

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 1-2019
November 2018/
Dezember 2018/
Januar 2019
€ 7,50 (D) · € 8,70 (A)
CHF 11,50 · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)

**GEWINN-
SPIEL**
PREISE IM WERT
VON ÜBER
6.600 EURO!



**ERSTE AUSFAHRT
ERLKÖNIG 992**



996. JETZT KAUFEN!

Fahrbericht + Kaufberatung



Deutsche Wertarbeit
935 Clubsport



Französisches Einzelstück
914-6 Heuliez Murène



Italienische Momente
356 Zagato



RETRO CLASSICS® COLOGNE

MESSE FÜR FAHRKULTUR

15. – 18.11.2018 | koelnmesse

www.retro-classics-cologne.de

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

Allianz 

RETRO
PROMOTION



Automobilclub
von Deutschland



Kaiserlicher
Automobil-Club
Traditionsclub des AvD



Sieht so die ...

... Zukunft der Marke Porsche aus? SUV ohne Diesel (Cayenne und Macan), Cross-over mit Elektroantrieb (Mission E Cross Turismo und Taycan) und ein 911, der in zehn Jahren vielleicht als letztes Modell in einer langen Geschichte großartiger Sauger und Turbomotoren noch einen Verbrenner, die Technologie des 19. und 20. Jahrhunderts, nutzen darf? Ein Elfer als Folklore einer großen Historie?

Gänzlich unwahrscheinlich ist dieser Ausblick nicht. Im 70. Jahr des Bestehens, dem Jahr des großen Rückblicks, muss und will Porsche sich neu erfinden. Mit dem Einsatz manipulierter Konzerndiesel und dem verschleppten Angebot WLTP-konformer Modelle hat sich der Sportwagenbauer selbst unter Zugzwang gebracht.

Wohin die Reise ins Morgen geht, ist heute schon am Stammwerk zu beobachten. In Zuffenhausen ist die Zukunft fast fertig: Wo früher 356 und 911 vom Band liefen, geht 2019 der erste rein elektrisch betriebene Porsche in Produktion. Mit der „flexiblen Fabrik im volatilen Umfeld“ und einer „antriebsunabhängigen Montagelinie“, so Werksleiter Christian Friedl, hält sich Porsche alle Optionen offen; wer weiß heute schon, welcher Motor im nächsten Jahrzehnt wie stark gefragt sein wird?! Darüber zu spekulieren fällt schwer, aber Porsche ist vorbereitet. Welche Modelle wir hier 2028 testen und welche Antriebsart wir bewerten werden, ist heute noch völlig offen.

Ach ja, Sie haben es sicher schon bemerkt: Auch wir bei PORSCHE FAHRER haben die eigene Zukunft in die Hand genommen. Mit neuem Format, modernem Layout und großzügigerer Bildsprache starten wir ins neue Jahr. Mit unserer Titelgeschichte in Cinemascope® nutzen wir die Vorteile des neuen Looks, bringen den alten und neu begehrten 996 in aller Bandbreite und kommen damit auch thematisch im neuen Jahrtausend an.

Viel Freude beim Lesen und Blättern – wir sehen uns 2019 wieder.

Ihr zukunftssträchtiger



Jan-Henrik Mueche



Zusätzliche Bildergalerien und Videos

finden Sie in unserer digitalen Ausgabe!

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

Abonnenten können die digitale Version für nur 25 Cent pro Ausgabe dazubestellen!



82

SPÄT VOLLENDET

50 Jahre nach den ersten Entwürfen baut der italienische Karosseriebauer Zagato eine Kleinserie des 356 Speedster und Coupé.



SERVICE + TEST

- 12 FAHRBERICHT
992 - 911 8.0
- 24 TITELSTORY
996 - WELCOME MILLENNIALS!
- 38 TECHNIK
MISSION E CROSS TURISMO
SUV UND SAUBERMANN
- 44 FAHRTENBUCH
911 GT2 RS - HOCHEXPLOSIV
- 54 INVEST-TIPP
BOXSTER + CAYMAN GTS
DOPPEL-HERZ

MASCHINEN

- 18 MADE BY PORSCHE
935 CLUBSPORT - ZAHLEN-SPIEL
- 46 SPORT-SCHAU
924 TURBO RALLYE MONTE CARLO
GESCHICHTE WIEDERHOLT SICH
- 62 REPORT
911 CARRERA 2.8 RSR
AMERIKANISCHER HELD
- 82 HAPPY END
356 ZAGATO
ITALIENISCHE MOMENTE



24

JUNGER KLASSIKER

Der erste Elfer mit Wasserkühlung reift zum Liebhaberstück heran. Die Baureihe des neuen Jahrtausends hält ein paar ganz besondere Modelle bereit.



DAS WARTEN IST VORBEI

Erste Fahreindrücke. In den USA drehen die Prototypen ihre letzten Runden, bald geht der neue Elfer der Generation 992 an den Start.

12

MENSCHEN + MOTOREN

- 58 PORTRÄT
WOLFGANG MÖBIUS
DER GROSSE UNBEKANNTE
- 70 MENSCHEN
MICHAEL GERISCHER
TYPEN-KUNDE
- 76 TUNING
914-6 HEULIEZ MURÈNE
FRENCH DRESSING

RUBRIKEN

- 06 LESERBRIEFE | NEWS
- 90 LITERATUR
- 92 PORSCHE MARKT
- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM



PORSCHE 4.0

38

Im Mission E testet Zuffenhausen das Cross-over der Zukunft. E-Antrieb ist gesetzt, Form und Funktion befinden sich noch in der Entwicklung.





STANDSCHÄDEN

Als Abonnent Ihres Magazins lese ich immer wieder, dass es bei Fahrzeugen, die nicht regelmäßig bewegt werden, zu sogenannten „Stand-schäden“ kommen kann. Ich besitze ein Porsche 911 Cabriolet von 2012 (991), Laufleistung 46.000 km, und nutze mein Auto seit gut einem Jahr nicht mehr täglich, sondern nur einige Male im Monat, sodass ich auf eine maximale jährliche Fahrleistung von 5000 km komme. Der Porsche ist ganzjährig angemeldet, wobei ich im Winter nur ganz selten fahre. Meine Frage ist nun, zu welchen Schäden kann es am Fahrzeug kommen und wie lassen sich diese ggf. vermeiden?

Mark Stelten, Mönchengladbach

Anm. d. Red.: Die gute Nachricht zuerst: Sie machen alles richtig. Bei einer Fahrleistung von rund 5000 Kilometern pro Jahr ist die Gefahr von Stand-schäden gebannt. Diese entstehen vor allem dann, wenn Fahrzeuge über lange Zeit wenig bis gar nicht genutzt werden. Gummis und Dichtungen bei Fahrwerk und Motor härten aus, mitunter korrodieren Verbindungen oder die Elektronik nimmt Schaden. Ein gutes Beispiel ist die Klimaanlage, die bei Nichtnutzung tatsächlich häufiger kaputtgeht, während regelmäßig aktivierte Anlagen problemlos weiterlaufen.

GRÜSSE NACH DEUTSCHLAND

Oktoberfest? Nein, Jordanien im Herbst. Porsche-Sammler Yousef Fittiani, Held unserer „Porsche-Fans weltweit“-Story in Ausgabe 4-2018, hat sich anlässlich der Anlieferung und des Aufhängens des gerahmten Artikels über sich und seine Sammlung schneller GT-Modelle stilsicher in PORSCHE FAHRER-Shirt und Lederhose geschmissen. Wir suchen als Antwort noch die passende Kleidung.

BREMSWERTE

Bei Ihrem Bericht in Ausgabe 4-2018 über alte Reifen musste ich leider feststellen, dass Sie den Test nur unter nassen Bedingungen durchgeführt haben. Dabei laufen sicher 90 % der 911 als Dritt- oder Viertauto und, wie im Falle meines 996 von 2001, auch nur bei trockener Straße. Auch ich fahre Reifen des Typs Pirelli P Zero Rosso 225/40 ZR 18 und 265/35 ZR 18 N4 aus dem Produktionsjahr 2013. Mir hätte ein Test unter trockenen Bedingungen sehr zugesagt. Wenigstens die Bremsstrecke von 100 auf 0 km/h im Vergleich zwischen fabrikneuen und zehn Jahre alten Reifen wäre interessant gewesen. Vielleicht haben Sie ja Vergleichswerte? PS: Bitte noch viele 996/986-Stories.

Andreas Pichlmayer, Österreich

Anm. d. Red.: Ja, wir hätten auch gern mehr Messwerte erhoben, aber an unserem Testtag herrschten keine durchgängig trockenen Bedingungen. Bei solchen Versuchen werden die Autos bei Nässe weniger stark belastet, zudem treten die Unterschiede zwischen alten und neuen Reifen etwas deutlicher zutage. Bei Trockenheit liegt der Unterschied bei etwa 50 bis 75 Prozent der Nasswerte.



» TIPP

Zum zweiten Mal legt Künstler Steffen Imhof eine PORSCHE FAHRER Edition seines kompakten Tischkalenders auf – das Thema für 2019 lautet „Porsche Racing“, die Auflage ist auf 999 Stück limitiert. Zu bekommen ist der Kalender unter www.steffenimhof.com. Bei Bestellung bitte „PORSCHE FAHRER Edition“ angeben. Der Preis beträgt 9,90 Euro pro Kalender + Versand und Verpackung (Deutschland 2,00 Euro).

www.ospa.info

Foto: T. Eichkorn, Pool-Aesthetics

Der Königsweg zum *Wohlfühlwasser*

Modernste Technik für vollautomatisch perfektes
Schwimmbadwasser ohne Chlorgeruch

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

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




MADE IN GERMANY

Ospa Schwimmbadtechnik

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



ospa



NEUN VOR ELF

Es ist kurz vor Elf und Sie brauchen noch eine Youngtimer-Idee für Weihnachten? Das hier wäre was: die Horological-Armbanduhr P300 im Design des Tachometers des 911 der Generation 964 und 993, mit Automatikwerk und gelochtem Armband mit roter Naht. Preis: 289 Euro.

www.9vor11.de



MACAN – SANFTE PFLEGE

Im Sommer wurde er vorgestellt, jetzt laufen in Leipzig die Bänder. Neu ist der dort produzierte Macan des Modelljahres 2019 nicht, eher mit Augenmaß modellgepflegt. Volle Vernetzung und ein mildes Facelift gehören dazu.

Es sind Stückzahlen, von denen Porsche vor 70 Jahren nie und nimmer zu träumen wagte. Um etwa 79.000 Porsche 356 zu bauen, brauchte die Firma 15 Jahre. Vom kompakt bauenden SUV Macan liefen seit dem Debüt im Jahr 2014 rund 350.000 Einheiten vom Band; allein 100.000 davon verkaufte Porsche in China. Da macht es Sinn, die überarbeitete Neuauflage des Erfolgstyps in Shanghai vorzustellen – im Juli war dort Premiere.

Wenn sich einer so gut verkauft wie der Macan, sind alle Beteiligten mit Änderungen vorsichtig. Am ehesten lässt sich die überarbeitete SUV-Generation am durchgehenden, dreidimensionalen LED-Leuchtenband am Heck erkennen. Der Rest sind Feinheiten: ein überarbeitetes Bugteil, neue lautstarke Farben wie „Miami blau“ oder „Mambagrün-Metallic“ und neue Scheinwerfer mit LED-Technik.

Im Innenraum fällt der in der Armaturenbrettmitt platzierte, deutlich größer gewordene 10,9 Zoll große Touchscreen des neuen PCM ins Auge. Mit dem neuen PCM und Connect-Plus-Modul gehören nun Sprachsteuerung und Online-Navigation mit Echtzeit-Verkehrsinformationen zum Serienumfang. Ebenfalls neu und von anderen Modellen bereits bekannt: das GT-Sportlenkrad mit Mode-Dreheswitch. Ein Stauassistent mit integriertem Abstandsregeltempomat, der bis 60 km/h auch beim Lenken unterstützt, eine beheizbare Frontscheibe oder ein Ionisator für bessere Luft im Innenraum stehen auf der Extrapliste. Seit Oktober stehen die ersten Macan der Facelift-Generation beim Händler. Der Start fällt verhalten aus, vorerst ist nur das Basismodell verfügbar. Mit 245 PS liefert der Vierzylinder-Turbo 7 PS weniger als die Vorgängerversion, kostet mit 58.763 Euro aber rund 2500 Euro mehr. Weitere Modellvarianten folgen in 2019.

BEST OF ZUFFENHAUSEN 2019

Elf ist die Zahl des Jahres. Seit elf Jahren bringt Automobil-Fotograf Dieter Rebmann klassische und moderne Elfer vor die Kamera. Jetzt stehen die besten aus 2018 für das neue Jahr 2019 bereit: zwölf 911-Modelle aus 50 Jahren, vom 911 L über 911 Carrera 3.2, 996 Turbo und 997 GT3 RS bis zum aktuellen 911 4S. Wer mehr wissen will: einfach umblättern. Eine kurze Beschreibung jedes Fahrzeugs befindet sich auf der Rückseite des jeweiligen Monatsblatts. 480 x 595 mm, Spiralbindung, mit außen sichtbarer Motivübersicht, Heel Verlag, Königswinter 2018, 24,99 Euro, ISBN 978-3-95843-645-9





911 SPEEDSTER – DEM HIMMEL SO NAH

Eben noch eine Studie, jetzt schon eine Kleinserie.

Die Fertigung des 911 Speedster, vorgestellt am 8. Juni zum 70. Geburtstag der Sportwagenmarke, wird im kommenden Frühjahr beginnen. Wie bei Porsche Usus, ist die limitierte Stückzahl an einer Jahreszahl festgemacht – der 911 Speedster wird in einer Auflage von 1948 Stück gefertigt. Der zukünftige 911 Speedster auf der Basis der auslaufenden Baureihe 991 ist das erste Modell, für das Porsche die neu kreierte Heritage-Design-Pakete anbieten wird, eine weitere Ausstattungslinie von Porsche Exclusive. Bereits in die Serie geschafft haben es die 21 Zoll großen Kreuzspeichenräder mit Zentralverschluss, die an alte „Talbot“-Teile erinnernden Außenspiegel sowie der mittig in der Fronthaube platzierte Tankverschluss. Die Lackierung im klassischen Indischrot soll an den 911 Speedster der G-Modell-Baureihe erinnern, dessen Debüt 30 Jahre zurückliegt. Auch fast wie früher: der niedriger liegende Scheibenrahmen, die entsprechend verkleinerten Seitenscheiben sowie die Heckabdeckung aus Kohlefaser mit einer Doppelhulze hinter den Vordersitzen. Die Speedster-Variante basiert auf dem breiter bauenden Carrera 4 Cabrio, das Fahrwerk liefert der 911 GT3. Kotflügel, Fronthaube und Heckabdeckung bestehen aus leichtem Kohlefaser-Verbundwerkstoff. Die Auspuffanlage mit Titan-Endrohren und der Antriebsstrang inklusive des manuellen Sechsgang-Schaltgetriebes kommen ebenfalls von den GT-Modellen, so wie der Motor. Der Sechszylinder-Boxermotor des Speedster Concept leistet über 500 PS und erreicht Drehzahlen von bis zu 9000/min.



KURZ VOR WEIHNACHTEN

Vorfriede ist die schönste Freude. Die langen Tage und 24-mal ereignislosen Morgenstunden bis zum Fest verkürzt der Franzis Adventskalender der Edition Porsche-Museum mit einem signalroten Porsche-Bausatz. Zu den 24 Teilen gehören u. a. das Modell eines 1965er 911 als sechsteiliger Bausatz im Maßstab 1:43, Sound-Modul, sechs Diorama-Tafeln, Deko-Material und Handbuch. Für 49,95 Euro ist der Adventskalender unter www.franzis.de zu bekommen. Ein Exemplar verlosen wir auf unserer Homepage www.porsche-fahrer.de.

www.franzis.de



das triebwerk.



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

www.dastriebwerk.com
Fon 02336 - 4959456







Sonne, Schnee, ein 924 Turbo im Drift und jede Menge Zuschauer – im Winterwunderland der Rallye Monte Carlo ist vor 40 Jahren noch alles in Ordnung. Heute geht bei der RMC Historique wieder ein 924 an den Start. Dazu mehr und wie alles begann, erfahren Sie ab Seite 46 ...

FAHRBERICHT – 992

911 8.0



Schwarz, breit, stark. Die neue Elfer-Generation verfügt wie frühere Modelle über eine betont schmale Taille.



Keine Sorge: Der Elfer bleibt sich treu, ist und bleibt auch in der achten Generation der Sportwagen zwischen SUV, Cross-over-Modellen und Sportlimousinen. Der Verbrenner im Heck ist alternativlos. Noch.

Bei Porsche investieren sie Milliarden in die Elektromobilität, sagen dem Sauger leise Servus und bauen in Boxster und Cayman sogar Vierzylinder ein – kein Wunder, dass die Fangemeinde mit Sorge auf den neuen 911 schaut: Denn einen 2,0-Liter-Motor oder gar einen Hybridantrieb in der Mutter aller Sportwagen mögen sich Porsche-Puristen gar nicht erst vorstellen.

Müssen sie auch nicht. Zumindest noch nicht. Denn wenn Porsche im November auf der Autoshow in Los Angeles das Tuch von der Baureihe 911 zieht, dann ist der neue Elfer ganz der alte. „Nur dass er in jeder Hinsicht wieder ein bisschen besser wird“, verspricht Baureihenleiter August Achleitner, der die Entwicklung der Ikone verantwortet.

Los geht es hinsichtlich des Generationswechsels mit dem Coupé, das im Frühjahr ausschließlich als 911 S an den Start geht – wie bisher mit einem 3,0-Liter-Turbo, der nun aber 450 PS und 530 Nm entwickelt, in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 beschleunigt und gute 305 km/h schafft.

Aber wie immer bei Porsche wird die Palette breit aufgefüllt: Cabrio und Targa sind auf den Testfahrten schon mit dabei, natürlich gibt es wieder ein Basismodell, den GTS und selbstredend den Turbo, und auch am Allrad führt kein Weg vorbei, genauso wenig wie an den GT- und RS-Modellen. Deshalb muss sich Porsche wahrscheinlich fast schon wieder ein wenig ranhalten, wenn die rund zwei Dutzend Modellvarianten bis zum Facelift alle durch sein sollen.



TARNUNG ZWECKLOS. NOCH TRAGEN DIE PROTOTYPEN KASCHIERENDES SCHWARZ, ABER DAS MARKANTE, BULLIGE HECK MIT HOCH LIEGENDER LEUCHTENLEISTE LÄSST SOFORT DIE NEUE LINIE DES 992 ERKENNEN.

Außen wird das Auto natürlich auch neu eingekleidet, wird ein paar Millimeter größer und sieht wieder ein bisschen mehr nach Sportwagen aus. Innen machen die Designer den Elfer ein bisschen hübsch für den Flirt mit der Generation Smartphone.

PLATZ FÜR E-MASCHINE

Aber unter dem Blech bleibt auch die Baureihe 992 ein Sportwagen, der keine Kompromisse macht – und deshalb auch weiterhin mit Sechszylinder-Boxern unterwegs ist. „Fürs Erste zumindest wird es keine anderen Antriebsvarianten geben“, beruhigt Achleitner die Vollgasfraktion, lässt sich aber zumindest für das erste Facelift eine Hintertür offen. Denn die neue Plattform sei so konstruiert, dass man auch bei den beschränkten Platzverhältnissen eines Heckmotor-Sportwagens eine E-Maschine und einen Plug-in-Akku unterbringen könnte. Nur muss dafür erst einmal jemand einen Hybriden entwickeln, der Achleitners Ansprüchen genügt. „Alles, was bislang greifbar ist, hat zu viele Pfunde oder zu wenig Performance und im schlimmsten Falle beides“, erklärt der Baureihenleiter.

„FÜRS ERSTE ZUMINDEST WIRD ES KEINE WEITEREN ANTRIEBS-VARIANTEN GEBEN.“

Wenn Achleitner zur Ausfahrt mit seinen nur noch mäßig getarnten Prototypen bittet und man natürlich links vom Lenkrad den Motor anlässt, hört man deshalb nach wie vor das vertraute Brabbeln eines Boxers. Und auch wenn die Instrumente längst digital sind, zuckt in der mittleren der fünf Tuben des Cockpits bei jedem Gasstoß noch ganz traditionell ein analoger Drehzahlmesser – so viel ist Porsche der Legende schuldig.

Nur ganz kurz streift der Blick über die Mittelkonsole mit dem großen Touchscreen und den Schalterleisten wie im Panamera, für ein paar Sekunden spielen die Finger noch mal an dem leider noch immer ziemlich billi-





„UNS GING ES DARUM, DEN SPAGAT DER EIGENSCHAFTEN NOCH WEITER ZU SPREIZEN.“

gibt ein überarbeitetes Fahrwerk und eine noch mal verbesserte Lenkung, und selbst bei den Assistenten rüsten die Schwaben auf.

PDK MIT ACHT GÄNGEN

Autonomes Fahren macht in einem Sportwagen zwar in etwa so viel Sinn wie alkoholfreies Bier auf dem Oktoberfest. Aber um eine Abstandsregelung und einen Spurhalteassistenten kommt offenbar auch der Elfer nicht mehr herum.

Zwar bleibt der neue Elfer tatsächlich ganz der alte, gibt den entspannten Langstreckenläufer auf dem Highway und abseits davon den gierigen Kurvenfresser und ist im Stadtverkehr so zahm wie ein Kleinwagen. Doch selbst wenn Achleitners Augen vielversprechend leuchten, sobald man den Projektleiter auf weitere Varianten anspricht, mit ihm von GT-Modellen schwärmt und über die beste Linie auf der Nordschleife philosophiert, wird sich der Elfer wohl nicht dauerhaft der Zukunft verschließen können. Es ist nicht nur so, dass die Plattform schon Platz für die Akkus hat, sondern man sieht es auch spätestens beim Blick auf die Navi-Karte – dort sind die Ladestationen bereits eingetragen. ◀

Text: Thomas Geiger · Fotos: Porsche

gen Drehrad neben der Hupe, mit dem man die Fahrprogramme wechseln kann, und wohlgedrückt sich das Popometer tief in die Sitzschale, die so wunderbar nah am Asphalt montiert ist – dann schnappt die Doppelkupplung zu, der erste von acht Gängen rastet ein und der Elfer fährt allen Zweifeln davon – schon eine Rechts-links-Kombination genügt, dann lösen sich sämtliche Sorgen in Luft auf. Ja, auch die Generation 992 bleibt ein Gradmesser für Fahrdynamik, kein anderer Sportwagen ist so messerscharf und präzise und dabei trotzdem so gutmütig wie der Elfer.

„Uns ging es darum, den Spagat der Eigenschaften noch weiter zu spreizen“, sagt Achleitner. Schärfer und präziser in den Kurven, schneller auf der Geraden und komfortabler auf der Langstrecke. Dafür hat Porsche in jeder Hinsicht nachgelegt: Die Spur ist breiter, und zum ersten Mal fährt der Elfer auf Mischbereifung mit 21 Zoll hinten und 20 vorn, es



Was wir als Sportwagenhersteller am liebsten beschleunigen: den Fortschritt.

Der Panamera 4 E-Hybrid.

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



Porsche Zentrum Bonn
Fleischhauer PZ GmbH
Brühler Straße 2
53119 Bonn
Tel. 0228 41010-0
www.porsche-bonn.de

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 2,5; CO₂-Emissionen kombiniert 56 g/km; Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km



PORSCHE

MADE BY PORSCHE – 935 CLUBSPORT

ZAHLEN-SPIEL

77-mal 700 PS zum Preis von rund 700.000 Euro – netto, natürlich.

Die Neuinterpretation des Gruppe-5-Rennwagens 935 ist extrem und exklusiv und eine fahrbare Hommage an die großen, wilden Rennsportzeiten. Darunter steckt die Technik des GT2 RS.



Aus Alt mach Neu. Porsche hat im Rahmen der historischen Motorsportveranstaltung Rennsport Reunion auf dem Laguna Seca Raceway eine Neuauflage, oder besser: Hommage, des 935/78 „Moby Dick“ vorgestellt, der vor 40 Jahren in der Gruppe 5 für Furore sorgte. Als ein Geburtstagsgeschenk von Porsche Motorsport an die Fans in aller Welt bezeichnete Dr. Frank-Steffen Walliser, Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge, den neuen Clubsport-Rennwagen.

Der 700 PS starke Rennwagen wird in einer Kleinserie von 77 Stück gefertigt. Offiziell Rennen fahren darf das Kunstwerk aus Retro-Optik mit angedeuteten Martini-Farben und ultimativer, straßenzugelassener Birturbo-Technik nicht.

Die Basis ist Kleinserie, die 935-Hommage für Clubsport-Veranstaltungen und private Rennstrecken-Trainings basiert auf dem 911 GT2 RS. Wie bereits beim historischen Vorbild wurden große Teile der Karosserie durch Anbauteile aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff (CFK) ersetzt beziehungsweise ergänzt. „Da das Auto nicht homologiert ist, mussten Ingenieure und Designer nicht den üblichen Reglements folgen und konnten sich dementsprechend frei entfalten.“

Look und Aerodynamik sollen an den 750 PS starken Le-Mans-Rennwagen Porsche 935/78 erinnern, der aufgrund seiner lang gestreckten Form, der massiven Verbreiterungen und der Grundfarbe Weiß „Moby Dick“ genannt wurde. Die Kiemen der Radhausentlüftungen auf den vorderen Kotflügeln, die auch beim GT3-Kundensportfahrzeug 911 GT3 R zu finden sind, erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse. Der 1909 Millimeter breite und 400 Millimeter tiefe Heckflügel sorgt für die aerodynamische Balance.



935 Clubsport

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

Zylinder: 6

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

Hubraum: 3800 ccm

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

Drehmoment: 750 Nm bei 2500/min

Verdichtung: 9,0 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Karosserie: selbsttragend, Aluminium-Stahlaufbau mit CFK-Anbauteilen

Fahrwerk/Lenkung:

Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern und Unibai-Gelenken; elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung

Bremsen: getrennte Bremskreise für Vorder- und Hinterachse; Waagebalken-Balance-Regulierung; Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten); gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 380 mm Durchmesser (vorn), 355 mm Durchmesser (hinten)

Radstand: 2457 mm

L x B x H: 4865 x 2034 (inkl. Seitenspiegel) x 1359 mm

Räder/Reifen: 11,5 J x 18 mit 29/65-R18 (vorn), 13 J x 18 mit 31/71-R18 (hinten)

Leergewicht: 1380 kg

Tankinhalt: 115 l

Preis: 835.318 Euro (inkl. MwSt.)

VIELE MOTORSPORT-ZITATE FINDEN SICH IM 935 CLUBSPORT WIEDER. DER SCHALTKNAUF IN SCHICHTHOLZ-OPTIK ERINNERT AN RENNWAGEN WIE 917 ODER 909 BERGSPYDER.



Viele Zitate finden sich im 935 Clubsport wieder. Der Wählhebel des Getriebes ist in Schichtholz-Optik gestaltet und bezieht sich auf Rennmodelle wie den 917, den 909 Bergspyder oder den Supersportwagen Carrera GT. Während die aerodynamisch verkleideten Felgen an die des 935/78 erinnern, sind die LED-Rückleuchten in den Endplatten des Heckflügels an den LMP1-Renner 919 Hybrid angelehnt. Die Außenspiegel stammen vom aktuellen Le-Mans-Sieger 911 RSR, die exponierten Abgasendrohre aus Titan sind dem Porsche 908 aus dem Jahr 1968 nachempfunden.

Angetrieben wird der neue 935 von einem hochmodernen 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit Biturbo-Aufladung, der weitgehend identisch ist mit dem Serienaggregat des straßenzugelassenen 911 GT2 RS. Wie der straßenzugelassene 911 GT2 RS verfügt der 1380 Kilogramm schwere leichte 935 über ein Siebengang-PDK, das Fahrstabilitätssystem PSM (Porsche Stability Management) inklusive Traktionskontrolle sowie ein Antiblockiersystem. Die Fahrassistenzsysteme lassen sich mithilfe eines sogenannten Map-Schalters auf der Mittelkonsole in Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrsituation separat verstellen oder komplett abschalten. Auch der Preis ist sportlich: 701.948 Euro plus Mehrwertsteuer. Wer jetzt bestellt und ganz viel Glück hat, erhält seinen 935 Clubsport ab Juni 2019. ◀

Text: Tobias Kindermann / Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche

Die letzten Streicheleinheiten vor dem Winterschlaf. Wir wünschen schöne Träume.

Porsche Classic.

Erleben Sie erstklassige Classic Kompetenz im Porsche Zentrum 5 Seen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



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



PORSCHE

WEIHNACHTS-GEWINNSPIEL

EINE SCHÖNE BESCHERUNG



Ein Wochenende in Hamburg Wert: 1.000 Euro

Gewinnen Sie ein Wochenende (Freitag bis Sonntag) im Le Méridien Hamburg – das Designhotel im Sze-
neviertel St. Georg direkt an der Außenalster! Das er-
wartet Sie: zwei Übernachtungen in der Duplex-Suite
mit Alsterblick inklusive Frühstück, Alsterrundfahrt,
zwei Cocktails in der Heritage Bar und Nutzung des
Emotion Spa.

www.lemeridienhamburg.com

Le MERIDIEN
HAMBURG

Ein Meisterstück Wert: 999 Euro

Das MEISTERSTÜCK liefert Ihnen das perfekte Klangerlebnis. Erleben Sie Musik aus aller
Welt mit dem integrierten Internetradio oder über CD – impulsiv wie nie zuvor dank vier
Hochleistungslautsprecher und eines kraftvollen Subwoofers. Fünf „Class D“-Endstu-
fen sowie ein DSP der neuesten Generation runden das ausgefeilte Portfolio ab. Beste
Soundqualität in jedem Raum per Multiroom oder auch kabellos über Bluetooth®-Kopf-
hörer dank bidirektionaler Bluetooth®-Technologie.

www.sonoro.de

sonoro



VORWERK
twercs

Zwei Tweracs Koffer Wert: je 649 Euro

Der Tweracs Koffer mit seinen vier Ladestationen beinhaltet Akku-Tools,
die handlich und leistungsstark sind: Heißklebepistole, Tacker, Bohr-
schrauber und Stichsäge. Praktisch: Alle vier Tools werden nur über ein
Kabel geladen!

www.vorwerk-tweracs.de

Zwei Tritium-Uhren Wert: je 320 Euro

Modernstes Hightech steckt in
dieser Uhr, denn sie leuchtet
dank Schweizer H3 Tritiumtech-
nik 10 Jahre ohne Energiezufuhr.
KronSeglers offizielle Paramount
MISSION: IMPOSSIBLE TACTICAL
WATCH gibt's in 6 Modellfarben
mit K1 Spezialglas und Schwei-
zer GMT-Werk. Gewinnen Sie eine
von zwei Leucht-Emitter-Uhren.
www.kronsegler.de



KronSegler®
The Story of Time

Das Fest kann kommen. 17 Preise im Wert von mehr als 6.600 Euro gibt es zu gewinnen.

Sie müssen nur eine Frage richtig beantworten:

Wie viele 935 Clubsport plant Porsche zu bauen?



NEXTBASE

Drei Dashcams Wert: je 299,99 Euro



Die 612GW ist die erste 4K-Dashcam weltweit. Sie nimmt in 30FPS auf und liefert anhand von sieben Objektiven mit Ultraweit-Kamerawinkel sowie eines brandneuen Sony-Sensors eine unvergleichliche Bildqualität. So geht auch bei hohen Geschwindigkeiten kein Detail verloren.
www.nextbase.com



Fünf Einkaufsgutscheine Wert: je 200 Euro

Gewinnen Sie einen Gutschein von ETERNA und spüren Sie, wie sich Premiumhemden anfühlen! Feiner Twill-Stoff in hochwertiger Two-Ply-Qualität schmeichelt der Haut und sieht gut aus. Das macht sich nicht nur gut im Business. Testen Sie es selbst mit einem von fünf 200-Euro-Gutscheinen von ETERNA!
www.eterna.de

ET ERNA



ARCHOS

Zwei Tablet-Smartphone-Sets Wert: je 278 Euro

ARCHOS verlost zwei Bundles für mobiles Internet. Mit je einem ARCHOS Core 101 3G Tablet und einem Smartphone ARCHOS 55b Cobalt stattet der französische Hersteller die ganze Familie mit Entertainment und Websurfen to go aus. Die Geräte punkten mit großzügigen Displays, Dual-SIM-Slots für maximale Flexibilität und vielem mehr.
www.archos.com



Ein Holzhuhren-Gutschein Wert: 250 Euro

Die Hölzer für die einzigartigen Uhren von Laimer stammen aus nachhaltiger, naturnaher Waldwirtschaft, die sich durch hohe Sozialstandards und schonende Ressourcennutzung auszeichnet. Außerdem sind die Uhren aus dem urigen Südtiroler Ultental ein echter Blickfang und ein Statement für Natur und Umwelt. Suchen Sie sich Ihre Wunschuhr aus ...
www.laimer.bz

LAIMER
WOODWATCH

Teilnahme per Postkarte (an PORSCHE FAHRER, Stichwort „Weihnachten“, Pottscheid 1, 53639 Königswinter) oder auf www.porsche-fahrer.de. **Einsendeschluss ist der 31.12.2018.** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Bekanntgabe der Gewinner erfolgt in Ausgabe 2-2019 und online. Ausführliche Informationen zu den Preisen und Teilnahmebedingungen finden Sie auf www.porsche-fahrer.de.

TITELSTORY – 996

WELCOME MILLENNIALS!





In den Nullerjahren reifte die fünfte 911-Generation zu großer Reife und Güte.
Stärker, besser verarbeitet und härter im Nehmen ist der späte 996 im Vergleich zum Ur-Modell.
Vielfalt und Angebot sind groß und verlockend.



Sich für einen 996 zu begeistern, fällt heute, rund 20 Jahre nach dessen Debüt, leicht. Das war ja nicht immer so. Wer hätte vor einigen Jahren beim Thema „Elfer zum Sammeln und Wegstellen“ schon an den ersten 911 mit Wasserkühlung gedacht?

Aber der 996 wird jetzt anders wahrgenommen, die Zeit ist auf seiner Seite. Beinahe kompakte Abmessungen, Sechszylinder-Saugmotor, serienmäßig sechs Gänge handgerissen – auf einmal wirkt das alles ganz schön klassisch. Liegt es nur am Alter? Nicht unbedingt. Denn nachdem der große Run auf die Luftgekühlten zuletzt mit Höchstpreisen seinen Gipfel erreichte, macht den 996 plötzlich auch sein Preis attraktiv. Bei 20.000 Euro beginnt das Abenteuer 911.

Am meisten Elfer fürs Geld gibt es bei den Autos des Jahres 2000 aufwärts. Also, auf geht's ins neue Jahrtausend – Coupé, Targa und

Turbo stehen zum Fahren bereit. Und ein Rennwagen, der heute mal raus darf, um zu zeigen, dass im 996 eben doch ein echter Kerl steckt.

Wir gehen chronologisch vor. Der älteste der jungen Elfer ist der Targa, präsentiert zum Modelljahr 2002 und noch zu D-Mark-Zeiten knackige 159.041 Mark teuer. Der Targa ist tatsächlich die erste Neuheit der Baureihe im neuen Jahrtausend – Carrera 4, Cabrio, Turbo, GT2 und GT3 gab es alle schon vorher.

Wer dem Targa ins Gesicht schaut, erhält einen ernsthaften Blick. Am einfachsten ist die modellgepflegte Generation an den Scheinwerfern zu erkennen, deren Lampen nach unten abgerundet sind und deren Blinker nicht mehr auf einer Linie mit der Karosseriefuge der Frontmaske liegen. Frischer und erwachsener sieht der 996 damit aus. Letztlich ist aber auch das eine Frage des Geschmacks.

Dass auch Bug- und Heckteil überarbeitet wurden, erkennt nur der Fachmann. Um sich

gründlich und verlässlich in Typenkunde und Änderungen der vielfältigen 996-Genealogie einzulesen, braucht es mehr als einen langen kalten Winter.

CABRIO BELIEBTER ALS TARGA

Einem 996 Targa begegnet man nicht oft. Bis Mitte 2004 wurden nur 5142 Einheiten gebaut, die offene Version lief dem Sicherheits-Cabriolet massiv den Rang ab. Das viele Glas und die spitzer auslaufende Dachlinie machen den Anblick ungewohnt. Auch beim Erscheinungsbild liegt der Targa zwischen Coupé und Cabrio – und gleichermaßen ist es, wenn drinnen Platz genommen wurde und die Dachkonstruktion per Knopfdruck ihren technischen Zauber entfaltet.

Wie beim Vorgänger 993 besteht das Glashaus über den Köpfen der Insassen aus drei Teilen: einer schmalen, feststehenden Scheibe



Ganz neue Ansichten: Mit dem großen 996-Facelift erhielt auch der Targa die Scheinwerfer des Turbos. Das graue Interieur sieht durchaus nobel aus, die Heckklappe ist einfach nur praktisch.

samt automatisch aufklappendem Windabweiser vorn, dem beweglichen Dachteil und der Heckscheibe. Diese ist bis heute ein Alleinstellungsmerkmal des 996 Targa innerhalb der über 50-jährigen 911-Entwicklung und damit de facto eine Sensation, aufklappbar! Auf einmal lässt sich der Fond des Elfers bequem mit Taschen beladen, bei umgelegten Sitzlehnen passt sogar richtig was rein. Ferry Porsche, dessen Wunsch immer eine Heckklappe war, wäre Targa gefahren.

Im geschlossenen Zustand des Dachs haben die Passagiere die Wahl zwischen sonnig und bedeckt. Ein feines Rollo spannt sich über den Köpfen, das sich auf Wunsch oder beim Öffnen des Dachs automatisch einzieht. Über der geschlossenen Dachfläche prangt sanft gefiltert der weite Himmel – wie dramatisch muss es sich bei Regen und Sturm anfühlen, es sich darunter in beheizten Ledersitzen bequem zu machen. Bei offenem

Dach ist der Eindruck nicht weit vom Cabrio entfernt. Allerdings ist dann hinten nur noch Platz für Kinder, der deutlich eingeschränkten Kopffreiheit wegen.

320 PS HOLT DER BOXER AUS 3,6 LITERN HUBRAUM

Zum wertigen Gesamteindruck passt der sanft und kraftvoll zupackende Boxer im Heck. 200 ccm mehr durch eine Kurbelwelle mit mehr Hub machen im Vergleich zum Ur-996 den Unterschied. Mit 3,6 Litern Hubraum ist der Sechszylinder der zweiten 996-Generation wieder auf Augenhöhe mit den Vorgängern 964 und 993, leistet mit 320 PS aber 20 PS mehr als der stärkste Sauger im 993. Diese Kraft liefert der M96/03 gleichmäßig und bestimmt und ohne jedes Drama vorheriger Hochdrehzahltauger.

Eine Alternative dazu gibt es nicht. Keine Werksleistungssteigerung, keinen Allradan-

996 Targa

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 96/03, 4 Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, Einlass-Nockenwellenverstellung, Ventilhubschaltung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3596 cm³

Leistung: 320 PS bei 6800/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4250/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/01, auf Wunsch Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/10

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel; innenbelüftete, gelochte Scheiben 318 x 28 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

Radstand: 2350 mm

Spur: 1465 mm (vorn), 1500 mm (hinten)

L x B x H: 4430 x 1770 x 1305 mm

Räder/Reifen: 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten); auf Wunsch 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 285/30 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1415 kg / 1470 kg (Tiptronic)

Zul. Gesamtgewicht: 1845 kg / 1900 kg

Höchstgeschwindigkeit: 285 km/h / 280 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,2 s / 5,7 s

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2001–2005

Preis: 159.041 Mark (164.656 Mark) Mj. 2002

PORSCHE FAHRER Preisguide

911 Carrera (996), Targa
Bj. 2002–2006



Note 1: k. N.

Note 2: 29.000 Euro

Note 3: 21.800 Euro

Note 4: k. N.

Note 5: k. N.

Quelle: Classic Data





trieb (wie es beim 997 Pflicht wurde), keinen Turbolook. Auch das macht den Targa zu einer ungewöhnlichen Erscheinung in der abwechslungsreichen 996-Baureihe. Gerade einmal zwischen Schaltgetriebe und Fünfgang-Tiptronic S konnte gewählt werden.

Indischrot und helles graues Leder sind eine gelungene Kombination, die klassisch und doch ungewohnt bei dieser Baureihe das ewige Hin und Her von zurückhaltenden Silber-, Anthrazit- und Schwarztönen durchbricht. Hier ist weniger Fortschritt zu greifen als lohnenswerte Modellpflege. Die Kunststoffe haben an Qualität gewonnen, das Leder fühlt sich nicht mehr nach MB-Tex an und die Ausstattung ist gediegen. Frühe 996 tun sich da in allen Belangen schwerer.

Der Targa liefert die große Freiheit und hinterlässt den bleibenden Eindruck, der feinere Elfer zu sein. Schlauer, weil er auch offen kann, aber spezieller und exklusiver als das einfache Coupé oder das Cabrio mit Show-Effekt.

Zur neuen Bescheidenheit einer neuen Zeit ohne Wimbledongrün-Metallic und Sternrubin passt der 996 der Jubiläums-Edition, der gezielt den Nerz nach innen trägt. Nur ganz klein steht der Grund seines Daseins auf kleinen Schriftzügen an Mittelkonsole und Heck: „40 Jahre 911“. Passend zum Jahr des großen

Debüts war die Stückzahl des im Sommer 2003 vorgestellten Jubi-Modells auf 1963 Stück limitiert.

Das erste Sondermodell war er nicht, diese Ehre gebührt dem zum Jahrtausendwechsel vorgestellten 996 Carrera 4 „Millennium“ im schwarz-grün-lila changierenden Sonderlack „Violettchromaflair“.

LIMITIERT AUF 1963 STÜCK

Der 996 Jubi ist seriös, trägt außen exklusives GT-Silber und innen Schwarz sowie viele Extras, überall. Ein Handschuhfach gehört auch dazu, das gab es beim 996 allen Ernstes erst ab 2001. Dass auch er besonders ist, ist dennoch nicht auf den ersten Blick zu erkennen – siehe Targa.

Über der Spezialversion wurde ein Füllhorn an Annehmlichkeiten und Extras ausgegossen. Bi-Xenon-Scheinwerfer, ein um 10 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk, Sportsitze, dunkelgraues Leder mit fein gelochter Sonderprägung und Schiebedach gehören dazu. Die Carrera-Räder im Format 8 und 10 x 18 Zoll sind die gleichen wie beim Targa, hier aber im Kugelstrahl poliert, und wo der eine matte Endrohre trägt, glänzen sie beim Jubi edel metallisch. Die Liste der Sonderausstattungen ist lang.



Kleiner Hinweis auf den Sonderstatus: Plaketten an Heck und Armaturenbrett weisen das Jubi-Modell aus. Lack in GT-Silber, Schwellerblenden, polierte Räder und Endrohre gibt es ab Werk.



Vorn Turbo, hinten Sauger: Die Bugschürze mit großen Lufteinlässen macht den Turbolook. Der Boxer, begraben unter vielen Anbauteilen, leistet dank WLS stramme 345 PS.

Im Grunde genommen ist der Jubi ein Exklusiv-Modell aus dem Baukasten, ein Stilmix verschiedener Genres. Vorn trägt er die Bugschürze des Turbos mit den großen Lufteinlässen, seitlich Schwellerblenden im Stil des GT3, hinten verzichtet er allerdings auf einen feststehenden Flügel. Ist original, wenn das passende Schildchen ab Werk dazugehört.

Das Jubi-Modell mit der Nummer 0000 auf der Mittelkonsolen-Plakette aus dem Porsche-Museum ist 6279 Kilometer vom Neuzustand entfernt und fährt sich auch exakt so: massiv, traktionsstark an der Hinterachse und vor allem sehr handlich. Mit dem Abstand einiger 911-Generationen fällt in der Retrospektive positiv auf, was für ein kompaktes Auto der 996 doch ist.

In der Anfassqualität rangiert der Jubi noch ein Stück über dem Targa mit seiner vergleichsweise seriennahen Ausstattung, beim Fahren ist er diesem gleich mehrere Schritte voraus. Die zusätzlichen 25 PS der Werksleistungssteigerung verschieben das Naturell klar und deutlich in Richtung Sport. Rotziger, ker-

niger bellt die 345-PS-Maschine zum Auspuff raus, dreht gefühlt um ein Vielfaches freier und leichter nach oben, nimmt dem Jubi Komfort und ersetzt ihn durch Athletik. Das hier ist ein ganz anderes Auto.

GELUNGENER STILMIX

Ein seltenes ist es sowieso. Porsche-Sammler zucken zusammen, wenn sie das Wörtchen „Jubi“ hören. Zu Recht. Aber die Jubiläums-Ausgabe des 996 ist mehr als die Summe ihrer Teile. Die Verbindung aus schlanker Coupéform, Turbofront, verblendeten Seitenschwellern, Sportfahrwerk, WLS-Motor und edler Innenausstattung ergibt einen 996, der klassisch und dennoch modern ist.

Austrainierte Sportlichkeit auf hohem Niveau charakterisiert ihn treffend, ein bisschen ähnelt er damit früheren RS-Typen, ohne dabei gnadenlos auf Bequemlichkeit zu verzichten. Die obligatorische Handschaltung passt hier perfekt. Wenn dann noch das maßgeschneiderte Kofferset sowie Schlüsseletui und

996 „40 Jahre 911“

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 96/03 S, 4 Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, Einlass-Nockenwellenverstellung, Ventilhubschaltung

Zylinder: 6

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

Hubraum: 3596 cm³

Leistung: 254 kW (345 PS) bei 6800/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4800/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/01

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel; innenbelüftete, gelochte Scheiben 318 x 28 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

Radstand: 2350 mm

Spur: 1455 mm (vorn), 1480 mm (hinten)

L x B x H: 4430 x 1770 x 1295 mm

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

Leergewicht: 1370 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1790 kg

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,9 s

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2003/2004

Preis: 95.616 Euro (2003)

PORSCHE FAHRER Preisguide

**911 Carrera (996), Coupé
Jubiläumsmodell, Bj. 2003–2004**



Note 1: 85.000 Euro

Note 2: 55.000 Euro

Note 3: k. N.

Note 4: k. N.

Note 5: k. N.

**911 Carrera (996), Coupé
Bj. 2003–2004**

Note 1: k. N.

Note 2: 27.300 Euro

Note 3: 21.100 Euro

Note 4: k. N.

Note 5: k. N.

Quelle: Classic Data







Luxus und Leistung: Die Innenausstattung glänzt mit dem Maximum an Extras und Opulenz. Durch die Löcher in den Flanken strömt Luft zu den Ladeluftkühlern des 450 PS starken Biturbo-Motors.

Brieftasche an Bord sind, die früher beim Preis von 95.616 Euro ab Werk mitgeliefert wurden, braucht es nicht mehr 996. Oder?

TURBO S ALS GROSSES FINALE

Klare Antwort: Jein. Der Turbo S (s. PF 2-2016) der letzten Entwicklungsstufe ist ein 996 und doch ein völlig anderes Auto. Die optionale WLS ist hier schon serienmäßig, der normale 996 Turbo begnügte sich mit 430 PS. Mit 450 PS und 307 km/h Spitze ist der Turbo S auch nach aktuellen Maßstäben verdammt stark und sauschnell, mit Allradantrieb, serienmäßiger PCCB-Anlage und breiter Karosserie ist er ein Hightech-Fahrzeug und doch ein Elfer im alten Look.

Dass dem 996 die über Jahre entstandene Taille der vorherigen Generation fehlte, war immer wieder beklagt worden – der Turbo mit seinen dicken Backen hat sie, das lässt ihn nostalgischer wirken, als er ist.

Dabei ist der 996 gerade das nicht. Er ist neu, und zwar in jeder Hinsicht. Der Allradantrieb arbeitet mit dem bis heute aktuellen Kardan-Antrieb, der hier die Transaxlewellen ersetzte. Mehr Radstand und Innenbreite sorgen für ein völlig neues Raumgefühl im Vergleich zu den eng bauenden Elfern zuvor. Hinzu kommt eine Ausstattung von opulenter Fülle, die beim Turbo S mit einer Bandbreite von High-End-Bremsanlage bis zu HiFi-Soundsystem im Fond einen neuen Höhepunkt erreicht. Auch das ist der 996 Turbo mehr als jeder andere aufgeladene Elfer zuvor: Luxus satt.

Mit einem Preis von 142.250 Euro war der Turbo S in Relation zum normalen Turbo ein Schnäppchen – immerhin gab es für nur 13.572 Euro Aufpreis 30 PS, CD-Wechsler und PCCB obendrauf. Diese Verbindung macht seinen Charakter aus. Ein aufgeladener 996 ist Neuzeit, die Witwenmacher-Attitüde der frühen Typen hat er völlig abgelegt. Mit dem Telefonhörer zwischen Ohr und Schulter lassen sich



996 Turbo WLS Coupé

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 96/70 E, 4 Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, Einlass-Nockenwellenverstellung, Ventilhubschaltung, Biturbo-Aufladung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 450 PS bei 5700/min

Drehmoment: 620 Nm bei 3000–4500/min

Verdichtung: 9,4 : 1

Gemischauflbereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Allradantrieb über Viscolamellenkupplung und Kardanwelle

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/50, auf Wunsch Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/50

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

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

Radstand: 2350 mm

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

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

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

Leergewicht: 1540 kg / 1585 kg (Tiptronic)

Zul. Gesamtgewicht: 1885 kg / 1930 kg

Höchstgeschwindigkeit: 307 km/h / 300 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,2 s / 4,5 s

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2001–2005/2006

Preis: 142.250 Euro Mj. 2004, Aufpreis Leistungssteigerung X50: 13.572 Euro

PORSCHE FAHRER Preisguide

911 Turbo S (996), Coupé
Bj. 2004–2005



Note 1: k. N.

Note 2: 105.000 Euro

Note 3: 75.000 Euro

Note 4: k. N.

Note 5: k. N.

Quelle: Classic Data





mit ihm bei aller Stille und unter samtiger Volllast hohe Reiseschnitte vollziehen. Er ist erstaunlich leise, durchaus bequem und durch den serienmäßigen Allradantrieb unendlich traktionsstark sowie sicher und ganz leicht sehr schnell fahrbar.

Weil der Allradantrieb den Turbo auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher durch die Kurven zieht, liegt der Grenzbereich weit entfernt. Nebenbei greift das (abschaltbare) serienmäßige Porsche Stability Management (PSM) mit kontrolliertem Bremseneingriff sanft, aber wirksam ein. Diese Qualitäten haben ihren Preis: 996 Turbo S im Zustand 2 sind bereits in sechsstellige Preisregionen zurückgekehrt und außerdem empfindlich teuer in Wartung und Unterhalt.

Das Ganze lässt sich noch toppen. Bei der Baureihe 996 gab es das erste Mal seit 1989 wieder ein Turbo Cabriolet, und das sogar als 450 PS starke S-Version!

Wenn wir das Turbo S Cabrio als den ultimativen Luxus verorten, steht am anderen Ende der weitläufigen Baureihe ein Auto wie der GT3 RSR. Mehr Saugmotor geht nicht, weniger Komfort ebenso wenig.

Den RSR baute Porsche 2004 für Einsätze bei FIA GT-Rennen, für Langstreckenrennen wie Le Mans und die American Le Mans Series – dieser RSR von 2004 trägt noch einen Aufkleber, der ihn als Teilnehmer des 12-h-Rennens von Sebring ausweist.

SAUGMOTOR MIT 445 PS

Im Kreise der serienmäßigen 996 ist der in 27 Einheiten gebaute GT3 RSR natürlich ein Extrem. Der 3,6-Liter-Motor vom Typ M96/78 leistet 445 PS bei 8250/min, die auf gerade mal 1100 Kilogramm Fahrzeuggewicht treffen.

Dass er sich trotzdem für Fotoaufnahmen fahren lässt, spricht für das Allround-Talent, Rennwagen hin oder her. Viel Drehzahl, Kupplung stramm kommen lassen – der RSR fährt und legt sprunghaft Tempo zu. Als erster Elfer erhielt der RSR ein sequenzielles Sechsganggetriebe, das ebenso schnell wie unpräzise auf Zug und Druck am Schaltmast die Gänge wechselt, während er mit seinen gerade verzahnten Getrieberädern heulend dem Fotofahrer folgt. So im Fokus stand der 996 schon lange nicht mehr.

Technik für die Rennstrecke:
Die kleinen Silbertröten (l.) sind verplombte Air Restrictors, welche die Menge der Ansaugluft begrenzen. Der lange Schalthebel gehört zum sequenziellen Getriebe (r.).

AUF DEM WEG ZUM SAMMLERSTÜCK



DEN 996 gibt es nur als Oberbegriff. Und die Kaufberatung, die auf alle Modelle passt, gibt es nicht. Was daran liegt, dass die Spanne zwischen frühen, bodennahen Vertretern der fünften 911-Generation und späten High-End-Topmodellen so groß ist, wie sie es bei keiner Elfer-Baureihe zuvor war. Das gilt für Technik und Preise sowie für Ausstattung und Typenvielfalt – zum Modelljahr 2004 umfasste die 911-Palette 15 Modelle, plus eine Vielzahl von Extras und Exklusiv-Angeboten sowie für Sauger und Turbo angebotene Werksleistungssteigerungen. Das macht die Baureihe aus Fahrer- und Sammlersicht spannend und abwechslungsreich.

Es gibt Hinterrad- und Allradantrieb, Coupé-, Cabrio- und Targa-Versionen, Autos mit Saug- und Turbomotor, mit Schaltgetriebe oder Fünfgang-Tiptronic, mit schmaler und breiter Karosserie sowie die Sondermodelle „Millennium“ und „40 Jahre 911“. Die Leistung reicht von 300 PS aus 3,4 Litern beim frühen 996 über 381 PS beim GT3 RS bis zu 483 PS beim Biturbo-Topmodell GT2.

Heute, da der erste Elfer mit Wasserkühlung nach langer Agonie im Tiefpreistal neue Sympathien genießt und auf dem Weg vom Gebrauchten zum Liebhaberstück ist, geht es nicht ohne Fokussierung. Der ursprüngliche Look mit „Spiegelei“-Scheinwerfern ist längst etwas für Fans, die bewusst zugreifen und den stilistischen Neuanfang mögen oder eben maßvolle Preise suchen. Bei rund 20.000 Euro im Zustand 2 beginnt der Einstieg, frühe

Coupés mit komfortbetonter Tiptronic und/oder Allradantrieb notieren am günstigsten.

Mit 3,4 Litern Hubraum und 300 PS startete der 996 seine Karriere, 38 Prozent der Bauteile waren mit dem kleineren Boxster identisch; es war der Beginn der Gleichteilepolitik bei Porsche. Wertiger bei Machart und Materialauswahl, größer bei der Vielfalt und fahraktiver präsentiert sich die modellgepflegte Variante ab 2001 mit 3,6-Liter-Motor und 320 PS. Früh oder spät, mit dieser Grundsatzentscheidung beginnt jede Suche. Der richtige 996 wartet da draußen – es könnte nur etwas länger dauern, ihn zu finden.

CHRONOLOGIE

1997: Als Nachfolger des 993 erscheint der 996, der erste 911 mit Wasserkühlung. Der 3,4-Liter-Sechszylinder leistet 300 PS. 1998: Im April debütiert das Cabrio, im Oktober folgt der Carrera 4 mit Allradantrieb. 1999: Den Typen des Modelljahres 1999 fehlen die „Spiegelei“-Scheinwerfer, die Blinker sind jetzt weiß. 2000: Der Nachfolger des 911 RS heißt GT3, der Saugmotor leistet 360 PS. Der neue 911 Turbo, wieder mit Allradantrieb, verfügt über 420 PS und liefert die Basis für den GT2 mit Hinterradantrieb und 462 PS. 2001: Facelift mit neuer Front und geänderten Heckleuchten; der Carrera bekommt die Scheinwerfer des Turbos. Hubraum und Leistung wachsen auf 3,6 Liter und 320 PS. Der 911 Targa mit dreiteiligem Glasdach und aufklapp-



barer Heckscheibe erscheint. 2002: GT3 (381 PS) und GT2 (483 PS) werden überarbeitet, für Carrera und Carrera 4 ist ab Herbst eine WLS mit 345 PS erhältlich. 2003: Turbo Cabrio und GT3 RS kommen auf den Markt. 2004: Der Turbo S als Coupé und Cabrio mit 450 PS stellt das letzte 996-Aufgebot dar. 2005: Mit den letzten Turbo-Typen endet die Produktion nach über 177.000 Einheiten.

TECHNIK

Die Schwächen der ersten Generation wassergekühlter Boxermotoren sind längst bekannt: Fress-Spuren in den Lokasil-Zylindern der heiß laufenden zweiten Bank, dünne Zylinderwände bei den Triebwerken mit 3,2, 3,6 und

3,8 Litern Hubraum, defekte Lager der Zwischenwellen (s. *Workshop Wasserboxer, PF 4-2016*) und Kurbelwellensimmeringe. Außen vor sind die GT3- und Turbo-Motoren, die noch auf dem „Mezger-Motor“ basieren und als unbedingt standfest gelten.

Die gute Nachricht: Porsche Classic, freie Spezialisten und das Internet halten nahezu jedes Ersatzteil vorrätig, in der Regel allerdings zu saftigen Preisen – Porsche 911 eben. Bis auf die Motoren-Problematik kann Kuno Werner, Chef der Museumswerkstatt, beim 996 keine typischen Schwächen ausmachen. Viele Mängel seien oft auf Bedienungsfehler zurückzuführen. „Die Dichtungen des Targa-Dachs müssen ebenso gründlich sauber gemacht, nicht nur geschmiert werden“, sagt Werner. „Oft wird der Wasserkasten vor der Frontscheibe viel zu selten bis gar nicht gereinigt. Dadurch verstopfen die Abläufe, die bei den frühen Modellen außerdem zu klein dimensioniert sind.“

Das Porsche Communication Management fällt häufig durch ein funktionsloses Navigationsmodul auf. Für die, in der Regel, schadhafte Lesereinheit ließe sich im Internet leicht und günstig Ersatz finden. „Und immer die Fronthaube richtig zumachen – sonst brennt die Kofferraumbeleuchtung, und die Batterie macht schlapp.“ Und dann doch noch einmal zum Motor: „Gelangt zu viel Kraftstoff ins Öl, können Plastikteile der Motor-Peripherie verspröden. Geht dann die „Check Engine“-Lampe an, ist es manchmal tatsächlich nur Falschlucht.“



Ein 996 Coupé mit Schaltgetriebe, Hinterrad-antrieb und 3,6-Liter-Motor mit 320 PS darf als kalkulierbare Größe angesehen werden, steht für den klassischen 911 und gilt in seiner puristischen Auslegung als begehrenswert. Darauf können sich alle einigen. Allradantrieb, Tiptronic (in der Regel günstiger im Preis), Cabrio, Targa oder Turbo, das alles ist eine Frage des Geschmacks und natürlich des Budgets. Meine persönlichen Favoriten heißen GT3 und Targa. Ein 996 Targa mit 345 PS und Turbolook, das wär's! Aber solch ein Auto hält noch nicht einmal die vielfältige fünfte 911-Generation bereit. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



» BUCHTIPP

„Handbuch Porsche 911 Typ 996“
Adrian Streater
576 Seiten
209 x 279 mm
49,95 Euro
ISBN 978-3-86852-813-8

ANZEIGE

GEBEN SIE IHREM PORSCHE 996 DAS TYPISCHE DESIGN DES 911 ZURÜCK!

AUCH FÜR LITRONIC SCHEINWERFER.

JETZT MIT NEUER, BESSERER TAGFAHRLICHT- /BLINKER KOMBINATION

INFOS



9 1 1 e r l o o k . c o m



Mission erfüllt: Der Mix aus sportlichem Viertürer mit flachem Dach und erhöhter Bodenfreiheit gefällt. Sieht so das Porsche-Gesicht der Zukunft aus?

TECHNIK – PORSCHE MISSION E CROSS TURISMO

SUV UND SAUBERMANN

Ist dies das Cross-over, das Porsche in die Zukunft führt? Wer einmal im neuen Cross Turismo gefahren ist, will weder von Cayenne noch von Panamera etwas wissen. Jetzt braucht die E-Studie nur noch grünes Licht.





Porsche ist im Umbau – und das in jedem Sinne. Im wörtlichen, weil der Stammsitz Zuffenhausen gerade eine einzige Baustelle ist und sie mitten in der Stadt ein neues Werk aus dem Boden stampfen. Und im übertragenen, weil der Sportwagenhersteller seinen Weg in die Zukunft sucht und sein Heil in der Elektromobilität finden will: Sechs Milliarden Euro investiert die VW-Tochter dafür bis zum Jahr 2022 und will mittelfristig mindestens 25 Prozent ihres Absatzes mit Akku-Autos machen.

Das erste Modell, das von diesem Geld entwickelt und in der neuen Fabrik im Herzen der Heimat gebaut wird, hat gerade seinen Arbeitstitel Mission E eingebüßt und den offiziellen Namen Taycan bekommen. Dieses „lebhafteste junge Pferd“ soll zum ersten ernsthaften Tesla-Fighter aus Deutschland werden und zugleich das neue Image von Porsche prägen.

Abgesehen vom alternativen Antrieb und dem futuristischen Ambiente wird der Taycan deshalb ein Porsche ganz alten Schlages, sagt Stefan Weckbach, der die Mission E leitet und die neuen Elektromodelle als Baureihenchef verantwortet. Wie jeder Porsche soll der elektrische Erstling in der Dynamikwertung ganz vorn mitfahren. Und als stilprägendes Modell soll er aussehen wie ein Sportwagen.

Weil Weckbach weiß, dass er dafür beim Platzangebot und mithin bei der Alltagstauglichkeit Kompromisse machen muss, hat er schon eine Ergänzung in petto: Cross Turismo heißt das Konzept, mit dem er Familienväter und Vielfahrer ködern möchte. Bislang gab es diesen Shooting Brake mit Pfadfinder-Kluft und erhöhter Bodenfreiheit nur auf der Messe zu sehen.

Doch um die Zeit bis zum Serienstart des Taycan Ende nächsten Jahres zu überbrücken und zugleich ein bisschen Werbung für das sportlich weiterentwickelte Konzept eines Audi Allroad im Porsche-Trimm zu machen, hat Weckbach die Mischung aus Panamera und Cayenne jetzt schon einmal von der Showbühne auf die Straße entlassen und so zum Lackmустest gebeten.

Den besteht der Cross Turismo mit Brauerei. Erstens, weil man bei knapp fünf Metern Länge und beinahe drei Metern Radstand jetzt tatsächlich auch im Fond mindestens so gut sitzt wie im langen Panamera und es dahinter noch einen Kofferraum gibt, der diesen Namen auch verdient. Zweitens, weil man sich selbst im vollkommen digitalen Cockpit mit gleich drei Touchscreens bis vor den Beifahrer und einem großen Bildschirm hinter dem Lenkrad, aber ohne einen einzigen Knopf auf Antrieb zu-

Kein Schalthebel auf der Mittelkonsole, Bildschirme anstelle von Instrumenten. Auch bei der Innenraumgestaltung kommt der Cross Turismo anders daher.



rechtfindet. Nicht umsonst zum Beispiel startet man auch den Porsche von morgen genau wie die Modelle von gestern mit einem Fingerzeig links vom Lenkrad. Und drittens, weil der Mission E fährt, wie es sich für einen Porsche gehört: schnell und scharf.

Mit zwei Motoren von zusammen mehr als 600 PS verspricht Weckbach einen Sprintwert von weniger als 3,5 Sekunden und lässt dem Stromer reichlich Leine. Denn wo Konkurrenten wie der Jaguar i-Type bei 200 km/h abgeregelt werden, darf der Cross Turismo mit mehr als 250 Sachen rennen. Und das nicht nur einmal, sondern mehrfach und über lange Zeit, verspricht Weckbach. Wozu

**DIE FAHRLEISTUNGEN SIND
PORSCHE. ZWEI E-MOTOREN
MIT MEHR ALS 600 PS SOLLEN
FÜR EINE HÖCHSTGESCHWIN-
DIGKEIT VON 250 KM/H
AUSREICHEN.**

steckt im Bauch schließlich ein Akku-Paket von etwa 90 kWh? Und weshalb sonst sollte man sich zumindest daheim bald 24 Stunden gedulden, bis der Akku geladen ist, wenn man danach Kompromisse beim Fahrspaß machen müsste?

Der definiert sich im Cross Turismo allerdings nicht allein über das Spurtvermögen. Sondern das Elektroauto überrascht auch mit seiner Querdynamik. Mit einem Schwerpunkt tiefer als beim 911, mit einem Allradantrieb mit völlig variabler Kraftverteilung und der Allradlenkung wird der Koloss plötzlich klein und handlich und stürmt deshalb bei der ersten Ausfahrt um Los Angeles so gierig durch

9XXR
the 24/7

Unikate durch HAND-WERK

UHRRAD®

WEITERE INFOS UNTER
WWW.CLOCKWHEELS.COM





„WIR HABEN KEIN GROSSES MODELL MIT HILFSMOTOR GEBAUT, SONDERN EIN ECHTES AUTO.“

die Hollywood Hills, wie man es allenfalls von einem Macan erwartet hätte.

Anders als bei den allermeisten Studien sind die Fahrleistungen beim Cross Turismo keine Fabelwerte. Sondern was die Theorie verspricht, das löst das millionenschwere Einzelstück auch in der Praxis ein. „Denn wir haben kein großes Modell mit Hilfsmotor gebaut, sondern ein echtes Auto“, erklärt Weckbach – wofür ist er schließlich Herr über Hunderte Prototypen, mit denen seine Mannschaft gerade den Taycan erprobt. Einen davon hat er für den Cross Turismo geopfert und die Serientechnik mit der Studien-Karosserie gekreuzt.

So kann er nicht nur für das neue Konzept trommeln, sondern auch erfolgreich für den Systemwechsel hin zum Elektroantrieb werben. Denn wer einmal mit dem Cross Turismo durch die Hollywood Hills gefahren ist, dem fehlt außer dem typischen Boxer-Sound nicht viel zum echten Porsche-Feeling. Und den gibt es in Cayenne oder Panamera schließlich auch nicht mehr.

So stimmig die Studie aussieht und so gut sie auch fährt: Offiziell gibt es für den Cross Turismo noch keine Produktionsfreigabe, und das bisherige Echo war laut Weckbach ziemlich gespalten. Denn so begeistert Europäer und Asiaten auf das Konzept reagiert hätten,

so zurückhaltend sei die Begeisterung bei den Amerikanern. Die fremdeln halt mit dem Kombi und rufen nach mehr SUV, fasst er die Kritik zusammen. Aber der Baureihenleiter muss nur auf die konventionellen Autos schauen, dann weiß er, dass er mit einem Sportwagen allein nicht viel ausrichten kann. Nicht umsonst verkaufen sich Macan und Cayenne längst besser als Boxster, Cayman und Elfer.

Deshalb lässt Designchef Mauer das Konzept auch schon überarbeiten, und beide sind guter Dinge, dass es doch noch was wird mit dem Cross Turismo. Mauer, weil er bei Porsche noch nie eine Studie gezeigt hat, die es nicht in Serie geschafft hat. Und Weckbach, weil der Cross Turismo so einfach zu bauen wäre. „Das ist ein weiterer Vorteil der Elektromobilität und unserer Architektur“, führt Weckbach aus. Weil die gesamte Technik im Unterboden verschwindet, lässt sich vergleichsweise schnell und billig ein neuer Hut über die Plattform stülpen. Schon ein Jahr nach dem Taycan könnte der Saubermann unter den SUV deshalb starten. Dass Porsche auch dann noch eine einzige Baustelle ist, würde dabei nicht stören. Nicht umsonst hat der Cross Turismo eine Handbreit mehr Bodenfreiheit und serienmäßig Allradantrieb. ◀

Text: Thomas Geiger · Fotos: Porsche

PORSCHE 911 R

ALS RAVENSBURGER 3D PUZZLE



Der Elfer, Inbegriff für pures Sportwagenfeeling und begehrtes Objekt der Begierde, steht nun Pate für ein kultverdächtiges 3D-Objekt zum Puzzeln. Ravensburger hat die ikonische Form des legendären Porsche 911 R aus 108 Kunststoff-Puzzleteilen originalgetreu nachgebildet. Fans können ihn im Maßstab 1:18 als 3D Puzzle zusammensetzen und dabei von einer geschmeidig-rasanten Fahrt mit ihm träumen.

Wie jedes Ravensburger 3D Puzzle besteht auch der Porsche 911 R aus individuell geformten, teils knickbaren Teilen, die ohne Kleben stabil zusammenhalten. So können Porsche-Freunde ab zehn Jahren die klassisch-elegante Linie des Porsche Stück für Stück nachpuzzeln. Zahlen auf den Innenseiten der Puzzleteile erleichtern den Aufbau. Mit den runden Scheinwerfern, Doppelauspuffanlage und den roten Streifen über die gesamte Wagenlänge steht das 3D Puzzle dem Original optisch in nichts nach. Sogar die Räder lassen sich drehen – wengleich nicht so schnell wie die des echten Porsche.



Der Porsche 911 R als Ravensburger 3D Puzzle ist für ca. 35 Euro im Handel erhältlich. Weitere Informationen auf www.ravensburger.de.

HOCHEXPLOSIV

Wenn alle glauben, da geht nichts mehr, stellt Porsche Autos wie den GT2 RS vor. Exzessiver Leichtbau, traditioneller Heckantrieb und doppelt aufgeladene 700 PS ergeben eine bössartige Mischung, die auf der Straße eigentlich nichts verloren hat. Wir waren trotzdem da draußen.



Der GT2 RS ist ein Monster. Ein Rennwagen, der aus seiner Box auf die Straße ausgebrochen ist und dort mit einem Schlag die Spitze der Nahrungskette erobert hat. Den beißt keiner weg, schon in weiter Ferne räumt der Verkehr nach einem Blick in den Rückspiegel schnell und beflissen die linke Spur.

Dass den Entwicklern in Weissach die Zähmung dieses Tieres gelang, ist die eigentliche Sensation. Das und die Verträglichkeit mit dem Alltag. Auf guten Straßen ist der Restkomfort akzeptabel, die Schalensitze sind bequem und sogar ganz und gar alltägliche Helfer wie Klimaanlage und PCM sind an Bord.

Und gehört es nicht seit jeher zum Selbstbild eines Elfers, dass er am Wochenende Rennen gewinnt und von Montag bis Freitag zum Pendeln ins Büro taugt?

Trotzdem. Ein GT2 RS hinterlässt Fragen nach der Sinnhaftigkeit eines Rennautos im zivilen Leben, ist ein zwiespältiges Vergnügen und ein teures sowieso. Bei 285.220 Euro liegt der Basispreis. Ist darüber hinaus noch das gewichtsparende Weissach-Paket an Bord sowie Lack in „Miami blau“ aufgetragen (Aufpreis: 3570 Euro), steht unterm Strich eine atemberaubende Summe von 320.000 Euro und ein paar Zerquetschten.

Um 27 Kilogramm senkt das Weissach-Paket das Kampfgewicht des 911 GT2 RS, Magnesiumräder und Carbon-Dach gehören dazu. Im Alltag mag das Spielerei sein, aber auf der Rennstrecke kann sich ein Zentner mehr wie ein Bremsfallschirm anfühlen.

Außer den Lufterlässen vor den Hinterrädern erinnert nichts daran, dass unter dem

Am Ende der Fahrt ist das Staunen groß und die Erkenntnis ernüchternd. Okay, ein GT2 RS steht wie jeder stinknormale Außendienst-Kombi einen Superstau auf der A3 durch, hoppelt und rumpelt mit seinem Leichtmetall-Carbon-Fahrwerk und den hauchdünn mit Gummi belegten Magnesiumrädern so würdevoll, wie es eben geht, durch die als Umfahrung vorgeschlagene Innenstadt und stellt schließlich beim Tanken am Zielpunkt trotz Energieklasse G einen erstaunlich niedrigen Benzindurst von unter 12 Litern Superplus unter Beweis.

Aber hätte es bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84 km/h all den teuren Leichtbau, die mit destilliertem Wasser arbeitende Einspritzung, eine Titan-Abgasanlage und 700 Biturbo-PS gebraucht?

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinderboxer-Biturbo/Benzin
Hubraum: 3800 ccm
Leistung: 515 kW (700 PS) bei 7000/min
Drehmoment: 750 Nm bei 2500/min
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Siebengang-PDK
Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 2,8 s
Durchschnitts-Verbrauch auf 750 km: 11,9 l SP
 (Werksangabe: 11,8 l SP)
Basispreis: 285.220 Euro /
 Testwagenpreis: 320.009 Euro



mit gewaltigen Flügeln und Spoilern bestückten GT2 RS der Superluxusleistungs-Elfer Turbo S steckt. Der Verzicht auf Allradantrieb ist seit jeher Programm beim abgeleiteten GT2, auch der Turbomotor gehört dazu. Statt 580 PS leistet der 3,8-Liter-Biturboxer hier 700 PS, gekoppelt an ein geschärftes, kürzer übersetztes Siebengang-PDK. Dazu kommen ein erhöhter Ladedruck von maximal 1,55 bar und ein maximales Drehmoment von 750 Nm zwischen 2500 und 4500/min.

Eine hochexplosive Mischung. Der Gasfuß senkt sich, das PDK schaltet wie über Funk mit ihm verbunden herunter und mit Donnern und Kreischen schießt sich der GT2 RS zum Horizont. Kein Luftholen der Lader, kein Zucken im Heck begleiten die Abschussphase, alles passiert in Sekundenbruchteilen und völlig selbstverständlich. Zwischen 80 und 160 km/h vergeht ein kurzer Moment, bis Tempo 250 ist es nur ein Wimpernschlag. So nadelspitz und feinfühlig agiert die Lenkung, dass der überrollte Asphalt die Handflächen aufzurauen scheint, und der jederzeit spürbare Abtrieb macht klar, dass sich der GT2 RS erst in diesem Tempobereich ernst genommen fühlt.

Abseits der Piste mit dem Elfer-Monster unterwegs zu sein, das wird nach ein paar Kilometern Autobahn klar, ist ein Fulltime-Job, und wo ein Tempoverstoß jederzeit während eines kurzen Blicks in den Rückspiegel möglich ist, braucht es Selbstdisziplin und permanente Wachsamkeit. Einen GT2 RS drei Tage im Normalverkehr zu fahren ist ein Faszinosum, bereitet Freude und immer auch etwas Angst.

Und wie bei jedem Abenteuer ist man ein bisschen froh, wenn es wieder vorbei ist.



Ja doch, der King-Kong-Elfer zeigt mal wieder, was dank positiv verstrahlter Ingenieursleistung machbar ist. Und es ist toll, dass so viel Wahnwitz möglich und erlaubt ist. Aber noch mehr als der Vorgänger oder ein aktueller GT3 RS macht der GT2 RS auch deutlich, dass er im Grunde genommen auf die Rennstrecke gehört und da draußen, wo aus der Fahrerperspektive betrachtet alles in Zeitlupe zu passieren scheint, völlig unterfordert ist. Das Potenzial dieses Autos nie auch nur ansatzweise ausschöpfen zu können, raubt mitunter den Spaß an so viel faszinierender Technik. Ein Leben im GT2 RS auf öffentlichen Straßen ist möglich, aber sinnlos. ◀

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Jan-Henrik Muche / Porsche

DER GT2 RS IST EIN
MONSTER. EIN RENNWAGEN,
DER AUS SEINER BOX AUF
DIE STRASSE AUSGEBROCHEN
IST UND DORT DIE SPITZE
DER NAHRUNGSKETTE
EROBERT HAT.



SPORT-SCHAU – 924 TURBO RALLYE MONTE CARLO

GESCHICHTE WIEDERHOLT SICH



Der 924, ein Wagen für den Rennsport? Eher nicht! Diese Rolle hob sich Porsche für den 911 auf. Es gab aber auch einige Leute, die davon überzeugt waren, dass es sich hier um ein großartiges Auto mit viel Potenzial handelte. Jürgen Barth und Roland Kussmaul traten vor 40 Jahren den Beweis an.



1 977 war Jürgen Barth auf Opel Kadett bei der Rallye Monte Carlo an den Start gegangen, ein Jahr später auf Toyota. 1979 sollte es der 924 sein. Aufgrund der günstigen Gewichtsverteilung drängte sich dessen Einsatz im Motorsport geradezu auf, doch am Erfolg des 911 wollte im Unternehmen niemand rütteln.

Es brauchte Zeit, die Verantwortlichen zu überzeugen. Nachdem das Projekt die Freigabe von den Direktoren Helmut Bott und Ernst Fuhrmann sowie des damaligen Motorsportleiters Peter Falk erhalten hatte, beschaffte Barth unter verschwiegenen Umständen vier Turbo-Prototypen. Zwei davon wurden zu Rallyewagen umgebaut, die beiden anderen dienten ihm und Roland Kussmaul als Testwagen, mit denen sie bei Fahrten zwischen dem Stuttgarter Büro und der Werkstatt täglich 400 km zurücklegten.

Als der Einsatz bei der Rallye Monte Carlo 1979 endlich bevorstand, musste der dafür vorgesehene Wagen allerdings umgerüstet werden – die für eine Homologation erforderlichen 1000 Exemplare mit Turbomotor waren noch nicht gebaut worden, der 924 Turbo erhielt keine Freigabe. Ein 125-PS-Saugmotor ersetzte das Turbotriebwerk, und das traditionelle Monte-Carlo-Startnummernschild wurde recht unkonventionell um 90° verdreht auf der Motorhaube angebracht, um die dort vorhandene Lufteinlassöffnung zu verschließen. Obwohl nun rund 50 PS fehlten, erreichten Jürgen Barth und Co-Pilot Roland Kussmaul den 20. Gesamtplatz und wurden Vierte in der stark besetzten Gruppe 4, was als großer Erfolg gewertet wurde.

Die Monte war der Auftakt einer kurzen, eindrucksvollen und ereignisreichen Rallyekarriere des 924. Das Entwicklungs-

programm für 1979 sah die Teilnahme an weiteren anspruchsvollen Veranstaltungen vor. Dazu gehörte unter anderem die Kenia Rallye, bei der das Ziel nur knapp verfehlt wurde. Nach etwa der Hälfte der Distanz bemerkte Jürgen Barth, dass die hinteren Radhäuser plötzlich etwas ausladender waren, als sie es eigentlich sein sollten. Ein Zwischenstopp an einer Tankstelle offenbarte, dass die Aufnahmen der hinteren Radaufhängungen den Belastungen nicht standgehalten hatten. Kurzentschlossen kaufte er die Motorhaube eines alten LKW und bastelte daraus neue Aufnahmen, die er mit einer Sonnenbrille als Augenschutz einschweißte ... Leider kam 300 Kilometer vor dem Ende der 6000-km-Strapaze durch einen Schaden an einem Bauteil im Transaxle-Antrieb das endgültige Aus. Nur drei Wochen später erhielten alle neu produzier-



ALS DER START BEI DER RALLYE MONTE CARLO 1979 BEVORSTAND, MUSSTEN BARTH/KUSSMAUL UMDISPONIEREN – DIE FÜR DIE HOMOLOGATION NOTWENDIGEN 1000 STÜCK DES 924 TURBO WAREN NOCH NICHT PRODUZIERT.



ten Fahrzeuge bereits eine überarbeitete Version dieses fehlerhaften Teils.

Eine weitere Veranstaltung war die aberwitzige Repco Rallye, eine zweiwöchige und fast 20.000 km lange Hatz über Sandpisten rund um Australien. Hier wurde das Gespann Klassensieger, und der 924 holte in der Saugmotorversion seinen ersten Sieg. Jürgen Barth demonstrierte eindrucksvoll, wie einfach sich der Wagen fahren ließ, gewann er doch trotz einer gebrochenen Hand – die Folgen eines Unfalls mit Überschlag, der sich während des Rennens ereignet hatte.

1980 WAR DER TURBO FERTIG

Für die Saison 1980 galt das Auto als bestens vorbereitet und auch zuverlässig. Damit war man wieder bereit, in Monte Carlo an den Start zu gehen, diesmal aber mit einem

semi-werksunterstützten Turbo, der in der Rennabteilung in Zuffenhausen aufgebaut worden war. „Das war Chassisnummer 001, ein tatsächlicher Vorgänger des Carrera GT. Der Wagen ließ sich fantastisch fahren, er war unglaublich handlich“, erinnert sich Jürgen Barth. Mit dem 19. Gesamtplatz und dem fünften Rang in der GT4-Klasse erreichten sie fast die gleiche Platzierung wie im Vorjahr.

1981, dem letzten Jahr, waren sie nicht ganz so erfolgreich, denn beim Start zur letzten Nachtetappe am Col de Turini fielen sie wegen eines Antriebswellenschadens aus. Natürlich hatten sie sich ein besseres Ergebnis erhofft, allerdings ist der Wagen nun dafür bekannt, dass JVC damit erstmals Filmaufnahmen aus dem Auto heraus übertrug.

Nach dem Monte-Einsatz 1981 wurde Chassisnummer 001 nie mehr bei Rennen eingesetzt, und die weiße Boss-Lackierung

Auto alt, Technik neu: Der Umbau des 924 Turbo folgte nach dem Studium des Originalfahrzeugs und mit der Unterstützung ehemaliger Porsche-Mitarbeiter.



Durch das typische Turbo-Frontblech zieht der aufgeladene Zweiliter-Vierzylinder Kühl- und Ladeluft. Beim ersten Einsatz wurden die Öffnungen zugeklebt.

„IM KLASSISCHEN RALLYESPORT SIND UNZÄHLIGE 911 UNTERWEGS. ICH WOLLTE ETWAS UNGEWÖHNLICHES FAHREN.“



tauchte bei Rallyeveranstaltungen nicht wieder auf – bis sich Franco Lupi, ein Schweizer, der mit großem Enthusiasmus klassischen Rallyesport betreibt, zum Nachbau des Wagens entschloss.

„Im klassischen Rallyesport sind unzählige 911 unterwegs, und Dutzende von Herstellern bieten alles an, was man für das Rennfahren braucht“, stellt Lupi fest. „Ich wollte da nicht mitmachen und etwas Außergewöhnliches fahren.“ Einen derart seltenen Wagen zu kopieren, stellte sich aber als wesentlich schwieriger heraus als erwartet. „Einen normalen Straßenwagen zu zerlegen, um die Schweißnähte nachzuziehen und Verstärkungsplatten an den Aufnahmen der Radaufhängung anzubringen, war die einfachere Übung. Für den 911 bauen viele Firmen alles nach, was man sich vorstellen kann. Beim 924 ist das nicht so. Irgendwann hatte ich einen Punkt, wo ich Fracksausen bekam, weil ich befürchtete, dass dieses Projekt schnell wesentlich teurer werden könnte, als der Umbau eines 911 es jemals sein würde.“

2017 FUHR JÜRGEN BARTH WIEDER RALLYE AUF 924

Sein Enthusiasmus wurde belohnt, als er von Jürgen Barth die Erlaubnis bekam, einen Nachmittag lang das Originalfahrzeug im Sinsheimer Museum genau zu inspizieren. Zusammen mit seinem Mechaniker schoss er Hunderte von Bildern und nahm alle möglichen Maße ab. Er konnte sogar auch den letzten noch erhältlichen Satz originaler Kotflügelverbreiterungen kaufen. Da diese für ein Auto, das zwischen Strohballen und Bäumen driften sollte, natürlich viel zu wertvoll waren, nahm er sie als Vorlage zur Anfertigung von Formen.

Das ganze Vorhaben nahm zusätzlich Fahrt auf, als er Jürgen Barth fragte, ob er daran interessiert sei, in dieses Projekt eingebunden zu werden. „Ich fragte ihn geradeheraus, weil ich überhaupt nicht damit rechnete, dass er zusagen würde. Wie oft wird er wohl angesprochen, ob er nicht den Porsche von irgendjemandem fahren will?“ Aber Jürgen Barth war so erfreut, sein altes Auto wiederaufstehen zu sehen, dass er nicht nur anbot, beratend zur Seite zu stehen; vielmehr war er auch dazu bereit, den Wagen bei der Rallye Monte Carlo Historique 2017 zu fahren.

„Um eine wesentlich direktere Lenkung zu erhalten, hat Franco das Lenkgetriebe eines



Früher war mehr Schnee. Vorbereitung und Einsatz erfolgten in der Freizeit, und trotz guter Ergebnisse blieb das Werk dem Rallyesport fern.

Ferrari eingebaut. Theoretisch war das eine gute Idee, aber bei der Monte auf Schnee und Eis war der Wagen mit so einer schwergängigen Lenkung nicht einfach zu kontrollieren. Der Motor war auch nicht gerade der beste, also mussten wir am Auto einiges verbessern“, schildert Jürgen Barth im Rückblick auf den ersten Monte-Einsatz auf Porsche 924 nach fast 40 Jahren.

„Jeden Monat treffen sich viele ehemalige Ingenieure von Porsche zum Abendessen in einem Restaurant, und wir unterhalten uns darüber, was in der Welt so an interessanten Projekten passiert und ob dabei Hilfe aus erster Hand erforderlich ist. Wenn beispielsweise jemand einen Gruppe-C-Motor vernünftig aufbauen will, warum soll hier nicht einer der Experten zur Seite stehen, der damals schon damit zu tun hatte? Armin Knüpfung war einer derjenigen, die 1980 in das Rallyeprojekt eingebunden waren, und so brachten wir den Wagen zu ihm. Und er lieferte eine wirklich gute Arbeit ab. Für unseren zweiten Anlauf im Januar 2018 hatten wir einen perfekten Nachbau.“

Jürgen Barths Erfolge auf Porsche sind weitaus bekannter als die Tatsache, dass er zweimal Klassensieger in Monte Carlo war. 1999 gewann er mit einem winzigen Subaru Vivio die N1-Klasse, 2000 in einem Seat Ibiza die Diesel-Kategorie. 2018 sollte es aber nicht wieder für das Podium reichen.

2018 LIEF DER NACHBAU PERFEKT

Die Monte Carlo Historique wurde nun als Gleichmäßigkeitslauf ausgetragen, und weder Jürgen Barth noch Roland Kussmaul hatten mit diesem Modus bisher größere Erfahrungen sammeln können. „Während meiner ganzen Rennfahrerkarriere bin ich im Rallyeauto oder Rennwagen immer so schnell gefahren, wie es ging – und jetzt sollte ich mich an Durchschnittsgeschwindigkeiten halten. So soll man zum Beispiel 719 Meter mit 46 km/h zurücklegen. Aber in dieser Strecke liegt eine verschneite Haarnadelkurve, in der man natürlich nicht 46 km/h fahren kann. Daher muss ich vorher und nachher schneller fahren, und Roland versucht, mit dem Tripmaster die richtige Geschwindigkeit zu bestimmen, die wir zum Verlassen der Sektion brauchen. 2017 waren wir damit völlig überfordert, und so haben wir im Sommer ein wenig geübt, was anscheinend nicht ausreichend war. Auf den



Bereit für die Jubiläums-Tour: 40 Jahre nach dem Debüt auf 924 Turbo geht das Team Jürgen Barth und Roland Kussmaul (l.) 2019 wieder an den Start.

Schnee-Etappen waren wir in diesem Jahr richtig gut. Und wenn es klappte, dann lief es auch wirklich gut. Aber manchmal drückte Roland den falschen Knopf und löschte alle Informationen vom Tripmaster. Dadurch bekamen wir viele Strafpunkte aufgebremst und konnten kein gutes Ergebnis einfahren.“

GLEICHMÄSSIGES FAHREN MUSS NOCH GEÜBT WERDEN

Ganz so schlimm war es dann aber doch nicht. „Das Wichtigste war, dass wir Spaß hatten. Das Auto fährt fantastisch, und dabei kommen die vielen schönen Erinnerungen zurück. Die Veranstaltung selbst ist auch grandios. Viele Etappen sind identisch mit denen der WRC, die eine Woche vorher dort stattfindet, und wir konnten auf der Fahrbahn noch die Reifenspuren erkennen. Und es war – wie immer in Monte Carlo – sehr anspruchsvoll“, resümiert Barth.

„Wie bei einer richtigen Rallye war es wichtig, die richtigen Reifen auszuwählen, denn wir fahren ja auf trockenem Asphalt, Schnee, Matsch und Eis. Manchmal kamen gleich mehrere Bedingungen zusammen, und wir konn-

ten dafür nur einen Reifensatz verwenden. Eine weitere Besonderheit waren die vielen Zuschauer. An den Zeitkontrollen war richtig Trubel, und immer wieder kamen Leute zu uns ins Fahrerlager und fragten uns über das Auto aus. Ich denke, dass Frankreich hier besonders ist. Dass die Zuschauer so begeistert sind und stundenlang in der Kälte stehen, erinnert mich ein bisschen an die Gruppe-B-Zeiten.“

Was Barth und Kussmaul früher selbst organisieren mussten, übernahm diesmal Franco Lupi mit seiner Scuderia Rapiditas – er sorgte für Hotels, Restaurants, und jede Nacht wurde der 924 gründlich durchgesehen. „Selbst nach 3000 km musste nichts daran repariert werden – so wie ein Porsche eben sein sollte!“

Jürgen Barth und Roland Kussmaul werden in dem fertig vorbereiteten Auto wieder etwas mit dem Tripmaster üben, um es diesen Winter noch einmal zu versuchen. Mit drei Rallyes vor 40 Jahren und den weiteren drei Einsätzen scheint sich die Geschichte jetzt zu wiederholen – vielleicht mit einem anderen Ergebnis?! ◀

Text: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb
Fotos: Robb Pritchard / Jürgen Barth / Porsche



» BUCHTIPP

Porsche 924 – Die perfekte Balance
Jan-Henrik Muche
192 Seiten, 245 x 290 mm
Heel Verlag, Königswinter
Preis: 39,95 Euro
ISBN: 978-3-95843-498-1

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN TRÄUME™



EINE GESCHENKIDEE, DIE ES IN SICH HAT

Die wahre Freude liegt in der Überraschung mit etwas Besonderem. Im Swissvax-Shop finden Sie große und kleine Ideen mit exklusivem Charakter wie zum Beispiel das Wachs «Zuffenhausen».

SWISSVAX DEUTSCHLAND | ÖSTERREICH | SCHWEIZ

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

INVEST-TIPP – BOXSTER + CAYMAN GTS

DOPPEL-HERZ

Schon wieder eine Boxster-Empfehlung, erneut eine GTS-Version? Muss das sein?

Ja, ja und nochmals ja! Die letzten GTS mit Saugmotor sind zwar noch sehr junge Gebrauchte, aber doch schon heute die klassischste Art, Boxster oder Cayman zu fahren.

Gerade einmal vier Jahre ist es her, dass wir dem Boxster GTS der Baureihe 981 in der Ausgabe 1-2015 ein exzellentes Zeugnis ausstellten und als Porsche mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis auszeichneten: „Mit 330 PS und üppiger Ausstattung ist der Boxster GTS schnell, attraktiv und bezahlbar – und bringt damit auch überzeugte 911-Piloten zum Nachdenken.“ Es scheint deutlich länger zurückzuliegen, so viel ist in der Zwischenzeit passiert: Bei den Mittelmotor-Typen ersetzte der Vierzylinder-Turbo den Sechszylinder-Sauger, die Elektro-Mobilität ist der Gradmesser der automobilen Zukunft.

Heute empfehlen wir zwei Typen, die eben noch neu waren, als Sammlerstücke mit Zukunft. Merke: Ein Invest-Tipp definiert sich keinesfalls einzig und allein über einen niedrigen Einstiegspreis.

Im Gefüge der drei mit Sechszylindern ausgerüsteten Boxster-Generationen 986, 987 und 981 war der Typ 981 jener Boxster, der bereits eine kleine Spoilerlippe zwischen den kunstvoll geformten Rückleuchten quer über dem Heck trug und damit optisch die Brücke zum Facelift-Modell 982 mit neuen Motoren und Beinamen 718 schlug.

Der 981 kam zum Modelljahr 2012 auf den Markt. Das Basismodell mit 2,7 Litern Hubraum

leistete 265 PS und lag damit nah an den Leistungswerten der Vorgänger. Die S-Version machte mit 3,4 Litern Hubraum und 315 PS jedoch bereits einen großen Sprung nach vorn.

Der Boxster GTS verfügte über 330 PS, wahrte also einen soliden Respekt-Abstand

einem Leistungsplus von 10 PS an den Start, leistete also 340 PS. Weil es hinsichtlich Ausstattung und Einsortierung in die Modellfamilie sonst keine Unterschiede zwischen Boxster und Cayman GTS gab, umfasst dieser Invest-Tipp gleich zwei Fahrzeuge.

BOXSTER UND CAYMAN GTS STELLEN DEN ERREICHBAREN GIPFEL DER MITTELMOTOR-BAUREIHE MIT SECHSZYLINDER DAR.

zum 350 PS starken 911 und lag 45 PS hinter dem stärksten Vertreter der Boxster-Baureihe, dem Spyder, der mit 3,8 Litern Hubraum und 375 PS antrat. Beim Cayman markierte der Rennsport-affine GT4 mit 385 PS das Ende der Fahnenstange.

Als noch der Boxster den Einstieg in die Porsche-Welt darstellte, war die GTS-Version mit einem Preis von 69.949 Euro rund 4000 Euro billiger als der nächste Verwandte Cayman GTS. Um den Preisunterschied leichter erklärlich zu machen, ging der Cayman mit

Mit Cayman R und Boxster Spyder gab es zwar schon vor dem Erscheinen der GTS-Versionen zwei auf Hochleistung ausgelegte Mittelmotor-Sondermodelle, doch erst mit dem Typ 981 unter dem Kürzel GTS wurde ein Stück Großserie daraus. Das macht beide sympathisch und durchaus praktisch.

Bei Boxster und Cayman GTS machte im Vergleich zum S-Modell neben der Mehrleistung auch ein Plus an serienmäßiger Ausstattung den Unterschied. PASM mit adaptiven Stoßdämpfern, Sport-Chrono-Paket



mit Launch Control und Sportsitze gehörten dazu, Ledersitze mit Alcantara-Mittelbahnen, 20-Zoll-Carrera-S-Räder sowie ein modifiziertes Bugteil und ein geändertes Heck.

Die mattschwarzen Schriftzüge und Applikationen um Scheinwerfer und Rückleuchten gehören noch heute zum GTS-Programm. Und ganz nebenbei war der Boxster GTS mit Schaltgetriebe der erste Boxster, der die 280-km/h-Marke erreicht! Beim Cayman lag die Spitze bei 285 km/h.

Dass beide den erreichbaren Gipfel der ursprünglichen Mittelmotor-Entwicklung darstellen, gehört zu ihren Schlüsselreizen. Sechszylinder-Saugmotor und souveräne Leistung sichern den ersten Boxster/Cayman-GTS-Varianten eine Ausnahmestellung und nostalgische Note. Mit 375 bzw. 385 PS sind nur Spyder und GT4 stärker, aber im Vergleich zu den zugespitzten Sondermodellen sind die GTS-Typen alltagstaugliche und deutlich komfortablere Begleiter. Typen wie sie wird es vielleicht nie wieder geben.



Billig sind sie nicht, dafür sind die GTS-Typen einfach zu jung – um die 50.000 bis 60.000 Euro ist das Preismittel beim Boxster, das liegt nicht viel unter dem Neupreis! Auch bei dieser Paarung gilt, dass sportliche

Porsche mit festem Dach höher bewertet werden – vergleichbare Cayman GTS sind stets etwas teurer, der Preisunterschied besteht noch immer. Dennoch lohnt es sich, heute zuzugreifen, da Laufleistung und Pflegestufe oft noch nah am Auslieferungszustand liegen; fünfstellige Laufleistungen sind die Regel. PDK ist moderner, bequemer, aber weil sie selten sind und klassischen Fahrspaß bieten, dürften Modelle mit Schaltgetriebe in Zukunft Porsche-typisch höher bewertet werden. ◀

Text: Jan-Henrik Muehe · Foto: Porsche

Boxster + Cayman GTS

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ MA 123 D + 123 E

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 97,0 x 77,5 mm

Hubraum: 3436 ccm

Leistung: 243 kW (330 PS) bei 6700/min, Cayman: 250 kW (340 PS) bei 7400/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4500/min, Cayman: 380 Nm bei 4750/min

Verdichtung: 12,5 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 81.20, auf Wunsch: Siebengang-PDK Typ CG 2.25

Karosserie: selbsttragender, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Federbein-Achse mit einzeln an Quer- und Längslenkern aufgehängten Rädern vorn, elektromechanische Servolenkung; Federbein-Achse mit einzeln an Quer- und Längslenkern geführten Rädern hinten; Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektr. geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell wählbare Dämpfungsprogramme

Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 330 x 28 mm (vorn), 299 x 20 mm (hinten)

Radstand: 2475 mm

Spur: 1526 mm (vorn), 1540 mm (hinten)

L x B x H: 4374 x 1801 x 1281 mm, Cayman: 4404 x 1801 x 1284 mm

Räder/Reifen: 8 J x 20 mit Pirelli P Zero 235/35 ZR 20 (vorn), 9,5 J x 20 mit 265/35 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1345 kg (1375 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1665 kg (1695 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 281 km/h (PDK: 279 km/h), Cayman: 285 km/h (PDK: 283 km/h)

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,0 s (PDK: 4,9 s), Cayman: 4,9 s (PDK: 4,8 s)

Tankinhalt: 64 l

Stückzahl: 5077, Cayman GTS: 4641

Bauzeit: 2014/2015

Basispreis: 69.949 Euro (2014), Cayman: 73.757 Euro

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 917 LH 24h LeMans 1971

Trio Porsche 917 LH CMR

Das Kleinserienlabel CMR zollt mit Miniaturen im Maßstab 1:18 in ganz besonderer Weise dem legendären Rennwagen Porsche 917 Tribut. Deren Vorbilder sind bei den 24 Stunden von Le Mans 1971

gestartet; dem Jahr, in dem die Stuttgarter das an Tradition reiche Langstreckenrennen zum zweiten Mal als Gesamtsieger beendeten. Dessen 39. Auflage feierte den Porsche 917 von

Gijs van Lennep und Helmut Marko

mit der Startnummer 22 auf dem obersten Podestplatz; CMR konzentrierte sich bei den Modellen auf die

Startnummern 17, 18 und 21. Mit der 17 traten Joseph Siffert und Derek Bell für das Team John Wyer Automotive Engineering Ltd. an, dessen Fachwissen den Gesamtsieg von Porsche in Le Mans 1970 erst möglich gemacht hat. Die Nr. 18 vertraute das Konstruktorsgenie der Fahrerpaarung Pedro Rodriguez und Jackie Oliver an. Beide Fahrzeuge sind bei den Fans – und auch den Sammlern von Modellautos – vor allem wegen der hellblauen Lackierung des Sponsors Gulf beliebt und bekannt. Auf diese musste der 917 des Martini Racing Teams verzichten, den die Fahrer Gérard Larrousse und Vic Elford pilotierten.

Erhältlich im gut sortierten Fachhandel unter der Artikelnummer: **CMR045** (#18), **CMR046** (#21) & **CMR044** (#17), UVP je Modell 99⁹⁵ €.



Porsche 911 (991 II) GT3 2017

Porsche 911 GT3

Zwei neue Modellautos zum Thema Porsche 911 (991) GT3 präsentiert ck-modelcars. Auf jeweils 222 Einheiten

limitiert erscheinen die aus Diecast / Zinkdruckguss hergestellten Modelle in weiß und saphirblau. Die Anmutung der Miniaturen deckt sich perfekt mit derjenigen der 2017 vorgestellten Baureihe, zu deren charakteristischen Merkmalen der feststehende Heckflügel gehört. Unter der Motorhaube spielen die sechs Zylinder mit ihren 368 kW / 500 PS das

klassische Konzert eines hochkarätigen

Vollbluts; der 4,0 Liter wird geschaltet per Sechsgang-Handschaltbox oder Siebengang-PDK.

Die Sammler des wirklich ausgezeichnet gemachten und damit sehr begehrten Sportwagens im Maßstab 1:18 aus dem Hause Minichamps können sich über die lenkbaren Vorderräder und die rundum zu öffnenden Türen und Hauben freuen. Die Miniaturen beschleunigen unseren Herzschlag mindestens auf die 318 Kilometer pro Stunde, die das Werk als Höchstgeschwindigkeit für den 911 GT3 Typ 991 II angibt.

Exklusiv für ck-modelcars, UVP je Modell 129⁹⁵ €, Artikelnummer: **113067030** (blau) & **113067025** (weiß).



MINICHAMPS®

Lohner - Porsche Mixte Wagen

Lohner Mixte Wagen

Wie weit Deutschland und seine Autoindustrie in Sachen Elektroauto schon gewesen sind, lange bevor ein Elon Musk überhaupt geboren war, daran erinnern die Modellautos der Lohner Porsche Mixte Wagen 1901, die vom Porsche

Museum in rot-brauner und blauer Lackierung im Maßstab 1:43 herausgegeben werden. Der Mixte war das erste Hybridfahrzeug der Welt: Ferdinand Porsche konstruierte das Auto und installierte einen Verbrennungsmotor von Daimler unter Haube, mit dessen Hilfe die Akkus des Mixte wieder aufgeladen werden konnten. Damit wollte Porsche den Makel der geringen Reichweite der im Auftrag der Lohner Werke Wien gebauten Elektroautos ausmerzen. Unglaublich, dass die Technik schon vor 120 Jahren erfunden war, dann aber aus dem breiten Interesse der Autobauer verschwand.

Die Miniaturen des Porsche Museums sind aus Diecast und begeistern

nicht nur durch ihre Detailtreue, sondern auch durch die abnehmbare Motorhaube: Den Nachbau der Antriebsquelle und die kleinen Stirnräder anschauen zu können, ist ein wirkliches Highlight.

Lieferbar unter der Artikelnummer: **MAP02035008** (blau) & **MAP02035108** (rot), je Modell nur 34⁹⁵ €.



PORSCHE MUSEUM

Porsche 911 S Steve McQueen Movie Car



McQueen-Porsche 911

Als Dokument über den Motorsport der 1970er-Jahre gilt der Kinofilm „Le Mans“, der von Schauspieler und Produzent Steve McQueen aufgrund seiner großen Leidenschaft für den Rennsport entstand. In den ersten 38 Minuten gibt es Fahrscenen pur; nicht ein Schauspieler spricht bis zu deren Ende ein Wort. Das ändert nichts daran, dass der Spielfilm zwei Handlungsfäden erzählt: Es geht einerseits um die Rivalität zwischen dem von McQueen verkörperten amerikanischen Rennfahrer Michael Delaney gegenüber dem deutschen Kollegen Erich Strahler sowie andererseits um die Trauerbewältigung rund um den Tod von Rennfahrer Piero Belgetti, mit dem Delaney befreundet war und in dessen Witwe er sich verliebt. „Le Mans“ entstand mithilfe eines Kamerawagens inmitten des 24 Stunden Rennens von Le Mans 1970, doch die zusammengeschnittenen Szenen erzählen von einer damals nicht realen Rivalität zwischen dem Porsche 917 und dem Ferrari 512S. Zum Porsche 911 S von McQueen bringt ck-modelcars ein auf 1.000 Einheiten limitiertes Modell im Maßstab 1:43, das unter der Artikelnummer **450363600** nur dort zu haben ist. Hergestellt aus Zinkdruckguss vom Modellautolabel Schuco, VK 34⁹⁵ €.



Porsche Adventskalender 2018

Adventskalender

Der Modellbauer Franzis ist den Fans als Hersteller hochwertiger Bausätze zu Motoren nach Vorbildern von Porsche ein Begriff. Nun glänzt das Label mit einem Kit ganz anderer Art, nämlich einem Adventskalender.

Die bevorstehende Vorweihnachtszeit bietet den Sammlern die Möglichkeit, die hinter 24 Türchen versteckten Bauteile eines hübschen Dioramas zusammenzustecken, das einen roten Porsche 911 2.0 des Modelljahres 1965 in den Mittelpunkt stellt.

Ein schöner Abschluss des Jubiläumsjahres: 2018 feierte der Stuttgarter Autobauer Porsche unter den Hashtags #70JahrePorsche und #SportscarTogether das Jahr der ersten Zulassung eines Porsche. Der Porsche 356 war der Vorläufer des Neunelfers; seit 1963 genießt der 911 die unverminderte Treue seiner Fans. In 24 Schritten können Sie mit diesem Adventskalender ein hochwertiges Porsche-Diorama für Ihren Schreibtisch zusammenstecken und zusammenschrauben. Der Kalender enthält ein detailgetreues Modell als sechsteiliger Bausatz im Maßstab 1:43, eine Kunststoff-Basis mit sechs Diorama-Tafeln, ein Soundmodul und Lektüre von Autor Jürgen Lewandowski. UVP 49⁹⁵ €, lieferbar unter der Artikelnummer **MAP09600118**.



www.ck-modelcars.de



Online oder telefonisch bestellen:

+49 6441 2001977



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet





PORTRÄT – WOLFGANG MÖBIUS

DER GROSSE UNBEKANNTE

Hätte es ihn nicht gegeben, die Porsche-Welt sähe anders aus. Über 30 Jahre lang brachte Designer Wolfgang Möbius Autos in Form, der 928 ist sein bedeutendster Entwurf. Wer war er?

Kein Eintrag bei Wikipedia, keine alten Interviews, noch nicht einmal ein paar ordentliche Fotos. Auf den wenigen Bildern sitzt er meistens im Schatten, von der Kamera abgewandt, und schaut nur ganz selten direkt hinein. Immer vorn dran und doch dahinter – um Wolfgang Möbius zu finden und zu erkennen, muss man zunächst wissen, was er gemacht hat, wie er aussieht. Es scheint fast so, als wäre er, der seine Spuren beinahe vier Jahrzehnte lang im Auto-Design hinterließ, völlig hinter seinem Schaffen zurückgetreten.

Die Aktenlage ist dünn, valide Informationen kann nur Dagmar Möbius liefern. Im November 2013, kurz vor seinem 75. Geburtstag, starb ihr Mann Wolfgang an Krebs und Lungenversagen. In der hoch gelegenen Schwiherdinger Wohnung mit dem weiten Blick ist

der Gestalter allgegenwärtig: Sogar das Design der Inneneinrichtung stammt von ihm, der den Zeichenstift nie zur Seite legen konnte. „Formgestaltung war sein Leben. Ganz gleich, was es war“, sagt Dagmar Möbius. Reisen und Segeln waren Freizeit.

Geboren am 20. November 1938 in Satzung im Erzgebirge, besuchte Möbius die Werkkunstschule der DDR und studierte anschließend Industrie-Design an der Folkwangschule Essen. Seine Diplomarbeit: eine Parkuhr. Nah am Auto und doch ganz weit davon entfernt.

Die erste Anstellung legte den beruflichen Lebensweg fest. „1962 fing mein Mann bei Opel an, im Exterior Design. Er war bei GM in Detroit und in Rüsselsheim von 1965 bis 1969 Assistant Design Manager im Advanced Design Studio“, erzählt Dagmar Möbius, „und von da aus ging es nach Stuttgart.“

Style Porsche war im Aufbau. Möbius, Richard „Dick“ Söderberg und Modelleur Peter Reisinger folgten Anatole Lapine zu Porsche. Am 01. April 1969 trat die bei GM ausgebildete Truppe den Dienst an. „Damals hielt man uns Spinner für verkappte Künstler, die ein perfektes Objekt einfach mit einer schönen Hülle überziehen. Ich bin kein Künstler. Ich bin Gestalter. Das hat mit Handwerk zu tun und mit dem Wissen um ökologische Zusammenhänge“, sagte Studioleiter Möbius in seinem einzigen Interview mit der Porsche-Hauszeitschrift *Carrera* 1996.

Der Entwurf eines neuen, völlig anderen Porsche als Ersatz für den 911 war die große Aufgabe der kommenden Jahre. Nur 43 Leute zählte das Team, das den großen Transaxle-Porsche in Form brachte. Wer die Hauptarbeit leistete, daran ließ Designchef Anatole Lapine in einem Interview zum 30. Geburtstag des 928 keinen Zweifel: „Wolfgang Möbius als Projektleiter hat den 928 gezeichnet. Ein intensiver Mann, der damals mit mir von Opel zu Porsche gekommen war.“ Während das Design des 928 von der Öffentlichkeit in der Regel dem Chef Lapine zugeschrieben wurde, herrschte intern Einigkeit: „Es war schon klar, dass der 928 Wolfgang Entwurf war“, erklärt Dagmar Möbius.

Die runden Scheinwerfer, die Augen des Autos, die flache und schmale Fronthaube und die breiten vorderen Kotflügel, die Front ohne Kühlergrill waren allesamt Designmerkmale, die eine Familienähnlichkeit mit vorherigen und aktuellen Porsche herstellten. Völlig neu waren die in die Karosserie integrierten, aus Polyurethan bestehenden Stoßfänger und die Räder im „Wahlscheiben“-Design. Studioleiter Möbius verwarf die Idee eines Fünf-Speichen-Rades, weil dieses, wie er anlässlich des 25. Geburtstags des 928 zu Protokoll gab, in einem zu starken Kontrast zu den runden Formen des Karosserie-Designs gestanden hätte. Stattdessen erhielt das Rad große, ovale Löcher.

Die Änderungen am Ur-Design des 928 goutierte Wolfgang Möbius nicht. Die kleinen, nachträglich angebrachten Spoiler des S-Modells fanden keine Zustimmung, den Heckspoiler des späteren S4 betrachtete er als gestalterisch und technisch bessere Lösung.

Reserviert, kleinteilig, hochkreativ – dieses Bild entsteht im Gespräch und bei der Lektüre in Bezug auf den Formgestalter. Es scheint undenkbar, dass Wolfgang Möbius ein sinn-

„ICH BIN KEIN KÜNSTLER. ICH BIN GESTALTER. DAS HAT MIT HANDWERK UND DEM WISSEN UM ÖKOLOGISCHE ZUSAMMENHÄNGE ZU TUN.“

loses Design, l'art pour l'art, jemals befürwortet hätte.

Einer seiner ersten, wichtigsten weil stilprägenden Entwürfe folgte technischen Anforderungen: Für den 911 Carrera RS 2.7 brachte er den Entenbürzel in Form. Im Anschluss daran entwickelte er den größeren „Whaletail“-Spoiler für 911 Turbo und Carrera 3.0 mit umlaufender Gummikante, der den Ansprüchen des Fußgängerschutzes besser genügen sollte.

An das Ende des Elfers glaubte Möbius nie. Als die erste großflächige, wenn auch aus Kostengründen limitierte Neugestaltung des 911 anstand, gaben Wolfgang Möbius und Dick

Die Mannschaft von Style Porsche mit einem der ersten 928-Vorführmodelle. Wolfgang Möbius (3. v. r.) steht rechts neben Designchef Anatole Lapine.





Söderberg dem 964 eine vertraute und dennoch in die Zukunft weisende Form. Gemeinsam mit Grant Larson, Harm Lagaay und dem Hauptverantwortlichen Matthias Kulla war Wolfgang Möbius am Design des 986 Boxster beteiligt, auch der 996 fiel in seine Zeit.

**„DER 928 IST HALT EIN BISSCHEN HÖHER,
BREITER UND LÄNGER ALS EIN 911.
UND ER IST EIN PRIMA REISEWAGEN.“**

Natürlich, der ikonische 928 war nur ein kleiner Teil seiner Arbeit. Über 40 Jahre nach der Präsentation erhält das Design des ersten Gran Turismo aus Zuffenhausen mehr Applaus denn je, aber die Bedeutung eines 911 erreichte der 928 trotz langer Bauzeit nie. „Es

gab den 911 und alles andere daneben“, sagt Dagmar Möbius. Es soll wohl heißen, dass selbst ein Meisterstück wie der 928 hinter dem Aushängeschild der Marke zurücktritt.

Wolfgang Möbius sah das wohl ähnlich. „Der 928 ist halt ein bisschen höher, breiter und länger als ein 911. Und er ist ein prima Reisewagen“, charakterisierte er sein Meisterstück im Interview. Er griff nicht zu, als die letzten 928 GTS vom Band liefen, sondern kaufte sich selbst als Abschiedsgeschenk einen der letzten 993, außen schwarz, innen braun.

Zum 50. Geburtstag zeichneten ihn, „der immer schaute, wie sich was spiegelt“, die Kollegen als „Dr. Highlight“, zum offiziellen Abschied zum 31. Dezember 2000 erhielt er einen fein polierten 928-Kotflügel. Den Glanz der Marke Porsche hätte Wolfgang Möbius vermutlich nur als gelungene Formgestaltung, als das Ergebnis intensiver Arbeit betrachtet. ◀

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche / Jan-Henrik Muche

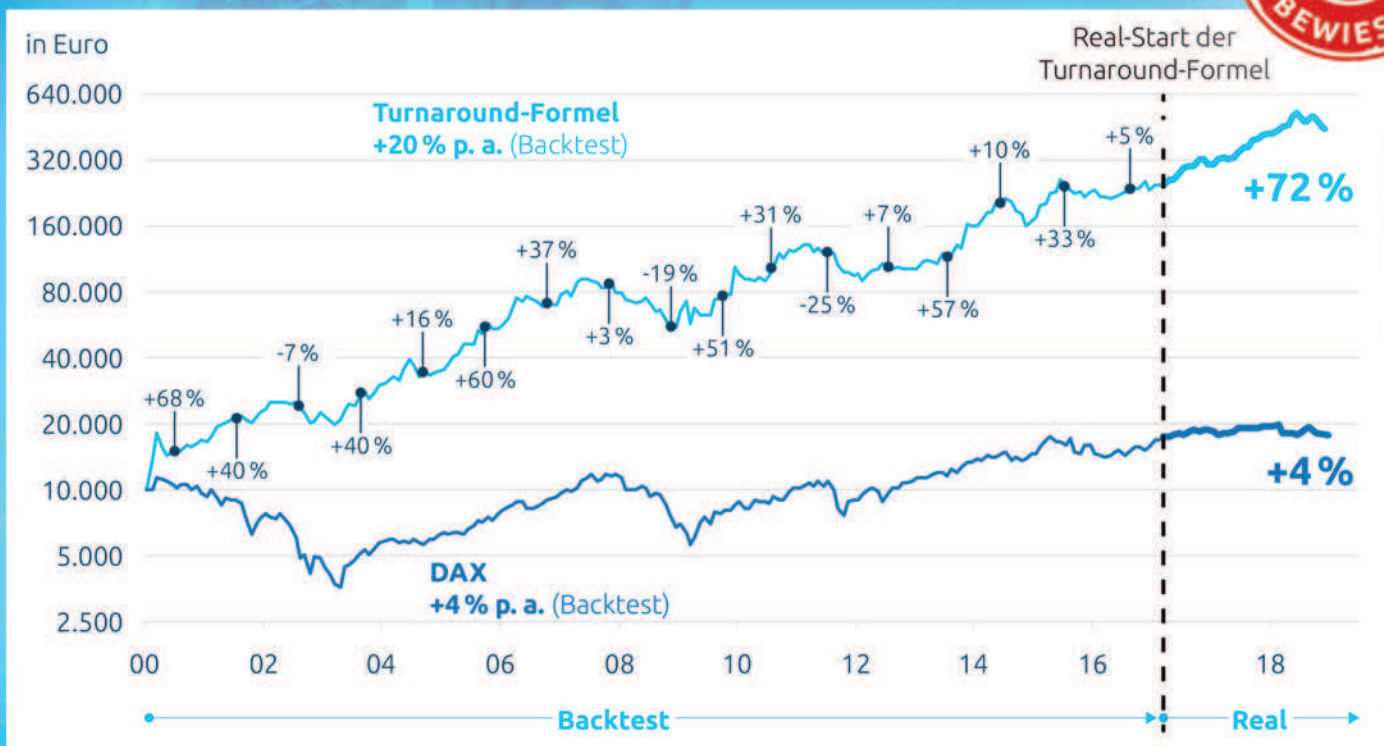


Anatole Lapine (l.) und Wolfgang Möbius (3. v. r.) bei der Verleihung des Designpreises des Turiner Magazins *Style Auto*.

TURNAROUND FORMEL

Die lukrativsten **Turnaround-Aktien** – mit System
+72% seit Februar 2017

- Big Data meets Fundamentalanalyse
- Konkrete Handlungsempfehlungen
- Cleveres Risikomanagement



Jetzt einsteigen!

www.turnaround-formel.de

POWERED BY

DER AKTIONÄR

REPORT – 911 CARRERA 2.8 RSR

AMERIKANISCHER

Porsche in den Farben des Brumos-Rennstalls aus Jacksonville/Florida gehörten über 40 Jahre zum Inventar des US-Rennsports. Ein 911 Carrera 2.8 RSR war von Anfang an dabei, aktiv in Nörd- und Südamerika. Ein Held der Rennstrecken über die Grenzen hinweg.



HELD



Blau und Rot auf Weiß: Die Farben des 1971 gegründeten Brumos-Teams gehörten über 40 Jahre lang zum Inventar amerikanischer Rennstrecken.

NOCH VOR DER HOMOLOGATION DES RSR GEWANN 1973 EIN BRUMOS-911 MIT PETER GREGG UND HURLEY HAYWOOD DAS 24-H-RENNEN VON DAYTONA.



VORGESCHICHTE

Von 1969 bis 1973 dominierte der übermächtige Porsche 917 gleich auf zwei Kontinenten seine Konkurrenz. Angesichts dieser Vorherrschaft nahm die FIA 1971 etliche Regelkorrekturen vor, um den 917 von der Langstrecken-Weltmeisterschaft fernhalten zu können. Zwei Jahre später zog der Sports Car Club of America (SCCA) nach und führte eilig drastische Änderungen in der Can-Am-Serie ein, die den 917 zu einer stumpfen Waffe werden ließen und sein baldiges Ende einläuteten.

Damit besann sich Porsche auf seine Wurzeln und widmete sich wieder verstärkt der Produktion von serienbasierten Rennwagen. Der 917 war zwar äußerst erfolgreich, brachte das Unternehmen jedoch finanziell ins Schlingern, denn die mit hohem Aufwand errungenen Erfolge wirkten sich nur unwesentlich auf die Verkaufszahlen der Straßenmodelle aus. Mit dem Vorhaben von Porsche, in die europäische Rennszene zurückzukehren und in die GT-Klasse einzusteigen, lag es nun beim 911, zukünftig Rennerfolge einzufahren.

Obwohl die ersten, vor allem auf der Rallyebühne errungenen Erfolge mit der Unterstützung des Werks erzielt wurden, überließ Zuffenhausen das sportliche Schicksal des 911 bis dahin in erster Linie den vielen Privatfahrern. Das war auch noch der Fall, als sich die Aufmerksamkeit auf die Le-Mans-Prototypen richtete.

Nach dem Debüt des 911 erschien Mitte 1967 der leistungsgesteigerte und deutlich erleichterte 911 R. Da nur 22 Exemplare gebaut wurden, musste der 911 R in der

Prototypenklasse starten. Eine besondere Bedeutung kam dem Modell 911 T Rallye zu, das 1968 für die Gruppe 3 und 1970 für die Gruppe 4 homologiert wurde. Hier handelte es sich um den ersten Vertreter einer langen Reihe von Sondermodellen, die vom Werk in begrenzter Stückzahl für Homologationszwecke produziert wurden. Porsche studierte das Regelwerk immer sehr genau – und baute dann die dazu passenden „richtigen“ Wagen.

Zwischen 1970 und 1971 produzierte Porsche eine 911-Kleinserie speziell für GT-Rennen und internationale Rallyeeinsätze. Sie basierte auf dem 911 R und wurde werkseitig als 911 ST bezeichnet. Auf die individuellen Kundenwünsche abgestimmt, waren die leichten und leistungsstarken Wagen sehr erfolgreich.

Dann folgte der Carrera 2.7 RS, den viele für den besten straßentauglichen Rennwagen – oder renntauglichen Straßenwagen – halten, den Porsche jemals gebaut hat. An diesem Modell mussten sich alle nachfolgenden Hochleistungswagen messen lassen. Es gab auch eine Vorahnung darauf, was noch kommen sollte, nämlich eine Reihe legendärer Wettbewerbswagen von Porsche, die 1973 mit dem fabelhaften RSR ihren Anfang nahm.

ENTWICKLUNG

Zwar diente der 2.7 RS als Basis, aber der darauf aufbauende 2.8 RSR (Renn Sport Rennen) war eine radikale und kompromisslose Fahrmaschine, die ausschließlich für den Renneinsatz konzipiert und voll und ganz auf das FIA-Reglement der Gruppe 4 (Spezielle GT-Wagen) ausgerichtet war.

Für diese Wagen entnahm man bei Porsche die 2.7-RS-Rohkarossen dem Fließband und brachte sie in die Kundendienstabteilung im Werk 1. Sie befand sich in den ehemaligen Räumen der Rennabteilung, die mittlerweile nach Weissach umgezogen war. Dort entstanden in Handarbeit zwischen Oktober 1972 und Mai 1973 insgesamt 49 Exemplare des 2.8 RSR (Bestellnummer M491).

Sogar noch bevor dieses Modell für die Gruppe 4 homologiert wurde (geschehen am 1. März 1973), gewann

ein von Brumos eingesetzter RSR unter den Fahrern Peter Gregg und Hurley Haywood das 24-Stunden-Rennen von Daytona. Dabei lag der Wagen so weit in Führung, dass die Classic Car Wax Company anbot, den Wagen beim letzten Boxenstopp zu waschen und zu wachsen. Ein gut gemeintes und werbeträchtiges Angebot, das die Fahrer jedoch verständlicherweise ablehnten!

Nur wenige Wochen später siegte die gleiche Fahrer-Wagen-Kombination beim 12-Stunden-Rennen in Sebring. Und es ging weiter: Im Mai 1973 holten sich Herbert Müller und Gijs van Lennep mit einem Werks-RSR bei der anspruchsvollen Targa Florio den Sieg in der Prototypenklasse. Leo Kinnunen und Claude Haldi wurden in einem weiteren RSR Dritter, dazwischen lag der Lancia Stratos von Sandro Munari und Jean-Claude Andruet an zweiter Stelle. Ohne Zweifel erfüllte der RSR die hohen Erwartungen, die Porsche in diesen Wagen gesetzt hatte.

MOTOR

Der RSR-Motor trug die Typenbezeichnung 911/72 und war ein Ableger früherer 911-Rennmotoren, wies diesen gegenüber jedoch einige bedeutende Weiterentwicklungen auf. So hatten die mit Doppelzündung versehenen Zylinderköpfe überarbeitete Einlass- und Auslasskanäle mit 43 mm Querschnitt. Der Durchmesser der Einlass- und Auslassventile war auf 49 mm bzw. 41,5 mm vergrößert worden, während die Steuerzeiten und der Ventilhub unverändert blieben.

Zur Verringerung der Biegebeanspruchung liefen die Nockenwellen mit Carrera-6-Profil nun in vier Lagern. Die mechanische Kraftstoffeinspritzung wurde beibehalten, allerdings mit einer größeren Kraftstoffpumpe und einem geänderten Raumnocken für die Kraftstoffzumesung. Auch die Ansaugrohre fielen größer aus als vorher und hatten weiter nach oben – d. h. vom Einlassventil weg – verlegte Drosselklappen.

Weiter verwendet wurde die serienmäßige 2.7-RS-Kurbelwelle, allerdings ebenso wie die Pleuel erleichtert, rissgeprüft und anschließend poliert. Um Kurbelwellenbrüchen vorzubeugen (die Achillesferse des RSR), erhielt die Welle einen Schwingungsdämpfer auf dem hinteren Ende. Dennoch konnten nach längerer Betriebszeit gelegentlich Kurbelwellenbrüche auftreten, und auch das ebenfalls erleichterte Schwungrad neigte dazu, sich zu lösen.

Durch eine größere Zylinderbohrung mit 92 mm Durchmesser und passende, zudem höher verdichtende Rennkolben von Mahle stieg der Hubraum auf 2806 cm³. Mit einem Verdichtungsverhältnis von 10,3 : 1 leistete der Motor 300 PS bei 8000/min, was einer Literleistung von 110 PS/Liter entsprach – so wie es bisher bei allen 911-Rennmotoren seit dem 2-Liter-Carrera-6 der Fall gewesen war. Das maximale Drehmoment von 294 Nm lag bei 6500/min an.

Die Doppelzündung, die zuerst Marelli und später Bosch lieferte, war mit einem Drehzahlbegrenzer versehen (bei 8200/min), was der mit Leichtigkeit hochdrehende Motor auch unbedingt nötig hatte.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Das Getriebe (Typ 915) stammte im Wesentlichen vom 2.7 RS und hatte ein Gehäuse aus Magnesium. Es war leicht, gut schaltbar und konnte einfach mit zahlreichen verschiedenen Übersetzungen bestückt werden. Im vorderen Deckel befand sich eine Ölpumpe, die das Getriebeöl über Rohrleitungen im linken Schweller durch einen „serpentinartigen“ Ölkühler im linken Radhaus förderte. Das Sperrdifferenzial hatte eine Sperrwirkung von 80 % und wurde von ZF oder Getrag geliefert. Bei der Kupplung handelte es sich anfänglich im Prinzip auch um 2.7-RS-Komponenten. Um allerdings das höhere Drehmoment des 3,0-Liter-Motors sicher übertragen zu können, stellte Porsche Ende 1973 auf Sintermetallbeläge um.

RADAUFHÄNGUNG UND BREMSEN

Werkseitig stand der RSR zu Beginn auf Fuchsfelgen mit einer Breite von 9 Zoll vorn (Reifengröße 230/600-15) und 11 Zoll hinten (Reifengröße 260/600-15). Radnaben mit Zentralverschluss und Magnesiumräder wurden erst im Mai 1973 homologiert. Um die breiten, nahezu profillosen Rennreifen auf dem Asphalt zu halten und eine möglichst große Aufstandsfläche zu gewährleisten, wurden die hinteren Aufnahmen der Radaufhängung um 47,5 mm zurück und 15 mm nach außen verlegt. Dadurch war auch eine Änderung der hinteren Diagonallenker

Seriennah abgespeckt:
Beim Bau des RSR wurde um jedes Gramm gerungen, Uhr und Handschuhfach fehlen.



erforderlich. Interessanterweise hatten bereits die letzten 181 Exemplare des 2.7 RS diese Modifikation an der hinteren Radaufhängung. Der Durchmesser der hinteren Drehstäbe stieg auf 26 mm, die Drehgelenke der äußeren Längslenker („Schwerter“) waren Kunststofflager von Delrin und der hintere Stabilisator war einstellbar. Bilstein lieferte die dazu passenden, jetzt deutlich härter dämpfenden Stoßdämpfer.

Die Querlenkerdrehpunkte an der Vorderachse hatten ebenfalls Delrin-Lager, was die Lenkpräzision und Zielgenauigkeit verbesserte. Die Drehstäbe gab es in zwei verschiedenen Durchmessern (19 mm und 22 mm), der vordere Stabilisator war ebenfalls einstellbar und auch in den McPherson-Federbeinen arbeiteten härter abgestimmte Bilstein-Dämpfer. Anfang 1973 wurden schließlich spezielle Federbeingehäuse angeboten, bei denen die Radzapfen etwas höher angebracht waren. Damit konnte der Vorderwagen tiefergelegt werden, und der volle Federweg blieb erhalten.

Für die Fahrwerkslenker an Vorder- und Hinterachse wurden auch Nadellager angeboten, zusätzlich konnten die Schwerter mit Verstärkungsplatten versehen werden.

Ein bemerkenswertes Merkmal des RSR war das Bremssystem. Hier griff Porsche auf 917-Technik zurück – mit innenbelüfteten und gelochten Brems Scheiben, fein verrippten Vierkolben-Bremssätteln und zwei Hauptbremszylindern, die über einen Ausgleichshebel betätigt wurden.

KAROSSERIE

Durch die breiteren Reifen mussten natürlich die vorderen und hinteren Radhäuser erweitert werden. Anfänglich bestanden sie noch aus Stahlblech, später verwendete Porsche dafür glasfaserverstärkten Kunststoff. Der vordere Frontspoiler war etwas weiter heruntergezogen als bisher, in erster Linie um Platz für den Ölkühler zu schaffen. Versuche im Windkanal offenbarten jedoch, dass bei 245 km/h durch diesen Frontspoiler eine sonst vorhandene Auftriebskraft von 37 kg in eine dringend erforderliche Abtriebskraft von 27 kg umgewandelt wurde. Dadurch entstand allerdings auch ein nachteiliger Drehmoment an der Vorderachse, der trotz des ausgefeilten hinteren Spoilers, dem sogenannten „Entenbürzel“, den Auftrieb an der Hinterachse von 42 kg auf 52 kg erhöhte – mit allen nachteiligen Folgen für das Handling. Je nachdem, wer hinter dem Steuer saß, war der RSR entweder unfahrbar oder unschlagbar – dazwischen gab es nichts.

INNENRAUM

Da der RSR ausschließlich für den Rennstreckeneinsatz konzipiert war, erübrigten sich viele Ausstattungspunkte eines normalen 911. Aschenbecher, Handschuhfach, Beifahrersitz, Rücksitze und Innenraumteppiche

911 Carrera 2.8 RSR

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 911/72

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 92 x 70,4 mm

Hubraum: 2808 ccm

Leistung: 300 PS bei 8000/min

Drehmoment: 294 Nm bei 6500/min

Verdichtung: 10,3 : 1

Gemischaufbereitung: mech. Einspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Sperrdifferenzial 80 %

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 915 mit Ölkühler

Karosserie: selbsttragende Dünnschicht-Leichtbau-Stahlkarosserie, Stoßfänger und Haube vorn u. hinten aus Kunststoff

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Federbeinen, Schrauben/Gewindefahrwerk einstellbar, Stabilisatoren vorn und hinten

Bremsen: Bremsanlage wie Porsche 917 Kurzheck: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum; 4-Kolben-Bremssättel, Waagebalken-Ausgleich

Radstand: 2271 mm

Spur: 1402 mm (vorn), 1421 mm (hinten)

L x B x H: 4147 x 1610 x 1300 mm

Räder/Reifen: 9 J x 15 mit 230/600-15 (vorn),

11 J x 15 mit 260/600-15 (hinten)

Leergewicht: 900 kg

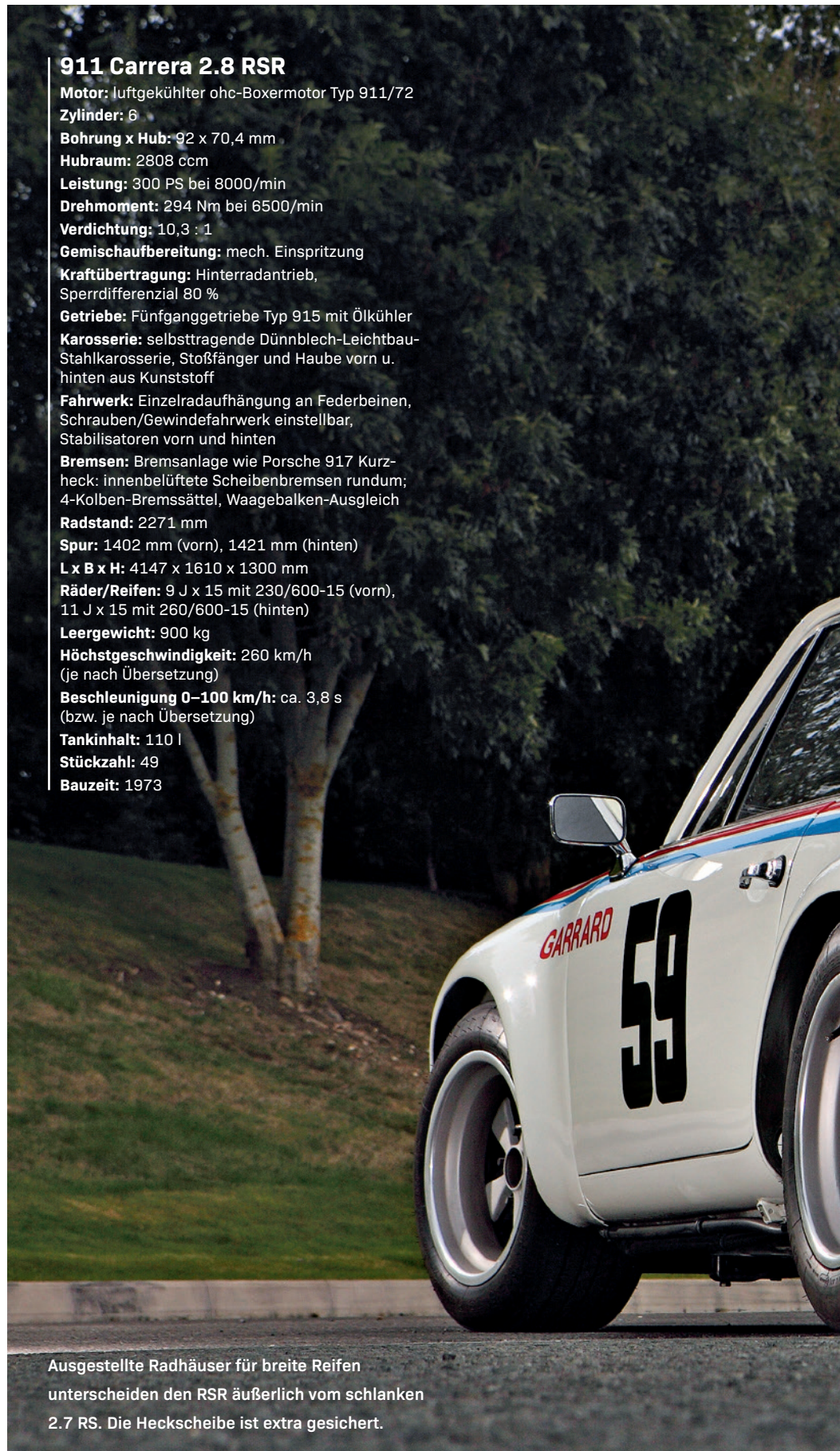
Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h (je nach Übersetzung)

Beschleunigung 0–100 km/h: ca. 3,8 s (bzw. je nach Übersetzung)

Tankinhalt: 110 l

Stückzahl: 49

Bauzeit: 1973



Ausgestellte Radhäuser für breite Reifen unterscheiden den RSR äußerlich vom schlanken 2.7 RS. Die Heckscheibe ist extra gesichert.



Die Fahrer

HECTOR REBAQUE

Rebaque kann durchaus als einer der letzten „Herrenfahrer“ bezeichnet werden. Neben diversen Rennen mit 911 RSR ging er in Großbritannien in der Formula Atlantic und Formel 2 an den Start, bevor er, etwas voreilig, 1977 in die Formel 1 wechselte und für Hesketh Racing fuhr. Enttäuschende Ergebnisse führten dazu, dass Rebaque den ehemaligen Lotus 78 von Andretti kaufte und sein eigenes Team gründete. Die Saison 1978 verlief nicht sehr erfolgreich, immerhin reichte es für einen sechsten Platz in Österreich. Für die Saison 1979 erwarb er den Lotus 79, der zuvor die Weltmeisterschaft gewonnen hatte, und begann, während er ihn einsetzte, mit der Konstruktion eines eigenen Formel-1-Wagens. Entwickelt und gebaut wurde der Rebaque-Cosworth 100 bei Penske in Poole. Nach einem glanzlosen Jahr beendete das Team alle Aktivitäten in der Formel 1.

Inmitten der Saison 1980 stieg Rebaque bei Brabham ein und ersetzte dort Ricardo Zunino. Als Partner von Nelson Piquet blieb er dort auch 1981, musste aber das Cockpit räumen, als der Sponsor Parmalat Riccardo Patrese verpflichtete. Einen daraufhin angebotenen Platz in einem Arrows lehnte er ab und stieg 1982 in die Indy Car Series CART ein. Bei den Indianapolis 500 erreichte er den 13. Platz und siegte in Road America. Ein schwerer Unfall auf dem Michigan Speedway beendete die Rennfahrerkarriere des nun 29 Jahre alten Rebaque. Er richtete sein Leben neu aus und ist jetzt ein sehr erfolgreicher Architekt.



Der Mexikaner Guillermo „Memo“ Rojas fuhr viele Rennen auf 911 RSR.

HURLEY HAYWOOD

„Ich fuhr gerne in Mexiko und genauso gerne fuhr ich zusammen mit Memo, Fred und Rebaque. Das waren großartige Rennen mit einer fantastischen Atmosphäre. Allerdings war es auch Schwerstarbeit, denn die große Hitze und die Höhe machten uns sehr zu schaffen. Die Sicherheitsvorschriften wurden damals kleingeschrieben, und ich erinnere mich an ein Rennen in Guadalajara, eine Rennstrecke in den Bergen, wo es keine Leitplanken und ausreichenden Auslaufzonen gab! Das Team wirkte zwar etwas improvisiert, arbeitete aber gut, und dank Peter Gregg von Brumos waren die RSR auch immer bestens vorbereitet. Der Wagen fuhr großartig, hatte ordentlich Leistung und eine gute Traktion. Ich kann mich erinnern, dass in Südamerika etliche RSR im Einsatz waren.“



Der US-Amerikaner Hurley Haywood siegte beim 1000-km-Rennen von Mexiko.

GUILLERMO „MEMO“ ROJAS

„Das 1000-km-Rennen war für mich etwas sehr Besonderes. Wir kauften den RSR von Peter Gregg, der für dieses Rennen sogar nach Mexiko kam. Das war der erste Sieg von vielen, durch die ich später die nationale Meisterschaft gewinnen konnte. Für mich war er auch deshalb bedeutend, weil ich in meinem Land vor den Augen meiner Freunde, Familie, Sponsoren und natürlich meiner Landsleute gewann. Das Rennen war wie erwartet sehr hart umkämpft, weil etliche gute und bekannte Fahrer mit einem RSR daran teilnahmen.“

BRUMOS PORSCHE AUDI	
Arg. Hector Rebaque Arizona 71 Mexico 10, D. F. Mexico	May 14, 1973
<u>INVOICE</u>	
1 - 1973 Porsche Carrera RSR #1113 color white/red (for racing only, may not be driven on public roads)	922,025.00
Air transportation charges from Stuttgart to Jacksonville	2,125.00
Optional gear ratios from factory	425.00
Optional stabilizers, torsion bars from factory	248.00
	924,823.00

EIN STÄRKERES RENNTRIEBWERK MIT 3,0 LITERN HUBRAUM UND 330 PS ERSETZTE MAL DEN ORIGINALEN 2,8-LITER-RSR-MOTOR.



fehlten. Dafür erhielt der Fahrer einen Rennsitz mit Sechs-Punkt-Sicherheitsgurt, einen Überrollkäfig und einige Quadratmeter von schwarzem Filz, der auf das blanke Metall geklebt wurde. Die Türen waren lediglich mit schwarzen Tafeln verkleidet, und ein einfacher Lederriemen diente innen zum Öffnen. Vor dem Fahrer präsentierten sich ein Drehzahlmesser mit einer bis 10.000/min reichenden Skala und ein 300-km/h-Tachometer. Im vorderen Stauraum befanden sich zwei parallele Kraftstoffpumpen, die aus Sicherheitsgründen neu positionierte 12-Volt-Batterie und der 110-Liter-Kraftstofftank aus Kunststoff.

RSR-FAHRGESTELLNUMMER 911.360.1113

Anfang 1973 wurden fünf „M491“-RSR an Peter Greggs „Brumos“ Porsche-Unternehmen in Jacksonville, Florida geliefert. Die Fahrgestellnummer 911.360.1113 ist dahingehend bemerkenswert, dass dieser Wagen von Hector Rebaque aus Mexiko gekauft wurde, einer von gleich mehreren, die er von Brumos erwarb. Ausgeliefert wurde der Wagen im Mai 1973.

Um verschiedene Reglement-Vorschriften zu erfüllen, erhielt Brumos von Rebaque den Auftrag, den 110-Liter-Kunststofftank durch einen ATL-FT3-FIA-Sicherheitskraftstofftank zu ersetzen, einschließlich der vorgeschriebenen außenliegenden Einfüllöffnungen. Diese spezielle Tankausrüstung, die man auf vielen frühen Bildern von Renneinsätzen erkennen kann, ist auch heute noch in dem Wagen vorhanden. Gemäß den Werksunterlagen von 1973 tauschte Brumos für Rebaque auch den originalen 2,8-Liter-RSR-Motor (Typ 911/72) gegen einen Ex-Werksmotor mit 3,0 Litern Hubraum (Typ 911/74) und Drosselschiebern aus. Damit erhöhte sich die Leistung von 300 auf 330 PS, eine damals sehr begehrte Tuning-Maßnahme.

Rebaque nahm mit 1113 hauptsächlich an Rennen in Südamerika teil, bei denen der von British American Tobacco gesponserte Wagen meist die „Viceroy“-Beschriftung dieses Unternehmens trug (später erhielt er dann die Brumos-Farbgebung). Ein regelmäßiger Co-Pilot in dieser Zeit war der bekannte und sehr erfolgreiche mexikanische Rennfahrer Guillermo „Memo“ Rojas. Rojas ist mehrfacher südamerikanischer Touring-, National Touring-, Grand Touring- und National GT-Champion, der auch in internationalen GT- und Monoposto-Rennen erfolgreich war (Formel-Ford-Sieger 1976). 1989 gewann er die La Carrera Panamericana.

Es wird vermutet, dass dieser bis 1977 in Südamerika sehr häufig ins Rennen geschickte Wagen 1973 unter den Fahrern Guillermo Rojas, Fred van Beuren, Hector Rebaque und Hurley Haywood das 1000-km-Rennen von Mexiko gewonnen hat. Hurley Haywood gewann fünfmal das 24-Stunden-Rennen von Daytona, siegte dreimal in Le Mans und fuhr zahllose weitere Siege ein. Heute ist er



Chef-Instruktor bei der Porsche Sports Driving School, der Brumos Driving Experience (und Trainer sowie Mentor von Patrick Dempsey).

Andere Quellen besagen, dass 1113 im November 1973 am Final-Rennen in Daytona über 250 Meilen teilnahm und das Fahrerteam Rojas und Gregg mit dem Auto den achten Gesamtplatz erreichte.

Nachdem Rebaque den Wagen 1977 verkauft hatte, ging er durch die Hände etlicher privater Besitzer. Sein letztes Rennen war der Le-Mans-Classic-Lauf 2012, wo ihn sein damaliger Besitzer, passenderweise die Rennlegende Gerard Larrousse, fuhr. Jetzt gehört 1113 Jonathan Williams. ◀

*Text: Martyn Morgan Jones / Jan-Henrik Muche
Übersetzung: Manfred Kolb · Fotos: Gerard Hughes*



Tanken bei geschlossener Haube.
Ein FIA-Sicherheitstank wurde
anstelle des ab Werk gelieferten
110-Liter-Tanks montiert.



MENSCHEN – MICHAEL GERISCHER

TYPEN-KUNDE

Anfang der 2010er Jahre ein Geschäftsmodell um den lange unterschätzten 964 zu bauen, schien gewagt. Aber der Wind hat sich gedreht, der erste Elfer der Neuzeit findet seine Fans. Michael Gerischer will sie glücklich machen.



Die Nachwendezeit habe ihn überrollt, sagt Michael Gerischer, im positiven Sinne. Als er noch Fahrzeugbau studierte, wollte plötzlich ein ganzes Land seinen Wagenpark umstellen. Von Trabant, Wartburg, Skoda und Moskwitsch auf irgendwas aus dem Westen. Und es musste schnell gehen – die Menschen in der DDR hatten lange genug auf alles Mögliche gewartet.

Für Gerischer war das Ende der DDR der Anfang eines florierenden Gebrauchtwagenhandels und des 964. „1990 habe ich mir ein 964 Cabrio gekauft, gerade mal zwei Extras waren drin: Sitzheizung und Lack in ‚Leinen-Metallic‘. Mit meinem frisch verdienten Geld, einem Darlehen meines Vaters und zehn Wochen Vermietung im Jahr konnte ich mir den Wagen gerade so leisten. Aber egal, es war meiner.“ 1994 kam der Wechsel auf einen gebrauchten 964 Turbo, den er heute noch besitzt.

Es ist also nicht so, dass Michael Gerischer (52) auf einen Trend aufgesprungen wäre: die Neuentdeckung des 964. Den 911 der Generation 964, deren erste Exemplare dieser Tage ihr H-Kennzeichen abholen dürfen, betrach-

teten viele Porsche-Liebhaber lange nur als Zwischenlösung. Praktischer, einfacher zu bedienen, aber nicht so gefühlsecht und rau wie F- oder G-Modell, und von der Perfektion und dem Mythos des letzten luftgekühlten 911 vom Typ 993 doch weit entfernt.

DER 964 LIEGT IM TREND

Nirgendwo im Elfer-Gefüge waren Leistung und Technik so günstig zu bekommen. Dass wegen traumatisch hoher Ersatzteilpreise und Reparaturkosten Pflege, Wartung und Instandsetzung allzu oft verschleppt und vernachlässigt wurden, hängt vielen 964 heute noch nach.

Michael Gerischer holte sich 2011 einen in-dischroten 964 C2 ins Haus, nur so zum Spaß und mit Gedanken an früher. „Den habe ich blind in Texas gekauft, mit 47.000 Meilen auf der Uhr. Um die Technik habe ich mir keine Sorgen gemacht, die bekommt man in den Griff. Ich hatte und habe nur keine Lust auf Rost, Karosserie- und Lackierarbeiten.“

Daheim in Mannheim, wo in der Garage zwei Hebebühnen Platz finden, reparierte der

Die Technik ist deutlich komplexer als beim Vorgänger, die Hauptölleitung fast immer fällig. Michael Gerischer kennt die Schwachstellen des 964.





gelernte Feinmechaniker den USA-Heimkehrer, rüstete ihn auf europäische Spezifikationen um – und kaum war der Wagen fertig, war er auch schon verkauft. „Kurz darauf ist die ‚Manufaktur 964‘ entstanden“, erzählt Gerischer. Das Geschäftsmodell sei seitdem unverändert und im Grunde genommen sehr einfach: „Ich baue Autos für Menschen, die damit fahren wollen.“

Und warum gerade der 964? Wieso ausgerechnet auf den Elfer fokussieren, der doch lange immer etwas abseits stand? „Weil er meiner Meinung nach der ideale Elfer ist. Noch klassisch in der Form, aber technisch und fahrerisch schon so modern, dass er problemlos im Alltag erhalten kann. Der Spirit des Alten steckt drin, aber kombiniert mit Klimaanlage, Servolenkung oder Allrad.“ Beinahe schon provokant die These, dass der Carrera 4 mit seinem schweren, tendenziell untersteuernd ausgelegten Allradantrieb der „um Längen“ bessere Wagen sei. „Den fahrdynamischen Unterschied zum Carrera 2 mit Heckantrieb merkt der Normalfahrer gar nicht. Und eigentlich ist der C2 nur ein abgespeckter C4.“

Längst macht Gerischer in seiner Manufaktur nicht mehr alles selbst. Von der Garage in Mannheim zog die Firma nach Gau-Algesheim

PORSCHE FAHRER Preisguide

911 Carrera 2 (964), Coupé Bj. 1989–1993

Note 1: 73.500 Euro
Note 2: 58.600 Euro
Note 3: 36.800 Euro
Note 4: 19.100 Euro
Note 5: k. N.



911 Carrera 2 (964), Targa Bj. 1989–1993

Note 1: 88.200 Euro
Note 2: 70.400 Euro
Note 3: 43.900 Euro
Note 4: 23.300 Euro
Note 5: k. N.

911 Carrera 2 (964), Cabriolet Bj. 1989–1993

Note 1: 77.400 Euro
Note 2: 62.100 Euro
Note 3: 38.900 Euro
Note 4: 20.800 Euro
Note 5: k. N.

Quelle: Classic Data

**Klassisch kombiniert: außen indischrot,
innen schwarz. Die typischen Porsche-Farben
verkaufen sich erfahrungsgemäß
immer noch am besten.**

in Rheinhessen. Arbeiten an Motor und Getriebe übernimmt der Betrieb Jochen Dronias, seinerseits ebenfalls ein Porsche-Spezialist – man kennt sich aus dem Motorsport, logiert auf dem gleichen Gelände.

DER MARKT VERLANGT NACH DEUTSCHEN AUTOS

Händler will Michael Gerischer nicht sein. Was ist er dann? Berater? Wagenmeister? Oder Werkstatt? „Ich restauriere, repariere oder finde auf Wunsch ein passendes Auto. Eigentlich ist es immer gleich: Ich lerne jemanden kennen, der ein Auto sucht. Karosserie, Farbe, Modell, Motor, das alles spielt da mit ein. Meistens kaufe ich eins, das sonst niemand will – dann erstelle ich einen Kostenvoranschlag und baue es im Kundenauftrag auf. Deutsches Auto oder aus den USA ist für mich nicht relevant, weil alle Anschlüsse schon da sind. Aber es stimmt, der Markt sieht das anders.“

Die Kosten für eine umfassende Technik-Revision seien in der Regel sowieso immer die gleichen. „Es gibt Beanspruchung oder Schäden aufgrund der Laufleistung oder des Alters.“ Schrumpfende Keder an den Seitenschwellern

„DIE EINSTIEGSPREISE SIND NIEDRIG,
ABER EIN GUTER 964 IST NIEMALS BILLIG –
DEN ZAHN MUSS ICH MEINEN KUNDEN
LEIDER ZIEHEN.“



Auf der Basis eines Carrera 4 Cabriolet (r.)
entstand die Idee eines abgespeckten
964 Roadster. Nach einem Unfall geht
es wieder von vorne los.





und schrumpfende Fensterschachtleisten, ausgebliebene Rückleuchten, ein ausgefallenes Klima-Heizung-Steuergerät oder eine schadhafte Haupttöleleitung, „und die ist immer fällig“, gehören zu den allgegenwärtigen Problemstellen eines 964. Und das Ölsystem mit Tank, Kühler und Leitungen sei grundsätzlich als Erstes dran: „Bevor im schlimmsten Fall die Leitung kaputtgeht, die Ölpumpe 12 Liter Öl vor das Hinterrad pumpt, Auto und Insassen abfliegen und der Motor hin ist.“

Mit 10.000 Euro an Investitionen in die anspruchsvolle Technik müsse jeder rechnen, der einen 964 mit undurchsichtiger Historie einliefere, so Gerischer. „Ein guter 964 ist niemals billig – den Zahn muss ich meinen Kunden leider ziehen. Auch wenn die Einstiegspreise um die 40.000 Euro noch immer verlockend niedrig sind. Aber auch diese Autos haben den Vorteil: Wir können die Problemstellen nach und nach in Form einer rollenden Restaurierung abarbeiten. Transparenz ist da ganz wichtig. Und wenn die Technik erst einmal gemacht ist, hat man wieder für 20 Jahre Ruhe.“

TECHNIK KOMMT VOR OPTIK

In welchem Preisgefüge sieht Gerischer einen guten 964, also ohne Wartungsstau und mit solider Karosserie? „Ab 65.000 Euro aufwärts. Hilft nix, ist so.“ Über den Anspruch an die Optik müsse sich jeder selbst im Klaren sein, doch bei der Technik gebe es in der Manufaktur 964 kein Vertun. „Aber ich habe auch nachgefertigte RS-Lufteinlässe und Spoilerlippen für die Frontschürze im Angebot.“ Maßvolles Motor-Tuning sei, vor allem wenn ohnehin eine Revision des Triebwerks anstehe, ebenso problemlos möglich. Mit anderen Nockenwellen, Änderungen an Motronic und Auspuff seien beim 964-Motor standfeste 290 PS drin.

Eine besondere Aufgabe stellte Michael Gerischer an sich selbst: Aus einem 964 Carrera 4 Cabrio baute er sich einen 964 Roadster. Keine Speedster-Kopie. Dazu wurde aus Gewichtsgründen der Innenraum ausgeräumt und aus dem serienmäßigen Cabrio-Dach eine leichte Fetzenhaut entwickelt. „Hatte einen Unfall, jetzt musste ich noch einmal von vorne anfangen“, berichtet Gerischer. Im Alltag fährt er immer den Boxster S der Generation 986, der eigentlich der Tochter gehört. „Ein tolles Auto und ziemlich unterschätzt.“ Das kennt man ja schon. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer



„Tatenda, Beate!“

Praise hat dank ihrer Patin Beate lesen und schreiben gelernt. In Simbabwe bedankt man sich mit dem Wort „Tatenda“.

Das ist die Kraft der Patenschaft.

Werden auch Sie jetzt Pate:
www.worldvision.de

TUNING – 914-6 HEULIEZ MURÈNE

FRENCH DRESSING

Der minimalistisch und kantig klar gezeichnete VW-Porsche polarisierte, er reizte Betrachter, Kunden und Gestalter gleichermaßen, ließ niemanden kalt. Alternative Designideen gab es viele, der ungewöhnlichste Vorschlag kam aus Frankreich: die exzentrische 914-6 Heuliez Murène.





VW-Porsche à la française:
Den kubistischen Targaentwurf
formte der Karosseriebauer Heuliez
zum Fließheck-Coupé um.



Aus dem Projekt über die Landesgrenzen hinweg wurde nichts, die ungewöhnliche Murène blieb ein Einzelstück. Die Karosserie besteht zu großen Teilen aus Kunststoff.

Wie muss der 914 die etablierten Formgestalter bewegt, ja provoziert haben, dass sie ein Füllhorn an Kreativität, Eigensinn und Ideen über ihm ausschütteten. War es Besserwisserie angesichts des ungewohnt reduzierten Ur-Designs, das so gar nicht zur bisherigen Porsche-Linie passen wollte, oder nur der Wunsch, vorn mit dabei zu sein?

Dass dem Mittelmotorkonzept im Sportwagenbau die Zukunft gehörte, da waren sich die Fachleute gegen Ende der sechziger Jahre sicher. Albrecht Graf Goertz, Pietro Frua, Giorgio Giugiaro – sie alle lieferten kurz nach dem Erscheinen des 914 alternative Konzepte (s. „Designer-Ware“). Auch den französischen Industrie-Designer Jacques Cooper mit dem englischen Namen trieb der Anblick des VW-Porsche an den Zeichentisch.

Cooper war kein Unbekannter. Er hatte an der Hochschule für Angewandte Kunst in Paris studiert, für Designpapst Raymond Loewy, Renault und General Motors gearbeitet. Für GM hatte er „Frigidaire“-Kühlschränke entworfen, auch das konnte er.

Als 1969 der VW-Porsche vorgestellt wurde, arbeitete Cooper bei Brissonneau & Lotz in Creil nahe Paris. Im Opel-Auftrag fertigte B & L die Karosserien des Opel GT, die, in Creil mit der Innenausstattung versehen, anschließend zur Endmontage nach Bochum geschickt wurden. Trotz dieser Auto-Episode bildeten Lokomotiven und Waggons das Kerngeschäft.

Für deren Gestaltung leistete sich das Unternehmen ein hochkarätiges Stilisten-Team, zu dem neben Jacques Cooper auch Paul Bracq gehörte, der kurz darauf als Designchef zu BMW wechselte. Der letzte gemeinsame Auftrag war der größte: Auf Geheiß der Firma Alstom zeichneten Cooper und Bracq die ersten Entwürfe für „einen Zug, der nicht wie ein Zug aussehen soll“, den späteren TGV.

Nebenbei brachte Cooper – halb dienstlich, halb privat – seine Vorstellung eines neuen, anderen, dynamischeren VW-Porsche zu Papier: mit längerer und flacherer Schnauze, Keilform mit nach hinten ansteigender Gürtellinie und hohem Heck. Allerdings fehlte Brissonneau & Lotz das Geld für die Umsetzung.

Mit dem Segen der Firmenleitung und den eigenen Zeichnungen wurde Jacques Cooper beim Nutzfahrzeug-Spezialisten und Karosseriebauer Henri Heuliez vorstellig. Der griff begeistert zu. Ein modernes Fahrzeugkonzept, ein populärer Hersteller, ein bekannter Designer,



NEBEN SEINER ARBEIT
BEIM EISENBAHN-SPEZIA-
LISTEN BRISSONNEAU & LOTZ
BRACHTE JACQUES COOPER
SEINE VORSTELLUNG DES
VW-PORSCHE ZU PAPIER.





DIE HECKKLAPPE GEWÄHRTE ZUGANG ZUM GROSSZÜGIGEN KOFFERRAUM, DAS AUFSTELLBARE HECKTEIL ÖFFNETE SICH FÜR ARBEITEN AM MITTIG MONTIERTEN ZWEILITER-SECHSZYLINDER DES 911 T.

„DESIGNER-WARE“

Schon einmal einen 911 im abgedrehten Designerfummel gesehen? Nein! Mit einer Ausnahme, dem gelungenen, einmalig ausgeführten 911 Spyder, den US-Westküsten-Importeur John von Neumann 1966 beim Großmeister Bertone in Auftrag gab. Beim 914 lief das anders. Das Porsche-untypische geometrische statt organische Design des 1969 vorgestellten VW-Porsche, maßgeblich geformt vom hauseigenen Stilisten und Modellbauer Heinrich Klie, führte zu Diskussionen und Gegenentwürfen – von denen keiner jemals in Serie ging. Nahezu zeitgleich rückten anerkannte Kräfte wie Albrecht Graf Goertz (BMW 507), Pietro Frua (Renault Floride) und Giorgio Giugiaro (Maserati Ghibli) ihre Gestaltungsvorschläge zum Thema 914 ins Rampenlicht der Auto-Shows. Goertz machte den Anfang. Seine Version des VW-Porsche (Abb. links) kombinierte die flache, scharfe Front eines Rennwagens mit dem kantigen Heck im Stil eines Shooting Brake (s. PF 4-2016). Das Ergebnis, ausgestellt vom Karosseriebauer Eurostyle auf dem Turiner Salon 1970, ähnelte am ehesten dem seit 1966 bekannten Lotus Europa. Ein Stück weiter glänzte auf dem Stand von ItalDesign der 914-6 Tapiro, eigentlich ein reines Show-Auto bzw. eine Studie. An einem

breiten Mittelsteg abgelenkte Flügeltüren und Klappen gaben den Weg zum grellorange eingerichteten Innenraum und zum Motor frei. Giugiaro zitierte sich mit dem Tapiro gleich selbst: In der Seitenansicht und der eigenwilligen Motorhauben-Konstruktion steckte ein guter Schuss De Tomaso Mangusta.

Der auf dem Genfer Salon 1971 debütierende Hispano-Alemán Vizcaya (Abb. rechts) war eine Co-Produktion des deutschstämmigen spanischen Porsche-Importeurs Verne Ben Heiderich und Pietro Frua (s. PF 3-2008). Heiderich missfiel das Originaldesign, er beauftragte den für barocke Stilelemente bekannten Frua, eine Alternative zu entwerfen. Das Ergebnis im Stil zeitgenössischer Traumsportwagen fand sogar die Gnade der Porsche-Firmenleitung, die eine Kleinserie für denkbar hielt. Dazu kam es jedoch nicht, weil sich Heiderich und Frua nicht über die Eigentumsverhältnisse des Entwurfs einigen konnten. Es blieb, wie bei all den anderen Designerstücken auch, beim Einzelstück, während sich 914-4 und 914-6 zu den bestverkauften deutschen Sportwagen ihrer Generation entwickelten und bis 1976 in 118.984 Exemplaren gebaut wurden.



ein fertiger Entwurf – endlich bot sich Heuliez die Möglichkeit, im Pkw-Bau Fuß zu fassen. Und vielleicht ergab sich ja sogar ein Kleinserienauftrag von Volkswagen oder Porsche?

Natürlich diente als Basis des futuristischen Cooper-Entwurfs nicht der normale VW-Porsche 914-4 mit dem 80 PS starken 1,7-Liter-Motor des VW 411. Heuliez wählte den stärkeren, als Porsche zur Welt kommenden 914-6 mit dem 110 PS starken Zweiliter-Sechszylinder des 911 T. Während Motor, Fahrwerk und Innenraum unverändert blieben, das Cockpit wurde gemäß der in Silber und Weiß gehaltenen Außenlackierung angepasst, änderte sich beim Design alles. Das glatte, grafische Originaldesign mit dem charakteristischen Targabügel ersetzte eine völlig andersartige, neue GFK-Hülle.

Heuliez machte aus dem auf Wunsch offenen Sportwagen, den Entwürfen Coopers entsprechend, ein Coupé. 1970 debütierte das Murène getaufte Modell in eleganter Zweifarblackierung auf dem Pariser Salon.

Schräg war die „Muräne“, aber nicht ohne Reiz und durchaus durchdacht. Die Frontpartie krümmte sich länger und tiefer hinab, der stabilisierende Targabügel zeigte sich schlüssig in die Form integriert und die Heckpartie bestand aus einem einzigen, aufklappbaren Karoseriesegment, unter dem sich der Motor und der hintere, deutlich gewachsene Kofferraum befanden. blieb dieses geschlossen, gab eine große, gläserne Heckklappe den Weg zum Gepäckabteil frei – clever gelöst. Nur Türgriffe und Scheinwerfer stammten vom 914.



Scheinwerfer aus der Serie, Aluräder von Mahle. Nur wenige Details des Murène-Designs stammten aus der Großserie.

Der Entwurf erntete Beifall, aber dann herrschte Stille. Ein Auftrag an Heuliez blieb aus, eine Kleinserienfertigung kam nicht zustande. Die Protagonisten der Geschichte wandten sich anderen Aufgaben zu. Jacques Cooper brachte den TGV in Form, wurde mit einem Zug, nicht mit einem Auto berühmt. Heuliez stieg in den Autobau ein, ging jedoch 2007 in die Insolvenz.

2012 wurde der Fundus der Firma Heuliez versteigert, ein Sammler kaufte die Murène und ließ sie erstmals für den Straßenverkehr zu. Als einziger 914-Gegenentwurf war Jacques Coopers Konstruktion nicht mehr nur ein Ausstellungs- oder Designerstück, sondern ein richtiges Auto. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Etienne Crebeseques

playmobil®

PORSCHE



HAPPY END – 356 ZAGATO

Italienische Momente

Die Verbindung zwischen dem Sportwagenbauer Porsche und italienischen Herstellern und Karosseriebauern reicht weit zurück. Die Carrozzeria Zagato hat die eigene Geschichte wiederbelebt und etwas Altes neu geschaffen.





Spät vollendet: Speedster und Coupé sind Entwürfe aus dem letzten Jahrtausend, gebaut in diesem. Die Auflage blieb klein, von jedem Modell wurden nur neun Stück gebaut.



Cisitalia, Abarth, Pininfarina – die Liste der großen Namen des italienischen Automobilbaus, die durch und mit Porsche wirkten, ist lang. Zagato, einer der ältesten noch existierenden Karosseriebauer Italiens, gehört ebenfalls dazu. Eine Geschichte mit vielen Wendungen, die erst jetzt zu Ende erzählt wurde.

Sie beginnt mit Ugo Zagato. 1890 geboren, begann er seine berufliche Laufbahn im Flugzeugbau. Während des Ersten Weltkrieges war er ein leitender Angestellter der Officine Pomilio in Turin, in deren Hallen das Flugzeug Savoia Ansaldo Pomilio für die italienische Luftwaffe entstand.

Seine umfangreiche Erfahrung im Bau von Flugzeugrümpfen kam Zagato zugute, als er nach dem Krieg in Mailand eine Firma eröffnete, die sich mit der „Konstruktion und Reparatur“ von Karosserien (für Flugzeuge und Autos) beschäftigte: die Carrozzeria Zagato. Hier konnte er seine im Flugzeugbau erworbenen Kenntnisse über Leichtbau und Stromlinienform einsetzen und so eigene Wege gehen.

Zweckdienlichkeit und Funktionalität waren neue Eigenschaften, die Zagato im Karosseriebau einführte: Auf die damals noch wuchtigen und schweren Fahrgerüste setzte er einen leichten Holzrahmen, wodurch das Gesamtgewicht des fertigen Fahrzeugs deutlich geringer

ausfiel, was wiederum ein agileres Fahren ermöglichte. Nachdem auf diese Weise einige Luxusmodelle entstanden waren, wandte sich das Unternehmen in den zwanziger Jahren dem Bau von Rennfahrzeugen zu und wurde schon bald zu einem angesehenen Fachbetrieb für Rennwagen.

Hinter dem Steuer von Wagen mit Zagato-Karosserie saßen Größen wie Tazio Nuvolari, Achille Varzi und Giuseppe Campari, die ein Rennen nach dem anderen gewannen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges feierte auch der Motorsport seine Wiederauferstehung. 1948 ersann man in Mailand die Gran-Turismo-Klasse, die zwischen den Kategorien Turismo und Sport angesiedelt war.

Elio Zagato, Ugos ältester Sohn, spielte bei ihrer Verbreitung eine wichtige Rolle und wurde ihr Vorkämpfer. GT-Fahrzeuge waren schnelle und wendige Sportwagen, die mit Ledersitzen, Radio und etlichen verchromten Details ausgestattet waren. Man konnte sie problemlos als komfortable Alltagswagen nutzen und verwandelte sie am Wochenende lediglich durch das Anbringen eines Startnummernschilds in einen wettbewerbstauglichen und konkurrenzfähigen Rennwagen.

Zagato blieb seiner eigenen Philosophie treu und war ab Mitte der 1950er Jahre einer der Hauptinterpreten des Gran-Turismo-Gedankens. Zu seinen Kunden zählten Abarth, Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Fiat, Jaguar,

Der leichte Aluminiumaufbau des 356 A Carrera Speedster orientierte sich am 550 Spyder. Das Original von 1958 wurde bei einem Unfall zerstört.



Lamborghini, Osca und natürlich Porsche. Die leichten Zagato-Wagen gewannen bei der Mille Miglia, auf der Avus und auch bei Veranstaltungen wie dem prestigeträchtigen Concours d' Elegance. Das war die Zeit, in der das Konzept der „Notwendigen Schönheit“ in das Zagato-Design einzog. Darunter verstand man, dass die Karosserieform möglichst effizient gehalten werden sollte, um die dynamischen Eigenschaften des Wagens zu optimieren, was letztendlich wieder dem Design zugutekam.

356 A CARRERA SPEEDSTER ZAGATO

Der erste Porsche mit Zagato-Karosserie entstand 1958: Claude Storez (s. PF 1-2015), ein talentierter Fahrer, war schon vor einiger Zeit auf Zagatos Können aufmerksam geworden. So fragte er bei der Mailänder Carrozzeria nach einer leichteren und windschlüpfrigeren Einkleidung für seinen 356 A Carrera GS Speedster an. Der rollfähige Rahmen wurde an Zagato geliefert, und nur wenige Wochen später war der Wagen schon fertiggestellt.

Zagato hatte sich am 550 RS Spyder orientiert und eine leichte Aluminiumkarosserie entworfen, deren sehr niedrige und schlanke Kontur den 356-Motor im Heck eng umhüllte. Anfang September, nachdem ein Unfall kurz vor der Auslieferung noch eine entsprechende Re-

paratur in Stuttgart erfordert hatte, konnte Storez endlich den weiß lackierten Wagen in Paris übernehmen und nahm damit im Spätsommer gleich an einigen kleineren Rennen teil.

Nach der Winterpause begann im März wieder die neue Rennsaison. Während einer Etappe bei der Veranstaltung Coupé des Alpes kam Storez am Steuer seines Zagato von der Straße ab. Er verlor bei diesem Unfall sein Leben, und der schwer beschädigte Wagen wurde wahrscheinlich verschrottet.

356 B CARRERA COUPÉ ZAGATO

Anfang 1959 erhielt Carlo Abarth den Auftrag, einen speziellen 356 B für GT-Rennen zu entwerfen. Abarth war ein persönlicher Freund der Familie Porsche, er hatte den Kontakt zu Carlo Cusio hergestellt, in dessen Auftrag Ferdinand Porsche zehn Jahre zuvor den Formel-1-Wagen Cisitalia 360 mit einem aufgeladenen 12-Zylinder-Boxermotor und einem zuschaltbaren Allradantrieb entwickelte.

Die große Erfahrung des aufbrausenden Österreichers resultierte in einem außergewöhnlichen, zum Siegen bestimmten Auto. Für die Karosserie wandte sich Carlo Abarth an Ugo Zagato, der bereits 1956 für ihn tätig gewesen war und seine kleinen Coupés mit 750, 850

Das Coupé für die Rennstrecke wurde 1959 im Auftrag Carlo Abarths entwickelt. Noch vor dem Bau des ersten Prototyps kam das Projekt zum Stillstand.

HAPPY END





ZWISCHEN RENNSTRECKE UND CONCOURS D´ELEGANCE ENTSTAND DAS KONZEPT DER „NOTWENDIGEN SCHÖNHEIT“.

und 1000 cm³ Hubraum eingekleidet hatte. Sie waren in den GT-Rennen kaum zu schlagen. Eine Zeichnung des Mailänder Unternehmens, datiert auf den 11. September 1959, vermittelt einen ersten, aber bereits sehr konkreten Eindruck, wie das Porsche 356 B Coupé Zagato aussehen würde.

Die Form war einfach und schlüssig und ohne jeglichen Schnörkel oder irgendwelchen Zierrat. Die dazugehörigen technischen Zeichnungen – die „Blaupausen“ des Modells – bestimmten die genauen Dimensionen der Zagato-Karosserie, mit der ein rollfähiges Fahrgestell aus Stuttgart versehen werden sollte. Die Briefe, die Ugo Zagato nach Zuffenhausen an die Porsche-Geschäftsleitung schickte, belegen den umfangreichen Austausch zwischen ihm und Carlo Abarth, um die getroffenen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit zusammenzufassen.

Allerdings kühlte sich das Verhältnis zu Carlo Abarth ab, der sich umorientierte und schließlich den Turiner Karosseriebauer Motto beauftragte, die Außenhaut des renntauglichen 356 B herzustellen. Insgesamt entstanden vom 356 B Carrera Abarth „GTL“ 20 Exemplare, die heute zu den wertvollsten Fahrzeugen der 356-Geschichte gezählt werden. Ugo Zagato widmete sich anderen wichtigen und interessanten Projekten, zu denen der Osca 1600 GT, der Aston Martin DB4 GT und die Giulietta SZ von Alfa Romeo gehörten. Das 356-Projekt wurde aufgegeben, weil es nie eine Chance hatte, auch umgesetzt zu werden.

RENAISSANCE

Heute ist Zagato ein Design-Studio, das traditionelle Handwerkskunst mit modernster Technik (Stichwort Virtual Reality) verbindet. Das Mailänder Unternehmen wird in dritter Generation von Ugo Zagatos Enkel Andrea Zagato geleitet. Unterstützt wird er von seiner Frau Marcella Rivolta, einer Enkelin von Renzo Rivolta. Er war der Gründer des Unternehmens ISO, das nicht nur die sympathische Isetta „erfand“, sondern auch leistungsstarke Sportwagen baute.



Zagato ist der letzte italienische Karosseriebauer, der eigenständig geblieben ist und sich noch in den Händen der Gründerfamilie befindet. Das geschichtsträchtige Mailänder Unternehmen arbeitet für die bedeutendsten Autofirmen der Welt sowie für die Zulieferindustrie und produziert in Zusammenarbeit mit den Autoherstellern für besondere Kunden Sonderanfertigungen auf einem Serienfahrgestell in Kleinstserie (von einem Einzelstück bis hin zu neun Exemplaren).

Die Classic Division von Zagato lässt unter dem Motto *Sanction Lost* bedeutende Modelle aus der eigenen Unternehmens- und der Automobilgeschichte wieder auferstehen. Sie werden nicht als Replikas bezeichnet, sondern sind originale Rekonstruktionen, die folglich auch das Herstellerlogo auf den Hauben tragen. Nach einigen Projekten auf Lancia-, Ferrari- und Maserati-Basis erreichte Zagato die Anfrage von einem amerikanischen Sammler nach einem Umbau seines 356 A auf das Äußere von Storez' 356 Carrera Zagato Speedster von 1958, der seinerzeit beim Unfall seines Besitzers zerstört wurde.

Anhand von einigen Schwarz-Weiß-Fotos, dem einzigen noch vorhandenen Material, rekonstruierte Zagatos Designteam mittels Fotometrie das ursprüngliche Fahrzeug. So entstanden auf der Basis originaler 356-A-Technik insgesamt neun Exemplare. Die zahlungskräftigen Kunden hatten nur wenig Freiraum für individuelle Wünsche: Um den Charakter des Vorbilds nicht zu verfälschen, konnten lediglich die Farbe, das Material für

die Innenausstattung, die Leistung des Vierzylinder-Boxermotors und wenige kleine Karosserieänderungen ausgewählt werden. Die leichten Aluminiumkarosserien entstanden unter fachkundigen Händen in italienischen Restaurierungsbetrieben.

Mit einer ähnlichen Vorgehensweise kam es zur Wiedergeburt – eigentlich war es ja die richtige Geburt, nur 60 Jahre später – des 356 B Zagato Coupé. Ausgangspunkt waren die $\frac{3}{4}$ -Vorderansicht des Wagens und die Blaupausen mit den drei Hauptansichten (vorn, hinten, seitlich) von 1959. Die Arbeit nahm man wieder an dem Punkt auf, wo sie damals unterbrochen wurde, und führte sie nun zu Ende.

Auf der Basis des 356 B stellten italienische Karosseriebauer wenige Karosserien her, die später in den Werkshallen von Zagato komplettiert und mit dem Wunschinterieur der Kunden versehen wurden. Auch hier war die Stückzahl der in Handarbeit entstandenen Wagen auf neun Exemplare beschränkt, die an Porsche-Liebhaber in der ganzen Welt verkauft wurden. Die Bauzeit eines Autos dauerte vier Monate, und die Kunden konnten jeden Schritt verfolgen. Eventuelle Sonderwünsche waren auf einige wenige individuelle Änderungen reduziert, die das ursprüngliche Projekt gerade noch zuließ. 60 Jahre nach ihrem Anfang erzählte Zagato dieses Kapitel der eigenen Geschichte zu Ende. ◀

*Text: Alvise Seno · Übersetzung: Manfred Kolb
Fotos: Piotr Degler*

Auto-Kunst für solvente Sammler: Gut 60 Jahre nach den ersten Skizzen und Entwürfen stehen 356 Zagato Coupé und Speedster erstmals nebeneinander.

ENDLICH REISEN!

Bestellen Sie jetzt die aktuelle Ausgabe



**ÜBER
170 SEITEN**
REISEN,
LIFESTYLE,
FASHION &
MORE!

**BESTELLEN UNTER:
WWW.FEELGOODMAGAZIN.COM/DE/ABO**



Leica and Zagato Europe Collectibles

Zagato wird nächstes Jahr 100 Jahre alt; für einen Karosseriebauer, der – wann immer möglich – lieber das Extreme als das Populäre als Gestaltungsgrundsatz wählte, ist das schon ein Kunststück an sich. Das passende Buch zum großen Geburtstag hat Piotr Degler fotografiert und die passenden Autos dazu edel in Szene gesetzt. Kamera-Fans, die aufgrund des schmückenden Beinamens auf Leica-Historie hoffen, liegen hier jedoch falsch, Auto-Gourmets sind hingegen völlig richtig. Allerdings verhält es sich bei Zagato-Kreationen wie mit sehr gutem Wein und Sechsgangmenüs – man sollte vorher ganz viele normale Dinge probiert haben, um so etwas Kompliziertes und Kunstvolles wirklich schätzen zu können. Dass die Menge an Text geradezu absurd gering ist, lässt sich jedoch kaum verzeihen. Sehr schade!

Piotr Degler: „Leica and Zagato – Volume 2: Europe Collectibles“, 192 Seiten, 266 x 292 mm, Englisch, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2018, 78,00 Euro, ISBN 978-3-667-11389-4



Vergessene Autos. Erloschene deutsche Marken

Zum großen Jubiläum der kleinen Marke Porsche (*siehe Zum Thema „70 Jahre Porsche Sportwagen“*) wollen wir auch jene Hersteller erinnern, die auf der Strecke geblieben sind, die es nicht so weit geschafft haben. Große und kleine, wie bspw. Auto Union, Borgward oder NSU, Brennabor, Kleinschnittger oder Gutbrod. Der Reiz des Verlorenen und zufällig Wiedergefundenen macht das Buch des Veteranen- und Klassiker-Routiniers Halwart Schrader aus: das „Ach ja, schau an, gab es ja auch mal!“, das beim Blättern und Festlesen in den Sinn kommt. Das ist unterhaltsam und spannend und genau das Richtige für lange Winterabende, aber doch noch mehr. Präzise Texte, viele Jahreszahlen und natürlich die Bilder zum Teil seltsamster Konstruktionen machen aus dem Buch auch ein Nachschlagewerk der untergegangenen deutschen Automobilindustrie.

Halwart Schrader: „Vergessene Autos. Erloschene deutsche Marken“, 352 Seiten, 305 x 230 mm, Hardcover, Motorbuch Verlag, Stuttgart 2017, 69,00 Euro, ISBN 978-3-613-03996-4



Gruppe 4

Rallyesport war mal Volkssport, war mal einfach. Es reichte mitunter schon ein Opel Kadett C, um erfolgreich zu sein. Profis fuhren Lancia Stratos, Fiat 131 oder Renault 5 Turbo, Saugmotor und Zweiradtrieb waren die Regel und nicht die Ausnahme. Sehr gut: die Menge an sachverständigen Texten zum goldenen Zeitalter vor Allradantrieb und wahnwitziger Rennsporttechnik, die Fülle der Tabellen, die Porträts wichtiger Fahrer und das Abhandeln auch eher unbekannter Fahrzeuge wie Vauxhall Chevette oder Datsun 1800. „Heckschleuder“ stimmt übrigens nur zum Teil, auch Saab 96 und Lancia Fulvia werden behandelt. Mit dem Schriftteil können die vielen guten, aber leider meist viel zu klein dargebotenen Bilder nicht mithalten – das Alter des Buchs, 2011 erschienen, ist ihm mittlerweile anzusehen. Ein besseres zur Gruppe 4 fällt uns derzeit trotzdem nicht ein.

John Davenport/Reinhard Klein: „Gruppe 4 – Das Jahrzehnt der Heckschleudern“, 256 Seiten, 245 x 300 mm, Hardcover, McKlein, 49,90 Euro, ISBN 978-3-927458-53-6



Colani GT

Ein Sportwagen mit VW-Technik im organischen Design – ein Colani GT ist einem frühen Porsche im Konzept sehr ähnlich, in der Ausführung aber doch sehr fremd. Als Basis des 550 Kilogramm schweren Colani GT diente der Plattformrahmen des VW 1200 samt Motor und Mechanik. Gerade mal aus 17 Einzelteilen, vom Karoseriemittelteil bis zur Plexiglasabdeckung der Scheinwerfer, bestand der Bausatz. Eine schlichte Strichzeichnung sowie die ein einziges DIN-A4-Blatt umfassende Bauanleitung mussten zur Montage reichen. Seit 1962 baute der Berliner Kunststoffexperte Heinz Kühle die 1,18 Meter hohen, mehr oder weniger aus nur drei Teilen bestehenden Designer-Stücke aus glasfaserverstärktem Vestopal nach einem Entwurf Luigi Colanis. Für jeden verkauften GT erhielt der Schöpfer 100 Mark. 261 Bausätze entstanden, dann war dieses Kapitel der Wirtschaftswundergeschichte auch schon wieder vorbei, die Firma Canadur war pleite. Der Wiener Alexander Diego Fritz, der auch schon einen Porsche aus DDR-Eigenbauproduktion wiederbelebte, hat ein Herz für solche Exoten und legt nun das passende Buch vor, schließt damit eine Lücke. Herrlich! Und Luigi Colani kommt natürlich auch zu Wort.

Alexander Diego Fritz: „Colani GT“, 304 Seiten, 190 x 264 mm, Hardcover, Purkersdorf (Österreich) 2018, 53,00 Euro, ISBN 978-3-85119-375-6



Porsche Modellautos

320 Seiten, 218 x 246 mm
Hardcover, Delius Klasing
39,90 Euro



Porsche 924 / 944 / 968

96 Seiten, 249 x 225 mm
Hardcover, Motorbuch
12,95 Euro



70 Jahre Porsche Sportwagen

380 Seiten, 220 x 144 mm
Hardcover, Motorbuch
14,95 Euro

RECYCELT AUS VOR DEM VERSCHROTTEN GERETTETEN PORSCHE 911ERN

ERNSTHAFT.



DIE 901 BÜNDELT MEHR ALS 40 JAHRE GESCHICHTE IN EINER UHR

Als Hommage an den legendären luftgekühlten Porsche 911 besteht das Zifferblatt aus alten 911er-Teilen. Die dezenten Referenzen zum Design des originalen 911ers sind unsere Art, einem der symbolträchtigsten Sportwagen aller Zeiten Respekt zu zollen.

KOSTENLOSE LEIFERUNG Bei allen Uhren
2 JAHRE GARANTIE Verarbeitungsqualität der Spitzenklasse
30 TAGE RÜCKGABERECHT Zufriedenheit garantiert

RECWATCHES.COM



REC

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

Ihr Ansprechpartner für Österreich:
Performance Parts Handels GmbH
www.pps-shop.at

Hoffmann
Speedster®
since 1987
Air-cooled parts and more



hoffmann-speedster.com

Foto: Pavel Tcholakov on Visualhunt.com

BIETE



1987 Porsche 930 TURBO, neuwertig, unveränderter Auslieferungszustand, veneziablaumet., Leder schwarz, 65.600 km, 2.Hd, CD Gutachten 2+, Preis 145.000 €, weitere Infos unter WWW.SCHETTKI-911.DE, Tel.: 0171 7628201



Porsche Targa SC 3.0, Bj. 78, USA-Modell, § neu, H-Kennzeichen, kein Winter, grand-prix-weiß, Leder, gegen Gebot. Tel.: 0170 8542732



Porsche-Gemälde, Gruppe 4, von 1970, mit orig. Fahrzeug und Kennzeichen, 100 x 63 cm, Maler: Hr. Schwag, Preis VB. Tel.: 0171 6079470

911 T Coupé, Bj. 1970, 125 PS, H-Kennzeichen, TÜV 04/2020, Gutachten nach Classic Data, bahia-rot, Interieur schwarz, matching numbers, 5-Gang-Getriebe, Vollrestaurierung gemäß original Auslieferungszustand, seitdem 1000 km gelaufen, ehrliches, gut gemachtes Fahrzeug, € 112.500,-. Tel.: 05402 641796

9 VOR 11
Horological

9vor11 Horological
Michael Bieg
Liebigstraße 40
65428 Rüsselsheim
06428 35 95 600
info@9vor11.de
www.9vor11.de



**Tachometer Armband
Uhr Model Po300
mit Automatikwerk**

Ø 45,5 mm

Preis 289,00 €

Humbaur
GmbH



■ Karosserie + Lack
■ Cabriovertop

■ Service/Motor
■ Restauration

■ Inspektion + Wartung
■ Hochglanzpolieren

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

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

autoahrens
Ihr Sportwagen Service

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

SANDELPLAN
356

Ersatzteile für Porsche 356
www.sandelplan-356.com

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

Kalandrik und
Lessmeister GmbH
Siebengebirgsblick 15
53343 Wachtberg

WERKSTATT FÜR
SPORTWAGEN

911
und

www.9und11.de - Tel. 0228 90855 993



**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



BOTT FAHRZEUGTECHNIK
www.bott-fahrzeugtechnik.de

Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930,
G50, Sportomatic
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, funktionsgeprüft und VDO-überholt, Zierring + Glas erneuert, Zählwerk „genullt“, optisch + technisch neuwertiger Zustand, 959 €. Tel.: 0162 3661816



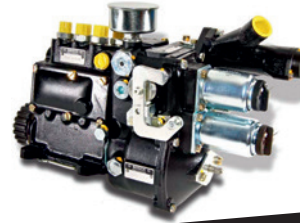
Porsche 959 Drehzahlmesser, Originalteil, PET-Nr.: 959 641 301 00, Ladedruckanzeige bis 2.5 bar, einzigartige Rarität, von Porsche seit Jahren nicht mehr lieferbar, überholt + geprüft, Glas und Zierring erneuert + geprüft, Glas und Zierring erneuert, optisch + technisch neuwertiger Zustand, 959 €. Tel.: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

KFZ-Sachverständigenbüro für klassische Porsche-Fahrzeuge The- de, Wertgutachten und mehr. Tel.: 06071 921947 G

912er Targa Softtop, Bj. 67, rot, guter Zustand, nur VB € 65.000,-. Tel.: 0179 3863715

EISENBRANDT

MECHANISCHE EINSPRITZPUMPEN



- Prüfung
- Überholung
- Verkauf



Wir sind für Sie da!

Händleranfragen erwünscht!

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

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

WWW.914PARTS.EU

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

TEILE.COM ONLINE SHOP

ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

MARTINI RACING

MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires



order online: maxpart-racing.de



Absolute Rarität: Porsche 930 Turbo 3.0 Armaturen Komplettsatz, DZM mit Ladedruckanzeige bis 1,5 bar, VDO Kienzle überholt, Gläser und Zierringe erneuert, Topzustand, 1990 €, Tel.: 0162 3661816



Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. www.porsche-freunde-bergisches-land.de

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

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
Alle Modelle von damals bis heute

www.P-Drux.de

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

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

Jetzt den **PORSCHE FAHRER-Newsletter** abonnieren und regelmäßig tolle Preise gewinnen!

www.porsche-fahrer.de

NEWSLETTER



Heckscheibe im RS-Style für Porsche 964 Coupe:
- ohne Loch für Heckwischer
- 10% leichter (ca. 0,6kg)
- E-Prüfzeichen

€ 499,00

Stoßstangenmittelteil im RS-Style für Porsche 964, 965 & Turbo:
- Kennzeichenleuchten bleiben / passt exakt zur Stoßstange

€ 199,00

CULT-WERK 100 Jahre

Lufteinlässe im RS-Style für Porsche 964 & 965 sowie Porsche 993:
- Gewichtsersparnis (ca. 1,5kg)
- Nebelscheinwerfer werden ersetzt
- einfache Montage wie beim Original

€ 99,00

Sitze im RS-Style für Porsche 964 & 993:
- originalgetreu
- ultraleicht
- Echtleider

€ 2.899,00 JE PAAR

HIGH QUALITY PORSCHE PARTS / ABS PLASTIC - CNC CUTTED !!!

Seitliche Lufteinlässe im Turbo Style für Porsche Boxster 986

Unkomplizierte Montage wie beim Original / Dauer ca. 10min

€ 99,00

Frontsplitter im RS-Style 3.8 für Porsche 964 & 964 Turbo

- nur 315g / einfache Montage am Frontspoiler

€ 179,00

NEW

Auspuffanlage mit TÜV und elektronischer Klappensteuerung via Fernsteuerung für Porsche 964

€ 1.964,00

WWW.CULT-WERK.COM



Porsche 911 / 912 H4 BOSCH NOS
Scheinwerfer gelb mit Chromring, passend für F- und G-Modelle, neu und unbenutzt, Teilenummer: 0 301 800 101, Glas gelb, Teilenummer: 1305614005, Satz 990 €, Tel.: 0162 3661816



Porsche 911 S 2.7, CH Fahrzeug, gar. nur 113.500 km, neue Kupplung, neuer Alternator, 5-Gang-Getriebe, Motor und Getriebe funktioniert bestens, Motor 175 PS, JG 1974, 1. Invertersetzung April 1975, Kopie Servicebelege vorhanden, Matching Numbers, elektr. Schiebedach, Viperngrün Metallic Original, 40.000,- €. Tel.: +41 79 425 96 07



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

2 P. Stahlfelgen 356 C-911 1x 1069 G133A 1x2086/6133E Rel., g. Zustand, 5 1/2x15" KP, Preis € 200,- plus Fracht, Tel.: 06263 1047, ab 19 Uhr

Porsche Traktor Typ 329, 3-Zyl., 35 PS, orig. Zustand. Tel.: 0171 3729243

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

PoMoTec GmbH
Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

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



PERFORMANCE
W H E E L S

www.performance-wheels.de

Kaufen Sie bei uns Porsche

Winterräder und sparen Sie

bis zu 70% gegenüber dem UVP



10 JAHRE LÄNGER PORSCHE FAHREN!

www.relaunchyourlifestyle.de | +49 (0) 0151 22 668 637

AUTOHAUS MARSANI
...mit uns fahren Sie gut

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

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

Porsche-Service
Bosch Car Service Autohaus Marsani

PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

www.ps-historacing.de

Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

Was feiern Sie in diesem Jahr?

Ob Geburtstag, Taufe oder Jubiläum – Nutzen Sie diesen Tag der Freude, um Gutes zu tun und wünschen Sie sich von Ihren Gästen etwas Besonderes: Eine Spende für den BUND!

Fordern Sie unser kostenloses Informationspaket an:
E-Mail: info@bund.net oder
Tel. 0 30/275 86-565

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

www.bund.net/spenden-statt-geschenke

MITTELMOTOR GmbH

Ersatzteile • Motorsport • Reparaturbetrieb • Restauration

Onlineshop *klick*

Täglich weltweiter Versand

Mittelmotor GmbH
Werner Hellweg 27
44803 Bochum

☎ 0234/ 9351414
☎ 0234/ 9351415
✉ info@mittelmotor.de

www.mittelmotor.de

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

W. FAUL

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

Belgische Allee 10 • 53842 Troisdorf
Telefon 02241 – 42573 • Fax 43608

www.kfz-wolfgang-faul.de

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 2-2019
Erscheinungstermin: 08.02.2019 | Anzeigenschluss: 20.12.2018

1 **Vintage-Racing-Design**
Sehr aufwändige Retrodesign Kofferraumverkleidung. Beste Qualität und hervorragende Verarbeitung. Optional mit Carbon-Domstrebe und knöpfbare Bordtasche.

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

CARTRONIC motorsport

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

SUCHE

Suche Porsche Boxster, Cayman S oder 997 S, Tel.: 0171 8246350

Suche für 993 Original 8 + 10 x 18 Zoll Turbo Look Alufelgen, auch einzeln. Tel.: 0171 8246350

Königswellen-Motor für Carrera 356 1500 ccm, auch Teile! Von privat gesucht, bitte alles anbieten! Tel.: 0171 3363996

Suche rechtes Saugrohr mit integrierter Schwimmerkammer für 901, Bj. 64. Tel.: 02133 70449

Wiking Autos, Pkw, Lkw, Schiffe, Flugzeuge etc. gesucht, auch alt und defekt. Das sind die, die früher immer auf der Eisenbahnplatte standen. Tel.: 0561 4916354

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

Privatmann sucht 911 Coupé, Bj. 1976-1977, schmal, guter gepflegter Zustand mögl. mit Historie, Tel.: 0160 98446571, E-Mail: maluc99@t-online.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



PORSCHEFAHRER.Magazin

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

Ian Wagstaff
Porsche 917
917-023 – eine Autobiographie



HEEL /1000



**70 JAHRE
PORSCHE**

**PORSCHE 917
917-023 – EINE AUTOBIOGRAPHIE**

Mit dem Porsche 917 holte erstmals ein Rennwagen aus Zuffenhausen den ersehnten Le-Mans-Gesamtsieg. Nach unserem Erfolgsbuch über den Le-Mans-Klassiker Jaguar D-Type folgt nun dieser opulente Bildband über den berühmtesten 917 eine einmalig umfassende und großartig bebilderte Sammlung von Daten, Fakten und Anekdoten ... Und ganz nebenbei ist dieses Werk gleichsam DAS Buch über die wohl aufregendste Epoche im Motorsport.

Limitierte und nummerierte Auflage, 320 Seiten, gebunden mit Schutzumschlag im Schmuckschuber, 260 x 310 mm
ISBN 978-3-95843-795-1 | € 129,-



TITELSTORY

Wiederentdeckung eines Prototypen – 911 S Targa



REPORT

Reise in die Vergangenheit – Porsche Gmünd



TUNING

Retro-Racer aus Gaggenau – 964 GS 1

WEITERE THEMEN IM HEFT:

Das „PORSCHE FAHRER-Experiment“, Teil 1 ·
Porsche-Fans weltweit – USA · 914-6 Recaro



PORSCHE FAHRER 2-2019
erscheint am
08. Februar 2019

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, Manfred Kolb, Karl Ludvigsen, Robb Pritchard, Roman Rätzke, Peter Trautmann

Verlagsleiterin Zeitschriften: Sabine Blüm

Gerichtsstand: Königswinter

Objektleitung PORSCHE FAHRER:

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

Verlagsvertretung:

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2018.

Leserservice:

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

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

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

Preise und Erscheinungsweise:

Im Jahresabonnement erhalten Sie PORSCHE FAHRER viermal im Jahr. Der Preis für ein Jahresabonnement beträgt im Inland € 27,- inkl. Versandkosten (Europa: € 34,36; restliches Ausland auf Anfrage), im Jahresabonnement Print + Digital erhalten Sie die Heftausgaben zusätzlich als ePaper (Zusatzkosten € 1,-/Jahr). Das Abonnement ist nach Ablauf des Bezugszeitraumes jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar, ansonsten verlängert sich der 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

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

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

Im Falle höherer Gewalt oder bei Störung des Arbeitsfriedens besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Entschädigung.

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

Heel Verlag GmbH, PORSCHE FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eitville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuservice.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

JETZT ABO-VORTEILE SICHERN!



- **10 % sparen** gegenüber dem Einzelkauf
- Prämie ohne Zuzahlung
- Lieferung versandkostenfrei*
- Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- Keine Ausgabe verpassen
- Rabatt bei Workshop-Teilnahme
- Rabatt auf Car-Cover für 911
- Rabatt auf Kalender *Best of Zuffenhausen 2019*
- Vorkaufsrecht bei bestimmten Buch-Neuerscheinungen und -Aktionen
- Zusätzliches ePaper für nur 1 € / Jahr
- Nach Ablauf des Jahres, bzw. der zwei Jahre, jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar

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

IHRE PRÄMIEN

* im Inland, Ausland auf Anfrage

BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Das große Buch der Fahrzeugpflege
Wert: 14,95 Euro

Porsche 911
50 Jahre Sportwagenkultur
Wert: 9,99 Euro

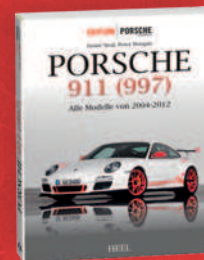


Kalender
Best of Zuffenhausen 2019
Wert: 24,99 Euro

BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Porsche Boxster
Wert: 35 Euro



Porsche 911 (997)
Wert: 29,95 Euro



PORSCHER 917



PORSCHER 917

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

Playmobil
911 GT3 Cup
Wert: 46,99 Euro

Playmobil
Macan GTS
Wert: 59,99 Euro



Ravensburger
3D Puzzle
Porsche 911R
Wert: 34,99 Euro

Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag des Heel Verlag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und HEEL-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: ds.heel-verlag.de

www.porsche-fahrer.de

PORSCHERFAHRER.Magazin

A large photograph of a woman with curly brown hair and freckles, smiling broadly. She is wearing a light-colored jacket and has sunglasses perched on her head. The background is a blurred interior of a car.

**WENN ES UM
MEINE SICHERHEIT GEHT,
VERTRAUE ICH DER GTÜ.**



Sicherheit | Zuverlässigkeit | Kompetenz
Vertrauen auch Sie der GTÜ bei der amtlichen
Kfz-Hauptuntersuchung!