetteln in Uniform bleibt untersagt. Auch darf das Fahrzeug wieder mit seinem ursprünglichen Kennzeichen auf die Straße, wie einst 1970.

1973 ENDET DIE PORSCHE-ZEIT

Obwohl die Ära der schwedischen Polizei-Porsche 1973 endet, ist die Erinnerung daran allgegenwärtig. Beim Fototermin zeigt sich die stimmige Wirkung des Resultats. Autofahrer bremsen abrupt ab, eine Dame erkundigt sich bei den vermeintlichen Polizisten nach dem Weg. Die Porsche-Polizeifahrzeuge sind eben noch immer fest im Bewusstsein der Schweden verankert.

Trotz aller Begeisterung endet 1973 aufgrund zu hoher Unterhaltskosten die Ära der Porsche-Streifenwagenherrlichkeit. Für G14314 schließt sich im Mai 2004 der Kreis. Sven Widnérs Porsche 911 T geht wieder in den Besitz der Rikspolisstyrelsen über. Jene Behörde, die den Porsche einst neu gekauft hat, stellt den Wagen nun im Polizeimuseum (www.polismuseet.se) in Stockholm aus und nutzt ihn für Repräsentationszwecke. ■

Text und Fotos: Chris Eckermann



IT'S TEE TIME!

NR.1 IM GOLF SPORT

**GRATIS-HEFT
TESTEN!**

golfmagazin.de/porschefahrer

GEWINNSPIEL: Werden Sie Caddie von Martin Kaymer!

• Deutschland € 5,90 • Österreich € 6,60
• Schweiz SFR 10,30 • Benelux € 6,90 • Italien € 7,70
• Spanien € 7,70 • Portugal cont. € 7,70

GOLF

www.golfmagazin.de

AUSRÜSTUNG
Schuh-Dauertest:
63 Bahnen am Stück

CLUB-STORY
Schloss Ranzow:
der neue Stern
auf Rügen!

PUTTEN MIT JORDAN SPIETH

Lernen Sie vom Open-Champion

REISE
5 starke
Plätze in
Luxemburg

REPORT
US PGA & Open
Championship,
Porsche European Open

60 JAHRE
BERNHARD LANGER WIRD 60 –
UND DIE GOLFWELT GRATULIERT!

Exklusive
Interviews

Aktuelle Schläger,
Bälle, Schuhe
im Test

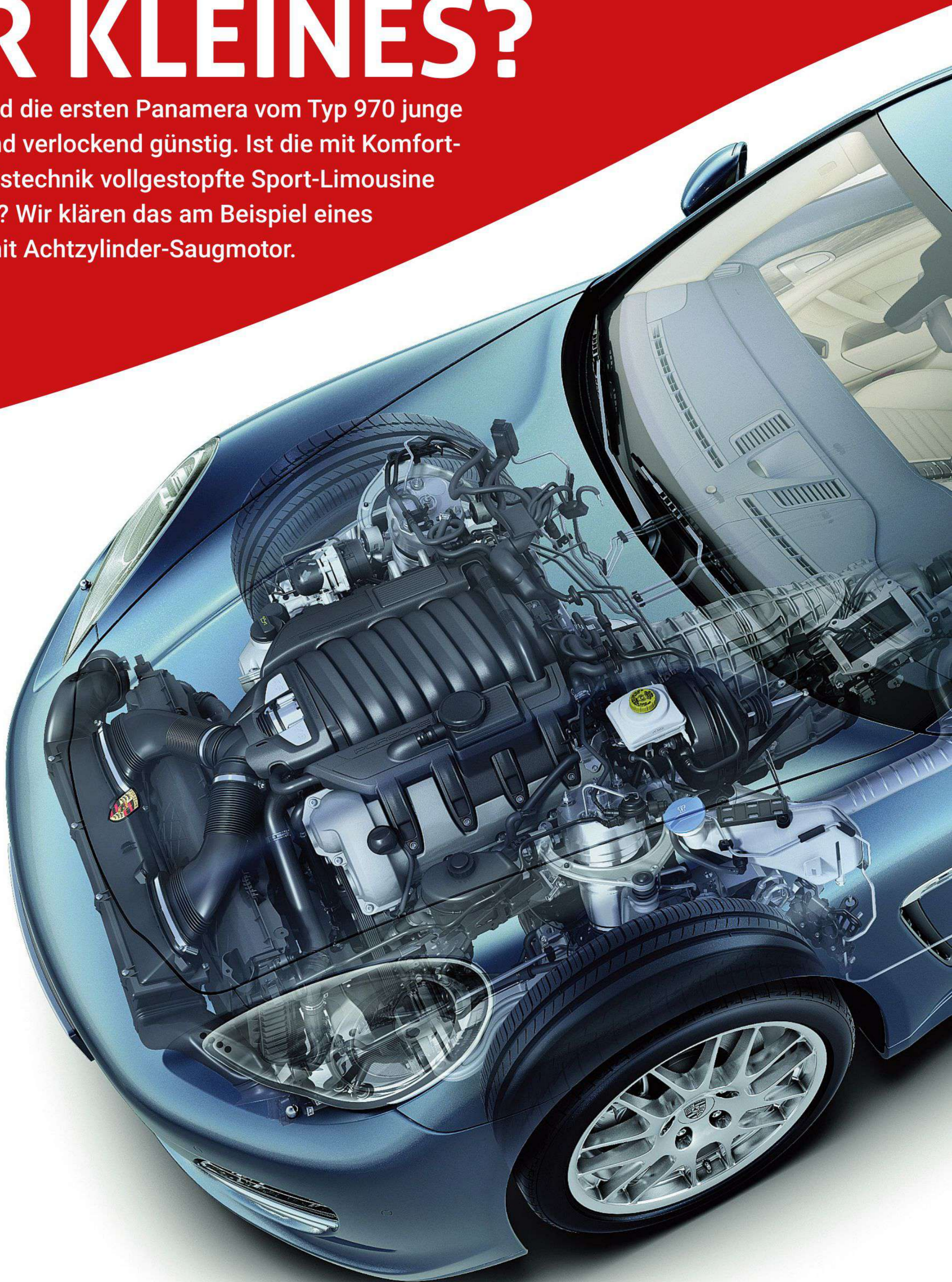
Trainingstipps
der **besten Spieler
der Welt**

Die schönsten
**Reiseziele für
Golfer**

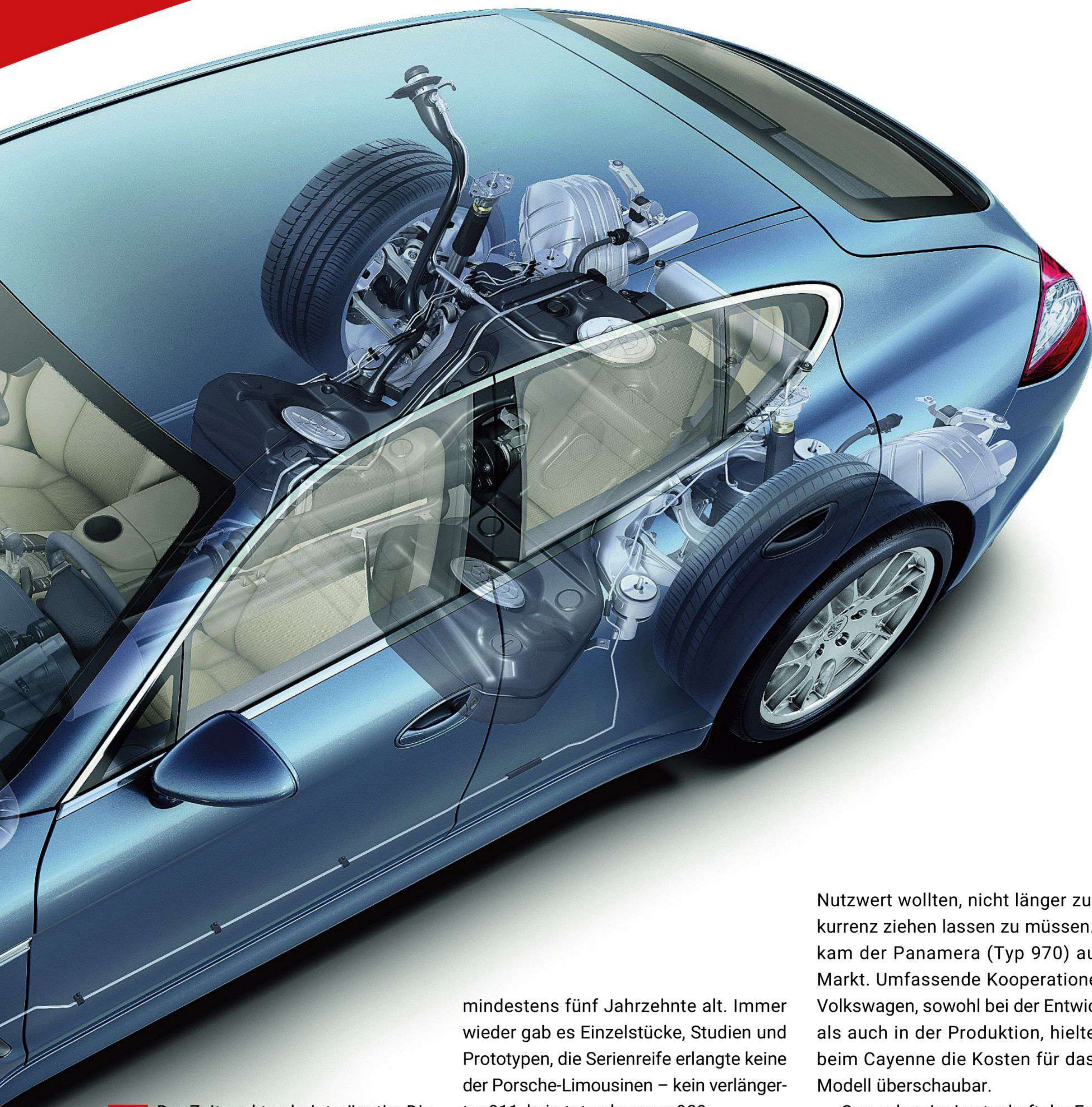
**Fakten, News
und vieles mehr!**

GROSSES FÜR KLEINES?

Auf einmal sind die ersten Panamera vom Typ 970 junge Gebrauchte und verlockend günstig. Ist die mit Komfort- und Sicherheitstechnik vollgestopfte Sport-Limousine ein Risikokauf? Wir klären das am Beispiel eines Panamera S mit Achtzylinder-Saugmotor.



*Viel Motor, viel Ausstattung:
Die Phantomzeichnung öffnet den Blick
auf die komplexe Panamera-Technik.*



Der Zeitpunkt scheint günstig: Die zweite vollumfänglich neue Panamera-Generation ist jetzt seit einem Jahr erhältlich, was die Preisentwicklung für ein frühes Modell käuferfreundlich beeinflussen könnte. Doch bevor wir Antworten darauf liefern, welchen Gegenwert so ein älterer Gebraucher bietet, folgt hier eine kurze Rückblende auf die Modellentstehung.

Die Diskussion um eine viertürige, voll familientaugliche Porsche-Limousine ist

mindestens fünf Jahrzehnte alt. Immer wieder gab es Einzelstücke, Studien und Prototypen, die Serienreife erlangte keine der Porsche-Limousinen – kein verlängertes 911, kein tot geborener 989.

500 PS LEISTET DER V8-TURBO IM TOPMODELL

Erst nach der Präsentation des Cayenne 2002 nahm das Thema ernsthaft Fahrt auf. Der Bau einer repräsentativen familienfreundlichen Limousine war nur konsequent, um Kunden, die keinen SUV, sondern einen in der Tradition des 928 stehenden Gran Turismo mit noch mehr

Nutzwert wollten, nicht länger zur Konkurrenz ziehen lassen zu müssen. 2009 kam der Panamera (Typ 970) auf den Markt. Umfassende Kooperationen mit Volkswagen, sowohl bei der Entwicklung als auch in der Produktion, hielten wie beim Cayenne die Kosten für das neue Modell überschaubar.

Ganz oben im Lastenheft der Entwickler stand die Forderung, der Wagen müsse trotz üppiger Abmessungen jederzeit sofort als Porsche identifiziert werden können. Ein weiteres Ziel war es, im Luxussegment das sportlichste Angebot am Markt zu haben. Die nackten technischen Daten lassen erkennen, dass auch dieser Anspruch bereits bei der ersten Ausführung des Panamera vollumfänglich erfüllt wurde: 500 PS leistete das Topmodell Panamera Turbo, 400 PS der Panamera S ►



Die Menge an Schaltern in der Mittelkonsole kann Verwirrung stiften, nach einer Weile stellt sich jedoch die Gewöhnung ein.

Porsche Panamera S

Motor: wassergekühlter 32V-dohc-V-Motor

Typ M48/20

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 96 x 83 mm

Hubraum: 4806 ccm

Leistung: 294 kW (400 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 500 Nm bei 3500/min

Verdichtung: 12,5 : 1

Gemischbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: 7-Gang-PDK

Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Karosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum

Bremsen: Sechskolben-Alu-Bremssättel vorn, Vierkolben-Alu-Bremssättel hinten, belüftete Scheiben (360 x 36 mm vorn, 330 x 28 mm hinten)

Radstand: 2920 mm

Spur: 1656 mm (vorn), 1665 mm (hinten)

L x B x H: 4970 x 1931 x 1408 mm

Räder/Reifen: 9,5 J x 20 mit 255/40 ZR 20 vorn, 11 J x 20 mit 295/35 ZR 20 hinten

Leergewicht: 1800 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2405 kg

Höchstgeschwindigkeit: 285 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,4 s

Tankinhalt: 80 l

Der 4,8-Liter-Direkteinspritzer-V8 leistet als Saugmotor im Panamera S 400 PS.





mit V8-Saugmotor, 300 PS das Basismodell mit V6.

Zum Modelljahr 2012 erschienen die Modelle S Hybrid mit 380 PS Systemleistung und Panamera Diesel mit Dreiliter-V6, beide serienmäßig mit 8-Gang-Tiptronic S. Der Panamera GTS mit 4,8-Liter-V8 leistete als Topmodell mit Saugmotor 430 PS.

BIS 2014 ZÄHLTE DAS PDK ZU DEN EXTRAS

Heute gelten V8 ohne Aufladung als bedrohte Art, was den Panamera S der ersten Generation besonders interessant macht. Die Fahrleistungen sind markengerecht: Eine Beschleunigung in 5,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 285 km/h kennzeichnen die bis 2014 erhältliche handgeschaltete Version. Die Variante mit dem vor 2014 optional und anschließend ausschließlich erhältlichen 7-Gang-PDK schafft den Sprint sogar noch 0,2 Sekunden schneller und büßt in der Spitze nur 2 km/h ein.

Allradantrieb, adaptive Luftfederung, Wankstabilisierung (Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC) und Keramik-Kompositbremsen (PCCB) gehörten

zur umfangreichen Liste der Optionen. Viel Lob erhielten die ebenfalls optional erhältlichen HiFi-Ausstattungen, wahlweise von Bose oder Burmester, wobei Letztere die wohl noch ein wenig besseren Kritiken erntete. Achsen aus Aluminium sowie eine Leichtbaukarosserie in Stahl-Aluminium-Magnesium-Mischbauweise hielten das Gewicht unter zwei Tonnen. Von Sommer 2013 bis zum Produktionsende der ersten Generation wurde eine modellgepflegte Ausführung des Panamera angeboten, die allerdings nicht Gegenstand dieser Kaufberatung ist. ▶

Die bucklige Heckansicht störte die Sehgewohnheiten vieler Porsche-Enthusiasten. Hier fehlt der Panamera-Schriftzug.

Der Heckspoiler fährt geschwindigkeitsabhängig aus und wird in eingefahrenem Zustand kaum wahrgenommen.





Das Cockpit-Layout mit verschachtelten Rundinstrumenten und mittigem Drehzahlmesser orientiert sich an den Sportwagen. Das Sport-Chrono-Paket (u.) ist optional, hinten reist es serienmäßig wie in der Business-Class.

Der Kofferraum ist relativ klein und schlecht zu beladen. Positiv: Die Rückenlehnen sind geteilt klappbar.

Hört man sich bei Panamera-Besitzern der ersten Generation nach ihren Erfahrungen mit dem Wagen um, wird weitaus mehr Lob als Tadel geäußert. Massive Schwächen leistet sich der Wagen offenkundig in keinem Bereich, was ihn auch in betagterem Alter nicht unbedingt zu einem Risikokauf macht. Was erwartet den Käufer eines Panamera der ersten Baujahre?

Zu den häufig geäußerten Kritikpunkten gehört die unübersichtliche Karosserie, die nicht nur das Einparken erschwert, sondern auch insbesondere kleinere Menschen beim Fahren stören kann. Immerhin lösen Einparksensoren in Verbindung

mit einer grafischen Bildschirmdarstellung zumindest das Einparkproblem.

Womit wir beim optionalen Porsche Communication Management (PCM) sind, das damals einen Aufpreis von rund 3200 Euro kostete. Hier ist das träge reagierende Navigationssystem nicht mehr zeitgemäß. Der im Verhältnis zur Wagengröße kleine Kofferraum wird bemängelt, auch wenn es eine geteilt umlegbare Rückbank gibt. Bis auf gelegentliche Defekte der Turbolader bei den frühen Modellen war es das allerdings schon.

PDK HARMONIERT GUT MIT DER SPORT-LIMOUSINE

Die Liste der Pluspunkte ist deutlich länger: Top-Fahrleistungen, dreistufiges adaptives Luftfahrwerk und leistungsstarke Bremsen sowie Stahlscheibenbremsen mit Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln vorn und Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln hinten ergeben ein stimmiges Gesamtpaket.

Zwar gab es den Panamera S bis 2014 auch mit manuellem Sechsgang-Schaltgetriebe, für Sportfahrer heute besonders reizvoll, besser gefällt den meisten Eignern allerdings das erstmalig in dieser Wagenklasse angebotene und beim Turbo obligatorische 7-Gang-PDK, das über zwei Sportmodi verfügt. Hin-





Pro und Kontra

- + Porsche-typische Fahrleistungen
- + erstklassiges optionales adaptives Luftfahrwerk mit zwei Sportmodi
- + reichhaltige Ausstattungsliste lässt keine Komfortwünsche offen
- + sehr hohes Qualitätsniveau (sorgt auch für geringe Mängelquote)
- unübersichtliche Karosserie
- relativ kleiner Kofferraum mit hoher Ladekante
- langsam reagierendes Navigationssystem im Porsche Communication Management (PCM)

terrad- oder Allradantrieb? Sicher auch eine Frage des Einsatzgebiets, wobei der Allradantrieb als wirkungsvoll und ausgereift gilt. Der Kraftstoffverbrauch des Panamera S liegt im Praxisbetrieb meist zwischen 12 und 14 Litern Super Plus, mehr ist immer möglich.

Der Wertverlust, bitter für den Erstbesitzer, freut heute den Gebrauchtwagenkäufer. So büßte der exemplarisch untersuchte Panamera S des Baujahrs 2011 in sechs Jahren und bei rund 115.000 zurückgelegten Kilometern rund 100.000

Euro an Wert ein. Der Neuwagenpreis lag bei rund 140.000 Euro (Basispreis Panamera S), nun liegt das Angebot bei 42.500 Euro (www.hlv-fahrzeughandel.de).

Angesichts der kaum vorhandenen Gebrauchsspuren fühlt er sich allerdings noch immer fast wie ein Neuwagen an. Lachender Dritter kann deshalb derjenige sein, der ihn jetzt als jungen Gebrauchten erwirbt. Mit ausweisbarer Mehrwertsteuer ist er nicht zuletzt sogar für Gewerbetreibende interessant. ■

Text und Fotos: Martin Henze

20 Zoll Turbo-II-Räder sind eine Sonderausstattung.

playmobil®

PORSCHE



911 GT3 Cup

MOTORSPORT AKTUELL – FORMEL E UND GT-RENNSPORT

„WOLLEN ZEIGEN, WAS MACHBAR IST“



Für Porsche-Entwicklungschef Michael Steiner fährt die Antriebstechnologie der Zukunft mehrgleisig, auch im Motorsport.

■ Manchmal hat Rennsport auch etwas mit Vernunft zu tun. Seit der Ankündigung von Porsche nach dem WEC-Langstreckenrennen am Nürburgring, sich aus der LMP-1-Klasse zurückzuziehen, sind zwei weitere Läufe vergangen. Problemlos fuhr Porsche in Mexiko zum Sieg, in Austin war der Rückstand von Toyota knapper. Doch am Ende lag Porsche vorn.

Mission completed – was gibt es noch zu erreichen? Porsche scheint nicht mehr aufzuhalten zu sein auf dem Weg zum Triple nach 2015 und 2016: Sieg in Le Mans, in der Fahrerweltmeisterschaft und in der Herstellerwertung.

Nachdem Audi Ende 2016 ausgestiegen war, blieb nur noch Toyota als Gegner. Schon seit Beginn der Saison zeigte sich, dass es nicht mehr der packende Kampf aus den Vorjahren war – und das lag nicht an denen, die geblieben waren. Nissans Einstiegsversuch 2015 war eine traurig-komische Totalpleite, Peugeot ziert sich bis heute, wieder dabei zu sein.

Das 2014 eingeführte Regelwerk zog darüber hinaus nicht wie erwartet.

„Doch warum sollen wir eines Tages nicht wiederkommen?“, stellt Porsche-Entwicklungschef Michael Steiner in Aussicht. Porsche habe ja schon in der Vergangenheit Pausen eingelegt. Und anders als beim letzten Rückzug nach dem Sieg mit dem Porsche 911 GT 1 im Jahr 1998 in Le Mans will man sein Team halten. Im GT-Sport ist Porsche mit dem 911 RSR als Werksteam in der Langstreckenmeisterschaft ohnehin weiter am Start.

2019 soll es in die Formel E gehen. „Wir werden künftig verstärkt vollelektrische Fahrzeuge entwickeln und haben uns deshalb gefragt: Wo können wir vollelektrisch Rennen fahren? Da gibt es aktuell nur die Formel E. Und wenn wir Formel E fahren, wollen wir nicht parallel ein zweites Team in der LMP-1-Klasse einsetzen“, erklärt Michael Steiner.

Dabei erwartet Porsche auch, mit einem geringeren Budget auszukommen. Offizielle Angaben darüber, was man in



der LMP-1-Klasse ausgegeben hat, gibt es von keinem Hersteller. Wer von einem dreistelligen Millionenbetrag pro Saison ausgeht, liegt aber sicher nicht falsch.

In der Formel E werde man nicht in dem Umfang alle Spezialisten benötigen, etwa für Motoren und eingeschränkt auch Aerodynamik, wie in der LMP 1. Deshalb geht man auch von geringeren Einsatzkosten aus. „Aber wir wollen im GT-Sport angreifen“, gibt Steiner einen Wink, wo die Kapazitäten künftig eingesetzt werden.

Wendet Porsche sich mit dem Einsatz in der Formel E von der Hybridtechnik ab? „Wir glauben weiterhin fest an diese Technologie. Die Zukunft wird nicht nur vollelektrisch sein. Wir planen mit drei Säulen: Dem Verbrenner – und hier gehören nicht nur Turbomotoren, sondern auch hochdrehende Saugmotoren dazu. Die werden wir so lange pflegen und anbieten, wie es regulatorisch auf dem Markt möglich ist. Da haben wir ja mit dem 911 GT3 mit Touring-Paket und dem 911 GT2 RS aktuell zwei schöne Beispiele. Die zweite Säule

wird die Hybrid-Technologie sein, und das noch über viele Jahre. Man kann in den Städten emissionsfrei fahren und muss außerorts auf nichts verzichten, was der Verbrenner hat, das hat im Zusammenspiel sogar einen Performance-Vorteil. Die dritte Säule werden reine Elektrofahrzeuge wie der Mission E sein. Wir denken, die Technologie ist reif für einen typischen Porsche.“

Einem Einsatz der Hybrid-Technologie in GT-Fahrzeugen steht Steiner abgeschlossen gegenüber: „Das wäre grundsätzlich eine Plattform, um die Technologie weiter zu pushen“, urteilt er. Porsche startete 2010 und 2011 mit einem 911 GT3 R Hybrid beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Hier müsse aber ein entsprechendes Reglement geschaffen werden. „Wir haben in der LMP 1 gezeigt, was mit der Hybrid-Technologie möglich ist. Das haben wir mit einem vollelektrischen System noch nicht gemacht – deshalb nun die Formel E. Wir wollen für alle drei Säulen zeigen, was im Motorsport machbar ist.“

Nach dem dritten Le-Mans-Sieg in Folge gehen Porsche in der LMP-1-Klasse die Gegner aus. Auch deshalb sieht Michael Steiner Porsches Motorsport-Zukunft woanders.

Momentan ist die Formel E auch deswegen günstiger, weil sie stärker reglementiert ist: „Ich möchte nicht verheimlichen, dass wir auch ein Interesse daran haben, etwas mehr technologische Freiheiten zu bekommen. Wir wollen zeigen, was möglich ist, das muss aber finanziell im Rahmen bleiben.“

Zu einem Engagement als Motorlieferant in der Formel 1 gibt Steiner sich bedeckt: „Aktuell haben wir keine Pläne für einen Einstieg. Technologisch traut sich Weissach zwar grundsätzlich alles zu, aber wir kennen nicht einmal das Reglement für jenen Zeitraum, der für einen Einstieg überhaupt infrage käme.“ ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

Prominent platzierter Vermerk:
Auf dem Motordeckel sitzt ein Hinweis
auf die Herkunft.



MASS- KONFEKTION

MADE BY PORSCHE
911 TURBO S EXCLUSIVE SERIES

Er ist stärker, er ist leichter – typische Zutaten für eine schnellere Sportvariante. Doch das will der 911 Turbo S Exclusive nun nicht sein. Zumindest nicht nur.

■ 607 PS – 27 mehr als bei der Ausgangsbasis, weniger Gewicht durch den Einsatz von Carbonteilen. Gut, man mag darüber diskutieren, ob dies reicht, um einen Turbo aus Porsches Kleinserienabteilung spürbar schneller zu machen als den Wagen vom Band. Doch es kann kein Nachteil sein, so etwas zu haben. Boris Apenbrink, Leiter der Exclusive-Manufaktur bei Porsche, formuliert es bescheiden: „Der Turbo S Exclusive Series will nicht besser, sondern individueller sein.“

Porsche hat seiner „Sonderwunschabteilung“ einen neuen Namen gegeben. Hieß sie zuvor lediglich „Porsche Exclusive-Abteilung“, darf sie sich nun Manufaktur nennen. Doch es hat sich tatsächlich etwas verändert. In Zuffenhausen ist man nun aus eher beengten Platzverhältnissen im Werk 2 in größere Räume eines anderen Komplexes umgezogen – und mit dem Turbo S Exclusive präsentiert die Abteilung ihr drittes Produkt.

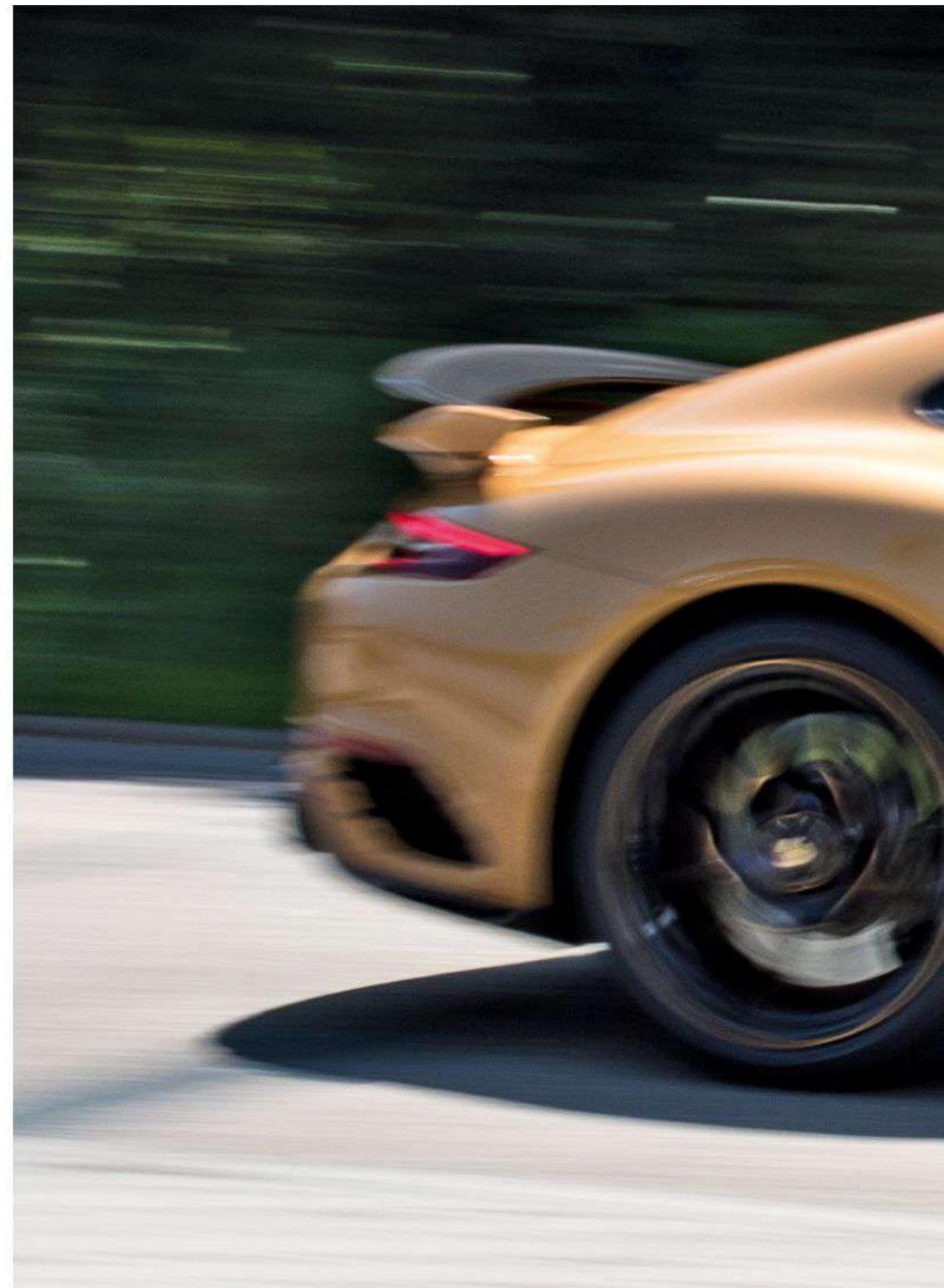
Zum 25-jährigen Bestehen im Jahr 2010 gestaltete sie einen 911 Speedster auf der Basis der damaligen Baureihe 997 in einer Kleinserie von 356 Exemplaren. Zuvor, im Jahr 2009, kam der 911 Sport Classic aus den Räumen der Exclusive-Ab-

teilung. Er trug als Reminiszenz an den 911 Carrera RS 2,7 den unter dem Namen „Entenbürzel“ bekannten Heckspoiler und war auf 250 Wagen limitiert. Vom Exclusive-Turbo sind 500 Exemplare geplant.

MIT EINEM HECKWISCHER FÜR DEN 356 FING ES AN

Porsches Manufaktur durchliefen im vergangenen Jahr rund 15.000 Sportwagen. Hier wird alles ermöglicht, was die rationelle Fertigung am Fließband nicht zulässt. Dabei wird tatsächlich viel mit Hand gearbeitet. Porsche Exclusive existiert im Prinzip seit den Zeiten des 356 – nur hieß die Abteilung damals noch anders. Alfred Krupp von Bohlen und Halbach wollte einen Heckscheibenwischer für sein 356 Coupé haben, der erste verbiefte Kundenwunsch. Ab 1986 gab es den ersten Katalog der Sonderwunschabteilung – zuvor war man auf das Spezialwissen seines Verkäufers angewiesen.

Fahrzeuge wie der Porsche 911 Turbo S Exclusive Series sind so gesehen die konsequente Weiterentwicklung dieses Gedankens. Porsche baut mit Teilen, die sich so nur in Kleinserie fertigen lassen, ►



Turbo mit Leistungszulage: Der Motor liefert statt 580 nun 607 PS.

Die goldenen Streifen der Felgen werden mit einem Laser freigelegt.

ein besonderes Auto auf. Als Beispiel dafür können die schwarzen 20-Zoll-Felgen dienen: Der feine goldene Streifen wird in einem aufwendigen Verfahren erzeugt. Erst wird der goldene Lack aufgetragen, dann der schwarze. Ein Laser legt in einer einstündigen Prozedur den Streifen wieder frei. Bei den Carbonteilen (Haube, Dach, Seitenschweller und Spiegeldreieck) achtet Porsche in sichtbaren

Bereichen auf einen definierten und ansprechenden Verlauf der Carbonfasern. Der Sichtstreifen auf Haube und Dach wird beim Lackieren maskiert und anschließend der Übergang zum Lack mit drei Schichten Klarlack egalisiert.

VIEL GOLD UND DOCH KEIN PROTZIGER AUFTRITT

Wenn man das Wort Gold hört, denkt man auch an Pracht und Protz – und den oft etwas speziellen Geschmack anderer Länder, wo Scheichs und Oligarchen das Spiel mit der Bescheidenheit nicht mitmachen. Das ist vielleicht die größte Überraschung: Diese nur für den Turbo S Exclusive angebotene Sonderfarbe wirkt angenehm farbig und nicht aufdringlich. Die goldenen Zeiten setzen sich zurückhaltend im Innenraum fort: Die 18-fach verstellbaren Sportsitze sind mit perforierten Lederbezügen bespannt, deren darunterliegende Schicht in zwei Streifen in Goldgelb ausgeführt ist, die Nähte und der gestickte Turbo-S-Schriftzug auf den Kopfstützen setzen sich passend dazu in Goldgelb ab. Der Dachhimmel besteht aus Alcantara mit einer goldgelben Doppelstreifenoptik. In den Zierleisten des Interieur-Pakets Carbon sind ebenfalls feine goldfarbene Metallfäden eingebettet. ▶



Auffällig, aber nicht protzig: Das Gold gibt es nur für die Exclusive-Variante.



Liebe zum Detail:
Das Emblem bleibt trotz Leichtbau.



Die Auspuffrohre wurden neu gestaltet.



Die Exclusive-Manufaktur ist jetzt
in neuen Räumen untergebracht.



Boris Apenbrink leitet
die Exclusive-Manufaktur.



Wie beim Lenkrad zu sehen: Hier wird viel Handarbeit geleistet.



Auch die Sitze tragen diskret eingearbeitete goldene Streifen.



180 Mitarbeiter, die sich vor allem auf optische Sonderwünsche spezialisiert haben, arbeiten in der Exclusive-Manufaktur.

Ja, den Wagen gibt es auch in schlichtem Schwarz, ohne Aufpreis. Dann macht der Schritt zum limitierten Serienmodell aber wenig Sinn. Alternativ kann der Käufer ein Weiß und ein mattes Grau wählen. Die Farben Rot und Blau sind gegen Aufpreis erhältlich.

Außen kommt ein Heckflügel des Aerokit-Turbos hinzu, ein neues Heckunterteil, eine Staulufthutze aus Carbon sowie eine vierflutige Abgasanlage mit zwei anders angeordneten Doppelendrohren aus Edelstahl in Schwarz. Die Kotflügel zieren Porsche-Exclusive-Manufakturplaketten. Die Bremssättel für die Keramik-Bremsanlage PCCB sind schwarz lackiert und mit einem Porsche-Schriftzug in Goldgelbmetallic versehen. Dazu kommen als Serienausstattung ein Sportfahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM) und das Sport-Chrono-Paket sowie die Hinterachslenkung und Wankausgleich, bei Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) genannt – kurzum alles, was Porsche in diesem Bereich zu bieten hat.

INDIVIDUELLE UHR UND GEPÄCKSET ALS OPTION

Mit 259.992 Euro liegt der Wagen 55.000 Euro über dem Basispreis für den Turbo S, der aber weniger Serienausstattung besitzt. Einen Porsche-Design-Chronographen 911 Turbo S Exclusive Series gibt es zu einem Preis von 9950 Euro dazu. Ein passendes Gepäckset kostet 5474 Euro.

Was bringen die 27 PS auf der Straße? Der Exclusive-Turbo beschleunigt drei Zehntel schneller von 0 auf 200 als der Turbo S: 9,6 Sekunden gibt das Werk an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 330 km/h unverändert hoch. Ebenfalls bekannt: 750 Nm liegen zwischen 2250 und 4000/min an, wie im Overboost-Modus des Turbo S. Der Gewichtsvorteil durch das Carbon wird durch die umfangreichere Serienausstattung des Exclusive aufgezehrt.

Der Wagen sei für „Gentlemen-Driver“ bestimmt, grenzt Apenbrink das Fahrzeug gegenüber den GT-Derivaten ab. Ein kleines Detail mag dafür als Sinnbild stehen: Beim neuen GT2 RS etwa ist das Wappen auf der Kofferraumhaube nur als Klebefolie ausgeführt. Der Turbo S Exclusive trägt hier weiter ein echtes Wappen. So viel Sinn für Stil muss schon sein. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

JETZT PRÄMIEN SICHERN!



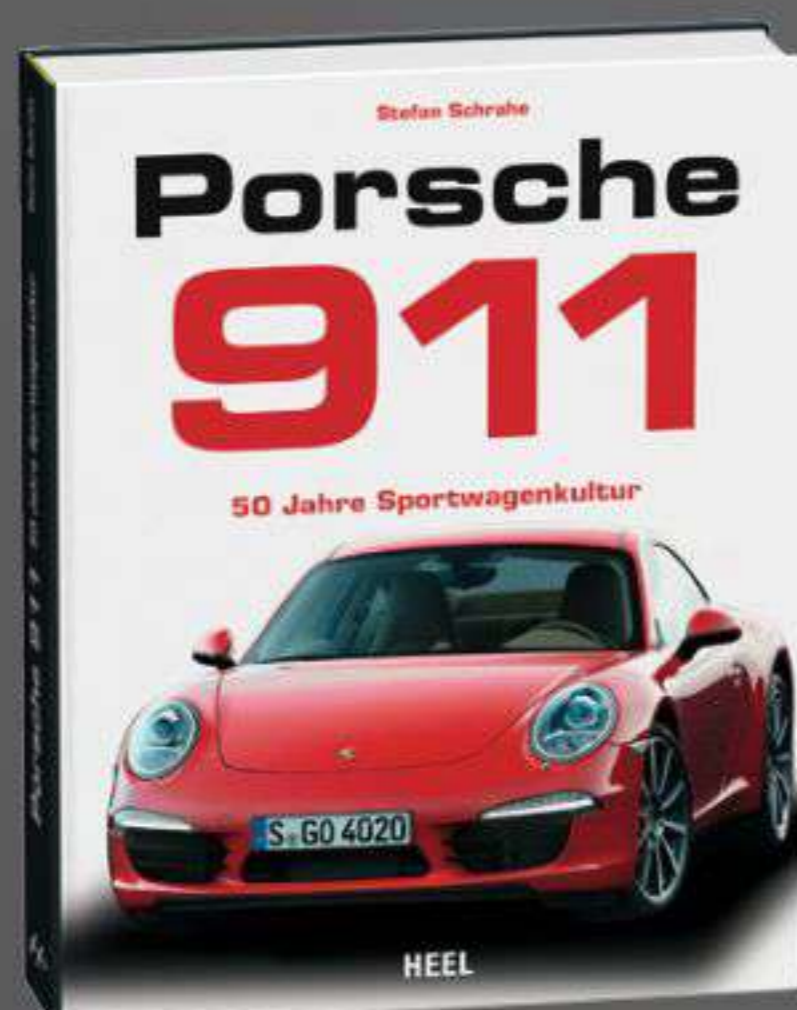
IHRE ABO-VORTEILE:

- PREISVORTEIL GEGENÜBER DEM EINZELKAUF
- PRÄMIE OHNE ZUZAHLUNG
- SCHON VOR DEM OFFIZIELLEN VERKAUFSSTART LESEN
- KEINE AUSGABE VERPASSEN
- LIEFERUNG BEQUEM & VERSANDKOSTEN-FREI NACH HAUSE
- RABATTE BEI WORKSHOP-TEILNAHME, CAR-COVER-BESTELLUNG, ...
- ZUSÄTZLICHES ePAPER FÜR NUR 1 € / JAHR

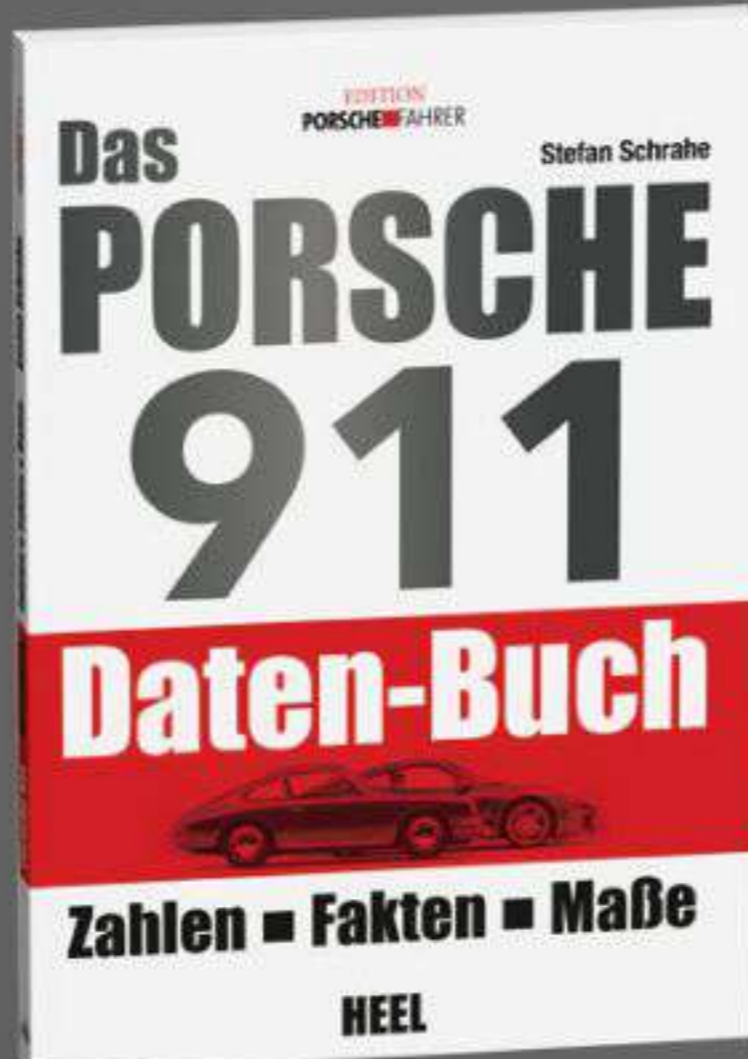
PRÄMIEN 1-JAHRES-ABO



Das große Buch der Fahrzeugpflege
Wert: 14,95 Euro



Porsche 911 50 Jahre Sportwagenkultur
Wert: 9,99 Euro

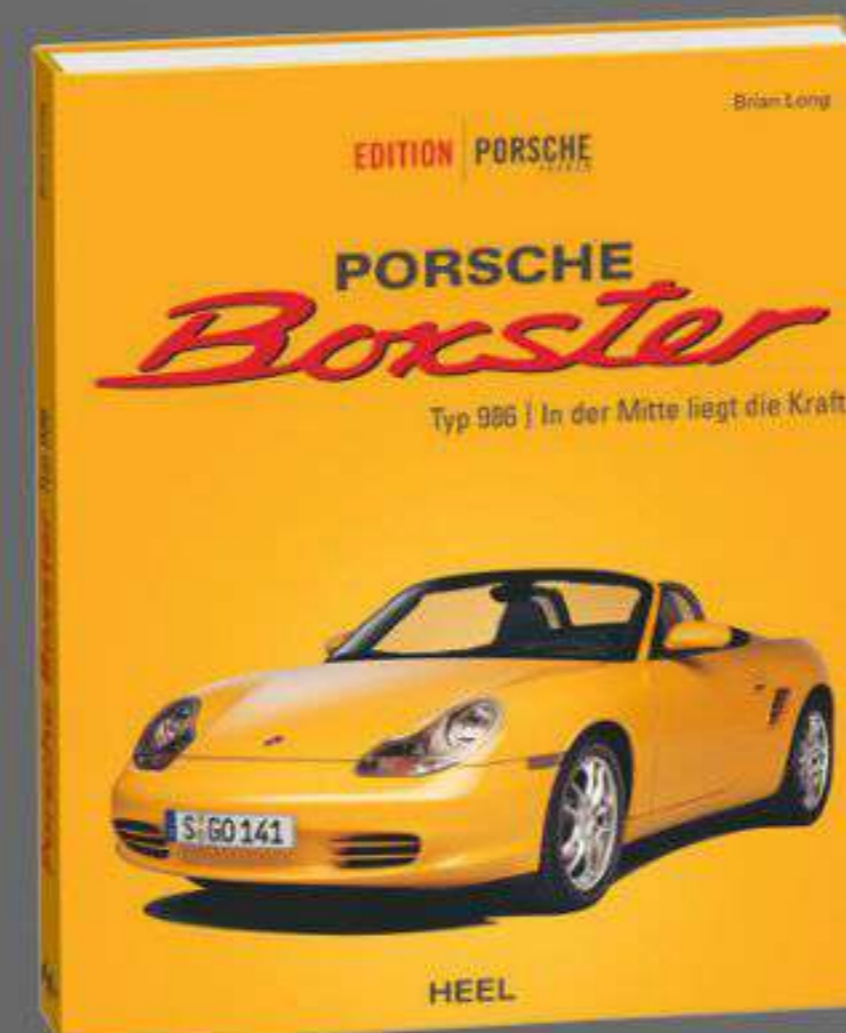


Das Porsche 911 Daten-Buch
Wert: 14,99 Euro

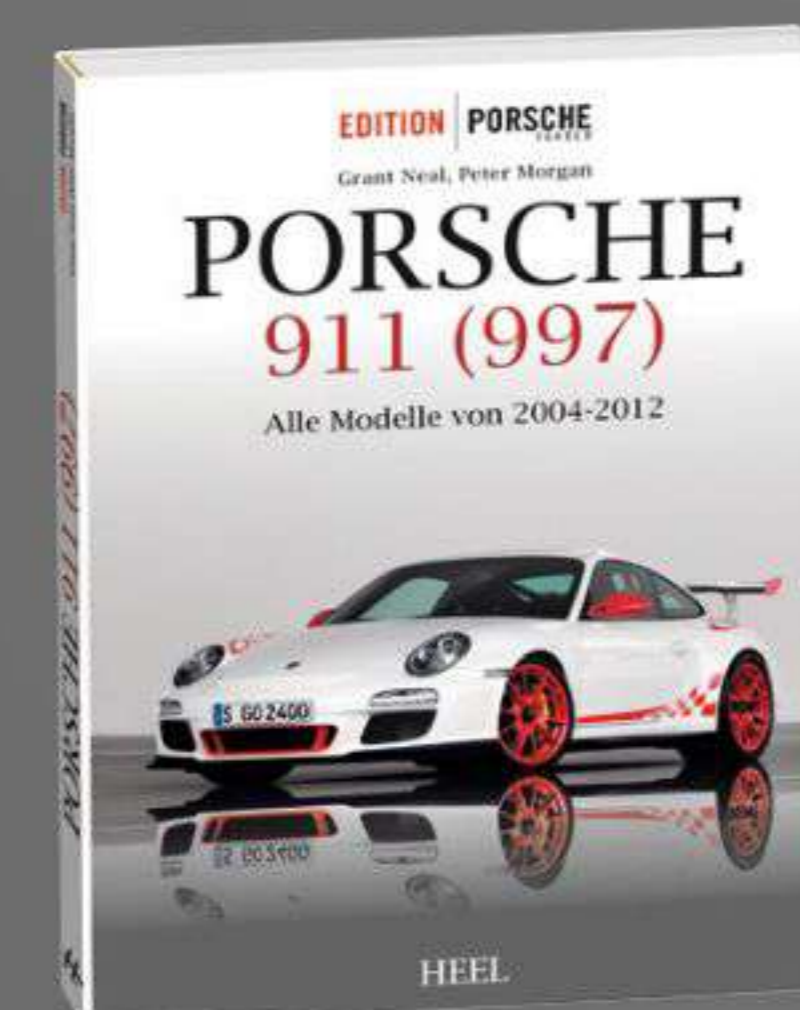


Best of Zuffenhausen 2018 Wandkalender
Wert: 24,99 Euro

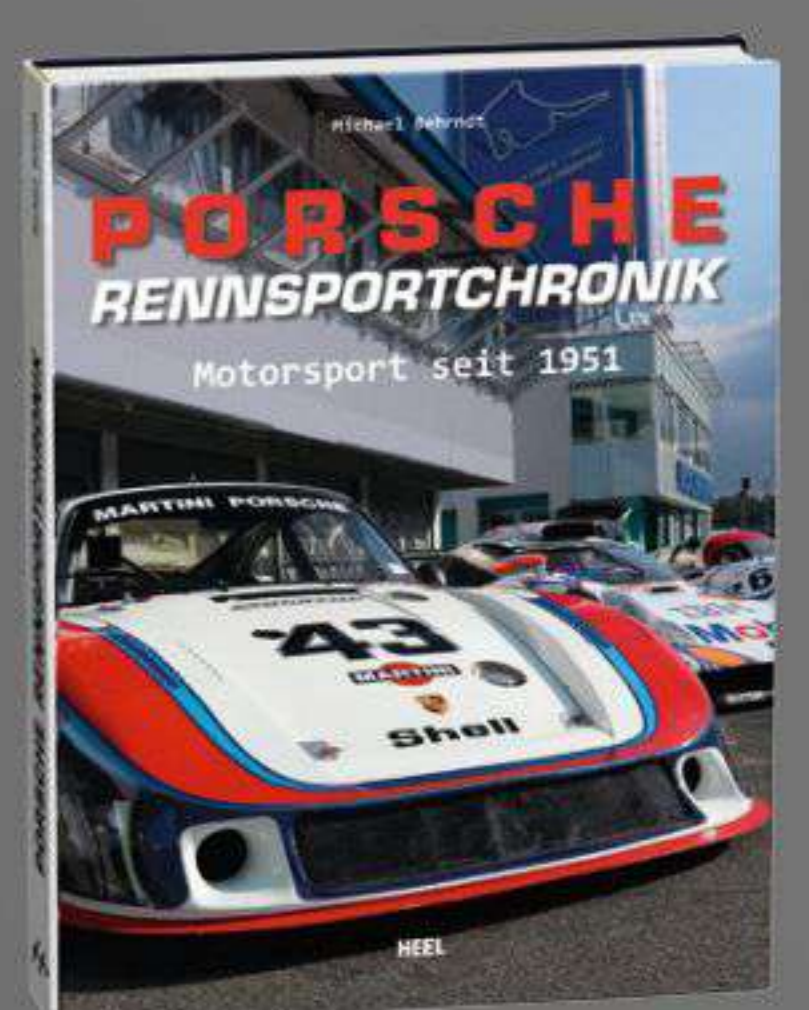
PRÄMIEN 2-JAHRES-ABO



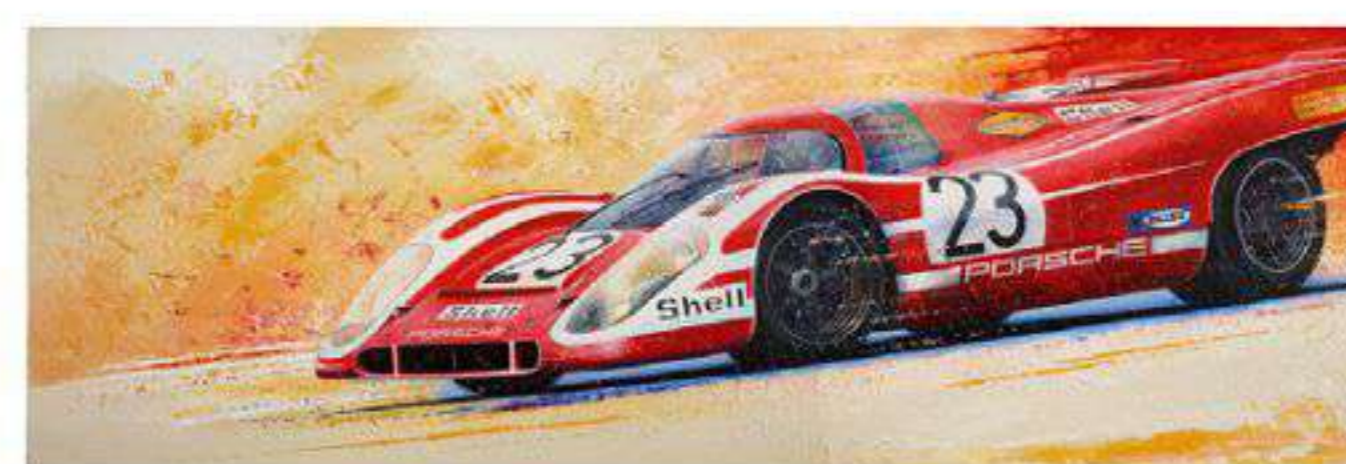
Porsche Boxster
Wert: 35 Euro



Porsche 911 (997)
Wert: 29,95 Euro



Porsche Rennsportchronik
Wert: 29,95 Euro



PORSCHE 917

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



PORSCHE 917

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

REPORT – 911 SC-L 3.1

GIBT'S NICHT, GEHT NICHT





Ein 911 Targa, Grandprix-Weiß mit Stoff in „Pascha“: Schön und eigen, aber die hochspezielle Technik ist dem SC nicht anzusehen.

Die erste Werksleistungssteigerung für den 911 wurde halb offiziell und nur per Mundpropaganda gehandelt. Auch deshalb gehört der nur scheinbar normale 911 SC-L 3.1 zu den großen Mysterien der jüngeren Elfer-Geschichte.

■ „Sehr geehrter Kunde. Sie haben den Motor Ihres Fahrzeugs bei uns von 180 PS auf 210 PS leistungssteigern lassen. Diese Maßnahme wurde im Wesentlichen durch eine Hubraumvergrößerung auf 3122 cm³ und eine Verdichtungserhöhung auf 9,5 : 1 erreicht. Aus diesem Grunde ist es notwendig, dass Sie Ihr Fahrzeug mit Superkraftstoff betanken.“

Vor etwas weniger als 40 Jahren waren Auto und dazugehöriges Schreiben der Porsche-eigenen Reparaturwerkstatt, Anlaufstelle für exklusive Umbauten und Sonderwünsche im Werk I, eine Seltenheit. Nur gut informierte Händler und Freunde des Hauses wussten von der seltenen, kostspieligen Option, die aus einem handelsüblichen Elfer mit Dreiliter-Motor und 180 bzw. 188 PS einen sehr speziellen 911 SC-L 3.1 machte. Das L stand für „leistungsgesteigert“, die Zahlenkombination für den Hubraum – siehe oben.

L WIE „LEISTUNGSGESTEIGERT“

Wie viele 911 SC mit Werksleistungssteigerung in den Jahren 1979/80 gebaut wurden, konnte selbst der ehemalige Leiter der Reparaturwerkstatt Rolf Sprenger im Gespräch mit PORSCHE FAHRER-Autor Kieron Fennelly nicht genau rekapitulieren; so zwischen 200 und 300 könnten es wohl gewesen sein. Belastbare Unterlagen zum ersten 911 mit WLS existieren auch im Archiv des Porsche Museums nicht mehr. Und äußerliche Unterschiede zu normalen 911 SC gibt es nicht, abgesehen von Frontspoilerlippe und Heckspoiler im Stil des 911 Turbo, die offenbar jedoch nicht obligatorisch waren. ►



An der Karosserie des SC-L 3.1 fanden keine Änderungen statt, auch Räder und Reifen entsprachen der Serienversion.

Alles wie immer: kein anderer Drehzahlmesser, kein spezieller Tachometer. Der SC mit Leistungssteigerung stapelt gezielt tief.

Mit dem 911 SC-L 3.1 ist es schwierig. Aber warum wurde es überhaupt nötig, ihn zu bauen?

Vielleicht, weil Porsche die Strahlkraft seines neuen Frontmotor-Topmodells überschätzt hatte. Die Geschichte ist bekannt: Porsche-Chef Ernst Fuhrmann forcierte die Entwicklung des 928 als Nachfolger des 911 und reduzierte dessen Modellpflege auf ein Minimum. Weil er ja, so der Plan, nicht mehr lange produziert werden würde. Ganz oben gab es wie bisher den 911 Turbo, jetzt mit 300 PS. Darunter rangierten der 928 mit V8-Motor und 240 PS, an der Basis fand

sich das Volumenmodell 924 mit 125 PS. Dazwischen: der 180 PS starke 911 SC „Super Carrera“.

ZYLINDER VOM 911 TURBO

Zum Entsetzen der Kundschaft entzog sich der zum Modelljahr 1978 eingeführte 911 SC damit dem Porsche-eigenen Naturgesetz, wonach ein neuer Elfer immer stärker sein muss als das Vorgängermodell. Beim SC gab es sogar einen Rückschritt zu vermelden. Auf das Vorgängermodell 911 Carrera 3.0 verlor der 911 SC 20 PS, bot stattdessen etwas mehr Drehmoment.





Von dem Ideal eines Extremsportlichen 911 Carrera 2.7 oder Carrera 3.0 war der SC weit entfernt, hinzu kam die interne Konkurrenz in Gestalt des 924 Turbo. Im Vergleich mit 928 und 911 SC distanzierte der günstiger ausgepreiste 924 Turbo mit einer Spitze von 230 km/h die nominell stärkeren Verwandten und belegte beim Spurt den zweiten Platz hinter dem 911 SC.

Die Lösung für jene Kunden, die weniger Leistung im neuen Elfer nicht akzeptieren und weder einen Transaxle-Porsche noch einen teuren 911 Turbo wollten, fand sich im Baukasten. Aus der Kom-

bination des Serienhubs von 70,4 mm und der größeren Zylinder des 911 Turbo 3.3 mit 97,0 mm Bohrung (anstelle von 95,0 mm) resultierte – basierend auf den Dreiliter-Motoren vom Typ 930/03 und 930/09 mit 2994 ccm – ein Hubraum von 3122 ccm.

Die passenden Kolben lieferte die Firma Mahle, hinzu kamen ein größerer Ölkühler, ein dem Bedarf angepasster, stärkerer Benzindruck sowie eine von 8,5 : 1 (ab dem Modelljahr 1980 beim 911 SC mit 188 PS: 8,6 : 1) auf 9,5 : 1 erhöhte Verdichtung, die Superkraftstoff nötig machte. ▶

Nur das Triebwerk gibt sich als Spezialausführung zu erkennen. Rechts vom Lüfterrad sind Motor-Typ und die Kennung * 3.1 * eingeschlagen.

Der Heckflügel mit Gummirand und die große Spoilerlippe an der Front stammen vom Topmodell. Aber trugen alle L-Versionen den Turbo-Look?





Der Besitzer

Einen 911 SC-L 3.1 zu erkennen ist nicht leicht, ihn zu besitzen auch nicht ganz einfach. Steffen Kraft (29) aus Alzenau wollte eigentlich einen Nissan 370 Z kaufen, hatte das Geld bereits in der Hand und einen Termin beim Händler vereinbart, als ein Kunde mit einem alten 911 Targa auf den Hof fuhr. Eher nebenbei erfuhr Kraft, dass der Elfer zum Verkauf stand, und schlug ein – dass er mit einem 911 anstelle des Nissan nach Hause kam, freute die Lebensgefährtin nur mäßig. „Ich fand den Elfer toll, habe ihn aber blind und völlig ahnungslos gekauft“, erzählt Steffen Kraft. Etwas verlebt sei er gewesen, in Teilen schlecht lackiert, aber komplett. Gleich bei der Zulassung des 911 SC gab es Probleme: „Sämtliche vorhandenen Daten in den Papieren wichen von der Norm ab, Hubraum und Leistung passten nicht zum Standard-SC. Zuerst bekam ich Angst, irgendeinen Bastelkram gekauft zu haben, dann habe ich recherchiert: Bestellung bei MAHAG in München, Motor, Getriebe, die eingeschlagene Nummer im Block, alles passt zusammen“, berichtet Steffen Kraft, dem inzwischen eine offizielle Bestätigung aus Zuffenhausen vorliegt. „Mein erster Porsche ist gleich so ein glücklicher Zufall. Demnächst rufe ich den Erstbesitzer an und frage ihn, warum er ausgerechnet diesen 911 bestellt hat.“

Porsche 911 SC-L 3.1

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 930/03 bzw. 930/09 * 3.1 *

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 97,0 x 70,4 mm

Hubraum: 3122 ccm

Leistung: 154 kW (210 PS) bei 5800/min

Drehmoment: 280 Nm bei 4700/min

Verdichtung: 9,5 : 1

Gemischaubereitung: Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 915/62 mit längerem 5. Gang (0,759 : 1 statt 0,786 : 1)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2272 mm

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

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

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

Leergewicht & zul. Gesamtgewicht: k. A.

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,5 s

Tankinhalt: 80 l

Bauzeit: 1979/80

Stückzahl: k. A.

Zuständig für Planung und Umsetzung zeichnete Motoren-Fachmann Rolf Sprenger, ein Experte für Kraftstoffeinspritzung. Den eigenen Anspruch, einen Spezial-Elfer mit Saugmotor auf dem Niveau des alten 911 Carrera RS bzw. 911 Carrera 2.7 anzubieten, erfüllte der 911 SC-L 3.1 punktgenau. Die Leistung von 210 PS entsprach dem Vorbild, stand bei 5800/min allerdings früher zur Verfügung. Auch das Drehmoment war gestiegen, bei 4700/min lagen 280 Nm an. Die Getriebe vom Typ 915/61 und 915/62 erhielten einen länger übersetzten 5. Gang.

210 PS FÜR 7500 MARK

Mit einer Beschleunigung von 6,5 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 und einer Spitze von 230 km/h war der leistungsgesteigerte Elfer wieder konkurrenzfähig, mit Kosten von 7500 Mark war der Umbau eines im Modelljahr 1980 46.950 Mark teuren 911 SC Coupé zum SC-L 3.1 jedoch kein Sonderangebot. Ein der Bedienungsanleitung beiliegendes Einlegeblatt informierte den Besitzer über die Änderungen an seinem Fahrzeug.

Durchgeführt wurden die Arbeiten ausschließlich auf Sonderwunsch, und ausdrücklich wies Porsche auf die Zulassung eines jeden einzelnen 911 SC-L 3.1 per Einzelabnahme hin und erinnerte Kunden an den korrekten Umgang mit Versicherungs- und Kfz-Steuer-Fragen.

Der besondere 911 erforderte einen speziellen Umgang, wie das Werk im Be-

gleitschreiben ergänzte und dabei die Besitzer aufforderte, sich im Ernstfall mit ihm in Verbindung zu setzen. „Bei eventuellen Reparaturarbeiten am Motor Ihres Fahrzeugs, insbesondere bei den dafür benötigten Ersatzteilen wie Kolben und Zylinder und Kraftstoffanlage, sind nicht alle Händler unserer Organisation auf eine schnelle Reparatur bzw. Lieferung der Teile eingerichtet. Bei Schwierigkeiten bitten wir Sie, unsere Händler auf den leistungsgesteigerten Motor hinzuweisen und gegebenenfalls zu bitten, direkt mit der Werksreparatur des Hauses Porsche (H. Brer, Tel. 0711/8203 643) Kontakt aufzunehmen.“

Damals lag der Reiz im deutlichen Plus an Leistung, das den SC-L 3.1 von normalen SC abhob, heute liegt er in der unschätzbaren Seltenheit. Fahrerisch liegt er zwischen SC und Carrera 3.2, hat sich die gesunde Drehfreude des kleinen Motors bewahrt und baut stramm Druck und Drehmoment im Stil des größeren Boxers auf.

Wie ist ein 911 SC-L 3.1 heute zu erkennen? Gar nicht bzw. nur für Kenner an einer einzigen Kleinigkeit: Rechts vom Lüfterrad ist in das Motorgehäuse zusätzlich zur Typ-Nummer eine 3.1 eingeschlagen, eingerahmt von zwei Sternen. Ebenso unklar wie die Stückzahl der gebauten 911 SC Coupé und Targa ist die Anzahl der gefertigten Motoren – das Gesamtkunstwerk bleibt ein Rätsel mit vielen unbekanntem Gleichungen. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer

Modellauto-Neuheiten

Porsche 911 GT3



MINICHAMPS®

Porsche 911 (991) Gen. II

Auf dem Genfer Automobil-Salon 2017 erstrahlte der neueste Porsche 911 GT3 der Baureihe 991 Generation II im Scheinwerferlicht. Minichamps stellte die auf 400 Stück limitierten Modelle im Format 1:43 her die in Karminrot und Saphirblau lackiert ausgeliefert werden und für jeweils 54,95 Euro zu haben sind - im Finish dem Premiumanspruch von Porsche entsprechend. Beide Modelle sind Exklusivmodelle für ck-modelcars.

Bestellbar unter den Artikelnummern:

413066025 (karminrot) & 413066024 (saphirblau) - UVP je 54⁹⁵ €

Porsche 911 (991) GT3 R

Die 24h vom Nürburgring sind das größte Autorennen der Welt. Beim Ritt durch die grüne Hölle treten jedes Jahr rund 160 Fahrzeuge an und kämpfen um den prestigeträchtigen Sieg vor über 200.000 Fans. 2016 setzte Manthey Racing zwei werksunterstützte Porsche 911 (991) GT3 R ein: Das vielleicht schönste Pärchen auf der Nordschleife hat die Startnummern 911 und 912 getragen. Die auf je 350 Exemplare limitierten Modelle wurden als Diecast Modell im Maßstab 1:18 gefertigt.

Lieferbar im gut sortierten Fachhandel unter den Artikelnummern:

155166911 (#911) & 153166912 (#912) - UVP je 99⁹⁵ €

Manthey Racing



spark

Porsche 911 (991 II) GT2 RS



MINICHAMPS®

Limited Edition

Spark lieferte mit dem Porsche 911 GT2 RS im Maßstab 1:18 hervorragende Miniaturen zum bis dato stärksten Serien-Neunelfer in der Geschichte der Stuttgarter aus. Limitiert auf jeweils 1.911 Exemplare hat das Team um Hugo Ripert handwerklich einen Volltreffer gelandet: In klassischem Silber sowie im gelb-schwarzen Outfit des Weissach-Pakets, der die Performance optimierenden Zusatzausstattung. Der 911 GT2 RS feierte seine Weltpremiere Ende Juni 2017 beim Festival of Speed im englischen

Goodwood. Herzstück des Höchstleistungssportwagens ist ein Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit 515 kW / 700 PS. Dieser beschleunigt den vollgetankt 1.470 Kilogramm leichten Zweisitzer in 2,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 Kilometer pro Stunde. Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht das hinterradgetriebene Coupé bei 340. Der Porsche 911 GT2 RS hat am 20. September 2017 einen neuen Rekord für straßenzugelassene Sportwagen auf der 20,6 Kilometer langen Nürburgring-Nordschleife aufgestellt und diese in 6:47,3 Minuten umrundet. Bestellbar unter folgenden Artikelnummern:

WAP0211510J (silber) & WAP0211520J (gelb) - UVP je 329⁹⁵ €



www.ck-modelcars.de



HAPPY END - 944 x 2

GENERATIONEN

Vater, Tochter, Enkeltochter. In dieser Reihenfolge griff die Begeisterung für Transaxle-Porsche nach und nach um sich. Der erste 944 blieb in der Familie, die nächste Generation stellte einen 944 S2 daneben.

Zahlreiche automobiler Aufsteigerkarrieren klangen genauso oder ganz ähnlich: Nach dem barocken Ford 17 M aus den Fünfzigern leistete sich Heinrich Sandner einen weißen Mercedes-Benz /8 mit vernünftigem Dieselmotor. Jahre später kam der krasse Wechsel.

Der Verkäufer kam in einem roten 944 vorbei, es war im Jahr 1983. Porsche hatte den 944 im Herbst 1981 präsentiert. Der 944 sollte der neue Wagen der Familie Sandner werden. Nun gut, es war nicht mehr so, dass er im Alltag alles erledigen können musste, und auch ihr Vater sah das so, erinnert sich Ulrike Arneth: „Jetzt bin ich 75 Jahre alt und kaufe mir endlich den Wagen, von dem ich immer geträumt habe“, sagte mein Vater.“

Heinrich Sandner wählte Braun statt Rot, dazu kam eine braune Innenausstattung mit dem Porsche-Stoff „Pascha“. Schwarze Vierecke in unterschiedlicher Größe setzen sich aneinander, das sich daraus ergebende Muster hat durchaus etwas Psychedelisches. In Verbindung mit dem Metallic-Lack ist dieser 944 ein Dokument des Zeitgeistes – der sich heute in erster Hand praktisch unberührt

präsentiert. „Mir gefiel das Braun erst nicht so, heute finde ich es gut“, erklärt Ulrike Arneth.

Natürlich zählen auch die ATS-Felgen mit ihrem schwarzen Stern dazu. Porsche bot sie schon länger an, erstmals beim 911-G-Modell ab Mitte der 1970er Jahre. Sie unterstreichen, dass dieser 944 eine frühe Version ist – und lassen ihn noch gediegener aussehen.

EIN 944 ALS TRAUMWAGEN

Der 944 wurde am Ende das bessere Familienfahrzeug, obwohl dieser Punkt bei der Entwicklung ganz sicher nicht oben im Lastenheft stand. Das Auto entwickelte sich vom Familienwagen zum Familienmitglied, das die Autobeachtung von Tochter und Enkelin prägte. Bis heute.

Damals wie heute war und ist der Transaxle-Porsche auch ein Traumwagen für den Alltag. Den Wechsel zu Porsche hatte Heinrich Sandner bereits mit einem 924 vorgenommen, als Nachfolger des Diesel-Benz. Daher wusste Familie Sandner bereits von den praktischen Vorzügen der Konstruktion: Ein gut zugängli-



cher, großer Kofferraum im Heck, auf den Rücksitzen fanden die beiden Enkel Platz. Das war auch beim 944 nicht anders, der dann eben doch noch ein ganzes Stück über dem kleineren 924 rangierte.

Der Porsche 944 war zwar günstiger als 911 – aber trotzdem nicht billig. Die Originalrechnung befindet sich noch im Familienarchiv: eine säuberlich mit Schreibmaschine beschriebene DIN-A4-Seite, auf der sich der Grundpreis zusammen mit fünf aufpreispflichtigen Optionen zu einem Betrag von 43.944,04 Mark summierte, von dem handschriftlich noch drei Prozent Skonto abgezogen wurden. Heinrich Sandner zahlte „bar bei Bereitstellung“, so steht es dort vermerkt.

Neben dem Metallic-Lack mit der treffenden Bezeichnung „Zobelbraun“ kamen noch Reifen der Dimension 215/60 R 15, eine Antenne mit Lautsprechern und Entstörung, Nebelscheinwerfer und das Hubdach hinzu. Ein rundes Paket für jemanden, der mit dem Geld durchaus haushalten musste.

„Mein Vater hat sich schon immer von sportlichen Dingen faszinieren lassen“, berichtet Ulrike Arneth. In seiner

alten Heimat Klingenthal war er schon mit einem BMW-Motorrad unterwegs. Über Frankfurt landete er in Leinburg bei Nürnberg, wo er in einem Musikhaus der Spezialist für Reparaturen an Akkordeons war. „Wir waren immer sehr sparsam.“

NUR 106.000 KILOMETER IN MEHR ALS 30 JAHREN

Deshalb und weil der Weg in die Porsche-Werkstatt etwas weit war, wurden kleinere Arbeiten vor Ort in einem Landmaschinenbetrieb erledigt, wo man ihn einmal darauf hinwies, dass bald ein neuer Auspuff fällig sein könnte. Folglich lag dann ein neues Exemplar griffbereit im Keller – und ist es noch heute. Denn die Werkstatt ließ sich vom etwas unansehnlichen Look der dennoch hochwertigen Abgasanlage täuschen.

Überhaupt besitzt der Wagen noch viele Originalteile wie Kupplung und Bremsen, was auch seiner geringen Laufleistung von weniger als 107.000 Kilometern geschuldet ist. Nur die Zylinderkopfdichtung hatte sich eines Tages zersetzt, „da habe ich mit dem Wagen den ganzen Ort

*Zwei 944, eine Familie:
Urmodell (l.) von 1983 und die
letzte Ausbaustufe 944 S2*

vollgequalmt“, erinnert sich Ulrike Arneth. Bei der Reparatur wurden, Transaxle-Besitzer kennen das, Zahnriemen und Wasserpumpe mit erneuert.

Auch die L-Jetronic sowie eine später mit dem Katalysator nachgerüstete Lambda-Sonde waren nach einigen Jahren hinsichtlich Überholung und Sanierung fällig. Ansonsten gab sich der 944 als zuverlässiges Auto: „Ein Porsche ist einfach ein Porsche“, lobt Ulrike Arneth ihr Auto.

1996 hat ihr Vater das Auto an sie überschrieben. Er war inzwischen 88 Jahre alt und hatte den 944 immer weniger bewegt. Weil er so praktisch und zuverlässig war, übernahm er klaglos die Rolle des Zweitwagens in der Familie Arneth, durchfuhr in dieser Zeit die Phase, in der die 944 noch den Status eines vergleichsweise günstigen Porsche-Gebrauchtwagens besaßen. In dieser Zeit setzte er eine charmante Pa- ▶



Zeitgeist:
Zobelbraun-Metallic
mit Stoffsitzen
im „Pascha“-Look
(u. r.)



Frau am Steuer: Doris Arneith fährt 944 S2,
Mutter Ulrike bekam den 944 einst von ihrem Vater überschrieben.



Das Cockpit-Layout mit drei Rundinstrumenten
ähneln dem 924. Christophorus fährt auch mit (u.).



Porsche 944

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenmotor Typ M44/01/03

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 100 x 78,9 mm

Hubraum: 2479 ccm

Leistung: 163 PS bei 5800/min

Drehmoment: 205 Nm bei 3000/min

Verdichtung: 10,6 : 1

Gemischaubereitung: elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 016J
(Dreigangautomatik Typ 087M)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2400 mm

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

L x B x H: 4213 x 1735 x 1275 mm

Räder/Reifen: 7 J x 15 mit 185/70 VR 15, a. W. 7 J x 15 mit
215/60 VR 15 bzw. 7 J x 16 mit 205/55 VR 16

Leergewicht: 1180 kg (1210 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1500 kg (1530 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 8,4 s (9,6 s)

Bauzeit: 1981–1984 (Serie 1)

Stückzahl: 64.486



PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

944, Bj. 1982–1984

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
k. N.	13.900 €	7400 €	3300 €	k. N.

Quelle: Classic Data

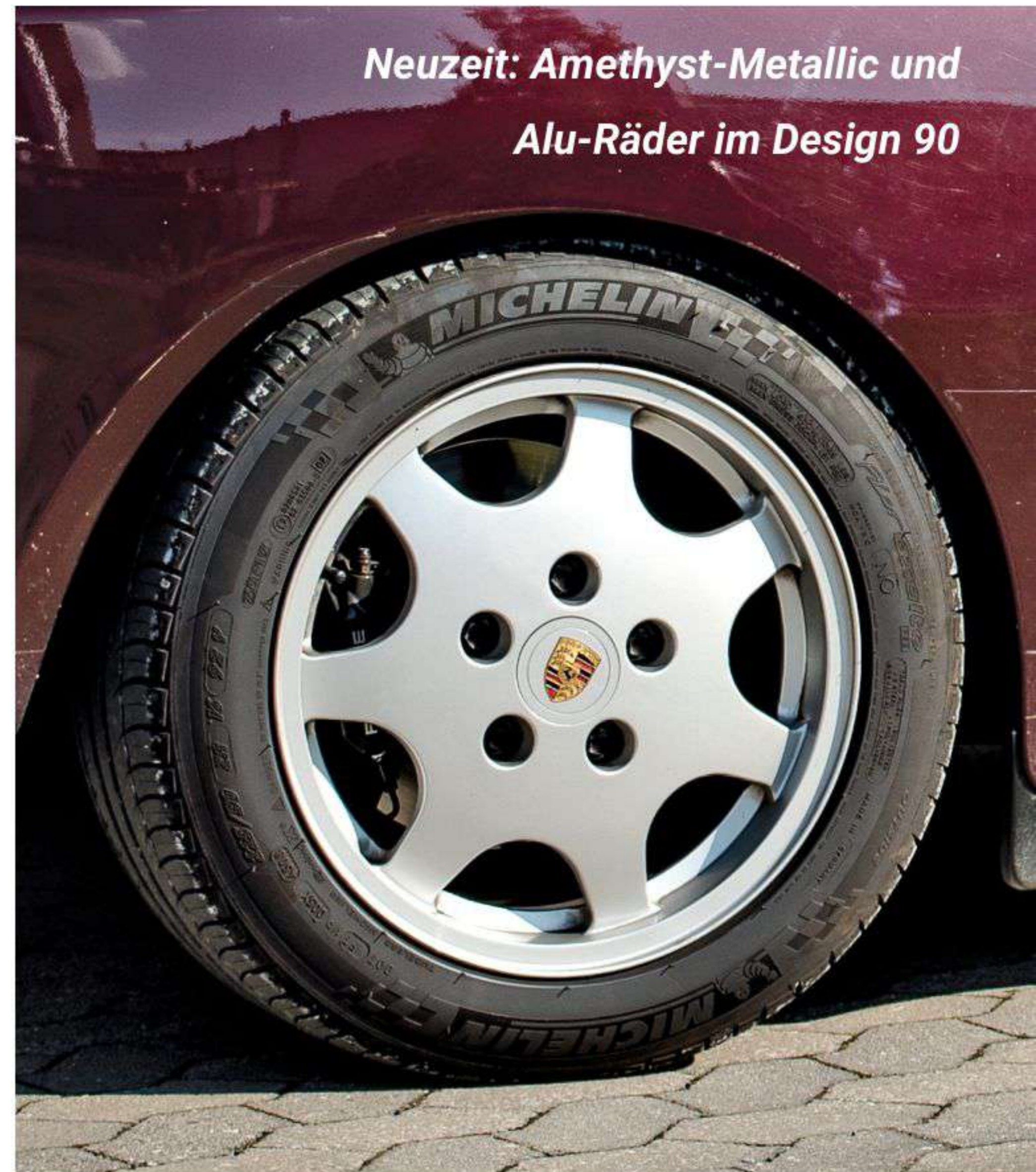


2,5 Liter Hubraum, 163 PS. Das Langzeitauto
944 lebt auch von seinem soliden Vierzylinder.





Auch der S2 kam aus dem Erstbesitz eines älteren Herrn und glänzte beim Kauf mit Originalzustand und niedriger Laufleistung.



Neuzeit: Amethyst-Metallic und Alu-Räder im Design 90

Porsche 944 S2

Motor: wassergekühlter dohc-Reihenmotor Typ M44/41

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 104 x 88 mm

Hubraum: 2990 ccm

Leistung: 211 PS bei 5800/min

Drehmoment: 280 Nm bei 4000/min

Verdichtung: 10,9 : 1

Gemischaubereitung: elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 083F

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2400 mm

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

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

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

Leergewicht: 1310 kg (1340 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1650 kg (1680 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

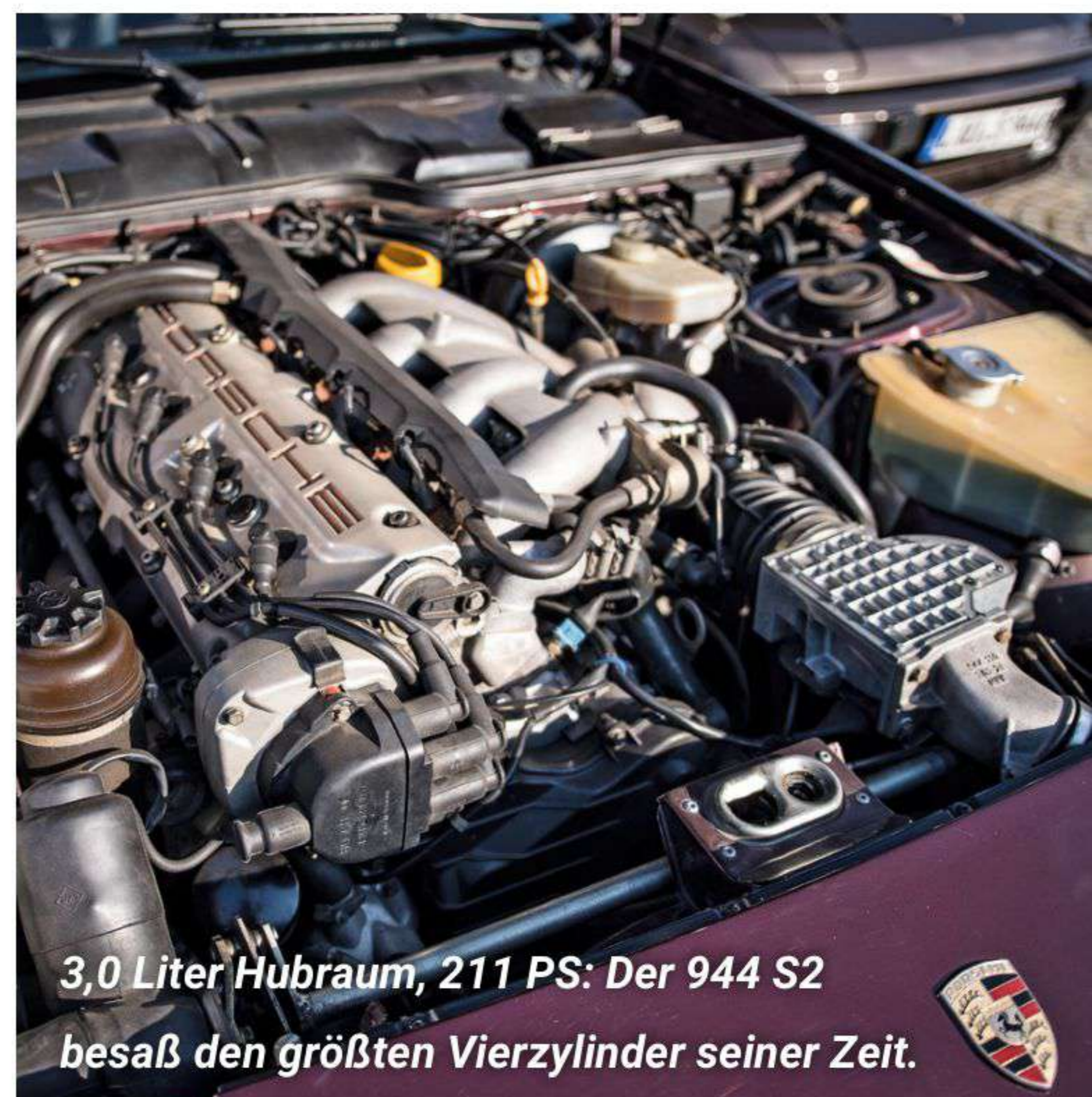
Beschleunigung 0-100 km/h: 7,1 s

Bauzeit: 1988-1991

Stückzahl: 9352



Mit dem modern gestalteten Armaturenbrett gewann die 2. Serie des 944 an Eigenständigkeit.



3,0 Liter Hubraum, 211 PS: Der 944 S2 besaß den größten Vierzylinder seiner Zeit.




PORSCHE FAHRER PREISGUIDE

944 S2, Bj. 1988-1991

Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
k. N.	22.100 €	14.200 €	7800 €	k. N.

Quelle: Classic Data



AUTOHAUS Herbst		 Neuwagen-Rechnung Nr. PO/18	
Herrn Heinrich SANDNER Hauptstrasse 46 8566 Leinburg-Weissenbrunn			
Fahrzeuginst.	Farbe	Fahrzeugs-Nr.	Rechnungstag
944 o12	L4 L4 RJ	94ZDN 4c4 824	17. Feb. 1983
Sie erhalten gemäß den Lieferbedingungen für Porsche-Automobile			
Anzahl-Modelle	1 PORSCHE 944 in zobelbraunmetalllic		DM 35.778,76
Mehr- oder Minderausstattung			
Metalllic-Lackierung	876,11		
Reifen 215/60	345,13		
Antenne, Lautsprecher und Entstörung	371,68		
Abnehmbares Dach	876,11		
Nebelscheinwerfer	234,51		
Zahler: Bar bei Bereitstellung			
Kraftfahrzeugbrief erhalten:		Listenpreis	38.482,30
Unterschrift des Kunden		Kfz-Brief	8,-
An den geliehenen Gegenständen behalten wir uns das Eigentum nicht bis zur Bezahlung unserer identischen Forderungen vor. Rückstellungen finden zur Rückzahlung, wenn sie spätestens 1 Jahr nach Erhalt der Rechnung erfolgen. Die Höhe der Bezahlung gilt mit der Auslieferung des Fahrzeuges an den Besteller oder dessen Nachfolger als vereinbart.		Überführungskosten	398,23
		Betrag	38.888,53
		Umsatzsteuer	5.055,51
		Rechnungsbetrag	43.944,04
			- 3% - 42.628,64
Geschäftsführer Werner C. Herbst Amtsgericht Nürnberg A Nr. 6618 Paterhof 11 91054-14 09-23308 Nürnberg		Erfüllungsort und Gerichtsstand Nürnberg Banken: Bayerische Vereinsbank Fürth (BLZ 750 200 73) 3 936 434 Dresdner Bank Fürth (BLZ 750 200 43) 4 530 270 Sparkassenkasse Nürnberg (BLZ 750 501 01) 1 900 988	

Keine gewöhnliche Autokarriere: Auf den vernünftigen Mercedes 200 D folgten zwei Transaxle-Porsche. Die Rechnung für Heinrich Sandners 944 liegt vor.

Damals und heute: Zu den Fotos aus dem Familienalbum kommen neue Porsche-Bilder hinzu.

tina an. Gut, an den Felgen könnte man mal die eloxierten Bereiche aufarbeiten lassen, hat die Familie schon überlegt. Doch ansonsten wäre es eine Sünde, die Geschichte des Wagens mit Neulack und neuer Innenausstattung auszulöschen. Ihn verändern? Warum? Er war halt schon immer da und stets zur Stelle.

So zählen auch Einkaufsfahrten mit dem Porsche zu den Erinnerungen von Ulrike Arneth und ihrer Tochter Doris. Und klar: Wenn der Opa die Enkelin mit diesem Wagen von der Schule abholte, war das



ebenfalls ein Highlight. Dabei wurde auch gleich die Porsche-Begeisterung mit angeschoben. Sie mündete bei Doris Arneth im Kauf eines Porsche 944 S2.

Das im Prinzip gleiche Auto präsentiert sich eine Autogeneration später deutlich anders. Parken Mutter und Tochter ihre beiden 944 nebeneinander, ist die Weiterentwicklung gut sichtbar: die geänderten Bug- und Heckschürzen, der andere Spoiler, der glatte Look der Räder im Cup-Design. Dazu kommt das heute noch modern wirkende geschwungene Armaturenbrett, während der alte 944 noch das des 924 aufträgt.

DORIS SUCHTE EINEN 924, FAND EINEN 944 S2

Schon bei seiner Präsentation wirkte der Motor des 944 eher ungewöhnlich, da 2,5 Liter Hubraum auf vier Zylinder verteilt wurden und Ausgleichswellen für einen ruhigen Lauf sorgten. Mit 163 PS und 220 km/h Spitze war er standesgemäß motorisiert, bot ein neutrales Fahrverhalten und war leicht. Der 911 SC war auch leicht, der größere 928 ausgeglichener. Die Kombination aus beidem bot so nur der 944.

Doris Arneth schaute zunächst nach einem 924, so wie ihn ihr Großvater Heinrich Sandner gefahren hatte. 924, 924 Turbo, 924 S: „Ich habe ewig gesucht.“ Dann wurde es 2010 schließlich ein 944 S2, der gefiel ihr besser als der 944. Mit rund 106.000 Kilometern ist auch seine Laufleistung nicht hoch, der Vorbesitzer hat ihn gut gepflegt – und konnte sich nur schwer von dem Wagen trennen. „Er hatte Tränen in den Augen – und mir den Wagen sogar noch einmal vollgetankt.“

Damit nahm die Geschichte ihren Lauf und fand eine weitere Fortsetzung. Zwei Jahre zuvor hatte sich Doris Arneth mit einem Freund einen 928 S4 als Restaurierungsprojekt zugelegt: „Den kauften wir, weil er einfach schön ist.“ Der „Shark“, wie sie ihn wegen seiner Optik nennt, besitzt einen Motor aus dem 928 GT und ist eine Version für den kanadischen Markt, lief jedoch in Deutschland auf einem Militärstützpunkt.

Heinrich Sandner hat folglich nicht nur einen 944 hinterlassen, sondern auch eine Leidenschaft für die große Familie der Transaxle-Modelle geweckt. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

SICHERN SIE SICH JETZT DAS JAHRESABO VON DER ANLEGER



12
AUSGABEN
NUR
27 EUR

Verpassen Sie
keine Ausgabe

Sparen Sie **10%**
gegenüber dem
Einzelkauf

Lieferung
frei Haus

www.deranleger.com



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 2:

PORSCHE-FANS WELTWEIT – TOM WILLIAMS

AUSTRALIEN



STECKBRIEF

Mein Name ist Tom Williams, ich bin 44 Jahre alt. Mir gehört eine Firma für Design-, Produkt- und Markenentwicklung in Australien. Hobbys? Porsche, meine Kinder. Und ich renoviere Häuser.



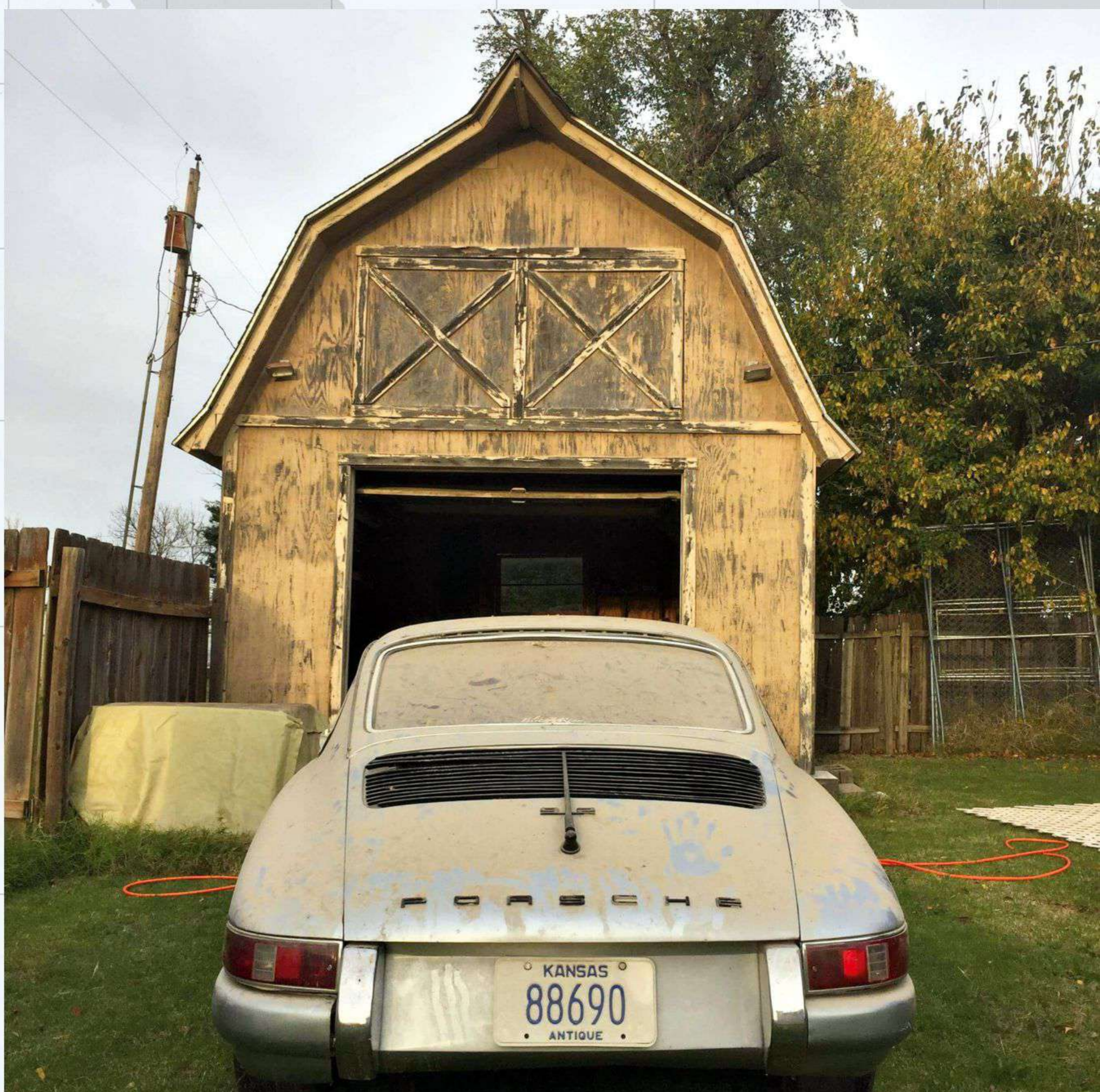
Beide 912 stammen aus den USA. Leider erwies sich der coole Scheunefund (u.) als hoffnungslos verloren.

Für den bereits bestellten heißen Motor musste ein weiterer 912 gesucht werden.

Meine Sammlung besteht derzeit aus drei Porsche: Ich besitze zwei 912, beide aus dem Baujahr 1968, und einen 911 Turbo von 1976. Alle drei habe ich in den USA gekauft. Der eine 912 ist orange, die anderen beiden Autos sind schwarz.



„FÜR DEN 997 TURBO MIT SEINER GANZEN KRAFT FEHLTEN MIR HIER DIE STRASSEN.“





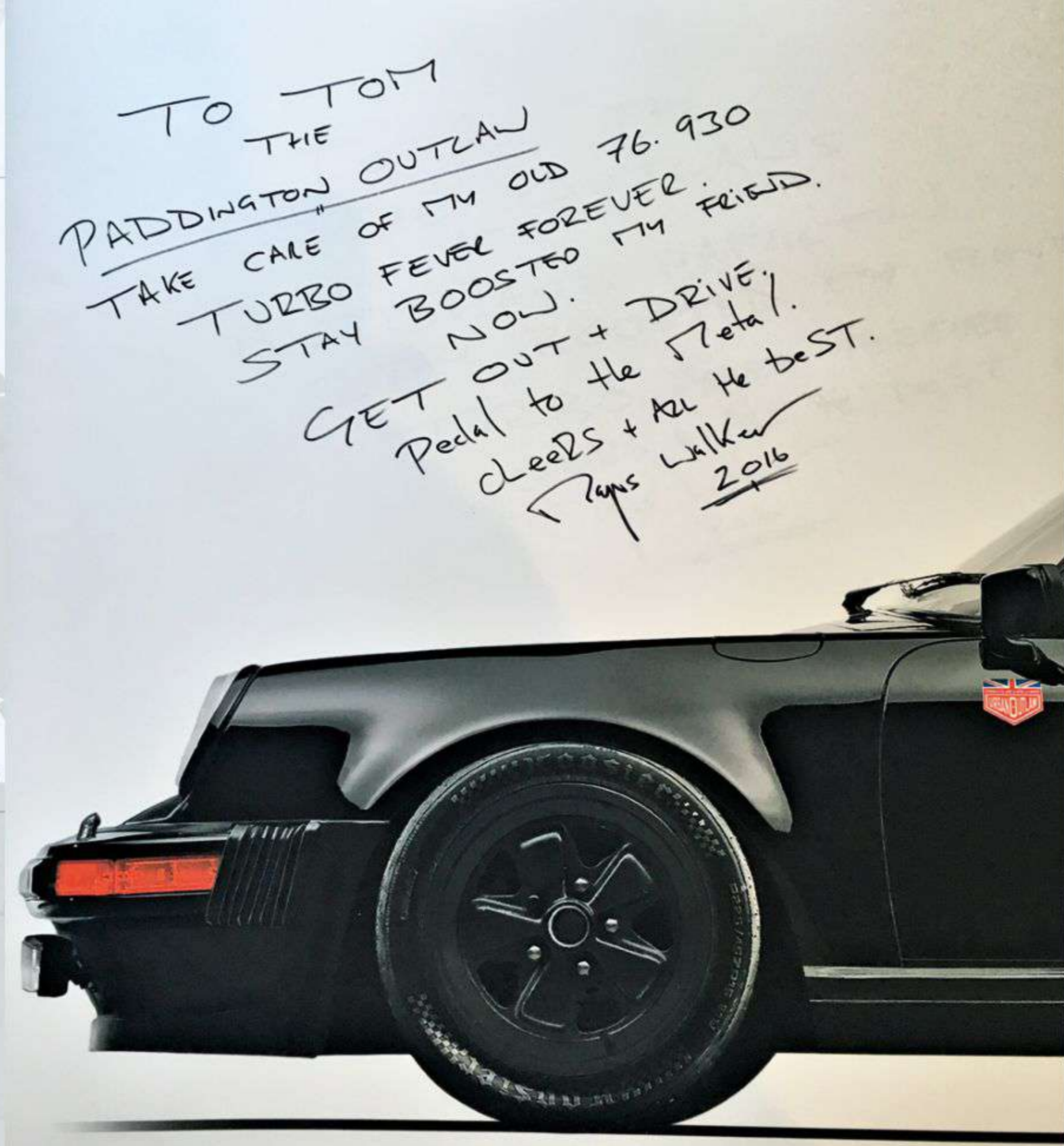
Wie hat es angefangen? Meinen ersten Porsche habe ich vor 14 Jahren gekauft, damals war ich 30 Jahre alt – es war ein 996 Carrera 2 von 2004. Seitdem habe ich einen 964 (Baujahr 1990), einen 911 Turbo (Baujahr 1985) und einen 997 Turbo besessen, den ich 2010 gekauft habe. Alle drei Autos habe ich wieder veräußert. Den 996 hatte ich geleast und den 964 wollte ich eigentlich zum Umbauen zu Singer schicken, was sich aber als viel zu teuer herausstellte. Den 930 habe ich verkauft, weil ich keine zwei 911 Turbo brauche, und für den 997 Turbo mit seiner ganzen Kraft fehlten mir hier die Straßen. ►

Ein 911 Turbo von 1976 ist eine seltene Erscheinung, vor allem in Australien. Breitere Räder in Schwarz und Tieferlegung lassen ihn kämpferisch wirken.





Garage oder Wohnzimmer? Irgendwo dazwischen!
Der schwarze 930 mit dem lautmalerischen „Outlaw“-
Kennzeichen gehörte zuvor Magnus Walker – der schrieb
Williams die passende Widmung dazu (o. r.).



Als Letztes habe ich mir einen 912 von 1968 gekauft, ein sehr originales Fahrzeug mit einigen kleinen Modifikationen, die es ein wenig spezieller machen. Der Vorbesitzer war ein echter Enthusiast, ich habe ihn auf Instagram kennengelernt. Instagram ist ein toller Weg, Besitzer und spannende Autos zu finden; der 912 ist schon das zweite Auto, das ich über Instagram gekauft habe! Momentan steht das Auto noch in Florida, aber ich will es bald nach Australien holen. Ich liebe die Form dieser frühen Porsche, und weil sie bezahlbar sind, muss ich keine Angst haben, damit jeden Tag unterwegs zu sein.

Mein zweiter 912 ist ebenfalls von 1968. Ich habe das Auto für 9000 Dollar über Facebook gekauft. Es sah wie ein sehr cooler Scheunenfund aus, war aber leider zu verzogen und verrostet, um eine Reparatur zu rechtfertigen. Allerdings hatte ich bei Dean Polopolus von Polomotor bereits einen Motor bestellt, sodass wir ein anderes Restaurierungsobjekt dafür finden mussten. Zum Glück hatte Dean einen Kumpel, der seinen erst kürzlich restaurierten 912 von 1968 verkaufen wollte. Es ist ein tolles Auto mit einem Bremsen- und Fahrwerk-Update, und weil es kein Matching-Numbers-Auto war, bot es sich für den Motor-Einbau an. Wir sind fast fertig damit, sodass ich hoffe, den Wagen gegen Ende des Jahres hier zu haben.

Aktuell fahre ich einen 911 Turbo von 1976, einen aufgrund der geringen Stückzahl sehr seltenen 930, von denen es nicht mehr viele gibt. Er ist außen und innen schwarz und abgesehen von der Tieferlegung, Auspuff und Rädern größtenteils serienmäßig. Der Vorbesitzer ist Magnus Walker! Es war großartig, den Wagen in Los Angeles Probe zu fahren, Magnus zu treffen und seine Sammlung zu besichtigen. Er ist ein echter Gentleman und wahrer Enthusiast. Er weiß viel mehr über die Marke Porsche als ich, also habe ich noch etwas gelernt. Ich bin wirklich froh, dass er mir den Wagen verkauft hat – auch das lief über Instagram. Inzwischen habe ich Kontakt zu dem vorherigen Besitzer, einem Piloten der US Air Force. Wie cool! Ich liebe das Auto, nutze es so oft wie möglich und war schon im ersten Jahr an die 5000 Meilen damit unterwegs. Meine drei Porsche sind einzigartig, weshalb ich sie behalten werde.



Warum Porsche? Warum alte Porsche? Ich liebe alte Autos! Schon der 964 war mir zu modern. Der 930 fordert dich beim Fahren, ist hart und brutal. Jetzt freue ich mich auf den 912 mit seiner tollen klassischen Form. Ich hatte einige Jahre lang den 997 Turbo, aber die vielen PS brauche ich nicht mehr. Im Großen und Ganzen geht es um die Form, das Design, die Geschichte und die Leute und Besitzer, die man trifft. Kürzlich bin ich mit meinem mehr als 40 Jahre alten 911 Turbo mehr als 5000 Kilometer von Sidney bis nach Tasmanien und zurück gefahren, und das Schlimmste, was passiert ist, war ein platter Reifen. Und wir haben richtig Gas gegeben! Welche andere Marke, welches andere Auto schafft das? ■

Text und Fotos: Tom Williams · Übersetzung: Jan-Henrik Muche

**„WARUM ALTE PORSCHE?
ES GEHT UM DIE FORM, DIE GESCHICHTE
UND DIE LEUTE UND BESITZER,
DIE MAN TRIFFT.“**



WEIHNACHTSMARKT KALENDER UND LITERATUR



Wir verlosen ein Exemplar! Teilnahme auf www.porsche-fahrer.de oder per Postkarte mit dem Stichwort „Comic-Kunst“ an: PORSCHE FAHRER, Pottscheid 1, 53639 Königswinter

Steve McQueen in LE MANS

Film und Handlung dürften bekannt sein, und dass die Geschichte keine überraschenden Wendungen nimmt, ist an dieser Stelle egal – der erste Teil der zeichnerischen Umsetzung des berühmten Filmstreifens ist Comic-Kunst auf hohem Niveau, vor allem handwerklich. Sieben Zeichner und Gestalter haben die Szenerie von LE MANS zu Papier gebracht, weitere Teile sollen folgen. Wo die Menschen leicht steif und hölzern wirken, atmen Rennszenen und Autos Highspeed und Detailreichtum, im dramatischen Unfall fliegen dem Leser die Unterlegscheiben um die Ohren. Wir warten auf die Fortsetzung.

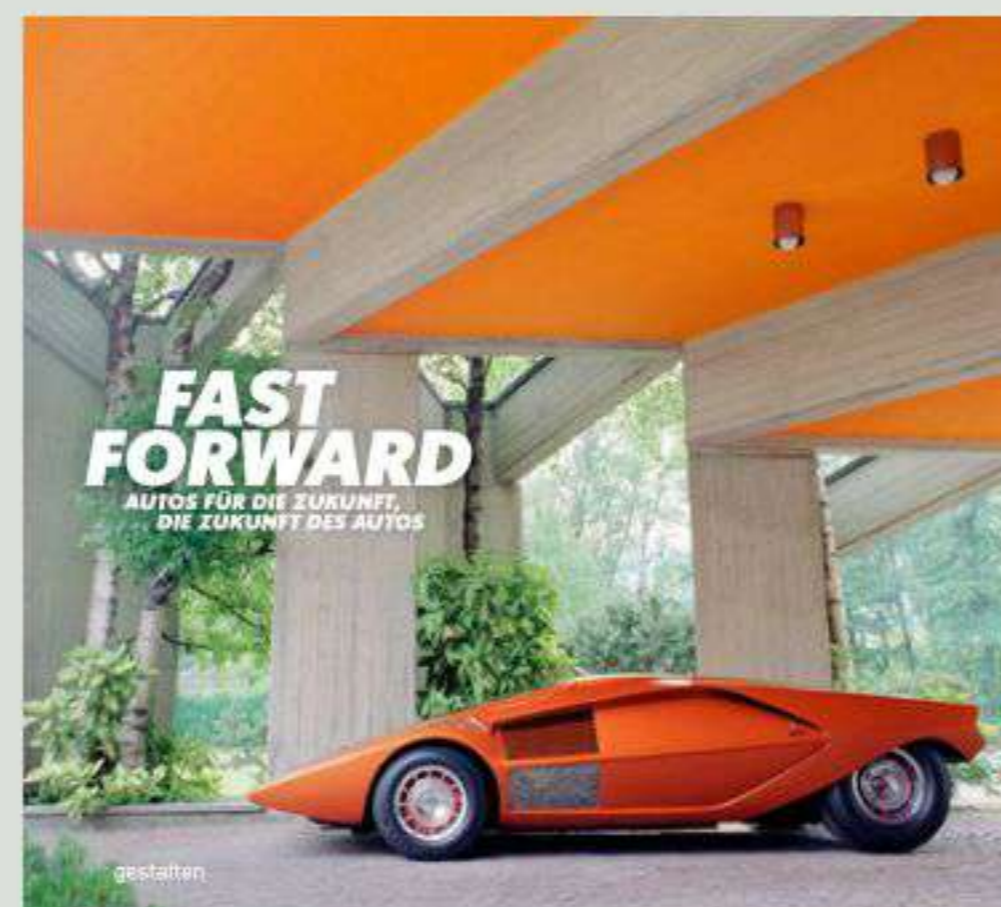
Sandro Garbo: „Steve McQueen in LE MANS“, 64 Seiten, 350 x 260 mm, Hardcover, Garbo Studio, 49,00 Euro, ISBN 978-3-85119-367-1



Junk Yard

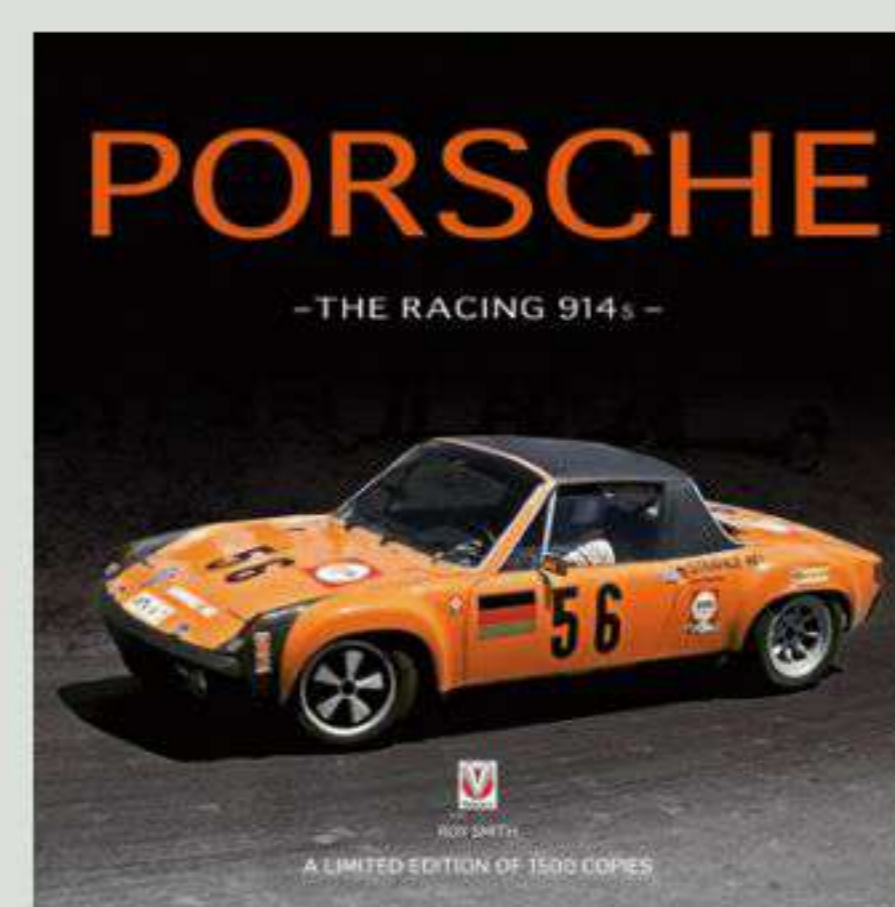
Sie, ach was: Wir alle müssen jetzt ganz stark sein. Da liegen lose gestapelt 356 übereinander, ein Carrera steht mit offener Motorhaube in einer Ecke, ein halber 911 gammelt auf einem Bentley vor sich hin. Ein paar Mercedes 300 SL, Lamborghini, Iso, Aston Martin gibt es auch. Und immer wieder Porsche, Porsche, Porsche – willkommen auf Rudi Kleins „Porsche Foreign Auto Car Dismantling“ in Los Angeles, dem Edelschrottplatz der Superlative und Traumwagen. Dass der kauzige Rudi Klein die beiden Deutschen Dieter Rebmann und Roland Löwisch auf seinen Highend Junk Yard ließ, war eine große Ausnahme. Zu unserer Beruhigung und bevor Sie Tickets buchen: Das Ganze liegt schon 20 Jahre zurück. Sehenswert ist es auch heute noch.

Dieter Rebmann/Roland Löwisch: „Junk Yard – Traumautos auf dem Edelschrottplatz“, 176 Seiten, 243 x 292 mm, Hardcover, Heel Verlag, Königswinter 2017, 29,95 Euro, ISBN 978-3-95843-593-5



Fast Forward

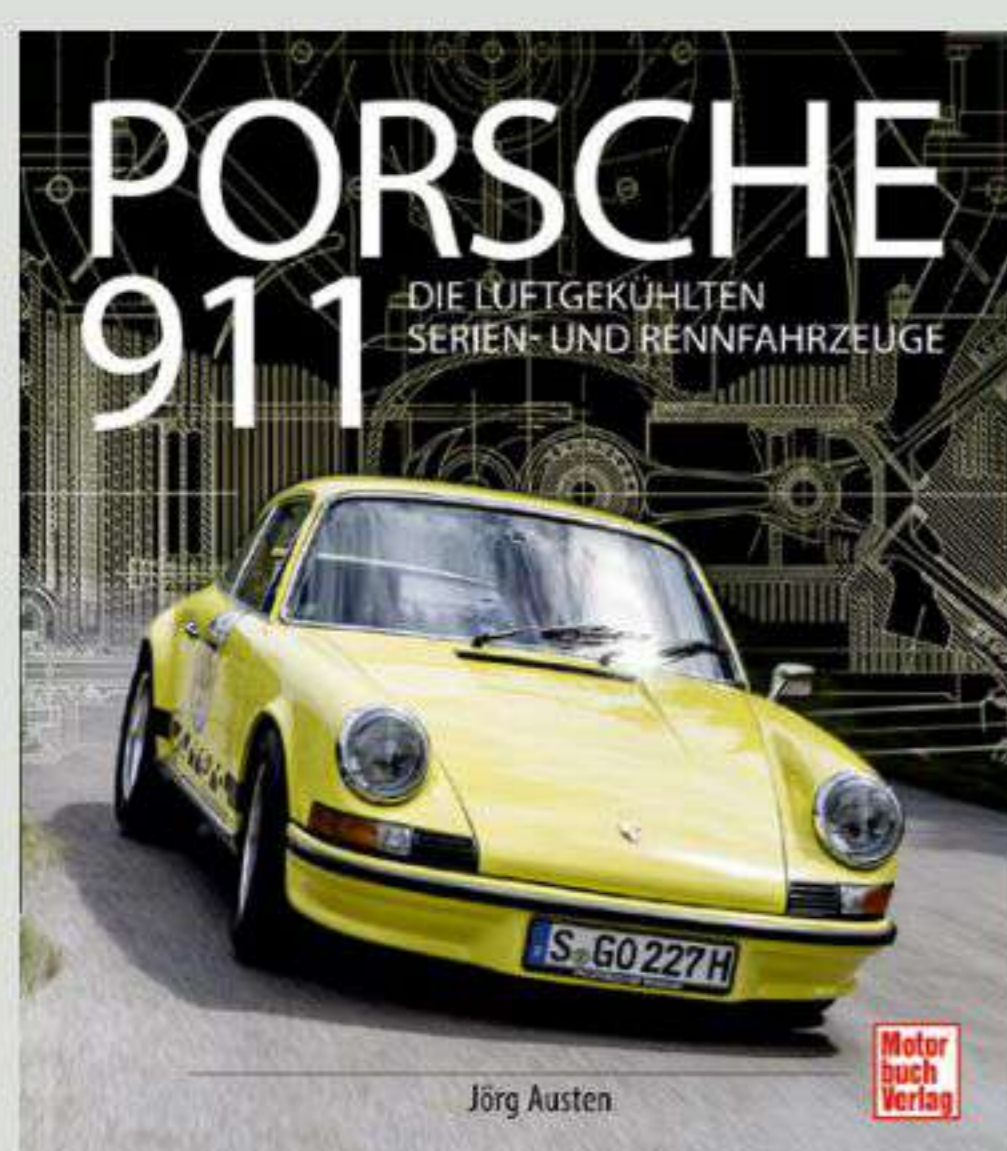
Wie sieht die Zukunft des Autos aus? Klare Antwort: mal wie eine Lokomotive im Art-déco-Stil (Tasco 48, Gordon Buehrig), dann wie ein Jet des Düsenzeitalters (Cadillac Cyclone, Harley J. Earl und Karl Renner) oder wie ein Ufo aus braunem Plastik (Lancia Sibilo, Marcello Gandini). Mal so, mal so. Die Zukunft des Autos und die oft nur nach dem Verständnis der Entstehungszeit wirren oder fiebrigen Traumwagen-Entwürfe der Designer und Ingenieure aus den letzten 80 Jahren haben in Fast Forward einen gemeinsamen Ort gefunden. Schön, dass es genug Platz für Entwürfe, auch die weniger bekannten, und die Schöpfer dahinter gibt. Zu sehen, staunen und auch lernen gibt es hier mehr als genug – Note 1. Robert Klanten, Maximilian Funk, Jan Karl Baedecker (Hrsg.): „Fast Forward – Autos für die Zukunft, die Zukunft des Autos“, 304 Seiten, 277 x 307 mm, Hardcover, Gestalten Verlag, Berlin 2017, 49,90 Euro, ISBN 978-3-89955-689-6



Porsche – The Racing 914s

Was hat noch gefehlt im Regal der Porsche-Spezial-Themen? Richtig, die Geschichte des 914 im Rennsport. Sorgsam hergeleitet über die Entwicklung und Erfolge des Mittelmotors im Motorsport bis hin zu einem großformatigen Statistikeil, der die 914-Platzierungen im In- und Ausland in den Jahren ab 1970 darstellt. Natürlich, 914-Fans werden viele der Bilder wiedererkennen, aber die Fülle an Stoff zum Thema 914/6 GT, ONS-Rettungsstaffel und den wilden Eigenumbauten aus der SCCA der 1980er Jahre liefert dann eben doch viel Spannendes, Neues. Schön, wer im Regal Platz für derartige Orchideen-Fächer hat. Achtung: Es gibt nur 1500 Stück.

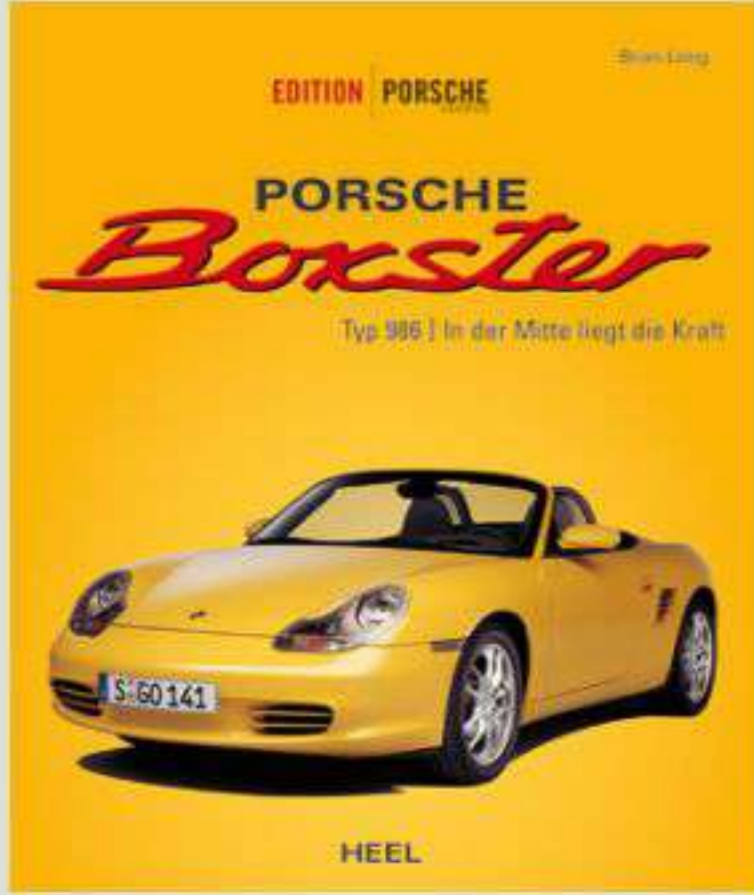
Roy Smith: „Porsche – The Racing 914s“, 320 Seiten, 248 x 248 mm, englisch, Hardcover, Veloce Books, Dorchester/UK 2016, 79,00 Euro, ISBN 978-1-845848-59-0



Porsche 911 – Die luftgekühlten Serien- und Rennfahrzeuge

Obwohl die Inhalte in Teilen bereits seit längerem vorliegen und Autor Jörg Austen, einst Ingenieur in Diensten der Firma Porsche, 2015 verstorben ist, kommt erst heute in Verbindung mit den technischen Daten und Erläuterungen von 911-Straßen- und Rennfahrzeugen das wichtigste Austen-Werk auf den Markt. Jetzt lassen sich, technisch wie historisch, Linien ziehen und Entwicklungen nachvollziehen, gebündelt und übersichtlich in Form gebracht. Dass Layout und Bildauswahl keinerlei Spannung aufkommen lassen, lenkt vom gewichtigen Inhalt ausnahmsweise mal nicht ab. Das Buch hat das Zeug zum Standardwerk.

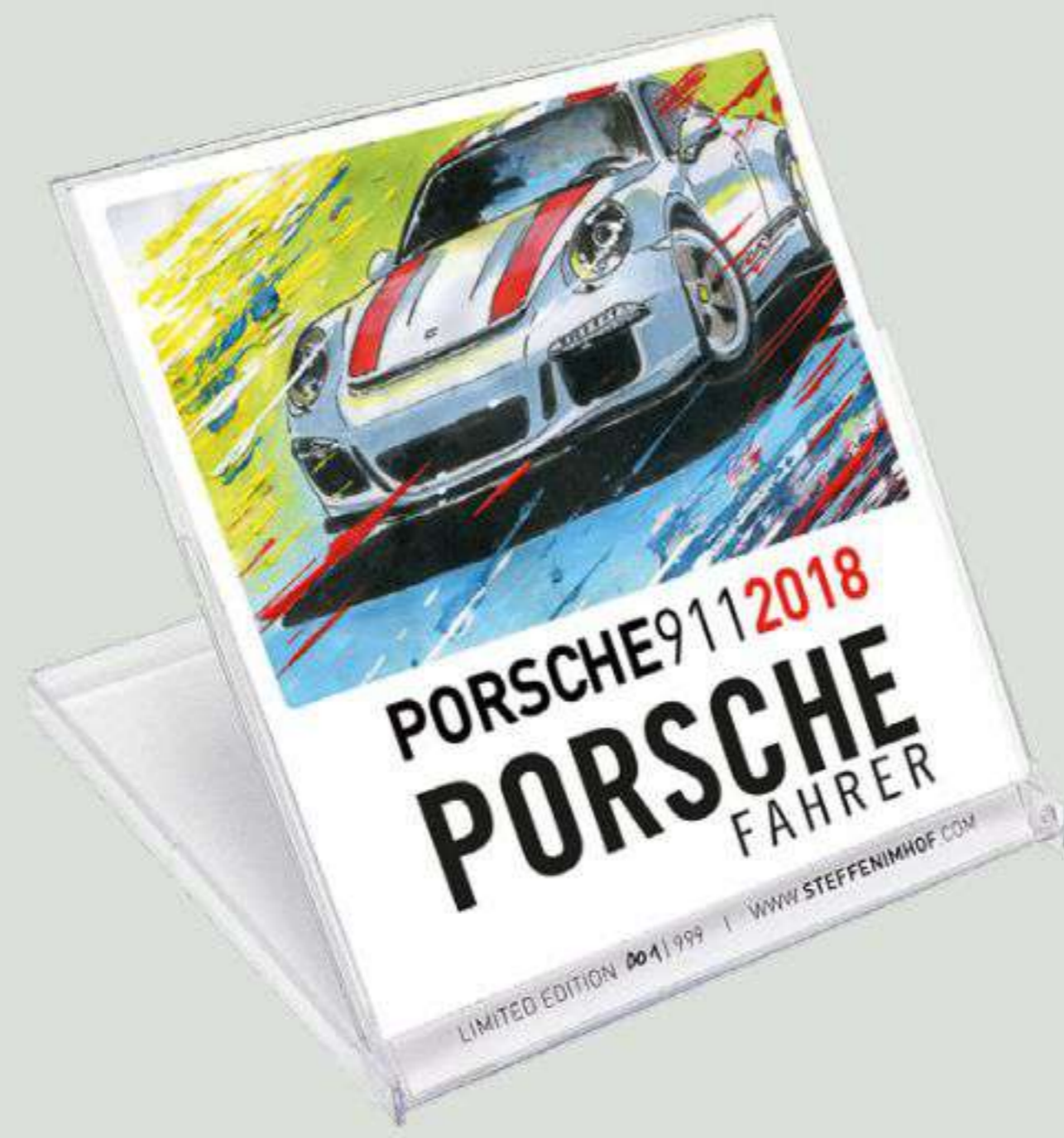
Jörg Austen: „Porsche 911 – Die luftgekühlten Serien- und Rennfahrzeuge“, 464 Seiten, 230 x 265 mm, Hardcover, Motorbuch Verlag, Stuttgart 2017, 49,90 Euro, ISBN 978-3-613-03894-3



Porsche Boxster – Typ 986

Einen schönen frühen Boxster kaufen, solange die Preise noch am Boden sind? Warum nicht! Da hilft es, sich im Vorfeld mit verlässlich recherchierter Literatur zu beschäftigen, um das richtige Modell mit der passenden Ausstattung einzukreisen. Brian Longs Boxster-Buch zum Typ 986 ist dafür die richtige Wahl, auch weil er präzise Änderungen, Farben und Optionen benennt, Modellpflege und technische Änderungen aufführt und das alles mit Archiv-Material illustriert. Erst Buch, dann Boxster kaufen!

Brian Long: „Porsche Boxster – Typ 986“, 160 Seiten, 290 x 245 mm, Hardcover, Heel Verlag, Königswinter 2017, 35,00 Euro, ISBN 978-3-95843-592-6



12 x 911

„Best of Zuffenhausen“ für die Wand, „Porsche 911 2018“ für den Arbeitsplatz. Auch für das kommende Jahr hat Künstler Steffen Imhof einen kompakten Tischkalender im CD-Format in der Box aus Plexiglas aufgelegt. Thema für 2018: ausschließlich Elfer für Straße und Rennsport. Hierbei handelt es sich um Skizzen, die er als Grundlage für seine Unikate anfertigt. Erstmals erscheint zu 2018 eine PORSCHE FAHRER-Version, auf 999 Exemplare limitiert und zu bestellen unter www.steffenimhof.com. Bei der Bestellung bitte „PORSCHE FAHRER-Edition“ angeben. Der Preis beträgt 9,90 Euro pro Kalender + Versand und Verpackung (Deutschland 2,00 Euro).

Kalender Best of Zuffenhausen 2018

Die Neuen sind da: zwölf schöne Elfer für das kommende Jahr 2018. Dieses Mal gibt es bei Automobil-Fotograf Dieter Rebmann (fast) nur Luftgekühltes, traumhafte Elfer-Modelle vom 911 RS-Rallye Gruppe 4 (1972) bis zum 911 Carrera S (2014). Ebenfalls dabei: 993 4S, GT3 RS, 964 Cabrio und ein bezaubernder 912 Targa von 1968, der die Zugehörigkeit zum „Best of Zuffenhausen“ längst verdient hat. Wer auch mal sein Auto als Porsche des Monats sehen möchte: Kalender kaufen und bei Dieter Rebmann (mail@dieterrebmann.de) oder beim Heel Verlag (info@heel-verlag.de) bewerben.

479 x 595 mm, Spiralbindung, mit außen sichtbarer Motivübersicht, Heel Verlag, Königswinter 2017, 24,99 Euro, ISBN 978-3-95843-467-7



TEILE.COM | ONLINE SHOP

Porsche 911 991.1 Carrera Radenkonfigurator.
In drei Schritten zu Ihren Traumrädern.

Porsche Originalräder Konfigurator.

In drei Schritten zu Ihren Traumrädern.

Siehe jetzt. | www.teile.com/wheels

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

Classic Center Köln Wir lieben schöne Autos



www.classiccenter-koeln.de

MITTELMOTOR GmbH

Ersatzteile • Motorsport • Reparaturbetrieb • Restauration

OnlineShop *klick*

Täglich weltweiter Versand

Mittelmotor GmbH
Werner Heliweg 27
44803 Bochum

0234/ 9351414
0234/ 9351415
info@mittelmotor.de

www.mittelmotor.de

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

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

BIETE



Porsche 911 S, Bj. 1968, Blutorange, Coupé, Original Recaro Sportsitze Pepita, Sperrdifferential, Nürnberggetriebe, Matching Numbers, Zustand wie Neu. E-Mail: Moritz911@autlook.com



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

996 Targa, Tannengrün Metallic, Schalter, Ausstattung Silbergrau, seit 2009 in unserem Besitz, komplette Doku., Preis VB. Tel.: 0157 57945700. PLZ 46539



Boxster 986, EZ 12/97, ozeanblau-metallic, Leder schwarz, Schaltgetriebe, 57.000 km, 17" Carrerarad, Klima, KD im PZ neu, HU+Reifen neu, 16.986 Euro VHB, Tel.: 0162 9529110

Sammlungs-Auflösung Porsche WHB/Prospekte/Ersatzteilkataloge/Bedienungsanleitungen von 1950–2000. Tel.: 07351 23806

Paszination
Comer See
Idyllische Landhs. & Ferienwohnungen

www.labreva.com Tel. 08178 997 87 87

Krämer
Spezialisiert auf PORSCHE
www.amak.de

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

PoMoTec GmbH
Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

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

BOTT FAHRZEUGTECHNIK
www.bott-fahrzeugtechnik.de

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

Tel.: +49(0)6681 - 9170742



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

Porsche Panamera 4S PDK in Top-Zustand mit Appr. Garantie, Carbonraumet., unfallfrei, NR, scheckheftgepfl. bei PZ, Wartung neu, Orig. Porsche-Alu, WR auf Wunsch uvm. Bei Fragen: Tel.: 0170 4689765



Frontspoiler RUF Porsche turbo 930, für Baujahre 1981-89, 990 Euro. Tel.: 0151 119 735 10



Porsche 968 Cabrio in Weiß. Top-Zustand, aus Sammlung; Verdeck, Zahnriemen, etc. neu. 178.000 km, BJ 3/92, 29.968 Euro, Wertanlage mit Spaßfaktor! E-Mail: mark.fritz@t-online.de



Porsche 911 / 930 Lenkrad, Ausführung mit 3 Speichen, passend für alle G-Modelle, neu bezogen in schwarzem Leder mit originaler Porsche Kreuzstichnaht, Hupentaste auch in Leder bezogen, Porsche Farbemblem plan eingearbeitet, unbenutzter, neuwertiger Zustand nach Überholung, von Porsche nicht mehr lieferbares Unikat, 790 Euro, Tel.: 0162 3661816

classic cars pinmagnets
Die Oldtimer-Magneten - zum Sammeln und schenken -
erfahren Sie mehr unter: www.pinmags.de

WERKSTATT FÜR SPORTWAGEN
911 und
Kolndrik und Lessmeister GmbH
Siebengebirgsblick 15
53343 Wachtberg
www.9und11.de · Tel. 0228 90855993

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

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

1

CARTRONIC motorsport

Cooler Sache: Zusatzölkühler für alle Porsche 911 von 1974 - 89. Ersetzt den Verbindungsschlauch zwischen Öltank und Ölkühler, ist in 15 Minuten montiert, senkt die Öltemperatur um ca. 5° C!

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

MARTINI RACING
MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessoires
order online: maxpart-racing.de

CLASSIC AIRCOOLED SPORTCARS
WERKSTATT & SERVICE
CAS
Berlins älteste freie Porsche Werkstatt
RICHARDSTR. 95 · 12043 BERLIN · 030-6872195
WWW.KRAGE-TUNING.DE

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

JOMAPARTS.COM
porsche classic parts

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

CLASSIC CARS UND YOUNGTIMER
SPEZIELL PORSCHE 911 | 964 | 993 | 996

BUCHENWEG 2 | 24860 UELSBYHOLZ | 04641 9896006
INFO@GERMAN-CAR.NET | WWW.GERMAN-CAR.NET

Tachometer Armband Uhren für den Sportwagen Enthusiasten

9 vor 11
Horological

Po-250

Po-300

9vor11-Rally

289,00 Euro

289,00 Euro

269,00 Euro

www.9vor11.de

Ausstattung:
 - Minutenzeiger als Tachometernadel
 - Automatikwerk Kaliber 821A von Miyota
 21.600 Halbschwingungen / Stunde, 21 Lagersteine
 40 Stunden Gangreserve bei Vollaufzug
 - Wasserdichtigkeit: 5 ATM
 - Made in Germany

reparts.com

Start Marktplace Gesuche Anbieter Gruppen Veranstaltungen Info Anmelden

Alle Kategorien

- Autoteile >
- Öle, Pflege- & Schmiermittel >
- Werkzeuge >
- Zubehör >

Alles für Ihren Klassiker
Ersatzteile & Zubehör

Jetzt Ersatzteile finden

--	--	--	--	--	--

Humbaur GmbH

Sportwagenservice

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

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

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

BIETE



Willkommen in unserer Porschegemeinschaft zu Stammtischen, Treffen und Ausfahrten!



RSL-Classic Porsche Auswahl:
 356 BT5 Roadster, Mot. Match Nr. / 911 Coupe 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 Carrera GTS Cabrio, BJ 06/11, weiß, Dach schwarz, Innen 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, Sitzlüftung, Sport Chrono Paket Plus, Navigationsmodul, Bose, Telefonmodul, Tempostat, RDK, Parkassistent (hinten), Dynamisches Kurvenlicht, ... 94.900 Euro. Tel.: 0049 172 20 77 349



Porsche Turbo RUF 3,4 BTR, 930 Turbo RUF 3,4 BTR, Md 1989, 113.617 km, Schwarzmetallic, Leder schwarz, 374 PS, Klima, 5-Gang, SSD, Inspektion neu, Preis: 149.500,- €. Fa.German-Car.Net, Tel.: 04641-9896006, E-Mail: info@german-car.net, www.german-car.net G

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

Kai Winter .de

ASW

Glass Coating

LACKVERSIEGELUNG
 Made in Germany

DIE **SCHUTZSCHICHT** WIE EINE ZWEITE HAUT
 Für die Werterhaltung Ihres Autos.



Porsche 997 Carrera, Modell 2005, 1. Hand, Porsche-scheckheft gepflegt, 64.500 Km, Schaltgetriebe, sealgraumetallic, Sportsitze Leder schwarz elektr., unfallfrei, Schiebedach, 19-Zoll Carrera Sport Rad, Sport Chrono Plus, Telefon-/Navi für PCM, Bose, Sitzheizung, Adaptive Sportsitze, Regensensor, Bi-Xenon, 46.800 Euro, Tel.: 0172 20 77 346 oder E-Mail: info@xyfa.de



930 turbo 3.3, 1979, deutsch, Zustand 1, 58.000 km, Scheckheft, 1. Brief, unfallfrei, Sammlerzustand, FP 179.930 Euro, E-Mail: claus.meirich@t-online.de, Tel.: 0157 74499306



Porsche 996 4S silber, 996 4S, EZ 29.04.2004, orig. 19.559 km, Silber, Leder schwarz, Scheckheft, Schiebedach, PCM, CD-Wechsler, Klimaautom. und mehr, neuwertiger Zustand, Preis: 67.000,- €. Fa.German-Car.Net, Tel.: 04641-9896006, E-Mail: info@german-car.net, www.german-car.net G



993 4S Unikat, BJ ,98, Classic Data 2+, 114.993 Euro, einer von 165 letztgebauten 993 4S; top Modell 993 4S + 19 Porsche Sonderoptionen; Gutachten über 125.000 Euro, P Classic Card bis 2019. E-Mail: sanfrancisto@t-online.de



Porsche 993 Turbo, 993 Turbo, Md 1996, 97.000 km, Schwarzmetallic, Leder tiefgrün, 450 PS, 2-Rad-Antrieb, RS-Sitze, Türpappen, Felgen BBS, S-Front, S-Heck, und vieles mehr. Preis: 169.500,- €, Fa.German-Car.Net, Tel.: 04641-9896006, E-Mail: info@german-car.net, www.german-car.net G



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



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



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

Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

QUALITÄT MIT GARANTIE

WELTWEIT
DIE NR1 FÜR MECHANISCHE EINSPRITZPUMPEN

High-End Mess- & Reparaturstationen
Die Komplettinstandsetzungen entsprechen bei Auslieferung in Qualität und Funktion dem originalen Fabrik-Neuzustand

UNSERE PERFEKTION FÜR IHREN KLASSIKER

EISENBRANDT
RENN- UND SPORTWAGEN

QUALITY MADE IN GERMANY
Versand im Spezialkarton

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

IHR PORSCHE IN BESTEN HÄNDEN.

Dienstleistungen für Porsche-Fahrzeuge mit Leidenschaft und Perfektion.

BOCK Classic

0208 62 00 92 60
info@bock-classic.de
www.bock-classic.de

HAHN-GFK.de
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

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

Winter Season

watch out

GRANDPRIX-ORIGINALS.COM



Petzoldt's
seit 1988

PROFI-PRODUKTE.
WENN ES PERFEKT
WERDEN SOLL.

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

www.Petzoldts.de
Tel.: 02331/483340

Pelf.com

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 2-2018
Erscheinungstermin: 02.02.2018 | Anzeigenschluss: 21.12.2017

BIETE



Porsche 996 4S, 996 4S, EZ 30.09.2003, 52.500 km, schwarzmetallisch, Leder Exklusiv Kashmir, Vollausstattung, Scheckheft, perfekter Pflegezustand, Preis: 55.700,- €. Fa.German-Car.Net, Tel.: 04641-9896006, E-Mail: info@german-car.net, www.german-car.net G



930 Turbo 3.3, 1987, 286 PS, Vollleder schwarz, sehr gepflegt, Privatverkauf, 120.000 Euro. Tel.: 0043 / 69911202544



Porsche 944, Serie 2 - Ersatzteile, Armaturenbrett Schwarz/Champagner, kompl. mit Cockpit, Anzeigen, Hebeln, Schaltern (s. Bild), € 300. Vierspeichen-Lenkrad Leder schwarz, 360 mm Durchmesser, € 150. Auspuff kompl. mit Kat und Endschalldämpfer (original Porsche), € 175. Fensterhebermotor links € 30. Lenksäule mit Schloss u. Schlüssel € 30. Targadach blau mit Dachhimmel € 100. Alles guter, schöner Zustand, Laufleistung 106.000 km. Standort Frankfurt am Main, Tel.: 0170 4829631

SUCHE

Suche Porsche 997 S oder 4S Cabrio oder Coupé, Tel.: 0171 8246350

MODELL 1952



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

f PORSCHEFAHRER.Magazin



SANDELPAN 356

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

EXPERTENADRESSEN

FREIE FACHWERKSTATT FÜR PORSCHE-FAHRZEUGE
Reiner Herzog

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

SCHETTKI-911.DE
Klassische Porsche im Sammlerzustand

🏠 Monningstraße 58 | 45478 Mülheim/Ruhr
☎ 0171 7628201
🌐 www.schettki-911.de

KFZ-MEISTERBETRIEB Wolfgang Faul

🏠 Belgische Allee 10 | 53842 Troisdorf
☎ 02241 - 4 25 73
🌐 www.kfz-wolfgang-faul.de

AUTOHAUS WOLFSBURG KLASSIK
Unsere Leidenschaft: Einzigartigkeit erhalten

🏠 Theodor-Heuss-Str. 28b
38444 Wolfsburg
🌐 www.autohaus-wolfsburg-klassik.de

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN TRÄUME™

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



SWISSVAX ZUFFENHAUSEN



SWISSVAX 356



ONLINESHOPS

SWISSVAX INTERNATIONAL

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

PORSCHE FAHRER

Die Ausgabe 2-2018

erscheint am 2. Februar 2018

unter anderem mit diesen Themen:

REPORT

Königsklasse

Formel 1 Typ 804



TITELSTORY

Mehr geht nicht – 964 RS 3.8 trifft 964 RS N/GT



MAGAZIN

Gut und günstig

944 S2 und Boxster 986



SPORT-SCHAU

Asphalt und Schotter

996 GT3 Rallye



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

IMPRESSUM

Verlag:

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

Herausgeber:

Franz-Christoph Heel

Chefredakteur:

Jan-Henrik Muche

Redaktionsanschrift:

Rhönstraße 131
60385 Frankfurt
redaktion@pf-magazin.de

Ständige Mitarbeiter:

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

Verlagsleiterin Zeitschriften:

Sabine Blüm

Gerichtsstand:

Königswinter

Objektleitung

PORSCHE FAHRER:

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

Verlagsvertretung:

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

Anzeigenpreise:

Es gilt die Anzeigenpreisliste
2018.

Leserservice:

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

Abonnentenverwaltung:

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

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

Layout:

gb-s Mediendesign,
Königswinter

Druck:

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

Preise und Erscheinungs- weise:

Im Jahresabonnement erhalten
Sie PORSCHE FAHRER viermal
im Jahr. Der Preis für ein 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 kann
bis spätestens sechs Wochen
vor Bezugsende gekündigt wer-
den, ansonsten verlängert sich
der Bezugszeitraum um weitere
12 Monate.

Bücher-Bestellservice:

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

Vertrieb Deutschland:

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

Vertrieb Österreich/Schweiz:

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

Postvertriebskennzeichen:

74394

ISSN: 1864-4090

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

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

So behalten wir unsere Konkurrenz im Auge.



Qualität steht bei uns an 1. Stelle. An zweiter auch und natürlich auch an dritter. Das gilt für die ganze Vielfalt von OLDTIMER MARKT. Ob der riesige Kleinanzeigenteil zum Stöbern einlädt oder das umfangreiche Themenspektrum fasziniert. Europas größte Oldtimer-Zeitschrift bietet Monat für Monat alles Wissenswerte um das rostigste Hobby der Welt. Mit Lust, Leidenschaft – und viel Liebe zum Detail.

Viele starke Seiten.

OLDTIMER
MARKT EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



**Früher war alles besser.
Heute auch.**

Der neue 911 Carrera T.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 13,5–11,5 · außerorts 7,1–6,8 · kombiniert 9,5–8,5; CO₂-Emissionen kombiniert 215–193 g/km



PORSCHE