

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 2-2019
Februar / März / April 2019
€ 7,50 (D) · € 8,70 (A)
CHF 11,50 · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)

DER NEUE ELFER!

911. Generation 08. Typ 992.



Prototyp
911 S Targa



Retroracer
964 GS



Zeitreise
Porsche-Museum Gmünd

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.



901-02

KOSTENLOSE LEIFERUNG
Bei allen Uhren

2 JAHRE GARANTIE
Verarbeitungsqualität der Spitzenklasse

30 TAGE RÜCKGABERECHT
Zufriedenheit garantiert

RECWATCHES.COM

Neues Jahr ...

... neues Glück. So ließe sich wohl die Gefühlslage der weltweiten Porsche-Gemeinde beschreiben. Ein neuer Elfer ist immer ein Großereignis, die Erwartungen an die Markenkönigin sind groß. Der 911 muss das Erbe der Marke in eine Zeit der Elektromobilität hinüberretten und dabei den Spagat zwischen Klassik und Moderne vollziehen. Traditionell wird das Erscheinen der neuen Generation auch Diskussionen nach sich ziehen, so war es schon immer. Ist der neue 911 der beste aller Zeiten, oder ist die vorherige Generation der letzte echte 911? Braucht es noch mehr Leistung und noch mehr Elektronik, oder wäre ein kleinerer, leichter, einfacher 911 nicht viel mehr Porsche als ein Sportwagen mit Nachtsichtgerät?

Tatsächlich ist der 992 mehr Neuanfang, als es der Vorgänger jemals sein konnte. Der neue 911 ist randvoll mit Elektronik, das neue Fahrwerk mit unterschiedlichen Räder-Reifen-Dimensionen an Vorder- und Hinterachse, bisher ein Kennzeichen der GT-Modelle, dürfte fahrdynamisch ein großer Schritt nach vorn werden. Es wird spannend sein zu sehen, wie ein GT3 diesen Angriff kontern, welche Leistung und Komfortfeatures das bevorstehende Turbomodell bieten und wie der Ausbau der Modellpalette mit Cabrio-, Targa- und GTS-Typen aussehen wird.

Natürlich wollen wir auch Technik, Wartung und Pflege der klassischen Porsche im Blick behalten. Nach einem Jahr kreativer Pause bieten wir 2019 wieder drei PORSCHE FAHRER-Workshops an. Es wird um Lack, die Instandsetzung und Optimierung luftgekühlter Motoren und den Erhalt von Karoseriesubstanz gehen. Dass am Porsche-Himmel nicht immer nur die Sonne scheint, werden unsere eigenen Erlebnisberichte von der Komplett-Restaurierung über den Motorschaden bis hin zum Tuning von Sechszylinder-Boxertriebwerken beweisen. Wer einfach nur fahren möchte, sollte sich die Leserreise im September merken. Langweilig wird das kommende Jahr mit uns bestimmt nicht.

Viel Glück und Gesundheit wünscht Ihr



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!



MASCHINEN

- 20 TITELSTORY
911 S TARGA PROTOTYP
DIE WAHRHEIT IST DA DRAUSSEN
- 30 MADE BY PORSCHE
911 TARGA 4 GTS EXCLUSIVE
LAST ORDER
- 40 TUNING
964 GS – FIXE IDEE
- 66 REPORT
914-6 GT R – SAFETY FIRST

40

MADE IN GERMANY

Der Look ist klassisches F-Modell, die Basis Carrera 4. Inspiriert vom kalifornischen Singer, entsteht im badischen Rastatt der 964 GS.



SERVICE + TEST

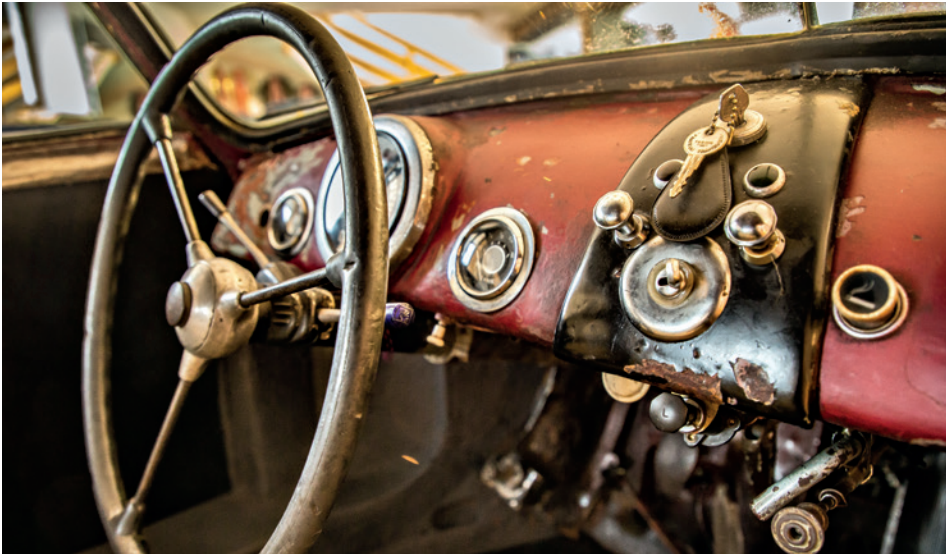
- 11 TERMINE 2019
PORSCHE FAHRER-WORKSHOPS
- 14 MADE BY PORSCHE
TECHNIK 911 CARRERA S TYP 992
GENERATIONEN-VERTRAG
- 32 FAHRBERICHT
PANAMERA GTS – DESERT STORM
- 48 PF-LEISTUNGSTEST
911 SC VS. 912 E MEMMINGER
AUF AUGENHÖHE
- 74 DAS PF-EXPERIMENT
911 G-MODELL FINDEN,
KAUFEN, RESTAURIEREN
ZURÜCK INS LEBEN – TEIL 1



20

MISSING LINK

Er war Versuchsfahrzeug, Presseauto und Dienstwagen für Werksrennfahrer. Ein 911 S Targa Prototyp erzählt seine Geschichte.



HAUS DER GESCHICHTE

In Gmünd baute Porsche seine ersten Sportwagen. Das private Museum der Familie Pfeifhofer erinnert an die Anfänge.

82

MENSCHEN + MOTOREN

- 38 FUHRPARK
MOTORSCHADEN BEIM 911,
WINTERREIFEN FÜR DEN 944

- 54 SPORT-SCHAU
928 S TRIGEMA – EINZELKÄMPFER

- 60 INTERVIEW MOTORSPORT
LARS KERN – KURZ VOR SCHLUSS

- 62 MAGAZIN
OLAF MANTHEY UND DER 964
LIEBE AUF DEN ZWEITEN BLICK

- 82 HAPPY END
PORSCHE-MUSEUM GMÜND
ZURÜCK ZU DEN WURZELN

RUBRIKEN

- 06 LESERBRIEFE | NEWS

- 89 LITERATUR

- 92 PORSCHE MARKT

- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM



14

NÄCHSTE GENERATION

Der neue Elfer ist da, er trägt die Typennummer 992. Vor den ersten Testfahrten erlaubt Porsche einen Blick auf die Technik.





RIJKSPOLITIE GESUCHT

Mit großem Interesse habe ich Ihren Bericht über den schwedischen Polizei-Porsche (PORSCHE FAHRER 1-2018) gelesen. Wir würden gerne einen niederländischen Polizei-Porsche für den Schauraum des ortsansässigen Porsche-Händlers erwerben, ohne überhaupt zu wissen, wie viele dort führen. Haben Sie vielleicht eine Kontaktadresse für uns, unter der man nachfragen könnte?

Harry Hochscheid, Bergisch-Gladbach

Anm. d. Red.: Porsche nennt eine Gesamtzahl von 507 Fahrzeugen aller Typen von 356 bis 996, die bei der Rijkspolitie Dienst taten.

Wer kann mit Kontakten zu Besitzern niederländischer „Rijkspolitie“-Porsche helfen? Sachdienliche Hinweise nimmt die Redaktion (E-Mail an: redaktion@pf-magazin.de) gerne entgegen.

HIGHLIGHT MÖBIUS

Ich habe mich sehr über das lesenswerte und informative Porträt gefreut. Sie sind, glaube ich, der erste Journalist, der über Wolfgang Möbius geschrieben hat. Besten Dank für dieses Highlight!

Jörg Hunger, per E-Mail

PROBLEMZONE PCM

In Ihrem Bericht zum 996 in PORSCHE FAHRER 1-2019 schreiben Sie auf Seite 37: „Das PCM fällt häufig durch ein funktionsloses Navigationsmodul aus.“ Genau diesen Fehler habe ich. Bisher konnte er nicht nachvollzogen werden, denn wenn das PCM ausgeschaltet wird, funktioniert nach 30 min wieder alles. Ich war schon im Porsche Zentrum. Die wollten den ganzen Kabelbaum rausreißen. Was ist das für eine Leseinheit, die getauscht werden muss?

Stephan Dütsch, Bayrischer Wald

Anm. d. Red.: Zum Problem mit Ihrem PCM haben wir leider keine Lösung im Angebot. Die Kollegen der Museums-Werkstatt diagnostizieren aus der Ferne einen internen Fehler; wie z. B. Kabelbaum oder Ähnliches, und schlagen eine geführte Fehlersuche des Experten im PZ vor. An der Leseinheit der Navigations-CDs liegt es aber wohl nicht.

ERINNERUNGEN AN SC UND 924

Ich wollte mich für die tolle Zeitschrift PORSCHE FAHRER bedanken. Es sind tolle, kurzweilige und sehr informative Berichte aus der Porsche-Welt dabei. Ich besitze einen Stapel Hefte, die ich alle Jahre wieder aus dem Regal hole und zur Weihnachtszeit durchlese. Wenn Sie erlauben, möchte ich Ihnen gerne meine persönliche Porsche-Story erzählen. Ich bin 54 Jahre alt und in Raunheim nahe Frankfurt aufgewachsen. Seit 2010 leben wir auf Sardinien im Norden nahe Olbia. Schon immer bewunderte ich Porsche-Fahrzeuge: In meiner Schulzeit hatte ein Lehrer einen weißen 944 (so wie Sie ebenfalls einen besitzen), während meiner Lehre Anfang der achtziger Jahre sah ich jahrelang vom Fenster der Lehrwerkstatt aus einen schönen silbernen 924 auf dem Parkplatz stehen, der dann eines Tages leider durch einen Golf ersetzt wurde. Zufällig kam ich Ende der neunziger Jahre in den Besitz eines grünen 911 SC, den ein befreundeter Alfa-Schrauber aus Mainz mir verkaufte und mit dem ich sehr, sehr glücklich war. Leider musste ich den SC nach viel zu kurzer Zeit aufgrund meiner Scheidung viel zu günstig und übereilt verkaufen (der Käufer aus München wird sich heute noch die Hände reiben). Oft sind mein SC und ich sonntags in aller Herrgottsfrühe den Feldberg im Taunus hochgejagt, manchmal war ich um 7 Uhr ganz alleine oben am Funkturm und freute mich, dem 911 beim Abkühlen zuzuhören. Der Verkauf meines SC war in meinem ganzen Leben zurückblickend eigentlich mein einziger großer Fehler. Das Projekt SC-Nachfolger musste immer weiter verschoben werden, bis vor ein paar Jahren die Preise so weit davongaloppiert sind, dass aus dem geplanten SC ein schöner Mercedes SL 500 R129 wurde – meine Frau und ich sind zwar total begeistert, aber der SC fehlt mir immer noch. Durch einen Kontakt zu einem Freund, den ich seit 2009 nicht mehr gesehen habe und der mir stolz berichtete, dass er mittlerweile im Alltag den aktuellen Boxster und als Hobby einen weißen 944 fährt, erinnerte ich mich an den silbernen 924 und seine schöne klare Form. Keine drei Monate später habe ich mir bei Turin einen schwarzen 924 von 1982 gekauft, der technisch zwar gut beieinander ist, aber viele kleine Mängel hatte, die ich mittlerweile fast alle beseitigt habe. Das ist bei Weitem kein 911-SC-Ersatz, aber wenn ich darin sitze und das Porsche-Wappen auf dem Lenkrad sehe, kommt ein kleines bisschen das Gefühl auf, wie es damals mit dem SC war.

Salvatore Sabatino, Sardinien



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



PUZZLETRAUM

108 Einzelteile führen zum fertigen 911 R – und am Ende der Puzzlearbeit drehen sich sogar die Räder. Wie jedes 3-D-Puzzle von Ravensburger besteht auch der Porsche 911 R aus individuell geformten, teils knickbaren Teilen, die ohne Kleben stabil zusammenhalten. Zahlen auf den Innenseiten der Puzzleteile erleichtern den Aufbau. PORSCHE FAHRER verlost zwei Exemplare des Ravensburger 3D Puzzle Porsche 911 R – jetzt auf www.porsche-fahrer.de teilnehmen!

www.ravensburger.de



Wir gratulieren den Gewinnerinnen und Gewinnern unseres Weihnachts-Gewinnspiels in der letzten Ausgabe:

Ein Wochenende im Le Méridien Hamburg

K. + S. S. aus Dormagen

Ein sonoro Meisterstück

Dr. Christian K. aus Brigachtal

Zwei Twercs Werkzeugkoffer

Manfred K. aus Rendsburg und Wilhelm H. aus Essen

Zwei Armbanduhren von Kronsegler

Michaela J. aus Spalt und Jörg B. aus Hemmingen

Drei Dashcams von Nextbase

Joachim W. aus Norderstedt, Gerhard G. aus Eisenach und Karsten M. aus Frankfurt

Zwei Tablet-Smartphone-Sets von Archos

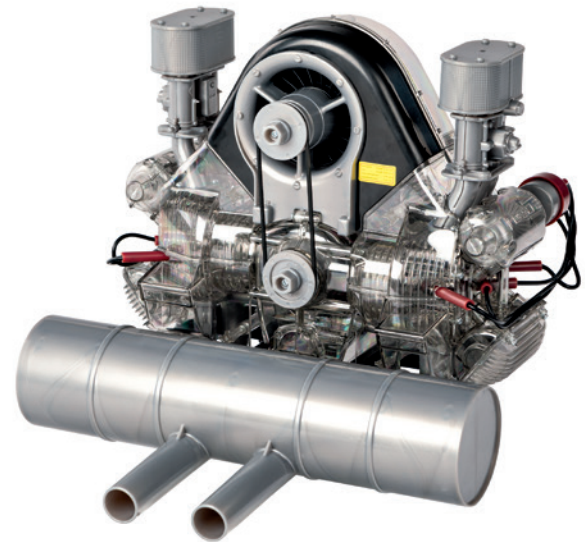
Uwe Jan W. aus Ney und Urthe D. aus Hachthausen

Fünf Einkaufsgutscheine von Eterna

Heinz Herbert B. aus Straelem, Monika A. aus Ramstein, Frank S. aus Windeck, Helmut W. aus München und Dirk H. aus Wilnsdorf

Ein Holzhuhren-Gutschein von Laimer

Wolfgang B. aus Limburg



MEISTERPRÜFUNG

Es geht noch komplexer, vierteiliger, faszinierender. Nach dem Bausatz des 6-Zylinder-Boxermotors des 911 führt Franzis nun auch das Rennaggregat Typ 547, den „Fuhrmann-Motor“, im Sortiment. Der luftgekühlte 4-Zylinder-Boxermotor wurde speziell für den Einsatz in Rennfahrzeugen konzipiert. Die vier obenliegenden Nockenwellen wurden über vier Königswellen angetrieben. Mit seinem transparenten, originalgetreu nachgebauten Funktionsmodell im Maßstab 1:3, das sogar über eine eigene Porsche-Teilenummer verfügt, können Motorenbauer daheim nun ihre Meisterprüfung ablegen. Wieder hat Porsche mit den notwendigen Daten geholfen. Den aus 300 Einzelteilen bestehenden Bausatz konstruierte der englische Entwickler John Anson anhand von Originalzeichnungen aus dem Porsche-Archiv und konnte ihn so detailgetreu realisieren. Die Einzelteile aus stabilem Kunststoff können bei der Montage ganz einfach zusammengesteckt und verschraubt werden, völlig ohne Kleben. Die Komponenten sind zu großen Teilen beweglich: Kurbelwelle, Kolben, Ventile sowie das Herzstück des Motors – die Königswellen – können durch das transparente Gehäuse in realgetreuem Zusammenspiel betrachtet werden. Einen besonderen Spezialeffekt liefert die Darstellung der Zündfunken in den Zylindern, die durch LEDs simuliert werden. Der Bausatz des Porsche 4-Zylinder-Carrera-Rennmotors, der sich auch ideal als Geschenk für Porsche- und Rennsportfans eignet, ist ab sofort zur UVP von 229,00 Euro direkt beim Franzis Verlag und im Museumsshop des Porsche Museums erhältlich. im PORSCHE FAHRER-Newsletter verlosen wir außerdem ein Exemplar. Jetzt anmelden!

www.franzis.de





BOXSTER + CAYMAN T – MEHR SPORT WAGEN

Porsche baut sein Modellangebot bei Boxster und Cayman um eine weitere Sportversion aus – nach unten, in Richtung Basis. Auch den 718 gibt es jetzt in der Touring-Variante als 718 T.

Er folgt dem beim 911 Carrera T erstmals vorgestellten Rezept: Die Variante mit dem Basismotor und 300 PS wird mit fahrdynamischen Extras ausgeliefert, die so sonst nicht zu bekommen sind, außerdem wird etwas Gewicht gespart. Zum Lieferumfang gehören 20 Zoll große Leichtmetallräder. Erstmals bietet Porsche in Verbindung mit dem kleinen Motor das PASM-Sportfahrwerk inklusive 20-Millimeter-Tieferlegung an. Dazu kommt ein verkürzter Schalthebel mit rotem Schaltschema oder das Sport-Chrono-Paket. In Verbindung mit der Basis-Motorisierung sind diese Ausstattungen nur im 718 T zu haben. Der 300 PS starke Mono-Boxermotor beschleunigt den Porsche 718 T in 5,1 bzw. 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und dreht bis zu 7500 Touren. Ab 2150/min erreicht der 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo sein maximales Drehmoment von 380 Newtonmetern. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 275 km/h. Der 718 T wird als Handschalter mit sechs Gängen und dem Porsche Torque Vectoring (PTV) inklusive mechanischer Hinterachsquersperre ausgeliefert, PDK kostet Aufpreis. Eine Besonderheit sind die dynamischen Getriebelager – das PADM-System. Dieses minimiert die Schwingungen im Motor-/Getriebebereich und reduziert Bewegungen, die aufgrund der Gesamtmasse des Antriebs-

strangs die Fahrdynamik beeinflussen. Es verbindet die Vorteile von harter und weicher Getriebelagerung: Bei Lastwechseln und in schnellen Kurven wird das Fahrverhalten präziser und stabiler. Auf unebener Fahrbahn bleibt der Fahrkomfort erhalten. Sparen kann der Kunde mehr am Preis als am Gewicht: Ausstattungsberiegt entsteht ein Preisvorteil zwischen fünf und zehn Prozent gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Basismodell, sagt Porsche. Beim Gewicht sieht es anders aus: Es gibt eine reduzierte Ausstattung mit schwarzen Öffnerschlaufen in den Türtafeln und Sportsitze mit elektrischer 2-Wege-Verstellung, schwarzen Sport-Tex-Mittelbahnen und gesticktem „718“-Schriftzug in den Kopfstützen. Ein Ablagefach ersetzt das Porsche-Communication-Management-Modul (PCM). Wer darauf nicht verzichten möchte, kann es ohne Aufpreis hinzubestellen. Das Ergebnis der Gewichtsdiät bleibt überschaubar: In der Summe gleichen diese Maßnahmen gerade einmal das Mehrgewicht aus, das durch den Einbau des Ottopartikelfilters (OPF) entsteht. Als Exterieur-Farben stehen Schwarz, Indischrot, Racinggelb und Weiß sowie die Metallic-Farben Carraraweiß, Tiefschwarz und GT-Silber zur Wahl. Lavaorange und Miami blau bietet Porsche als Sonderfarben an. Dazu kommt ein umfangreiches Optikpaket, mit dem sich der 718 T von seiner Basis abhebt. Der Porsche 718 Cayman T kostet in Deutschland ab 63.047 Euro, der 718 Boxster T ab 65.070 Euro.

Erleben Sie die **FASZINATION PORSCHE**



www.porsche-fahrer.de

**JETZT KOSTENLOS
DOWNLOADEN** >>>>



Erhältlich im
App Store

APP ERHÄLTlich BEI
Google Play

Im App Store und bei
Google Play erhältlich.

BIO?

„ICH WILL EIN HAUS,
DAS GARANTIERT GESUND IST,
ABER NICHT SO AUSSIEHT.“

NACHWEISLICH
UNERREICHTE WOHN-
GESUNDHEIT UND PREIS-
GEKRÖNTES DESIGN – **DAS
KANN NUR BAUFRITZ.**

www.baufritz.de



BAUFRITZ®
WIR BAUEN GESUNDHEIT



718 CAYMAN GT4 CLUBSPORT – BACK ON TRACK

Es ist offiziell: Der Cayman GT4 Clubsport erfährt eine Neuauflage. Und er bekommt, das wird die Fans freuen, wieder einen Sechszylinder-Boxermotor und bleibt ein Sauger. Mehr Leistung gibt es auch, sogar deutlich. Mit 425 PS leistet die Maschine bei unverändert 3,8 Litern Hubraum 40 PS mehr als beim Vorgänger. Die neue Offerte hat nur einen kleinen Haken, der zahllose potenzielle Kunden enttäuscht zurücklassen wird: War der Vorgänger noch eine Ableitung einer Straßenversion des Cayman, gibt es die neuen GT4 nur noch für die Rennstrecke. Als Modell „Trackday“ für ambitionierte Hobbyrennfahrer und als „Competition“ für nationale und internationale Wettbewerbe. Dafür aber mit ökologischem Anstrich. Als erstes in Serie produziertes Rennfahrzeug verfügt der 718 Cayman GT4 Clubsport über Karosserieteile aus einem Biofaser-Verbundwerkstoff, betont Porsche. Fahrer- und Beifahrertür sowie der Heckflügel sind aus einem Naturfasermix hergestellt, der überwiegend aus Reststoffen der Landwirtschaft wie Flachs- oder Hanffasern besteht und bei Gewicht und Steifigkeit ähnliche Eigenschaften besitzen soll wie Kohlefaser.

Die Motorleistung wird wie gehabt an die Hinterräder über ein Porsche-Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen und mechanischer Hinterachsquersperre übertragen. Die Vorderachse stammt vom 911 GT3 Cup. Die Rennbremsanlage ist mit im Durchmesser vorn und hinten jeweils 380 Millimeter großen Stahlbrems scheiben ausgestattet.

1320 Kilogramm wiegt der 718 Cayman GT4 Clubsport, der serienmäßig über einen eingeschweißten Sicherheitskäfig, einen Rennschalensitz und 6-Punkt-Gurte verfügt. Die Basis-Variante „Trackday“ zielt auf Hobbypiloten, die den GT4 Clubsport bei privaten Rennstreckenevents und Clubsportveranstaltungen einsetzen wollen. Das Fahrzeug verfügt über eine fixe Stoßdämpferabstimmung, die Assistenzsysteme ABS, ESC sowie die Traktionskontrolle sind abschaltbar. Serienmäßig an Bord sind eine Klimaanlage, eine Rettungsluke im Dach, ein Handfeuerlöscher sowie ein 80 Liter fassender FT3-Sicherheitstank.

Der 718 Cayman GT4 Clubsport „Trackday“ kostet 134.000 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer. Beim „Competition“-Modell sind die Stoßdämpfer dreifach verstellbar. Der Sicherheitstank ist mit 115 Litern Kapazität auch für Langstreckenrennen geeignet. Die Bremsbalance lässt sich über ein Waagebalken-System zwischen Vorder- und Hinterachse verstellen. Für schnelle Boxenstopps kommt eine integrierte Lufthebeanlage hinzu. Das abnehmbare Rennlenkrad stammt aus dem 911 GT3 R. Dazu kommt eine automatische Feuerlöschanlage. Der 718 Cayman GT4 Clubsport „Competition“ ist zum Preis von 157.000 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer erhältlich. Die Stückzahl ist nicht limitiert. Der Vorgänger war für Porsche durchaus ein Erfolgsmodell: 421 Exemplare wurden verkauft.

718 Cayman GT4 Clubsport (Typ 982)

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor, 4 Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, Einlass-Nockenwellenverstellung, Ventilhubumschaltung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 77,5 mm

Hubraum: 3800 cm³

Leistung: 313 kW (425 PS) bei 7500/min

Max. Drehmoment: 425 Nm bei 6600/min

Verdichtung: 12,5 : 1

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: 6-Gang-PDK-Getriebe mit starrer Aufhängung und rennoptimierter Getriebesteuerung, verstärktes Zweimassenschwungrad

Karosserie: selbsttragende Leichtbaukarosserie in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise, eingeschweißter Überrollkäfig

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur, Schmiedelenker, Rennsport-3-Wege-Stoßdämpfer mit Zugstufen- und 2-facher Druckstufen-Verstellung (Competition), Fixstoßdämpfer (Trackday), Stabilisator und elektromech. Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung vorn; McPherson-Federbein, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur, Schmiedelenker, Rennsport-3-Wege-Stoßdämpfer mit Zugstufen- und 2-facher Druckstufen-Verstellung (high- und lowspeed, Competition), Fixstoßdämpfer (Trackday), Stabilisator hinten

Bremsen: Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Rennbrems sättel, Stahlbrems scheiben, mehrteilig, innenbelüftet und geschlitzt, 380 mm Durchmesser, Rennbremsbeläge, Bremsbalance-Verstellung über Waagebalken-System (Competition), Bremskraftverstärker (Trackday) vorn; Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Rennbrems sättel, Stahlbrems scheiben, mehrteilig, innenbelüftet und geschlitzt, 380 mm Durchmesser, Rennbremsbeläge, Bremsbalance-Verstellung über Waagebalken-System (Competition), Bremskraftverstärker (Trackday) hinten

Radstand: 2456 mm

L x B x H: 4456 x 1778 x 1238 mm

Räder/Reifen: 9 J x 18 mit 25/64-18 (vorn), 10,5 J x 18,5 ET 53 mit 27/68-18 (hinten)

Zul. Gesamtgewicht: 1320 kg

Tankinhalt: 80 l (Trackday), 115 l (Competition)

Preis: 134.000 Euro (Trackday), 157.000 Euro (Competition)



IN FORM BLEIBEN

Unsere Technik-Workshops für das Jahr 2019 stehen unter dem Motto „Werterhalt“. Wie kann der Porsche fachgerecht gepflegt und erhalten werden, wo gibt es Potenzial für Verbesserungen?

LACK – RICHTIG PFLEGEN

Der erste Workshop befasst sich mit dem Thema „Lackpflege“. Semir Kunic zeigt, mit welchem Mittel und welchen Methoden man den Lack am besten konserviert und schützt. Dazu kommen auch einige praktische Übungen für die Teilnehmer (www.kunic-autopflege.de).

Termin: Samstag, 6. April, 13.30 bis 17.30 Uhr
Ort: Autopflege Kunic, Gattenhöferweg 33, 61440 Oberursel (Taunus)

MOTOR – BESSER MACHEN

„Umgang mit luftgekühlten Motoren“ lautet der zweite Workshop. Matthias Höing wird zeigen, worauf bei Überholung und Wartung geachtet werden sollte und wo es Möglichkeiten gibt, die Motoren mit überschaubarem Einsatz besser zu machen. Auch hier wird es praktische Demonstrationen geben (www.hoeingmotoren.de).

Termin: Samstag, 22. Juni, 13.30 bis 17.30 Uhr
Ort: Höing Motoren, Holzkoppel 1, 22869 Schenefeld

KAROSSERIE – KORREKT ERHALTEN

Der Porsche 911 gilt als langlebiges Fahrzeug, doch im Alter sollte einigen Punkten besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Bei Early911S zeigen die Spezialisten, welche Ecken des Elfers bis zur Baureihe 993 damit gemeint sind und wie beim Erhalt der Substanz vorzugehen ist (www.early911s.de).

Termin: Samstag, 14. September, 13.30 bis 17.30 Uhr · Ort: Early911S, Westring 416–418, 42329 Wuppertal

Der Preis pro Workshop beträgt für Abonnenten 129 Euro (Nicht-Abonnenten 149 Euro). Im Preis inbegriffen ist die Verpflegung vor Ort mit Getränken und Snacks, jeder Teilnehmer erhält außerdem ein Buch „Porsche 911“. Begrenzte Teilnehmerzahl!

Das Anmeldeformular finden Sie auf www.porsche-fahrer.de
 Bei Fragen: 02223 9230-53 oder service@pf-magazin.de



alpin
chalets
 PANORAMAHOTEL
 OBERJOCH



- Natur trifft Luxus mit dem besonderen Service für die ganz private Auszeit
- Zugang zum 3.000 m² großen Alpin-SPA des Panoramahotel Oberjoch
- Direkt an den Bergbahnen gelegen zum höchstgelegenen Ski- und Wanderparadies Deutschlands
- Jedes Chalet mit eigenem Tiefgaragenstellplatz

87541 Bad Hindelang-Oberjoch, Telefon +49 (0) 8324 9333-500

www.alpin-chalets.de

WIR SEHEN UNS IN TIROL!

Der Sommer kann kommen, der Termin
für die Leserreise 2019 steht fest.

Im September laden wir ein zu einer Tour mit
911 Cabrio und Targa durch das schöne Tirol.

3 6 Kehren zählt die Großglockner Hochalpenstraße. Oben angekommen, bietet sich ein wunderbarer Blick über die imposante Bergwelt. Eine andere Tour führt über die Dolomitenstraße und den Staller Sattel in den mondänen italienischen Wintersport-Ort Cortina d'Ampezzo. Lieber klassische Autos gucken? Das kleine und feine Porsche-Museum in Gmünd ist nicht weit entfernt.

Bei der PORSCHE FAHRER-Leserreise darf der eigene Wagen ausnahmsweise zu Hause bleiben: Im Defereggental Hotel & Resort stehen den Teilnehmern aktuelle Porsche 911 Carrera Cabrio und Carrera Targa für Ausflüge zur Verfügung. Von Donnerstag, den 12. September 2019, bis Dienstag, den 17. September 2019, gehen wir auf Tour. Nach dem Fahrerlebnis vor grandioser Kulisse findet das PORSCHE FAHRER-„Genusspaket“ im hoteleigenen Spa, im Restaurant oder in der Vinothek seinen Ausklang. Mitkommen! Es lohnt sich.

Anmeldeformular auf www.porsche-fahrer.de,
bei Fragen: service@pf-magazin.de oder 02223 9230-53

DIE INKLUSIVLEISTUNGEN

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

DAS RAHMENPROGRAMM

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



**Donnerstag, 12. September –
Dienstag, 17. September 2019**



PORSCHE ONLY.



WWW.ELFERSPOT.COM – DER INTERNATIONALE MARKTPLATZ FÜR KLASSISCHE UND GEBRAUCHTE PORSCHE SPORTWAGEN. WÄHLEN SIE AUS ÜBER 1.800 GELISTETEN FAHRZEUGEN!

VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN

WWW.ELFERSPOT.COM

MADE BY PORSCHE – 911 CARRERA S TYP 992

GENERATIONENVERTRAG

Die achte Baureihe des 911 trägt die Typennummer 992. Jede Menge Modellpflege, viel Zukunft und sogar ein wenig Vergangenheit stecken drin. Und natürlich der Anspruch, mal wieder der beste Elfer von allen zu sein. Eins steht schon vor den ersten Testfahrten fest: So viel Technik war nie.

Wenn diese Ausgabe im Briefkasten oder Laden liegt, ist die wichtigste aller Fragen bereits geklärt: Wie fährt sie, die Serienversion des neuen Elfers? Zum Redaktionsschluss ist das allerdings noch ein Geheimnis, es bleibt beim Blick auf die Technik. Schauen, Fragen stellen, Mitfahren ist erlaubt, aber ans Steuer lässt Porsche zum Zeitpunkt der ersten Präsentation nur Testfahrer und Ingenieure.

MOTOR UND ANTRIEB

Schon die Typenbezeichnung „9A2 evo“ des Motors macht klar, dass das Herzstück des 992 eine Weiterentwicklung des bekannten Dreiliter-Sechszylinder-Boxers aus dem 991 ist. August Achleitner, scheidender 911-Baureihenleiter und erklärter 993-Fan, sieht in dem Wechsel vom Saug- zum Biturbo-Motor sogar den größeren, wichtigeren Schritt als in dem Umstieg von Luft- auf Wasserkühlung.

Gerade einmal drei Jahre alt ist die Biturbo-Motorenfamilie, jetzt sind Ottopartikelfilter (OPF) sowie viele kleinere Optimierungen hinzugekommen. Piezo-Injektoren mit einem Betriebsdruck von 200 bar arbeiten exakter bei kleinen wie großen Einspritzmengen, die symmetrisch aufgebauten Turbolader besitzen größere Turbi-







Die dritte Bremsleuchte ist kunstvoll in die Lamellen des Heckdeckelgitters integriert. Der Heckspoiler reicht über die ganze Fahrzeugbreite, denkt mit und beherrscht je nach Geschwindigkeit verschiedene Positionen.



nen- (48 statt 45 mm) und Kompressorräder (55 statt 51 mm) sowie elektrisch gesteuerte Wastegate-Ventile. Die Ladeluftkühlung ist im Zuge des Umbaus von den Flanken nach oben direkt unter das Heckdeckelgitter gezogen – dorthin, wo sie auch schon beim 930 war.

In der S-Ausführung, eine andere Version bietet Porsche derzeit nicht an, leistet der Motor 450 PS, also 30 PS mehr als der Vorgänger. In 3,7 Sekunden soll der Carrera S (Spitze: 308 km/h) auf Tempo 100 beschleunigen, der allradgetriebene 4S (306 km/h) soll es eine Zehntelsekunde schneller schaffen.

Das Achtgang-PDK wurde gemeinsam mit dem des Panamera entwickelt, auch beim 911 haben die beiden obersten Gänge Schoncharakteristik. Beim Schaltgetriebe bleibt es wie gehabt bei sieben Gängen. Spannend wird sein, was dazwischen kommt: Zwischen Motor und Getriebe haben die Entwickler eine Hybrid-Schnittstelle eingebaut.

FAHRWERK UND BREMSSEN

Anlässlich des 50. Geburtstags des Porsche 911 erinnerte sich Entwickler Peter Falk daran, wie mühsam es war, gegen den Widerstand im Haus beim Carrera RS unterschiedliche Reifenbreiten an Vorder- und Hinterachse durchzusetzen. Jetzt gibt es beim 911 sogar Mischbezollung! Als erster Nicht-GT-911 trägt der neue Elfer 20-Zoll-Räder an der Vorder- und 21-Zoll-Räder an der

Hinterachse. In Verbindung mit deutlich breiteren Reifen hinten, was ein Plus an Traktion und Seitenführung bringt, und breiterer Spur an beiden Achsen soll davon vor allem bei dynamischer Fahrt das Fahrverhalten deutlich profitieren. Gleichzeitig soll durch ein optimiertes PASM die Bandbreite zwischen Komfort und Sport noch größer ausfallen.

Aufgrund neuer Rad- und Reifenformate wurden Fahrwerk und Bremsanlage komplett neu abgestimmt. Unter anderem wuchs der Durchmesser der hinteren Bremsscheiben um 20 mm auf 350 mm, die Übersetzung des Bremspedals geriet kürzer und der pneumatische Bremskraftverstärker wurde durch einen elektrischen ersetzt.

An das neue Symbol im Cockpit – ein Auto auf zwei horizontalen Wellenlinien – müssen sich Fahrer erst noch gewöhnen. Damit warnt das System vor Nässe auf der Fahrbahn und empfiehlt, den „Wet Mode“ einzuschalten. Das Nass-Fahrprogramm ist eine Weltneuheit! Akustische Sensoren in den vorderen Radhäusern erkennen am aufgewirbelten Wasser den nassen Fahrbahnzustand und bereiten über PSM und PTM das Fahrzeug auf rutschigen Untergrund vor. Die Elektronik brems den 992 über Fahrwerksysteme, Aerodynamik und Gaspedal-Kennlinie so ein, dass maximale Fahrstabilität gewährleistet ist. Zuerst erscheint der Hinweis an den Fahrer, dann folgt die Anpassung der Fahrdynamik.

DEN 911 CARRERA GIBT ES NUR NOCH
IN EINER KAROSSERIEFORM MIT
BREITEM HECK. UNTERSCHIEDE ZWISCHEN
HECK- UND ALLRADANTRIEB SIND PASSÉ.



Erster Eindruck des Beifahrers: Trotz provoziert groben Unfugs des Piloten bei Nässe funktioniert der Wet-Modus gespenstisch effektiv.

KAROSSERIE UND AERODYNAMIK

Wird das allen gefallen? Den neuen 911 Carrera gibt es nur noch in einer Karosserieform, die bisherigen 44 mm Unterschied in der Breite des Hecks zwischen dem Modell mit Hinterrad- und dem mit Allradantrieb sind Vergangenheit. Das spart Geld in der Fertigung, ist aber auch eine logische Folge der neuen Größenordnungen bei Rädern und Reifen.

Nur noch 30 Prozent der 992-Karosserie bestehen aus Stahl, bis auf Front- und Heckschürze ist die Außenhaut komplett aus Aluminium gemacht. Durch die Verlegung der Motorlager um 200 mm nach vorn und deren Einbau in die Längsträger verspricht Porsche weniger Schwingungen und Vibrationen, die vom Motor auf die Karosserie übertragen werden. Komfortabler und schneller soll das den 992 machen.

Wo früher Frontspoiler und Heckflügel schlicht Abtrieb generierten, übernimmt heute die Elektronik die Steuerung der Aerodynamik. Abhängig von Geschwindigkeit und Fahrprogramm regelt das System die Stellung von Kühlluftklappen und Heckspoiler.

Größer und breiter fällt der neue Heckspoiler aus. In der Performance-Position pariert er den Auftrieb an der

911 Carrera S (Carrera 4S) Typ 992

Motor: wassergekühlter Boxermotor, Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten ein- und auslassseitig, einlassseitig mit Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Biturbo-Aufladung, max. Ladedruck 1,2 bar; Ottopartikelfilter (OPF)

Zylinder: 6

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

Hubraum: 2981 cm³

Leistung: 331 kW (450 PS) bei 6500/min (max. Drehzahl: 7500/min)

Drehmoment: 530 Nm bei 2300–5000/min

Verdichtung: 10,2 : 1

Gemischaubereitung: Benzin-Direkteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb (Carrera 4S: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung, variable Momentenverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) mit elektr. Hinterachs-Quersperre und vollvariabler Momentenverteilung

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

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

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

Radstand: 2450 mm

Spurweite: 1589 mm (vorn), 1557 mm (hinten)

L x B x H: 4519 x 1852 x 1300 mm

Räder/Reifen: 8,5 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 21 mit 305/30 ZR 21 (hinten)

Leergewicht: 1515 kg (Carrera 4S: 1565 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1985 kg (Carrera 4S: 2010 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 308 km/h (Carrera 4S: 306 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,7 s (Carrera 4S: 3,6 s)

Tankinhalt: 64 l (nur Carrera S: optional 90 l)

Preis: 120.125 Euro (Carrera 4S: 127.979 Euro)



FRÜHLINGSBOTEN – 911 CARRERA S CABRIOLET

Das gute Wetter kann kommen. Kurz nach dem neuen 911 Coupé kommt das Cabrio als Carrera S und Carrera 4S auf den Markt. Die Motorisierung ist identisch, in der S-Version leistet der Dreiliter-Boxer 450 PS. Das Carrera S Cabrio beschleunigt in 3,9 Sekunden von 0 auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 306 km/h. Der Carrera 4S beschleunigt einen Hauch schneller, ist aber in der Spitze eine Spur langsamer: 304 km/h, 3,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Sport-Chrono-Paket: 3,6 s). Zum ersten Mal

ist für das 911 Cabriolet das Porsche-Active-Suspension-Management-Sportfahrwerk (PASM) im Angebot, mit härteren Federn, steiferen Stabilisatoren und einer Absenkung um 10 mm. Das Verdeck öffnet und schließt bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h, eine neue Hydraulik verkürzt die Öffnungszeit auf rund zwölf Sekunden und ein elektrisch ausfahrbares Windschott ist auch dabei. Das 911 Carrera S Cabrio kostet 134.405 Euro, die Version mit Allradantrieb startet bei 142.259 Euro.



Hinterachse, im Eco-Modus hilft er beim Spritsparen. Bis 90 km/h bleibt er eingefahren, wechselt darüber in die Eco-Position und geht über Tempo 150 km/h in die Performance-Stellung. Wie bisher lässt er sich auch per Knopfdruck ausfahren bzw. fährt bei hoher Ladelufttemperatur schon bei 60 km/h aus. Nach ähnlichem Schema, zwischen Sparsamkeit und Sport, agieren die verstellbaren Klappen im Bugteil.

ELEKTRIK UND ELEKTRONIK

Ohne Elektronik geht auch beim 992 so gut wie nichts mehr: Selbst die Türgriffe fahren bei der achten 911-Generation elektrisch aus. Zum Hingucker taugt das neue Cockpit, das wohl schönste seit dem Ende der luftgekühlten Ära. Das horizontale Grundlayout orientiert sich an klassischen Vorbildern, moderne Display-Technik bringt die überlieferten fünf Rundinstrumente ins Blickfeld des Fahrers zurück. Während die vier äußeren Anzeigen digi-

tal dargestellt werden, bleibt der zentrale Drehzahlmesser ein analoges Bauteil.

Der neue Elfer ist randvoll mit Assistenzsystemen. Acht Ultraschallsensoren fürs Einparken, vier Kameras, Heckradar für den Spurwechsel, Long Range Radar und eine optionale Infrarotkamera des Nachtsichtassistenten sind an Bord. Gesteuert wird das meiste davon über das 10,9 Zoll große Touch-Display mit Annäherungssensoren. Darunter liegen fünf wertig und massiv aussehende Schnellwahltasten für Basisfunktionen, die ohne Menü gesteuert werden können.

Schön aufgeräumt und wohltuend schlicht sieht das neue Cockpit aus. An den Anblick des PDK-Wählhebels in der Mittelkonsole, nur ein wenig größer als ein Zündschlüssel, werden sich 911-Fahrer gewöhnen müssen – oder sie warten bis zum Herbst auf die Ausführung mit Schaltgetriebe. ◀

Horizontale Gliederung, analoger Drehzahlmesser mittig. Das Cockpit ist schlicht und klassisch gestaltet.

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

9XXR
the 24/7 GT3

Unikate durch HAND-WERK

UHRRAD®

WEITERE INFOS UNTER
WWW.CLOCKWHEELS.COM



In March

„one more thing ...“

to come!

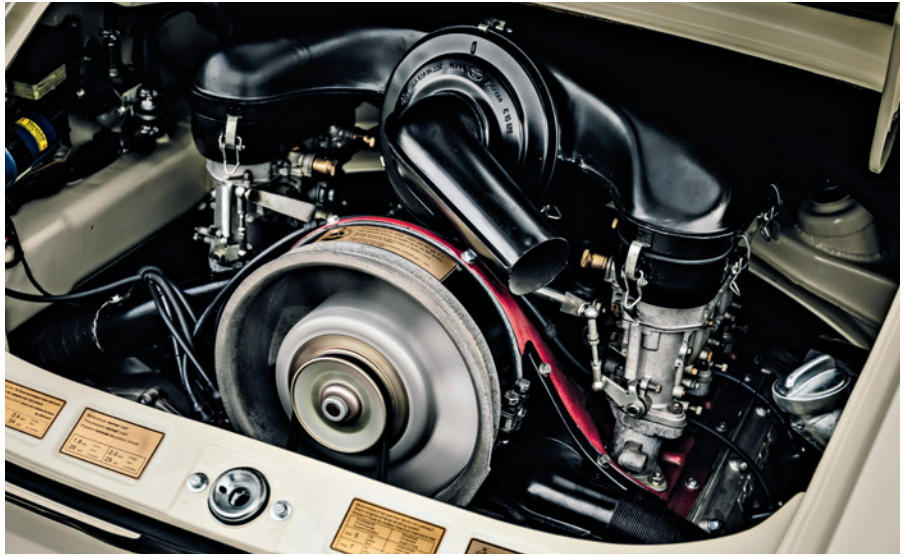
TITELSTORY – 911 S TARGA PROTOTYP

DIE WAHRHEIT IST DA DRAUSSEN

Der erste Porsche 911 Targa war der Beginn von etwas völlig Neuem, mit dem leistungsgesteigerten S-Motor begann des Elfers Karriere im Motorsport. Doch wie und wo nahm die Geschichte des 911 S Targa ihren Anfang? Treffen mit einem Prototyp, Versuch einer Rekonstruktion.







Mit der Kopie der CARDEX-Datenkarte und dem Hinweis ‚vom Versuch geliefert‘ konnten die Amis nichts anfangen. Ich fand, das klang sehr interessant. Also habe ich den Wagen gekauft.“ Dr. Georg Gebhard sitzt an seinem großen, dunklen Esstisch aus schwerem Holz, Mittelpunkt des mit Porsche-Literatur gefüllten Büros, heftet den aktuellen Forschungsstand zu dem elfenbeinfarbenen 911 S Targa im Hof zusammen und sieht dabei sehr zufrieden aus. Alles richtig gemacht.

Wie es nach aktueller Aktenlage aussieht, ist der Elfer da unten, der Spontankauf der Mecum-Auktion 2014 in Monterey/Kalifornien, mehr als nur ein früher, ohnehin begehrter Targa – es ist mit höchster Wahrscheinlichkeit der erste 911 Targa in S-Spezifikation und der 911 mit dem ältesten bekannten S-Motor. Was ihn so besonders macht, ist der Umstand, dass Auto, Motor und Getriebe zusammengehören: seit 1965, als sich sowohl Targa als auch die S-Version des 911 noch in der Entwicklung befanden.

Die Evolution der „Sicherheitscabriolet“ getauften Modellvariante begann am 3. Juli 1963 mit der Konstruktionszeichnung eines „Coupés mit starrem Rollbügel und abnehmbarem Stahldach“. Im Mai 1964 firmierte das Modell

bereits als „offener Wagen“, im Juni 1965 wurde der – zumindest numerisch erste – 911 Targa mit der regulären Fahrgestellnummer 500 001 gebaut, ausgerüstet mit einem Zweiliter-Triebwerk mit 130 PS und der Motornummer 900 059. Der wiederum vermeintlich erste 912 Targa erhielt die Chassisnummer 550 002.

Ein weiterer Prototyp mit der Fahrgestellnummer 500 002 diente Ende September 1965 einem Dauerlauf-Versuch und wurde anschließend zerlegt, um Erkenntnisse über die Karosseriesteifigkeit des Targa-Modells zu gewinnen. Im Anschluss daran erhielt Wagen Nummer 004 weitere Verstärkungen und wurde im Januar 1966 erneut in Wolfsburg auf der Teststrecke erprobt und schlussendlich für gut befunden.

UNVERÄNDERT SEIT 1965

Den 911 Targa Prototyp mit der Nummer 500 001 verkaufte das Werk erst am 13. Juli 1967. Zwölf Jahre später verschwand er in einer Scheune und wurde dort 2003 wiederentdeckt, leider ohne die Originalmaschine – in PORSCHE FAHRER 2-2014 ist seine Geschichte nachzulesen.

Der 911 S Targa ist gleichen Alters, datiert ebenfalls auf Juni 1965. Das Fahrgestell trägt

Kleine Nummer, große Historie: Motor Nummer 054 ist nach aktuellem Wissensstand der älteste erhaltene Elfer-Motor. Dass er ein 160-PS-Triebwerk nach S-Spezifikation ist, macht ihn umso spezieller.



RESTE DER ORIGINALSUBSTANZ UND FOTOS VON DER TARGA FLORIO 1967 LIEFERTEN HINWEISE, WIE DER 911 S TARGA URSPRÜNGLICH AUSGESEHEN HAT.



die 500 100, der Motor die Nummer 900 054 sowie die Buchstaben „LL“ und die eingegossenen Ziffern „65“ – ein Verweis auf das Baujahr? Das Getriebe trägt die Nummer 11.

Die ersten serienmäßigen 911, die noch als 901 firmierten und ab dem 14. September 1964 Stück für Stück vom Band tröpfelten, besaßen bereits Motoren mit Nummern jenseits der 900 100. Der bei Porsche restaurierte 901 mit der Fahrgestellnummer 300 057 verließ am 22. Oktober das Werk mit Motor 189, der älteste erhaltene und heute in den USA beheimatete 901 mit der Nummer 005 wurde am 21. September 1964 mit Motor 900 116 gebaut.

DIE NUMMERN 001 BIS 100 ERHIELTEN PROTOTYPEN

Bis Porsche den bereits 1965 auf der IAA vorgestellten 911 Targa an die Kundschaft ausliefern konnte, dauerte es noch bis zum 23. Januar 1967. Vorher erschien der 911 S, mit 225 km/h Spitze der schnellste deutsche Serienwagen.

Dessen 160 PS starker Motor vom Typ 901/02, zu erkennen an der roten Kühlluftführung, unterschied sich in vielen Details vom Basistriebwerk. Anstelle der Solex 40 PI- kamen Weber 40 IDS-Vergaser zum Einsatz, der Motor erhielt geschmiedete Kolben, modifizierte Nockenwellen und Pleuel sowie größere Ventile und Wärmetauscher mit weniger Gegendruck.

Die Fertigung des 911 S startete mit Motoren, deren Nummern mit 960 001 begannen, die Targa-S-Version ging mit der Fahrgestellnummer 500 001S in Produktion. Auf dem Weg dorthin begleitete der Prototyp 500 100 das Werden sowohl des S-Modells als auch des Sicherheitscabriolets als Testwagen.

„Versuchs- und Testwagen bekamen bei Porsche die Nummern 001 bis 100 reserviert. Die Nummer 11 am Getriebe scheint mir eine versuchsinterne Registrierung zu sein“, sagt Ex-Porsche-Entwickler Peter Falk zur Causa des 911 S Targa Prototyps und zu dieser Zeit mit der Entwicklung von Rennwagen beschäftigt.

PROTOKOLL VON OKTOBER 1963

In seinem Buch „Porsche 911. Forever Young“ zitiert Autor Tobias Aichele ein Protokoll der Versuchsabteilung an deren Leiter Helmut Rombold vom 13. Oktober 1963: „Hiermit wird festgelegt, dass der in absehbarer Zeit in Serie gehende Motor Typ 901 mit den fortlaufenden Nummern ab 900 001 versehen wird. Es ist



911 S Targa

Motor: luftgekühlter dohc-Boxermotor Typ 901/02

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 80,0 x 66,0 mm

Hubraum: 1991 cm³

Leistung: 160 PS bei 6600/min

Drehmoment: 179 Nm bei 5200/min

Verdichtung: 9,8 : 1

Gemischaufbereitung: zwei Dreifach-Fallstromvergasers Weber 40 IDS

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche-Fünfganggetriebe Typ 901/03

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: Scheiben

Radstand: 2111 mm

Spur: 1367 mm (vorn), 1335 mm (hinten)

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

Räder/Reifen: 4,5 J x 15 mit 165 VR 15

Leergewicht: 1030 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1400 kg

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 7,6 s

Tankinhalt: 62 l

Stückzahl: 925

Bauzeit: 1966–1968

Preis: 25.880 Mark (1966)

BIS PORSCHE DEN 911 TARGA AN DIE
KUNDSCHAFT AUSLIEFERN KONNTE, DAUERTE
ES NOCH BIS ZUM 23. JANUAR 1967.







allerdings zu beachten, dass die Nummern 900 001 bis 900 100 für Versuchsmotoren-Ausführungen vorbehalten bleiben.“ Womit Historie und Sonderstatus der S-Maschine zweifelsfrei geklärt wären.

Zurück in die Zukunft, ins Jahr 2014. „Der CARDEX-Eintrag und die Motornummer haben mich seinerzeit elektrisiert“, resümiert Georg Gebhard (73). Abseits des großen Auktionsgeschehens stand der 911 Targa, schäbig aussehend und mit einer Mülltüte voller Ersatzteile dabei. „Der Porsche Club of America ging wegen der Fahrgestellnummer ohne ‚S‘-Zusatz von einem 1967er-Modell mit 130 PS aus, der Besitzer hatte den Wagen 1989 als Teileträger gekauft.“

Gebhard rief seinen Freund Alois Ruf an, ebenfalls in Monterey vor Ort. Der war aber nicht zu erreichen. „Da habe ich den Elfer eben für mich gekauft – direkt vom Anbieter, weil das Limit von 100.000 Dollar nicht erreicht worden war.“

Wie der 911 S Targa in die USA gekommen war, weiß heute niemand mehr. Der Rest der Historie ließ sich rekonstruieren, auch und vor allem anhand der Porsche-Datenkarte und ihrer gewohnt genauen Einträge. Die Spalte „Getriebe-Nr.“ blieb ab Werk leer, dafür wurde die Ausstattung mit Reifen der Marke Kleber Colombes vermerkt.

Nach einer mehr als einjährigen Karriere als Versuchsfahrzeug diente der Elfer als Testwagen in der Presseabteilung. Instrumente wurden neu kalibriert und mit einem Stempel „9.66“ versehen, in der Türverkleidung fand sich der Hinweis „500 100 geändert“. Am 7. Dezember 1966 wurde der 911 S Targa erneut dem Versuch übergeben und mit dem Kennzeichen S - YZ 26 zugelassen.

DIENTSWAGEN FÜR WERKSFAHRER

In der Folge saßen prominente Piloten am Steuer. Der belgische Journalist und Rennfahrer Paul Frère ließ im März 1967 bei Kilometerstand 1193 beim Porsche-Exporteur D'leteren eine Reparatur durchführen. Danach übernahm Werksfahrer Jochen Neerpasch den 911 S Targa als Dienstwagen. Dabei handelte es sich um eine Anweisung des Pressechefs und Rennleiters Huschke von Hanstein: Neerpasch, im Targa zu allen Renn-einsätzen unterwegs, sollte damit Werbung für das neue Modell machen.

Die Bilder der Reise zur 51. Targa Florio im Jahr 1967, wo Neerpasch mit Vic Elford auf Porsche 910 den 3. Platz belegte, und die Erinnerungen an den Wagen sind erhalten geblieben: „Lack in Elfenbein und karierte Sitze, das

An die Farbe des Lacks und die karierten Sitze konnte sich Ex-Rennfahrer Jochen Neerpasch noch erinnern. Wie alle frühen Targa-Typen besitzt der 911 S eine weiche Kunststoff-Heckscheibe.



„DER CARDEX-
EINTRAG UND DIE
MOTORNUMMER
HABEN MICH
SEINERZEIT
ELEKTRISIERT.“

weiß ich noch“, beschreibt Jochen Neerpasch (79) über 50 Jahre später. „Ich fand den Targa so toll, dass ich ihn später sogar gekauft habe. Ich habe ihn wohl auch günstig bekommen.“

Am 15. September 1967 kaufte Neerpasch den Wagen und meldete ihn auf seine Krefelder Heimatadresse an. „Im Jahr darauf fuhren wir Rennfahrer im Konvoi von der Targa Florio zurück nach Stuttgart, wurden aber bei Rom angehalten. Der Polizist wusste, wann die Fähre von Sizilien anlegt, und konnte sich schnell ausrechnen, dass wir für die rund 200 Kilometer nur etwas mehr als eine Stunde benötigt hatten. Wir durften trotzdem weiterfahren.“

Weniger als ein Jahr behielt Jochen Neerpasch den Wagen, was verschiedene Gründe hatte. „Erstens bekamen wir, um den Umstieg auf 907 und 908 zu trainieren, rechtsgelenkte Autos als Dienstwagen. Und dann wechselte ich 1968 zu Ford, wo ich eine Cobra als Dienstwagen erhielt.“ An wen er den Targa verkaufte? Neerpasch weiß es nicht mehr.

Irgendwie gelangte der Prototyp in die USA. 1983 führte Barney Alarcon eine Lackierung für den Besitzer einer der größten Autoschrottplätze in Kalifornien, Wayne Merritt, durch. Als Bezahlung für seine Arbeiten durfte er sich einen Wagen auf dem Gelände aussuchen. Seine Wahl fiel auf den 911 S Targa. Alarcon verpasste dem Porsche eine neue, blaue Lackierung und übermalte die roten Sitze schwarz. „Ich konnte noch das Originalrot

unter dem Schwarz freikratzen“, sagt Georg Gebhard, der den ehemaligen Besitzer in Santa Cruz ausfindig machte. Barney Alarcon erinnerte sich noch an die tollen Fahrleistungen des 911 S. 1989 verkaufte er den Wagen an einen kleinen Restaurierungsbetrieb, der den Wagen als Teileträger für seine Projekte nutzen wollte. Glücklicherweise vergaß der neue Besitzer den 911 bis zum Jahr 2014, in dem er beschloss, das Wrack zu verkaufen.

**SPUREN UND ÄNDERUNGEN
BLIEBEN ERHALTEN**

Fotos und Erinnerungen bestätigten, dass der ehemalige Versuchsträger, Presse- und Dienstwagen sein originales Erscheinungsbild darüber hinaus nicht verändert hatte; alle relevanten Teile waren dabei.

Vier Jahre dauerte die Restaurierung, heute trägt der Targa wieder Lack in „Hellelfenbein“ und rotes Kunstleder zu Pepitastoff an den Polstern. Dabei blieben die Spuren der Zeit erhalten: die Beschriftung vieler Teile mit der Nummer 500 100 bzw. 500 100 T oder 100 T.

Im Fußraum verfügt der Wagen über eine Fußstütze neben der Kupplung, was sonst nur Rennwagen besaßen. Einige nicht mehr klar zuzuordnende Änderungen in Motor- und Kofferraum sowie eine emaillierte Plakette mit dem Schaltschema der Fünfgangschaltung am Armaturenbrett gehören ebenfalls dazu. Im Gegensatz zu den 911-S-Modellen, die ab Werk mit schwarzen Einlagen am Armaturenbrett ausgeliefert wurden, trägt der Vorserien-Targa poliertes Aluminium. Alles richtig gemacht. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Die Welt ändert sich. Aber jede Zeit hat ihren 911.

Der neue 911.

Ab Mitte März bei uns im Porsche Zentrum 5 Seen.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



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



PORSCHE

MADE BY PORSCHE – 911 TARGA 4 GTS EXCLUSIVE

LAST ORDER

Auch wenn sie nicht so genannt wird, es ist die letzte Auflage des 911.

Auf Sylt stellte Porsche den 911 Targa 4 GTS Exclusive Manufaktur Edition vor. PORSCHE FAHRER nennt zehn Gründe, die Generation 991 auch in Zukunft gut zu finden.



Das Beste kommt zum Schluss. Wenn sich die Bauzeit eines Modells ihrem Ende neigt, legt Porsche oft besonders interessante und schöne Versionen auf.

- » Porsche-Fans sind Traditionalisten. Sie fürchten das Neue, weil sie das Alte lieben. Deshalb kaufen sie gern noch das Bewährte.
- » Die Exclusive Manufaktur hat es geschafft, den 991 weder mit Protz noch mit Pomp zu verabschieden, und gestaltete ein elegantes, aber unaufdringlich wirkendes Sondermodell.
- » Porsche liefert den 991 auch noch als Speedster aus. Doch der wird fast zu 100 Prozent das Schicksal eines Sammler- und Stehfahrzeugs erleiden. Der Editions-991 hat dagegen das Zeug zum feinen Elfer für den Alltag.
- » Der 991 ist der letzte Wagen der 911-Dynastie, der noch komplett von Porsche entwickelt und gebaut wurde. Beim Nachfolger kommen mehr Konzern-Bauteile zum Einsatz.
- » Der Nachfolger lässt den Vorgänger nicht alt aussehen. Betrachtet man 991 und 992 etwa aus der Seitenansicht, finden sich mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede.
- » Auch wenn der Größenzuwachs beim Nachfolger nicht dramatisch ausfällt: Der 991 ist etwas zierlicher, nicht viel. Aber Sportwagenfahrer können da sehr genau sein!
- » Der Nachfolger greift Designelemente der Modelle aus den siebziger und achtziger Jahren auf. Der 991 ist dagegen die letzte Interpretation der neuen Linie, die Porsche mit dem 996 einschlug. Und der ist ja auch schon ein Stück Porsche-Geschichte.
- » Der 991 der Exclusive Manufaktur hat als GTS-Modell mit 450 PS dieselbe Leistung, die Porsche aktuell dem Nachfolger als Carrera S zugesteht.
- » Porsche bietet mit dem Nachfolger noch mehr Infotainment und neue Extras, die mit dem Fahrer im eigentlichen Sinne nichts zu tun haben. Der 991 gibt sich hier noch zurückhaltender.
- » Mit dem Erscheinen der neuen 911-Generation wird die vorherige Baureihe automatisch zum Liebhaberstück. Jetzt ist der Moment gekommen, den perfekten 991 zum Fahren und Aufheben zu suchen.

WAS HAT PORSCHE BEIM EXCLUSIVE-MODELL VERÄNDERT?

Die Basis war der einzige von Porsche nach WLTP-Norm zertifizierte 991, der 911 Carrera 4 GTS PDK. Beim GTS sorgte viel Schwarz dafür, dass er sich von den anderen Modellen abhob. Beim 911 Targa 4 GTS Exclusive Manufaktur Edition bekommt der Kunde nicht nur einen langen Namen mitgeliefert, sondern hier ist Silber das besondere Element. „Die achatgraue Metallic-Lackierung der Karosserie wird mit seidenglänzenden Elementen in Weißgoldmetallic sowie Brillantsilber angereichert, welche die sonst für GTS-Modelle charakteristischen schwarzen Bauteile zum Großteil ersetzen“, sagt Porsche selbst. Dazu kommen Interieur und Verdeck in Brauntönen. Das Sondermodell steht auf 20 Zoll großen Rädern im RS-Spyder-Design.

DESERT STORM

DAS IST ER

Die logische und emotional sinnvolle Ergänzung der Panamera-Palette. Deren Einstiegsmodell ist der 90.655 Euro teure Panamera mit 330 PS starkem V6-Motor und Heckantrieb. Das Ende der Fahnenstange markiert der Turbo S E-Hybrid, der es auf 680 PS Systemleistung aus Turbobenziner und Batterie bringt und als lange Executive-Version rund 100.000 Euro mehr kostet als die günstigste Ausführung.

In die große Lücke zwischen dem Panamera 4S mit V6-Triebwerk und 440 PS und dem Turbo mit V8-Biturbo und 550 PS schiebt sich jetzt die neue GTS-Variante, die sowohl als Limousine als auch in der Sport-Turismo-Version angeboten wird. Allradantrieb und PDK sind bei beiden Pflicht, ein GTS mit Heckantrieb oder Schaltgetriebe ist nicht zu bekommen.

Ebenfalls serienmäßig ist ein um 10 mm tiefergelegtes Fahrwerk, das mit einer Dreikammer-Luftfederung arbeitet. Sportauspuff, 20-Zoll-Räder und eine Bremsanlage mit größeren Scheiben, vorn beträgt der Durchmesser 390 mm, hinten 365 mm, sind ebenfalls im Preis inbegriffen. Der typische GTS-Look, der alle Porsche-Varianten mit dem Sport-Kürzel ausmacht, kommt durch mattschwarze Bauteile und viel vornehm-griffiges Alcantara im Cockpit zustande – das Sport-Design-Paket gehört ebenfalls ab Werk zur Ausstattung.

Bei der Leistung ist der 460 PS starke GTS dem S näher als dem Turbo, bei der Motor-Hardware ist es andersrum: Im GTS arbeitet der gleiche V8-Biturbo mit 4,0 Litern Hubraum, hier allerdings zahmer abgestimmt. Das maximale Drehmoment liegt bei 620 Nm, den Durchschnittsverbrauch gibt Porsche mit 10,3 bzw. 10,6 Litern pro 100 Kilometer an. Preislich liegt die neue Panamera-Variante genau in der Mitte der beiden bekannten Modelle: Ein 4S kostet 115.050 Euro, der Turbo schlägt mit 157.652 Euro zu Buche und der GTS kommt auf einen Preis von 138.493 Euro (Sport Turismo: 141.349 Euro).



Es gibt noch Hoffnung. Der Panamera für alle, die lieber einen Elfer fahren würden, ist zurück. Der neue GTS will Sportfahrer ins Sportlimousinen-Lager locken, überzeugt am Ende aber vor allem durch seine Ausgewogenheit.





ACHTGANG-PDK IST SERIENMÄSSIG,
ABER DIE BEIDEN OBERSTEN GÄNGE
HABEN OVERDRIVE-FUNKTION.
DIE SPITZE VON RUND 290 KM/H
ERREICHT DER PANAMERA GTS
IM SECHSTEN GANG.



Black Power. Die mattschwarzen Applikationen außen und viel Alcantara im Innenraum sind typisch für die GTS-Ausführung.

DAS KANN ER

Schnell fahren. Und gut aussehen. Vor allem dann, wenn grelles „Mambagrün-Metallic“ im Kontrast zu schwarzen Anbauteilen wie Front und Heckschürze, Auspuffblenden oder Seitenschweller steht – das berühmte „Viperngrün“ der siebziger Jahre lässt grüßen. Die schwarzen Applikationen betonen den Sport, weniger die Limousine; in Verbindung mit dem schönen Sport Turismo, der im Fond einen mittigen fünften Notsitz offeriert, kommt das GTS-Gen noch besser zum Tragen.

Innen ist alles schwarz oder eloxiert. Alcantara ist beim Dachhimmel, am beheizbaren Sportlenkrad und in Kombination mit Leder an Sitzen serienmäßig. In Verbindung mit Aluminium-Blenden erinnert das tatsächlich ein wenig an alte 911-Modelle. Wird gegen Aufpreis das Interieur-Paket GTS bestellt, findet sich das Kürzel auch eingestickt in den Kopfstützen und sorgen kontraststarke Gurte und Nähte in Karminrot oder Kreide für etwas Farbe im Innenraum. Neu bei Porsche, aber im Automobilbau spätestens seit der Vorstellung der Corvette C5 vor 20 Jahren ein alter Hut: das ab Werk installierte Head-up-Display.

Das spiegelt zwar nur dem Fahrer Informationen ins Blickfeld, lässt sich aber individuell

konfigurieren und zeigt ganz nach Wunsch und in Farbe mal Drehzahl, Tempo, Warnhinweise und/oder die Wegstreckenführung an. Die meisten Funktionen lassen sich zentral über das 12,3 Zoll große Touch-Display des PCM steuern. Etwas Übung braucht es dafür auf jeden Fall. Ein Nachtsichtassistent mit einer Wärmebildkamera, die bis auf 300 Meter Menschen und größere Tiere erkennt, steht auf der Liste der Extras.

Natürlich, schnell ist der GTS auch. Zwar steckt das gleiche Achtgang-PDK im Sport-Panamera, aber das Getriebe ist anders abgestimmt und die Achsübersetzung kürzer gewählt. 4,1 Sekunden braucht es, um auf Tempo 100 zu beschleunigen, nach rund 15,5 Sekunden liegen 200 km/h an. Die Höchstgeschwindigkeit von rund 292 bzw. 289 km/h erreicht der GTS im sechsten von acht Gängen.

Panamera GTS

- Motor:** wassergekühlter 32V-dohc-V-Motor, VarioCam Plus mit adaptiver Zylindersteuerung, Nockenwellen-Verstellung Ein- und Auslass-Seite, Zylinderabschaltung
- Zylinder:** 8
- Bohrung x Hub:** 86,0 x 86,0 mm
- Hubraum:** 3996 cm³
- Leistung:** 338 kW (460 PS) bei 6000/min
- Drehmoment:** 620 Nm bei 1800–4500/min
- Verdichtung:** 10,1 : 1
- Gemischaubereitung:** Benzin-Direkteinspritzung
- Kraftübertragung:** Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung (PTM)
- Getriebe:** Achtgang-PDK
- Karosserie:** selbsttragend, vollverzinkt
- Fahrwerk/Lenkung:** Einzelradaufhängung rundum, adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Luftfedern und Porsche Active Suspension Management (PASM); elektromechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung (HAL)
- Bremsen:** Sechskolben-Alubremssättel (vorn), Vierkolben-Alubremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben (390 x 38 mm vorn, 365 x 28 mm hinten)
- Radstand:** 2950 mm
- Spur:** 1657 mm (vorn), 1639 mm (hinten)
- L x B x H:** 5053 x 1937 x 1417 mm (Höhe Sport Turismo: 1422 mm)
- Räder/Reifen:** 9,5 J x 20 mit 275/40 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 20 mit 315/35 ZR 20 (hinten)
- Leergewicht:** 1995 kg (Sport Turismo: 2025 kg)
- Zul. Gesamtgewicht:** 2585 kg (Sport Turismo: 2700 kg)
- Höchstgeschwindigkeit:** 292 km/h (Sport Turismo: 289 km/h)
- Beschleunigung 0–100 km/h:** 4,1 s
- Tankinhalt:** 90 l
- Durchschnittsverbrauch:** 10,3 l SP (Sport Turismo: 10,6 l)
- Preis:** 138.493 Euro (Sport Turismo: 141.349 Euro)



UM DEN ABSTAND ZUM 440 PS STARKEN PANAMERA S DEUTLICHER ZU MACHEN UND DAS THEMA SPORT STÄRKER ZU BETONEN, WÜRDEN 480 ODER SOGAR 500 PS DEM GTS BESSER ZU GESICHT STEHEN.

Die Gänge 7 und 8 des PDK sind als sprintsparender Overdrive ausgelegt. Den dreiteiligen Heckspoiler übernimmt der GTS vom Panamera Turbo.

DAS KANN ER NICHT

Sich bei der Leistung so deutlich von der schwächeren S-Variante absetzen, wie er es optisch vollbringt. Und wie es sich viele Kunden vielleicht wünschen würden. Das Zeug dazu hätte der GTS, es wäre mehr drin, aber Porsche stapelt tief. Obwohl der Vierliter-V8 im Turbo 550 PS leistet, muss sich der mit dem gleichen Motor ausgerüstete GTS mit eher verhaltenen 460 PS begnügen – das sind nur 20 PS mehr

als im S. Schon um den Abstand deutlicher zu machen und das in der Modellbezeichnung angelegte Thema Sport stärker zu betonen, klängen 480 oder sogar 500 PS einfach besser und würden dem GTS gut zu Gesicht stehen.

Den Vergleich mit dem Vorgänger muss er sich ebenfalls gefallen lassen. Das Gefühl, in der betont sportlichen Version der Baureihe zu sitzen, war beim ersten Panamera GTS stärker. Dessen V8-Saugmotor brauchte 4,8 Liter Hubraum, um auf eine Leistung von 430 PS zu kommen, aber die mögliche Höchstdrehzahl von 7100/min entsprach eher dem, was von einem Porsche mit GTS-Kürzel erwartet wurde.

FAZIT

Wenn Porsche eine Rennstrecke wie den Formel-1-Kurs in Bahrain als Ort für eine Modellvorstellung wählt, wird es ernst. Schnell ist der Panamera GTS, und für ein Fünfmeterauto überragend agil und handlich. Die Faszination des Vorgängers mit hochdrehendem 4,8-Liter-Saugmotor erreicht der aufgeladene Nachfolger bei aller Perfektion aber nicht. Seine tatsächliche Stärke liegt in der stimmigen Kombination von Leistung, Antrieb und Ausstattung – vieles, was im teuren Panamera Turbo steckt, gibt es beim GTS für 20.000 Euro weniger. Der GTS ist nicht so vernünftig und zurückhaltend wie die V6-Basisversion, technisch überladen und empfindlich kostenintensiv wie der E-Hybrid oder ultrastark wie ein 550-PS-Turbo. Damit erfüllt er treffend das Bild einer Sportlimousine aus Zuffenhausen und ist von allen Panamera am meisten Porsche. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN TRÄUME™



SWISSVAX «ZUFFENHAUSEN»

Zuffenhausen ist ein Spezialwachs mit 40 Vol.-% reinem elfenbeinfarbigem Carnaubawachs aus Nordbrasilien, das speziell für die 2-Komponenten-Lackierungen auf moderneren Automobilen der Marke Porsche (911er ab G-Modell und alle Transaxlemodelle) entwickelt wurde (für ältere Porsche-Modelle in Originallackierung empfehlen wir unseren Wachstyp 356). Es trägt den Pflege- und Schutzbedürfnissen dieser Lacke in massgeschneiderter Weise Rechnung. Ihr Porsche erstrahlt nicht nur langfristig in perfektem Glanz, sondern ist auch besser gegen Insektenablagerungen im Frontbereich geschützt.

Vor der Anwendung des Wachses ist die Lackoberfläche mit Swissvax Cleaner Fluid Regular vorzubehandeln. Cleaner Fluid Regular enthält keine Schleifmittel und reinigt die Lackoberfläche mühelos und vollkommen rückstandsfrei von totem Lack, leichten Kratzern, Teer, Baumharz und anderen Verunreinigungen. Dieser erste Arbeitsschritt gewährleistet, dass sich neben der Lackreinigung das Wachs optimal und vor allem langanhaltend mit der Lackoberfläche verbinden kann.

Swissvax-Wachs Zuffenhausen 200 ml für 10–15 Anwendungen: 149.00 € | Swissvax Cleaner Fluid Regular 250 ml: 39.00 €



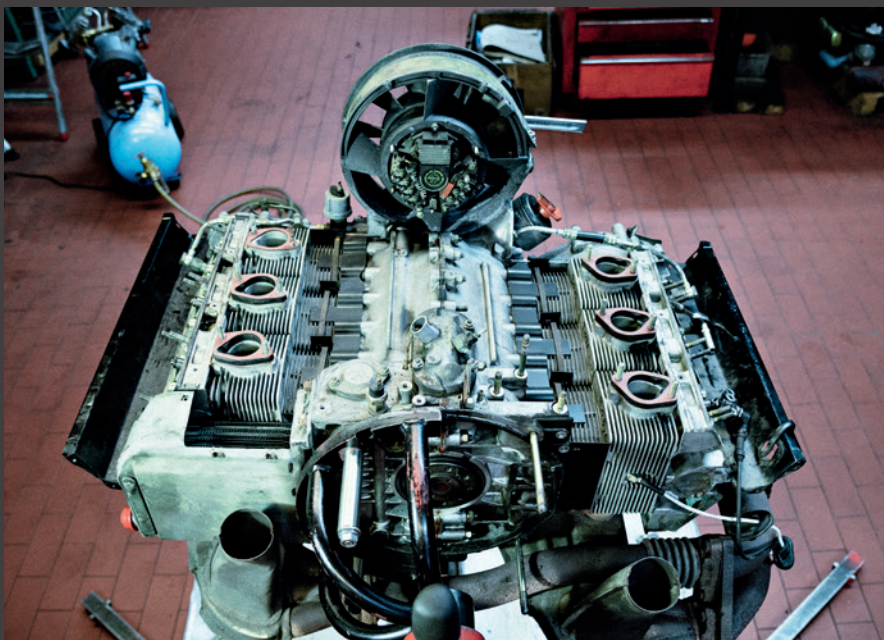
TUTORIALS

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

FUHRPARK – 911 CARRERA 3.2 + 944

A 70 UND KEINE LEISTUNG



Über zwölf Jahre lang ging alles gut. Dann das. Ein sonniger Frühlingstag, freie Bahn. Nach ein paar Kilometern Vollast im 5. Gang auf der Autobahn A 70 zwischen Bamberg und Schweinfurt verlor mein 911 Carrera 3.2 auf der Geraden bei Haßfurt Leistung. Ich ging vom Gas und vernahm aus dem Heck ein Geräusch wie aus einem undichten Abgaskrümmen. Ich fuhr von der Autobahn, und ein freundlicher ADAC-Mann brachte den Wagen zurück nach Bamberg.

Die erste Diagnose ergab: vermutlich Ventil an Zylinder 1 durchgebrannt. Dazu kamen auffallend unregelmäßige Kompressionswerte auf den weiteren fünf Zylindern. Der schöne Motor, mit Liebe modifiziert zwischen 2003 und 2004! Spritziger und drehwilliger war er geworden, besaß rund 25 PS mehr. Nun das. Was war passiert?

Die Stamm-Werkstatt war ausgebucht, aber Franz half mir aus. Seine Werkstatt in Pfaffenhofen war nicht zu weit weg, um den Wiederaufbau zu begleiten. Beim Zerlegen bestätigte sich die Diagnose: Hochgeschwindigkeitsklingeln hatte zu Hitzeschäden geführt. Nicht nur ein Auslassventil war durchgebrannt, sondern auch der erste Kompressionsring an allen Kolben gebrochen. Ein schneller Wiederaufbau machte keinen Sinn. Ich wollte ausschließen, dass so etwas noch einmal passiert.

Vermutlich kamen mehrere Dinge zusammen. Eventuell eine Charge Benzin, die nicht ganz kloppfest war, scharfe Zündwinkel und eine allgemein thermisch höhere Belastung durch die Leistungssteigerung. Nun ist Franz nicht nur ein ehemaliger Rennmechaniker. Er hat dreimal das Team geleitet, das von 1976 bis 1978 den Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen mit einem Porsche 911 auf dem Nürburgring holte, und saß 1978 selbst mit am Steuer. Auch für den zweiten wichtigen Teil kam ein neuer Mann hinzu, der eigentlich ein alter Bekannter ist: Tom aus Gummersbach hat vor bald 20 Jahren auf meinem Wagen sein HFM-Kit für ein TÜV-Gutachten abgestimmt. Seine Aufgabe würde darin bestehen, das passende Kennfeld für den neuen Motor zu finden.

„Wenn die Köpfe schon unten sind, bauen wir gleich eine Doppelzündung ein“, meint Franz. Mit Klammern für die Zündkerzenstecker am unteren Ventildeckel. „Wie damals beim RSR in der Gruppe 4. Die müssen zuverlässig halten.“ So fingen wir an. Standfestigkeit und Zuverlässigkeit trotz Mehrleistung. Das sollte der rote Faden werden. ◀

Tobias Kindermann

**PORSCHE FAHREN. MACHEN WIR
BEI PORSCHE FAHRER AUCH PRIVAT UND IM ALLTAG.
WAS WIR DA SO ERLEBEN, LESEN SIE HIER.**

VON 0 BIS 0

Der Winter steht vor der Tür und stellt mich vor neue Herausforderungen. Nachdem mein Winterauto der letzten Jahre, ein montanagrüner Golf Country, nun wieder durch Wolfsburg fährt und dort vermutlich nur noch bei schönem Wetter raus darf, fehlt mir ein Fahrzeug für die kalte Jahreszeit. Ich schaue mich um, sehe meinen 944 und erinnere mich an früher. Zwölf Jahre lang diente mein 944 als Alltagsauto, 365 Tage im Jahr. Als im Hunsrück bei Schneefall die Autobahn gesperrt wurde, arbeitete sich der Transaxle-Sportler dank perfekter Gewichtsverteilung als einziges Auto aus eigener Kraft aus den Schneewehen, und wir reisten weiter. Jawohl, ich würde wieder im 944 durch den Winter fahren!

Klingt einfach, ist aber komplizierter als gedacht, denn die Auswahl an zugelassenen Reifen ist klein. Niko Kessler, Reifenentwickler bei Pirelli, empfiehlt 205/55 R 16 mit Porsche-Freigabe. Dafür bräuchte ich (teure) 16-Zoll-Räder, und die Sommerreifen sollen auf den Hackmesser-Rädern bleiben. Hm, schwierig. Schließlich folge ich meiner Vorliebe für Unpopuläres, kaufe vier 15-Zoll-Räder im Porsche-eigenen Telefon-Wählscheiben-Design und ziehe, wie früher, dünne Winterreifen im Format 195/65 R 15 auf. Jetzt bin ich von Oktober bis Ostern sicher unterwegs und stilsicher gekleidet. ◀

Jan-Henrik Muche





TUNING – 964 GS

FIXE IDEE

Der Trend zum neuzeitlichen Elfer im historischen Look ist in Deutschland angekommen.

964 GS1 heißt die badische Interpretation des kalifornischen Singer-Vorbilds. Mehr Leistung und viel Herzblut stecken drin, die Chancen für eine Fertigung in minimaler Auflage stehen gut.



Der schwerste Moment war der Beginn, als Gerhard Stefan dem gepflegten 964 ins gesunde Blech schnitt und im großen Schwung die hinteren Seitenteile auf- und abtrennte. Es war der point of no return, ein Zurück gab es nicht mehr.

Die Modellbezeichnung ist Programm: Für Göller und Stefan ist der GS eine Premiere, ein Erstlingswerk. Eigentlich warten, reparieren und restaurieren sie im Rastatter Zwei-Generationen-Betrieb klassische Porsche, seit bald 40 Jahren ist der Senior mit eigenem Auto im 356-Club aktiv. Das historisch Korrekte wird hier hoch geschätzt.

Dennoch sollte, musste der GS etwas Neues, etwas ganz anderes werden. „Wir hatten Lust auf ein Vater-Sohn-Projekt, auf einen Porsche der Extraklasse“, erklärt Gerhard Stefan (68). Circa 4000 Stunden Arbeit stecken in der Verbindung aus Siebziger-Jahre-Design und 964-Technik der neunziger Jahre. „Und natürlich wollen wir jetzt auch eine Kleinserie bauen“, ergänzt Philipp Göller (22).

CIRCA 4000 STUNDEN ARBEIT
STECKEN IN DER VERBINDUNG
AUS SIEBZIGER-JAHRE-DESIGN
UND 964-TECHNIK DER NEUN-
ZIGER JAHRE.

Der Auslöser war das Bild eines Singer-Porsche. Mit Kreationen auf 964-Basis, die den Look alter F-Modelle auf jüngere Baureihen übertragen und mit leistungsstarker Technik und Komfort-Elementen der Neuzeit verbinden, hat Singer Vehicle Design aus Los Angeles einen Trend geschaffen, der von Kalifornien aus um die Welt geht.

MODIFIKATIONEN SIND ERLAUBT

Modifikationen und gelebter Individualismus werden in der Elfer-Szene nicht mehr als Schändung des klassischen Originals angesehen.

„Wenn es in den USA möglich ist, einen Porsche derart umzubauen, muss das doch auch bei uns gehen – trotz der viel schärferen Vorschriften.“ Dass wie beim Vorbild aus den USA ein 964 die Grundlage für den Umbau liefern würde, stand für Gerhard Stefan außer Frage: „Dafür gibt es mehrere Gründe. 964 sind immer noch in großer Auswahl vorhanden und im Vergleich zu anderen Elfern günstig.“





Ich halte den 964 für DEN perfekten Elfer. Ein 993 ist mir zu neu, zu modern; der nimmt zu viel vom Nervenkitzel weg. Ein bisschen Angst und Respekt vor dem Auto dürfen schon sein. Wir haben einen Carrera 4 von 1989 genommen, weil er mit Allradantrieb in den Bergen schneller ist. Die 130 Kilo mehr im Vergleich zum Carrera 2 spürt man bei einem Gesamtgewicht von 1285 Kilo beim Fahren nicht.“

Design und technische Lösungen entwickelten Vater und Sohn gemeinsam. Während Philipp Göller in erster Linie hinter den Kulissen wirkte und darüber hinaus in der Ausbildung zum Kfz-Meister steckte, übernahm Gerhard Stefan den handwerklichen Teil. Mit dem Heraustrennen der ersten Bleche fiel 2015 der Startschuss.

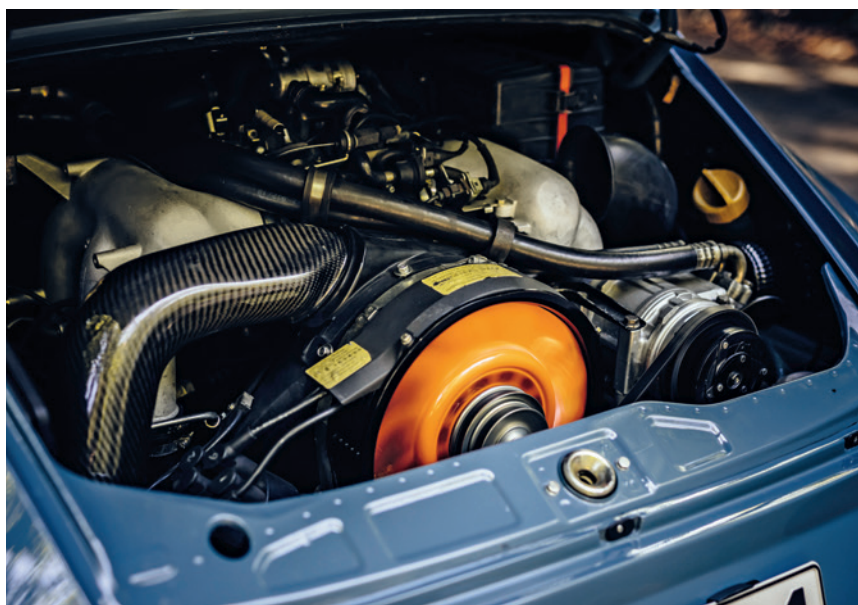
KAROSSERIETEILE AUS CARBON

Der Aufbau der gedrungenen Form mit den betont ausgestellten Radhäusern und deren Umsetzung in neue Teile aus leichter Kohlefaser waren das größte und schwierigste Unterfangen bei der Entwicklung des GS1. Stefan modellierte dem 964 mit dem Designer-Werkstoff Clay eine eigenständige Form nach eigenen Vorstellungen.

„Ganz wichtig: Die Form muss Porsche sein! Fließend, mit Rundungen, auf keinen

Fall gerade. Die Linien der hinteren Kotflügel laufen oben am Heckspoiler und unten in der Heckschürze aus“, betont Stefan. Mehr als 1000 Stunden nahm allein die Arbeit am Äußeren in Anspruch, viele Kleinigkeiten waren zu lösen. Ein Beispiel: Die Kofferraumhaube mit Öffnung für den zentral angebrachten, selbst konstruierten Tankdeckel sieht oben nach F-Modell aus, entspricht darunter wegen des vorhandenen Schlossblechs aber dem 964.

Lack in „Ätnablau“, eine Farbe der 356-Palette. Im Kontrast dazu steht der 3,6-Liter-Motor in zahmer Tuningstufe mit 300 PS.



„WIR HABEN EINEN CARRERA 4 GENOMMEN, WEIL ER MIT ALLRADANTRIEB IN DEN BERGEN SCHNELLER IST. DIE 130 KILO MEHR SPÜRT MAN BEIM FAHREN NICHT.“

964 GS





Im roten Bereich. Sitze, Leder und Detaillösungen sind Maßarbeit, das Zifferblatt des Drehzahlmessers ziert klein das Wappen der GS-Manufaktur.

Als die endgültige Linie beschlossen war, wurden Negativ-Formen zum Bau von maßgeschneiderten Karosserieteilen angefertigt: Fronthaube, die vorderen Kotflügel sowie die hinteren Seitenteile und Schweller, Front- und Heckschürze sind aus leichtem Carbon gemacht. „Danach stand für uns fest, dass wir das Ganze als Kleinserie anlegen.“

Vorn trägt der 964 GS Hella-Projektionscheinwerfer mit Lampenringen und Gläsern des Porsche 356. Auch die dazu passenden Lampentöpfe modellierte Stefan aus Clay. Darunter sitzen Blinker des Ur-Elfers in einem maßgefertigten Rahmen aus Aluminium. „Die Blinkergläser entsprechen dem 911-Modell bis 1967. Die Gläser sind kleiner, die Schallgitter größer. Dadurch haben wir dahinter Platz für größere Belüftungsöffnungen, falls jemand gern eine stärkere Bremsanlage hätte. Momentan ist die Serienbremse verbaut.“

Hinten schaut unter dem Heckblech ein Doppelrohrauspuff hervor. Der Chef des größten deutschen Dämmmaterial-Herstellers hat aus eigener Porsche-Begeisterung die Entwicklung unterstützt, der TÜV, der beim Bau der Abgasanlage beratend zur Seite stand, hat ihn abgenommen – auch wenn er nicht so klingt.

„Wir haben lange mit 964-Endschalldämpfern experimentiert“, sagt Gerhard Stefan, der stolz ist auf den donnernden Sound mit Straßenzulassung. „Laut, brüllend – so muss ein Porsche klingen. Ich wollte es gar nicht anders.“ Auch hier ist Feintuning möglich: Eine Oktave niedriger oder höher sei auf Kundenwunsch machbar, nur lauter dürfe der GS nicht werden.

INNENRAUM ERINNERT AN ALTE 911-MODELLE

Das gesamte Erscheinungsbild des Endachtziger-Elfers im Retrolook ist dennoch eher leise: Der GS baut breit, trägt aber nicht allzu dick auf. Funktion und Mechanik des serienmäßigen 964-Heckspoilers blieben erhalten, die Form wurde allerdings geändert und das Gitter entspricht der F-Serie. Auf übergroße Räder verzichteten Gölter und Stefan, es blieb beim stimmig aussehenden 17-Zoll-Format in Kombination mit Rädern der Größen 225/45 ZR 17 vorn und 275/40 ZR 17 hinten.

Der Innenraum ist eine Mischung der verschiedenen Interieur-Designs aus fünf Jahrzehnten 911, hochwertig gemacht und bunt



„WIR HATTEN LUST AUF EIN VATER-SOHN-PROJEKT,
AUF EINEN PORSCHE DER EXTRAKLASSE.
UND JETZT WOLLEN WIR EINE KLEINSERIE BAUEN.“

gemischt. Es gibt von allem etwas: einen rot hinterlegten Drehzahlmesser mit dem eigenen Firmenwappen, individuelle Sitze auf umgebauten Konsolen, Türöfferschlaufen à la RS und einen USB-Anschluss im zur Schnittstelle umgewandelten Aschenbecher. Die Rücksitzanlage fehlt, und die Schlingenware des Teppichs erinnert an die kargen, frühen Urmodelle, in denen auch immer noch viel 356 steckte.

Ist das alles zu viel USA und zu wenig good old Germany? Eine Singer-Kopie soll der GS nicht sein. „Eher made in Baden. Aber wo die Inspiration herkommt, wollen wir gar nicht leugnen“, verrät Stefan. „Und jetzt, da wir so einen Wagen selbst umgebaut haben und wissen, wie mühsam das sein kann, ist der Respekt für unsere Mitbewerber umso größer.“

Fertig sei der Wagen noch nicht, aber die Resonanz sei erfreulich groß, sagt Philipp Göller: „Natürlich sind das keine Leute, die einen Porsche von der Stange wollen. Wir bieten einen 964 nach eigenen Wünschen bei Ausstattung, Motorleistung und Farbe an, in Handarbeit gebaut und vorher restauriert, weil er ja auch schon fast 30 Jahre alt ist.“ Auf rund 210.000 Euro ist das 964-Urmodell taxiert, wenn auch unverkäuflich. Im Vergleich zum mindestens doppelt so teuren Singer ist das günstig.

Um Wünsche und Fertigung umzusetzen, haben Göller und Stefan mit Mechanikern, Karosseriebauern und Sattlern eine gemeinsame GS-Manufaktur gegründet, aus der fixen Idee des Spaßautos und des Vater-Sohn-Projekts soll jetzt ein Geschäftsmodell werden.

Möglich ist alles, unbedingt nötig ist es nicht. „Beim Motor haben wir schärfere Nockenwellen, Fächerkrümmer, einen offenen Luftfilter und Sport-Katalysator verbaut. Der Hubraum ist unverändert, damit leistet der Motor rund 300 PS“, schildert Stefan. „Natürlich, mit Biturbo-Aufladung sind auch 700 PS darstellbar, aber ich halte das für unnötig und überkandidelt. 300 PS passen perfekt, damit macht der Wagen einfach Spaß.“ ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



RETRO CLASSICS®

MESSEN FÜR FAHRKULTUR

07. – 10.03.2019
Messe Stuttgart

www.retro-classics.de

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT



PF-LEISTUNGSTEST – 912 E VS. 911 SC

AUF AUGENHÖHE

Mit 2099 gebauten Exemplaren ist der 912 E einer der exklusiven, aber nicht gerade einer der schnellsten Porsche. Georg Memminger aus Reichertshofen wollte das ändern und verordnete dem VW-Motor eine selbst entwickelte Kraftkur. Reicht es, um dem großen Bruder 911 SC Paroli zu bieten?



Der 912 spielte nie die Rolle eines Anführers. Mit seinen Vierzylinder-Motoren bildete er die günstigste Möglichkeit, einen Sportwagen aus Zuffenhausen zu fahren. Dabei war er ungewöhnlich erfolgreich, hielt als Einstiegsmodell die Klientel der 356-Fahrer bei der Stange, die keinen 911 wollten oder bezahlen konnten. Rund 4000 Mark betrug der Preisvorteil des 912 gegenüber dem 911, von der Differenz konnte man sich fast einen VW Käfer leisten. 30.895 Exemplare des 912 verkaufte Porsche von April 1965 bis zum Ende des Modelljahres 1969, von allen 911-Varianten dagegen nur 26.235 Fahrzeuge.

Daran werden die Porsche-Kaufleute gedacht haben, als sich zum Modelljahr 1976 eine Lücke im Modellprogramm in den USA ergab. Bis zum Frühjahr 1976 waren die letzten produzierten Exemplare des Porsche 914 in die USA verkauft worden. Doch der Nachfolger 924 war dort zunächst nicht erhältlich, sodass Porsche den 912 aufleben ließ – als 912 E mit einem modifizier-

ten Volkswagen-Motor, der schon im Porsche 914 zum Einsatz gekommen war.

Abgasentgiftet lieferte der Typ-4-Motor bei zwei Litern Hubraum überschaubare 86 SAE-PS. Die sorgten für eine Beschleunigung von 13,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 175 km/h war die Spitzengeschwindigkeit erreicht. Damit war er rund zehn Stundenkilometer langsamer als der erste 912, der von einem modifizierten Motor mit 90 PS aus dem Porsche 356 angetrieben wurde.

MODIFIZIERTER VW-MOTOR

Der 912 E besaß schon das Kleid des moderneren G-Modells, und sein Motor war nicht einfach aus dem 914 2.0 übernommen worden. Anstelle einer D-Jetronic, die mit einem Drucksensor im Ansaugtrakt arbeitete, kam nun eine L-Jetronic zum Einsatz, die das Lastsignal über eine Stauklappe ermittelte.



Der 912 E bleibt auch nach dem Umbau eine sachliche Erscheinung. Der Wagen soll beim Fahren, nicht im Stehen überzeugen, weshalb sich die Optik am Originallook orientiert. Das verleiht dem Wagen den Charme eines Underdogs.

10.845 US-Dollar, nach dem damaligen Wechselkurs von 2,52 Mark, ergaben etwas über 27.300 Mark. Der günstigste 911 kostete in Deutschland 34.350 Mark. Mit 2099 verkauften Wagen war der Absatz durchaus als ordentlich zu betrachten, schließlich gab es das Modell nur in den USA, und dennoch lagen die Verkaufszahlen deutlich unter denen des ersten 912.

Mit der VW-Technik des 912 E entsteht die Verbindung zu Georg Memminger. In seinem Betrieb im bayrischen Reichertshofen hat er sich darauf spezialisiert, Käfer Cabrios zu restaurieren und zu modifizieren. Die Firma Memminger fertigt auch selbst Teile an, darunter solche, die der Leistungssteigerung dienen. Das Ergebnis ist u. a. ein 175-PS-Motor auf der Basis des Typ-4-Blocks von Volkswagen.

So eine Maschine in einen 912 E einzubauen, war eine nahe liegende Idee. „Für einen VW Käfer ist das genug Leistung. Doch wir wollten zeigen, dass unser Motor noch mehr kann“, erklärt Memminger. Folglich legte er noch etwas Leistung nach und kommt nun auf 210 PS.

SPEZIALTEILE FÜR DIE LEISTUNGSSTEIGERUNG

Memminger verwendet den Typ-4-Block weiter – aber auch nicht viel mehr. Zur Einzeldrosselanlage kommen selbst entwickelte Zylinderköpfe, eine geschmiedete Kurbelwelle, Carillo-Pleuel, Wizemann-Stößel, nikasilbeschichtete Zylinder von Mahle samt geschmiedeten Kolben, die vom Porsche 997 GT3 RS abgeleitet wurden, sowie eine kennfeldgesteuerte Einspritzung und Zündanlage. Der Aufwand hat seinen Preis: 55.000 Euro kostet der 210-PS-Motor.

Der Unterschied zwischen der von ökonomischen Zwängen eingeschnürten Originalmotorisierung und der Hochleistungsmaschine ist enorm. Der serienmäßige Typ-4-Motor ist nicht nur mit Kraft spärlich gesegnet: Er gibt die 86 SAE-PS bereits bei 4900/min ab, 133 Nm liegen bei 4000/min an. Die modifizier-

DER VIERZYLINDER IM HECK IST DEUTLICH
LEICHTER ALS DER SECHSZYLINDER DES 911 SC.
DAS MACHT DEN 912 E AGILER UND HANDLICHER.



912 E Memminger

Besitzer: Georg Memminger

Bemerkungen: restauriert, umgebaut mit Memminger Typ-4-Motor

Leistung: 210 PS bei 6600/min

Drehmoment: 235 Nm bei 5300/min

Hubraum: 2717 cm³

Höchstgeschwindigkeit: über 240 km/h
(Herstellerangabe)

Gewicht vollgetankt: 1078 kg (VL: 232,5,
VR: 242,0, HL: 307,5, HR: 296,5 kg)

Gewicht Fahrer 1: 75 kg

Gewicht Fahrer 2: 75 kg

Räder/Reifen: 6 J x 15 mit Continental Premium
Contact 185/65 R 15 (vorn), 7 J x 15 mit 205/60 R
15 (hinten), Profiltiefe 8 mm (vorn/hinten)

Messergebnisse

Hochbeschleunigen ab 2. Gang

60–120 km/h	6,31 s	161,98 m
60–160 km/h	13,52 s	444,57 m
60–200 km/h	25,11 s	1038,43 m

Elastizität im 4. Gang

80–120 km/h	7,59 s	210,27 m
80–140 km/h	11,28 s	343,13 m

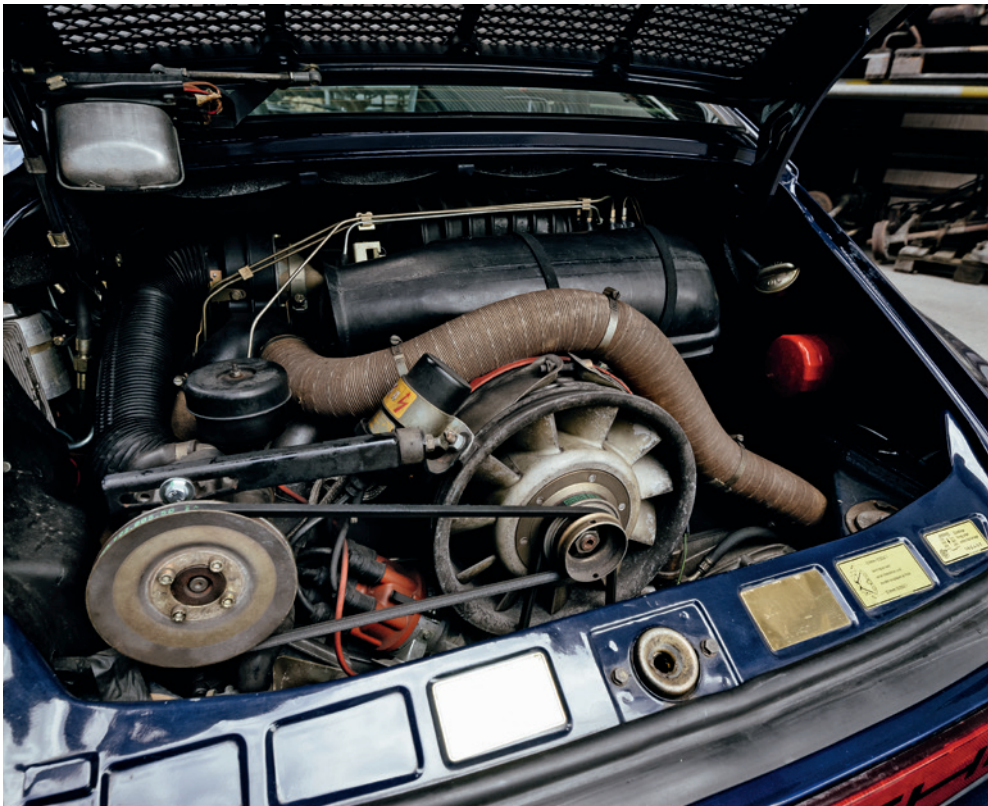
Elastizität im 5. Gang

80–140 km/h	19,48 s	627,96 m
-------------	---------	----------

Messbedingungen

31 Grad, sonnig, 971,1 hPa, windstill

Ausgereifter Klassiker: Der 911 SC mit seinem 3,0-Liter-Motor und 204 PS ist eine solide Sache und steht für die Porsche-Tugenden Langlebigkeit und Robustheit.



911 SC

Besitzer: Georg Memminger
Bemerkungen: restauriert, Originalzustand
Leistung: 204 PS bei 5900/min
Drehmoment: 267 Nm bei 4300/min
Hubraum: 2994 cm³
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h (Werksangabe)
Gewicht vollgetankt: 1208 kg (VL: 254,0, VR: 237,5, HL: 357,0, HR: 360,0 kg)
Gewicht Fahrer 1: 75 kg
Gewicht Fahrer 2: 75 kg
Räder/Reifen: 6 J x 16 mit Pirelli P 7 205/55 R 16 (vorn), 8 J x 16 mit 225/50 R 16 (hinten), Profiltiefe 8 mm (vorn/hinten)

Messergebnisse

Hochbeschleunigen ab 2. Gang		
60–120 km/h	6,21 s	161,20 m
60–160 km/h	12,88 s	426,08 m
60–200 km/h	25,18 s	1051,78 m
Elastizität im 4. Gang		
80–120 km/h	7,53 s	208,61 m
80–140 km/h	10,80 s	327,96 m
Elastizität im 5. Gang		
80–140 km/h	17,18 s	530,17 m

Messbedingungen
 31 Grad, sonnig, 971,1 hPa, windstill

DER MEMMINGER 912 E IST EINE REIZVOLLE KOMBINATION MIT EIGENEM CHARME UND HAND- WERKLICH SAUBER UMGESETZT.

te Version kommt nun auf 210 PS bei 6600/min aus 2,7 Litern Hubraum, das maximale Drehmoment von 235 Nm liefert die Maschine bei 5300/min. Die größeren Brennräume resultieren vor allem aus einer deutlichen Vergrößerung der Bohrung von 94 auf 102,7 mm, während der Hub von 71 auf 82 mm wuchs.

GLEICHSTAND AUF DER ZIELLINIE

Der Memminger Typ-4-Motor treibt den vollgetankt 1078 Kilogramm schweren Wagen leichtfüßig voran. Der zum Vergleich herangezogene, 204 PS starke 911 SC wiegt 1208 Kilogramm – und das Mehrgewicht ist vor allem im Heck zu finden.

Der Vergleich der Fahrleistungen ergibt: Beim PF-Beschleunigungstest von 60 auf 200 km/h schenken sich die Autos nichts (912 E: 25,11 s, 911 SC: 25,18 s). Im Durchzug gibt der schwerere, aber mit mehr Drehmoment versehene SC (267 Nm bei 4300/min) dem Vierzylinder leicht das Nachsehen. Er benötigt im 5. Gang von 80 auf 140 km/h 17,18 Sekunden, der 912 E 19,48 s. Beim Hochbeschleunigen im 4. Gang von 80 auf 160 km/h fällt die Differenz deutlich geringer aus. Der SC benötigt 14,55 Sekunden, der 912 E 14,96 s. Memminger gibt für seinen grünen Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von über 240 km/h an, der SC läuft 235 km/h. Doch wird man allein mit Zahlen den beiden Wagen gerecht? Sie unterscheiden sich deutlich im Charakter, in der Exklusivität und nicht zuletzt auch im Preis.

FAZIT

Längsdynamisch spielen beide Wagen in einer Liga, der SC ist mit seinem höheren Drehmoment etwas elastischer. Dafür wirkt der 912 E durch sein geringeres Gewicht agiler und deutlich weniger hecklastig. Der Fahrspaß ist groß. Sicher, der Aufwand, den Memminger dafür treiben muss, ist hoch. Aber Sportwagen dürfen unvernünftig sein. ◀

Text + Fotos: Tobias Kindermann

DIE MEISTERMACHER

Georg Memminger und Porsche – das ist eine besondere Beziehung. Wäre sein eigener Porsche 911 Turbo nach einem Motorschaden nicht ausgebrannt, hätte Porsche die Markenweltmeisterschaft 1982 nicht geholt. Memminger war damals als Privatfahrer auf Rennstrecken unterwegs. Es war die Idee seines Bekannten Fritz Müller, der zwischen 1976 und 1978 dreimal auf einem Porsche 911 das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring gewonnen hatte (s. *PORSCHE FAHRER 4-2018*), aus dem stark beschädigten Wagen ein Rennauto für ein neues Projekt aufzubauen. Dritter Mann im Team wurde Heinrich Kuhn-Weiß. Der nach dem Gruppe-B-Reglement aufgebaute Wagen startete in der damaligen World Endurance Championship. In Monza lief der Motor nicht, in Silverstone scheiterte das Team um zwei hundertstel Sekunden in der Qualifikation. Im dritten Anlauf auf dem Nürburgring war das Trio erfolgreich: Neunter in der Gesamtwertung und Sieger in der Gruppe B. Für die Sportwagenweltmeisterschaft wurden die ersten fünf Rennen gewertet. In Monza war Porsche mit dem Porsche 956 noch nicht dabei, auf dem Nürburgring ging Porsche nicht an den Start. Der Ford-Rondeau lag damit vor Porsche – bis Zuffenhausen eine Lücke entdeckte. Der Erfolg der Privat-Truppe auf dem Nürburgring durfte in die Markenweltmeisterschaft eingerechnet werden. Und so war am Saisonende das Team Memminger/Müller/Kuhn-Weiß Meistermacher für Porsche.





EINZELKÄMPFER

Motorsport war dem 928 nicht in die Wiege gelegt worden. Die Porsche-Entwickler Günter Steckkönig und Hans Clausecker bewiesen, dass er auf der Rennstrecke dennoch konkurrenzfähig war. Alles eine Frage des Trainings.

Rennen fahren mit einem 928? Das wollten wohl nur die allerwenigsten – weder seine Väter noch seine Käufer. Die dem Mythos der Marke zugrunde liegende Ur-Idee, dass ein Porsche unter der Woche funktionieren und am Wochenende siegfähig sein müsse, wurde beim großen Transaxle-Modell erstmals nicht zum Maßstab der Konstruktion erhoben. Was Sinn machte. Ein 911 sollte der 928 ja nie sein.

Aber dass mehr in ihm steckte, als er offiziell zeigen durfte – auch das war immer mehr als nur eine Ahnung. „Es hat wohl auch an Zeit und Erfahrung gefehlt. Hätten mehr Liebe und Entwicklung dringesteckt, wäre er ein guter Rennwagen geworden“, ist sich Günter Steckkönig (82) sicher. Gemeinsam mit seinem Freund und Kollegen Hans Clausecker trat er Anfang der achtziger Jahre den Beweis an.

Steckkönig hatte 1953 als einer von acht Lehrlingen bei Porsche begonnen, Kfz-Mechaniker Clausecker kam 1959 zur Firma. Getroffen und gefunden haben sich die beiden Fahrwerkentwickler und Reifenexperten 1962 im Fahrwerkversuch, wo nicht nur akribisch, sondern vor allem auch schnell gefahren wurde. Ab 1976 arbeiteten beide zusammen als Reifentester.

Unter dem Eindruck der Tourenwagen-EM entstand Ende 1982 die Idee eines Rennwagens auf 928-Basis. „Da fuhren große Autos wie Rover 3500, Volvo 240, Jaguar XJ-S und BMW 635 CSi mit. Der 928 hätte gut reingepasst“, erklärt Clausecker (78).

„Das war der Zündfunke“, ergänzt Steckkönig und erklärt, warum der 911 in diesem Feld nicht mitmischte: „Im Reglement der Tourenwagen war unter anderem die Sitzhöhe der Rücksitze entscheidend. Für den Elfer war das ein K.-o.-Kriterium.“ Also kam der 928 ins Spiel. Das ingeniose Fahrwerk mit WEISSACH-Hinterachse war der Konkurrenz bereits in der Serienausführung überlegen, der 300 PS starke 4,7-Liter-V8 bot Reserven.

DIE WENIGSTEN FUHREN DEN 928 IM GRENZBEREICH

Und dennoch sah kaum einer das Potenzial des 928. „Viele meinten, er hätte nicht das Zeug zum Rennauto, und kannten den 928 nur als ausgemachten Reisewagen“, weiß Günter Steckkönig. „Aber die wenigsten fuhren mit dem 928 mal im Grenzbereich.“ Entwicklungsvorstand Helmuth Bott unterstützte das Freizeitprojekt seiner Mitarbeiter und organisierte per Anruf einen auf 80.000 Straßendauerlauf-Kilometern ausgewungenen 928 S. Die Karosserie war noch vorhanden, die Technik mussten sich Steckkönig und Clausecker im Haus zusammensuchen.

„Dass zwei kleine Techniker vorstellig werden, um auf dem kleinen Dienstweg einen Rennwagen zusammenzubauen – das ginge heute nicht mehr“, ist sich Günter Steckkönig sicher. Damals war es möglich. „Gemeinsam mit unserem Kollegen Bernd Zackl haben wir das Fahr-

Bei historischen Rennveranstaltungen noch immer dabei: Günter Steckkönig (l.) und Hans Clausecker.

werk neu abgestimmt und dabei Gummi-Lager durch Delrin-Lager ersetzt und wo nötig Unibal-Gelenke verbaut“, sagt Hans Clausecker.

Karosserie, Aufhängungen und Achsteile erhielten Verstärkungen. Härtere Federn ersetzen die Serienteile an Vorder- und Hinterachse, Dämpfer mit passender Zug- und Druckstufe wurden neu berechnet und bei Bilstein gebaut. Die langen Verbindungen zwischen Porsche und Dunlop sicherten die Versorgung mit passenden Reifen, darunter auch Slicks. BBS lieferte dreiteilige Radsätze, um bei der Reifenbreite variieren zu können.

START IM LANGSTRECKENPOKAL

Gemeinsam mit den Weissacher Kollegen wurde der Aufbau für den Renneinsatz in Angriff genommen. Der Plan, vom Langstreckenpokal auf dem Nürburgring, wo der 928 als Prototyp gemeldet war, in den Tourenwagensport zu wechseln, zerschlug sich später. „Es gab einen

Metallerstreik, und die für die Homologation erforderliche Stückzahl von 5000 Autos innerhalb von zwölf Monaten wurde nicht gebaut. Die Tourenwagen-EM mussten wir abhaken“, bedauert Steckkönig.

Veedol-Langstreckenpokal, das bedeutete 500 Kilometer Nürburgring-Nordschleife oder rund 24 Runden. Am 23. Juli 1983 ging das 928-Team zum ersten Mal an den Start. Nach ungezählten Dienstfahrten und einem Reifentest auf dem Nürburgring zwar mit viel Erfahrung und Kenntnis von Strecke und Auto, aber ohne Vortraining oder eine spezielle Abstimmung. „Gut, wir hatten in Weissach eine Funktionsprüfung gemacht. Der Motor leistete mit fein gewogenen Kolben und Pleueln, polierten Kanälen und geändertem Auspuff rund 330 PS, aber Nockenwellen und Ventile entsprachen der Serie“, schildert Hans Clausecker. Schulterzucken. „Natürlich hätten wir uns mehr gewünscht.“

Dem ersten Einsatz war die schwerste aller Prüfungen vorausgegangen: einen Sponsor zu finden, um zumindest

„ICH HABE HERRN GRUPP GESAGT, DASS WIR ZU JEDEM RENNEN MIT OFFENEM ANHÄNGER UND DEM AUTO HINTENDRAUF MIT TEMPO 80 DURCH DEUTSCHLAND ZUCKELN UND VIELE LEUTE DAS AUTO SEHEN WERDEN.“



Benzin- und Übernachtungskosten sowie das Abendessen für die aus ehrenamtlichen Helfern bestehende Truppe, darunter drei Mechaniker, bezahlen zu können.

SPONSOR TRIGEMA UNTERSTÜTZTE MIT 20.000 MARK

Den entscheidenden Kontakt zum Textilunternehmer Wolfgang Grupp stellte ein Freund von Günter Steckkönigs Bruder her. „Kein einfacher Mensch“, wie sich Steckkönig mit schiefem Lächeln erinnert. „Schalke 04 hatte er schon gesponsert, aber Motorsport war neu und außerdem war er ein Mercedes-Mann. ‚Jeden Tag kommt hier einer rein und will Sponsorengeld‘, sagte er. ‚Wo wird das Auto fahren? In Europa?‘, fragte er weiter. ‚Nein, nur auf dem Nürburgring bei den Prototypen‘, musste ich ihm antworten.“

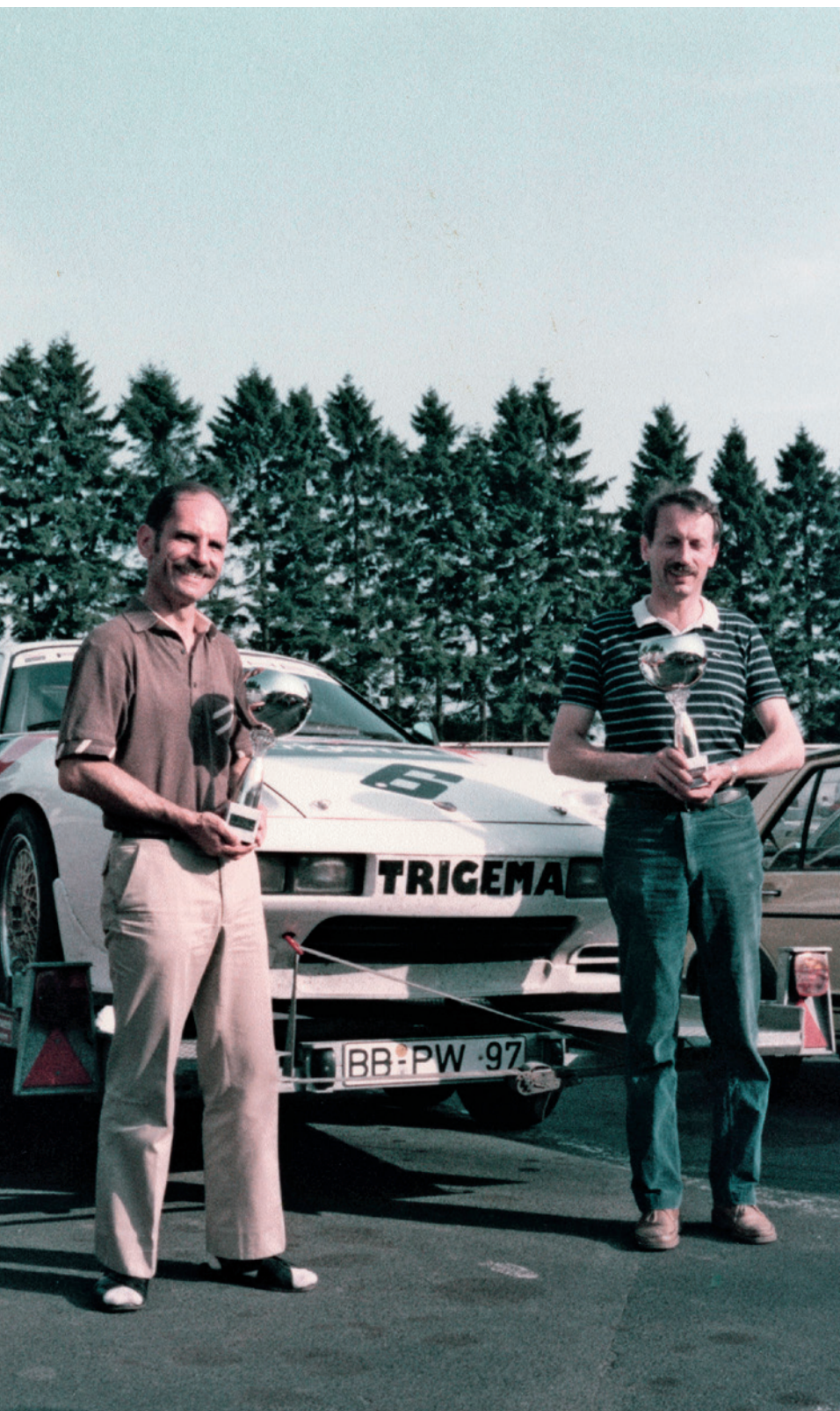
Doch Günter Steckkönig verkaufte die Not als Tugend. „Ich habe ihm gesagt, dass wir zu jedem Rennen mit of-

finem Anhänger und dem Auto hintendrauf mit Tempo 80 durch Deutschland zuckeln und viele Leute das Auto sehen werden. Das hat ihm gefallen! Und als wir in der *auto, motor + sport* sogar mit eigenem Artikel erschienen, hat er einen ganzen Stapel Hefte gekauft.“

Mit 20.000 Mark unterstützte Grupp das Projekt. Dem voraus ging ein hartes Ringen um die Gestaltung des 928 in den Trigema-Farben. Der hauseigene Modedesigner lieferte einen Entwurf, der so seltsam geriet, dass Steckkönig und Clausecker den bei Porsche angestellten Designer Robert Powell um einen neuen Vorschlag baten.

„Während ich lange mit Wolfgang Grupp über das Design diskutierte, ging Powell raus und kam und kam nicht wieder. In dieser Zeit klebte er den Entwurf mit mitgebrachtem Tape auf das Auto unten im Hof – als Grupp das sah, war alles klar. Aber der Textblock am Heck ‚Deutschlands größter T-Shirt- und Tennis-Bekleidungs-Hersteller‘, der musste drauf“, erzählt Steckkönig.





**Pokale holte die Trigema-Truppe reichlich:
Bei fünf Rennen landeten Steckkönig/Clausecker
dreimal auf Platz 1.**

Das erste Rennen lief besser als erwartet: Platz 4 in der Gesamtwertung im Feld schneller Ford Capri, Opel Ascona 400, BMW 535i, Porsche 911 und 924 GTS, insgesamt rund 150 Autos. „Freitags sind wir um 16:00 Uhr in Weissach mit dem bei Porsche geliehenen VW LT und Anhänger los, am Samstag war Training, Rennen und Siegerehrung. Dann hieß es zusammenpacken, mit dem Gespann zurück und montags wieder arbeiten – so sahen die Rennwochenenden aus“, fasst Hans Clausecker zusammen. „Und Günters Ehefrau hat für das leibliche Wohl gesorgt.“

ERFOLGE DES TEAMS SORGTEN IM WERK FÜR EIN UMDENKEN

Die Mulde im Heck, die beim Serienauto Batterie und Ersatzrad aufnahm, so Clausecker, hätten sie für einen Zusatztank genutzt, was das Fassungsvermögen auf 88 Liter und die Reichweite entscheidend vergrößerte. „Beim ersten Rennen lief Sprit über die Tankentlüftung raus, deshalb mussten wir dreimal tanken. Bei den nächsten Rennen mussten wir nur noch zweimal reinkommen.“

Der Trigema-928 erwies sich als ebenso zuverlässig wie schnell. Steckkönig/Clausecker hielten sowohl den zeitgleich vom Hattinger Porsche-Spezialisten Probst & Mentel eingesetzten 928 als auch den 380 PS starken 911 Turbo in Gruppe-B-Ausführung mit dem Routinier Edgar Dören auf Distanz. „Das Fahrwerk war sehr gut, das Fahren machte einfach Spaß. Beim zweiten Rennen kamen wir schon als Zweite ins Ziel. Alle drei Rennen danach haben wir sogar gewonnen, obwohl wir – anders als die Konkurrenz – in den letzten Runden erneut tanken und dann wieder aufholen mussten“, sagt Günter Steckkönig.

Die Erfolge des Teams sorgten auch im Werk für ein Umdenken. Günter Steckkönig: „Zuerst hat niemand dran geglaubt, dass das was werden könnte. Aber als wir mit dem ersten Siegerkranz in Weissach ankamen, stieg auch die Motivation in der Rennsport-Abteilung.“ Der Fluch der guten Tat – und die mangelnde Möglichkeit zur Homologation – führten dazu, dass es zu einem Start beim sechsten Rennen nicht kommen sollte. Stattdessen wurde der dreifach siegreiche 928 S auf einen werbewirksamen Einsatz beim 24-Stunden-Rennen von Daytona im Februar 1984 vorbereitet.

„DAS 24-H-RENNEN VON DAYTONA WAR BOTTS IDEE, ABER WIR WUSSTEN, DASS EIN SERIENMÄSSIGER WAGEN DORT CHANCENLOS SEIN WÜRD.“

„Es war Botts Idee, aber wir wussten, dass ein seriennaher Wagen dort chancenlos sein würde“, erklärt Günter Steckkönig. Nach den mehr oder weniger semiprofessionellen Privateinsätzen lief nun die Maschinerie des Werks an. Eine dem Reglement entsprechende Tankanlage mit Gummi-Tank, Druckluft-betriebene Wagenheber, Räder mit Zentralverschluss und ein Stahlkäfig anstelle der Aluminium-Konstruktion wurden verbaut. Außerdem besaß der 928 S die größere, stärkere Bremse des Nachfolgemodells. Als Fahrer standen die bekannten britischen Routiniers Vic Elford und Richard Attwood sowie zwei US-Piloten bereit, das Trigema-Sponsorenkleid wich einem Design der Zeitschrift *Auto Style*.

30 JAHRE IM MUSEUMS-FUNDUS

Porsche brachte in Daytona erstmals den 962 an den Start, was den 928 S von Beginn an zum kaum beachteten Statisten degradierte, wie sich Günter Steckkönig erinnert. „Aber das Auto lief und lief. Es wurde getankt, die Scheiben wurden geputzt und die Bremsbeläge erneuert, Reifen gewechselt. Das war's, bis auf den Wechsel der kaputten Frontscheibe. Interessant wurde es erst, als der 928 am nächsten Morgen noch immer im Rennen war. Zwischenzeitlich lag er an elfter Stelle, am Ende belegte er Platz 15 im Gesamtklassement.“

Was danach folgte, war Tagesgeschäft, unsentimental und zielgerichtet. Für 30 Jahre verschwand der 928 S, der einzige im Haus mit Motorsport-Geschichte, im Fundus des Museums, bis er 2014 unter Anleitung der beiden Entwickler und Fahrer von Porsche-Lehrlingen restauriert wurde. Rennen fahren im 928? Er hat bewiesen, dass er es kann. ◀





MOTORSPORT – INTERVIEW MIT LARS KERN

KURZ VOR SCHLUSS

Porsche hat den Rekord für straßenzugelassene Wagen auf der Nordschleife in die Winterpause mitgenommen, ganz knapp. Denn um Bestzeiten einzufahren, ist der November kein Traummonat.

Für Porsche-Testfahrer Lars Kern war es das zweite Mal, dass er den 911 GT2 RS dort anvertraut bekam. Er war im September 2017 mit demselben Wagen, allerdings in der Serienversion, die Rekordzeit von 6:47,3 min gefahren.

Lars Kern erzählt von der Zeit vor der Runde in 6:40,3 min auf der Rennstrecke – und wie knapp es am Ende gelang, Lamborghini den Rekord zu entreißen. Mit einem von Manthey noch einmal verbesserten Wagen.

WAS WAR DAS FÜR EIN GEFÜHL, ALS LAMBORGHINI IM AUGUST DIE ZEIT DES 911 GT2 RS MIT 6:44,9 MIN UNTERBOTEN HATTE?

Generell freut man sich über Wettbewerb in dem Bereich. Der Rekord des 911 GT2 RS hatte ja schon recht lange Bestand, und wir alle hofften, er würde über den Winter halten. Ich kenne Marco Mapelli, der den Lamborghini gefahren hatte, wir sehen uns immer wieder mal an der Rennstrecke und schätzen uns

beide. Aber natürlich ist es mir lieber, Erster als nur Zweiter zu sein.

HATTE PORSCHE DANACH INS AUGE GEFASST, NOCH EINEN REKORDVERSUCH IN DIESEM JAHR ZU STARTEN?

Ich hatte mit dem Team von Manthey schon länger über mögliche Verbesserungen gesprochen. Wir wussten, im GT2 RS steckt noch Potenzial, das war schon nach der ersten Rekordfahrt klar. Manthey war auch sofort dabei. Als der Lamborghini die Rekordrunde gefahren war, durften wir dann offiziell loslegen. Wir haben dann noch etwas gebraucht, bis wir es tatsächlich angingen, aber dann lief alles recht schnell.

WAS HAT MANTHEY AN DEM WAGEN VERÄNDERT?

Es war eine Co-Produktion von Manthey und Porsche. Wir haben das Rekordfahrzeug genommen und sind einfach noch einmal losgefahren. Dann haben wir Stück für Stück an der Aerodynamik gearbeitet. Das lief schon sehr gut. Dazu tauschten wir das Serienfahrwerk gegen ein konventionelles von KW aus. Aber dabei haben wir auch immer gemerkt, auf welchem extrem hohem Niveau der 911 GT2 RS schon im Serientrimm ist. Dabei orien-





tierten wir uns am 911 GT3 R, mit etwas weiche-
ren Federraten. Von der aerodynamischen
Balance her wollten wir das Auto so lassen,
aber noch mehr Abtrieb bekommen. Der Fort-
schritt hier war subjektiv gefühlt immens.

WELCHE REIFEN WAREN MONTIERT?

Montiert waren die optionalen Michelin Pilot
Sport Cup 2 R-Reifen, wie schon beim ersten
Rekord mit dem 911 GT2 RS. Damals waren
es noch Entwicklungsreifen. Der Serienreifen
funktioniert nun sogar noch etwas besser.

WIE FÄHRT SICH DER WAGEN IM VER- GLEICH ZUM NORMALEN 911 GT2 RS?

Die Abtriebssteigerung ist jederzeit zu spü-
ren. Das generiert nicht nur Performance,
sondern gibt einem auch Vertrauen. Der
Grenzbereich wird größer.

BIETET DER NOVEMBER VIELLEICHT SOGAR VORTEILE FÜR EINE REKORD- FAHRT?

Vorteile hat er gar keine. Es war eher der
knappen Zeit geschuldet. Der Asphalt war zu
kalt, die Tage waren zu kurz, morgens war
es zu feucht. Das Fenster, in dem wir auf der
Strecke sein konnten, war am Tag auf rund
zwei Stunden begrenzt. In einer Woche Test-

betrieb sind wir vielleicht fünf Stunden ge-
fahren. Es ging alles recht langsam vorwärts.

WIE WAR DIE SITUATION AN DEM TAG, ALS DER REKORD GEHOLT WURDE?

Es war um 18.30 Uhr eigentlich schon zu
dunkel, das ist auch der Grund, warum wir

Wand und dachte mir: Wann fahren wir end-
lich? Es gab keine Runde zum Einrollen, es
ging direkt aus der Box auf Zeitenjagd. Man
hätte auch etwas gebraucht, um sich an die
Lichtverhältnisse zu gewöhnen. Die Reifen
waren vorgeheizt, aber ganz neu. Die ersten
beiden Kurven sind dann schon spannend,

„ES GAB KEINE RUNDE ZUM EINROLLEN, ES GING DIREKT AUS DER BOX AUF ZEITENJAGD.“

nicht noch schneller waren. Wir wissen, dass
wir da noch etwas Luft gehabt hätten. Doch
uns fehlte die Zeit, auch weil die Nordschleife
dann geschlossen hat. Ein paar Sekunden
wären wohl noch möglich gewesen.

WIE LIEF DIE RUNDE AB?

Ich stand in der Box, hatte den Helm schon
auf und wartete darauf, dass die Strecke
freigegeben wird. Ich saß und saß und saß,
sah meinen Scheinwerferkegel schon an der

weil die Oberfläche noch nicht angeraut ist.
Mir sind zu Beginn zwei kleine Fehler pas-
siert, aber wir hatten keine Option, es noch
einmal zu versuchen. Es hat dann aber doch
gereicht, weil der Rest gut lief. Wir hätten
aber gerne noch etwas mehr Distanz drauf-
gepackt. Unnötige Risiken einzugehen, stand
jedoch jederzeit außer Frage. ◀

Das Interview führte Tobias Kindermann.

Fotos: Porsche, Roman Rätzke

MAGAZIN – PORSCHE SOUND NACHT

LIEBE AUF DEN ZWEITEN BLICK

Es war eine dieser Geschichten, wie sie so gut zum Porsche 911 passen. Denn er polarisiert durchaus, und manch einer musste ihn erst lieben lernen. Doch sollte es wirklich jemand wie Olaf Manthey sein, dem es so ergangen ist?





PORSCHE SOUND NACHT 2018



Es sollte die schönste Geschichte auf der Porsche Sound Nacht in Stuttgart zum 70. Bestehen der Firma werden. Auch Olaf Manthey war geladen, weil seine Motorsport-Vita u. a. eng mit einem der Jubilare, dem 911 des Typs 964, verknüpft ist.

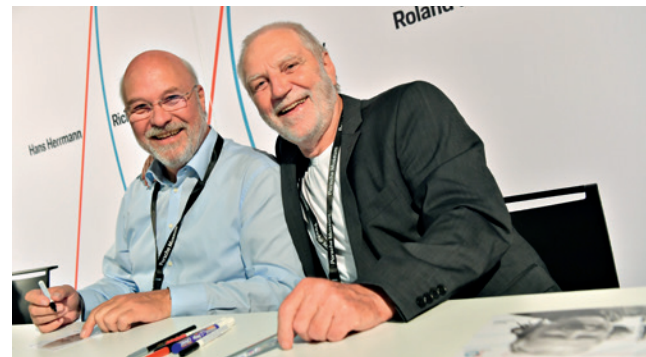
Zwischen 2006 und 2011 gewann sein Team auf Porsche fünfmal das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Unter der Regie von Manthey-Racing kehrte Porsche 2013 in die GTE-Klasse der Langstreckenweltmeisterschaft zurück. 2015 krönte er dort seine 42 Jahre lange Karriere im Motorsport mit dem Gewinn von Fahrer-, Team- und Herstellermeisterschaft. Danach zog er sich zurück. Heute hält Raeder-Motorsport 40 Prozent an dem Unternehmen mit rund 100 Mitarbeitern in Meuspath am Nürburgring, Porsche 51 Prozent und Olaf Manthey selbst noch 9 Prozent.

Offiziell hat Manthey das Team 1996 gegründet, um den Porsche 911 im Supercup einzusetzen. Doch es gibt ein Kapitel davor. Manthey war viele Jahre lang als Rennfahrer unterwegs – unter anderem in der DTM. Genau diese Serie hatte sich Porsche ausgesucht, um im Rahmenprogramm den Carrera Cup durchzuführen, den hauseigenen Markenpokal. 1990 war das Wettbewerbsfahrzeug dafür erstmals der Porsche 964 Cup, und der erste Gesamtsieger hieß Olaf Manthey. Schaut man darauf zurück, wie sich das damals abspielte, möchte man fast sagen: Gesamtsieger wider Willen.

Olaf Manthey fuhr 1984 und 1985 mit Rover in der DTM, wurde zweimal Vizemeister. 1986 wechselte er auf einen 325i, ab 1987 bis 1991 auf einen BMW M3. 1990 kam er zum ersten Mal überhaupt mit einem Porsche in Kontakt, obwohl er damals schon 14 Jahre lang im Rennsport aktiv war: „Die erste Begegnung gestaltete sich, sagen wir mal, etwas holprig“, erklärt er lachend.

Derkum Motorsport setzte einen grünen 964 Cup Porsche ein und fragte bei Olaf Manthey an, ob er den nicht fahren wolle – er sei durch die DTM-Rennen ja ohnehin vor Ort. „Bei dem Preisgeld, das es dort gibt, ist das ja nicht uninteressant, dachte ich mir.“ Allein für einen Laufsieg gab es 5000 Mark. Doch zunächst machte er eine Testfahrt mit dem 964 auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings – mit ernüchterndem Ergebnis: „Ich bin da nur fünf Runden gefahren, wieder ausgestiegen und sagte: ‚Die Trommel fahr ich nicht!‘“

Manthey fährt fort: „Es war ja ein Straßenauto, ausgeräumt für den Cup. Mit diesem



Der 964 war der erste Porsche, mit dem Olaf Manthey Rennen fuhr. 1990 gewann er als Erster den Carrera Cup. Zur Autogrammstunde kam auch Porsche-Renningenieur Roland Kussmaul (r.).



Erstmals fand die Sound Nacht in der mehr Platz bietenden Stuttgarter Porsche-Arena statt. Der 964 (o.) feierte seinen 30. Geburtstag, der 996 RSR ist ein Zeitzeuge des 12-h-Rennens von Sebring 2004.

**„DU MUSSTEST DEN 964 CUP
LIEBEN, UM IHN ZU BEZWINGEN.
SONST FUHR DAS AUTO MIT DIR
UND NICHT DU MIT IHM.“**

Fahrzeug musste man einen völlig anderen Fahrstil an den Tag legen als mit einem Wagen aus der DTM. Damit kam ich am Anfang überhaupt nicht zurecht. Man muss das Auto lieben und verstehen, wie es gefahren werden will. Ich hatte immer die größten Schwierigkeiten, wenn ich aus dem BMW ausgestiegen bin und direkt in den Porsche gewechselt habe. Da musste man im Hirn einen Schalter umlegen, ganz sauber fahren. Und du musstest ihn lieben, damit du ihn bezwingen konntest. Sonst fuhr das Auto mit dir und nicht du mit ihm.“

Mantheys Urteil fiel vernichtend aus: Der Wagen fuhr nicht vernünftig geradeaus, er rollte stark über die Hochachse. Der Motor hinter der Hinterachse besaß eine Hebelkraft in der Fahrdynamik: „Darauf musste man sich einstellen.“ Mit dem BMW konnte man hart fahren, mit dem Porsche nicht. „Sonst stand man falsch herum auf der Strecke oder landete auf der Wiese.“

In der Serie Gesamtsieger zu werden, hatte er auch nicht erwartet: „Ich habe befürchtet, ich werde da furchtbar verprügelt, weil ich mit dem Wagen bei den Testfahrten überhaupt nicht klarkam.“ Im zweiten Jahr startete er für Strähle, wurde in der Gesamtwertung Vierter. Dann hörte er auf. „Ich hatte zu dem Wagen eine Art Hassliebe entwickelt. Der 911 beschäftigte mich, da ich nicht nur Rennfahrer, sondern auch Techniker war. Es war schon eine Herausforderung für mich, den Porsche besser fahrbar zu machen. So verwurzelte ich langsam mit dem Wagen.“

1996 startete er als Teamchef im Porsche Supercup, dem Porsche Markenpokal im Vorprogramm der Formel 1, in die erste Saison. „Manthey-Racing gibt es im Prinzip schon seit 1976, meine Autos, die ich gefahren habe, baute ich auch selbst auf. Man braucht ja einen Namen, wenn man mit seinen Freunden ein Team bildet. 1996 gründete ich dann offiziell die Firma.“

Der Erfolg kam schnell. Vierter Platz im ersten Jahr, 1997 bis 2000 holte das Team die Meisterschaft, die Fahrermeisterschaft und die Fahrervizemeisterschaft. Danach zog es Manthey in den internationalen GT-Sport, zudem startete das Team in der VLN-Langstreckenmeisterschaft am Nürburgring. „Dort war das Reglement so gestrickt, dass wir schon ein paar technische Freiheiten hatten und meine Ideen umsetzen konnten.“

Manthey fing sogar an, eigene Motoren zu entwickeln. Damit änderte sich auch das Profil seiner Firma: „Gestartet sind wir ja als reiner Motorsportbetrieb. Aber am Nürburgring fahren auch viele Leute bei Clubsporttagen oder im Touristenverkehr. Da haben wir uns überlegt, unser Know-how auch für Straßenfahrzeuge einzusetzen.“

Heute sieht er den 964 mit anderen Augen als noch 1990: „Für mich ist das der echte Porsche 911, auch sein Nachfolger 993 noch. Doch danach wurden sie immer größer. Der Unterschied zum 991 etwa ist schon gewaltig.“ ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

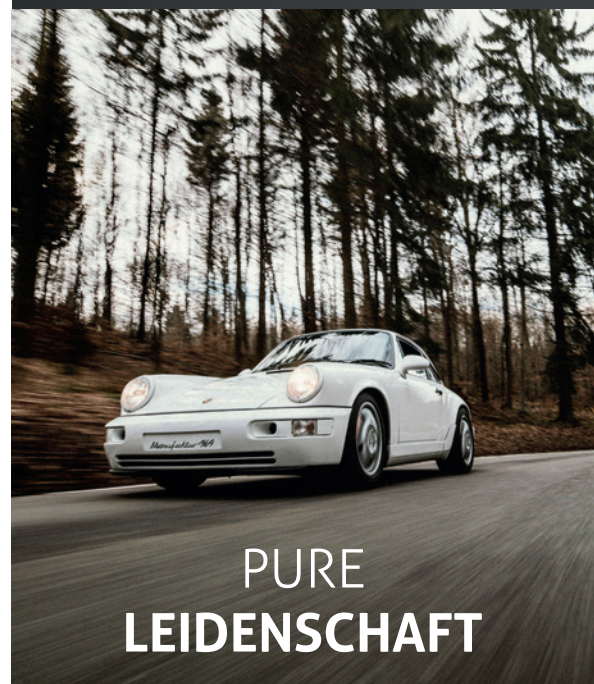


HÖCHSTE
QUALITÄT UND
PRÄZISION FÜR
ALLE PORSCHE



FON +49 (0) 6725 919952-0
WWW.DRONIA-SPORTWAGEN.DE

Manufaktur 964



PURE
LEIDENSCHAFT

FON +49 (0) 171 771 5532
WWW.MANUFAKTUR964.DE

REPORT – 914-6 GT R

SAFETY FIRST

Heutzutage macht sich niemand mehr große Gedanken über das Safety Car, das bei jedem Rennen mit auf die Strecke geht. Doch auch die Sicherheit im Motorsport hat ihre eigene spannende Geschichte, und sie beginnt mit einem Porsche-Fahrzeug und einem Porsche-Angestellten.





Degerloch - Hoffe

ALF 1054

FEU WEHR

STÜTTGARTEN

RECARO - Sitze

EXCLUSIVE PORSCHE

S Y 7715 H



ZU VIELE FREUNDE UND
KOLLEGEN WAREN GESTOR-
BEN ODER SCHWER VERLETZT
WORDEN. HERBERT LINGE
WOLLTE DEN RENNSPORT
FÜR SEINE AKTEURE
SICHERER MACHEN.

Robb Pritchard besuchte die Zentrale des bekannten Sitzherstellers Recaro in Stuttgart, um mehr über das erste Safety Car der Welt zu erfahren: einen im Besitz von Recaro befindlichen und kürzlich restaurierten 914-6 GT R.

Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre tauchten im Motorsport Fahrzeuge auf, die in bisher unbekannte Geschwindigkeitsregionen vorstießen; Porsche 908 und 917 gehörten dazu und verschoben die Grenzen des Fahrbaren wieder ein Stück weiter. Die Spitzenteams setzten auf extremen Leichtbau, verwendeten für ihre Wagen reichlich Aluminium und schreckten sogar vor dem hochbrennbaren Magnesium nicht zurück. Nur die Sicherheitsvorkehrungen konnten mit den neuen Geschwindigkeiten nicht mithalten. Rückwirkend und mit dem heutigen Sicherheitsbewusstsein betrachtet, waren die damaligen Rennwagen Hochgeschwindigkeits-Todesfallen.

Wenn in dieser Zeit ein Rennfahrer am Montagmorgen lebend aufwachte und vom Rennwochenende keine schweren Verletzungen mit bleibenden Schäden davongetragen hatte, wurde das schon als Erfolg angesehen.

Das war auch die Welt von Herbert Linge. Natürlich war er gefahrenerprobt, musste

er doch zum Beispiel bei der Mille Miglia als Beifahrer in einem Porsche 550 den Kopf einziehen, als der Wagen vor einem herannahenden Zug noch unter der bereits geschlossenen Bahnschranke durchfuhr. Als 15-maliger Le-Mans-Veteran saß er auch beim 24-Stunden-Rennen 1970 am Steuer des 908-Kamerawagens für Steve McQueens Film und hatte dabei eine 30 kg schwere Kamera auf den Knien, die ihm noch zusätzlich die Sicht versperrte! Später musste er in seiner Funktion als Fahrersprecher oft – viel zu oft – an Beerdigungen von Freunden teilnehmen, die nicht so viel Glück hatten.

ERSTES SAFETY CAR DER WELT

Manchmal geht eine Veränderung mit großer Tragweite auf eine einzige Person zurück. Die mühsame Entwicklung, den Motorsport für Fahrer und Zuschauer gleichermaßen sicherer zu machen, was unter anderem auch zur Einrichtung von Kiesbetten, Auslaufzonen oder SAFER Barriers (Steel and Foam Energy Reduction Barrier) führte, begann mit Herbert Linge.

Verletzungen oder sogar der Tod waren im Motorsport von Beginn an bekannte Begleiter, aber mit den wesentlich größeren Kraftstofftanks, die aus Gewichtsgründen aus Alumi-

nium mit einer Wandstärke von kaum einem Millimeter bestanden, wurde bei einem Unfall ausbrechendes Feuer zur größten Gefahr für den Fahrer. Linge kam von Porsche, und dort hatte man sich immer gründlich mit den Details beschäftigt.

Bei der Auswertung zahlreicher Unfälle erkannte er, dass bei einem Feuer die Lebenserwartung des Fahrers nach 30 Sekunden rapide sinkt. Nach einer Minute ist die Überlebenschance nur noch gering, woraus Linge schlussfolgerte, dass die Feuerwehr innerhalb von 30 Sekunden am Unfallort erscheinen muss. Um das auf kostengünstige Weise zu erreichen, schlug Linge ein besonderes, mit Feuerlöschern ausgerüstetes Rennauto vor, das dem Feld in der ersten Runde folgen sollte, weil diese statistisch gesehen der gefährlichste Abschnitt eines Rennens ist.

Bernie Ecclestone, der damals mit der Vermarktung der Formel 1 begann, zeigte sich an diesem einfachen und offensichtlich effektiven Konzept sehr interessiert, und Linge machte sich auf die Suche nach einem passenden Fahrzeug, das er sich einige Monate lang für eine Machbarkeitsstudie ausleihen konnte.

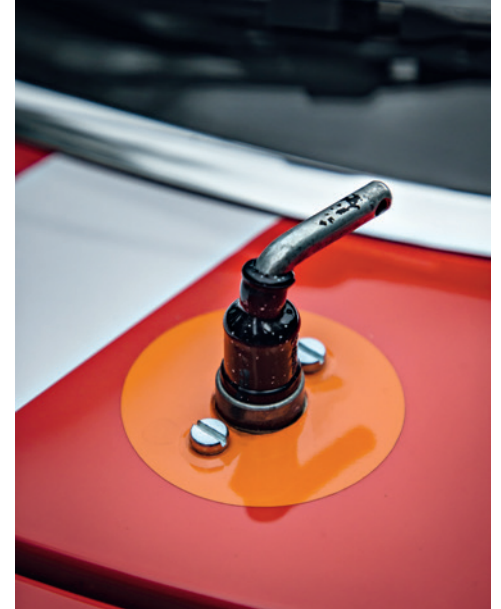
In einer Halle in Weissach entdeckte er einen der drei 914-6 GT, die 1971 bei der Rallye Monte Carlo eingesetzt worden waren. Aake Anderson war mit 914/057 unter der Startnummer 17 ins Rennen gegangen, musste den Wagen aber vorzeitig mit einem Getriebeschaden abstellen. Jetzt fristete dieser sein Dasein als Testfahrzeug.

SUCHE NACH PASSENDEM AUTO

Linge überzeugte den damaligen Entwicklungschef Ferdinand Piëch, dass sein Vorhaben eine wesentlich sinnvollere Verwendung für den Wagen wäre, und erhielt die Genehmigung, ihn als ersten sogenannten R-Wagen auszurüsten.

Dabei wollte sich Linge nicht mit halben Sachen in Form von ein paar tragbaren Feuerlöschern im Kofferraum zufriedengeben, sondern baute gleich einen über 100 kg Löschschaum fassenden Tank in den Bereich oberhalb des Getriebes ein. Dazu kamen ein langer Schlauch und eine Pumpe, die sich unter dem Buckel auf der hinteren Haube versteckten.

Außen erhielt der Wagen eine rote Lackierung, aber innen blieb er aus Kostengründen



Not-Ausschalter vorn (o.) und Zusatzstauraum hinten (u. l.). Der klobige Kasten auf dem Heckdeckel schafft Platz für Pumpe und Schlauch des Löschsystems.



REPORT



1973 WURDE DAS VON HERBERT LINGE
ENTWICKELTE SICHERHEITSKONZEPT OFFIZIELL EINGEFÜHRT
UND VON DER DRS ÜBERWACHT.





weiterhin in dem Signal-Orange des Monte-Carlo-Einsatzes. Auf das Dach kam eine blaue Rundumleuchte, und als weitere lebensrettende Maßnahme für einen verletzten Fahrer war auf dem Beifahrersitz Platz für einen Arzt vorgesehen.

Das erste Rennen, an dem Linge während der Testphase teilnahm, war 1972 das vom ADAC veranstaltete 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring. Nur drei Wochen später musste das Konzept schon seine Bewährungsprobe bestehen. Bei einem Interserie-Rennen, an dem entfesselte und irrwitzig leistungsstarke Rennwagen wie der 917/30 mit Doppelturboaufladung teilnahmen, kollidierte Herbert Müller in seinem Ferrari 512 M mit einem anderen Wagen. Er überschlug sich mehrmals längs der Leitplanke an der Boxengasse, der riesige 250-Liter-Tank wurde dabei aufgerissen und der Wagen ging sofort in Flammen auf. Müller konnte sich aus dem Inferno noch selbst befreien, brannte aber wie eine menschliche Fackel und rannte zu den Streckenposten mit den Feuerlöschern. Sekunden später war Linge mit seinem R-Wagen zur Stelle und erstickte die Flammen.

RECARO WIRD GELDGEBER DES 914-6 GT R

Der Wagen war in diesem Jahr auch bei Formel-1-Läufen dabei; Hockenheim machte hier den Anfang. Man vereinbarte schließlich, dass im Jahr 1973 das von Linge entwickelte Sicherheitskonzept als Standard eingeführt und von der ONS, der Obersten Nationalen Sportkommission – der deutschen FIA –, überwacht werden sollte.

Doch zunächst musste ein Geldgeber gefunden werden, der willens war, ein Auto zu finanzieren, das nicht um den Sieg fuhr und daher scheinbar niemanden interessierte.

Da der Fahrersitz eine der wichtigsten Sicherheitskomponenten eines Rennwagens ist, war für Sitzhersteller Recaro die Fahrersicherheit ein Kernthema, und das Unternehmen erklärte sich bereit, die Kosten für den Kauf des Wagens von Porsche zu übernehmen. Für den regulären Einsatz waren noch ein paar Änderungen erforderlich, denn das Auto musste einfach zu fahren, äußerst zuverlässig und auch schnell sein.

Daher wurde der ursprüngliche, für den Monte-Carlo-Einsatz frisierte Motor gegen eine 2,5-Liter-Version aus einem Ver-



Den schnellen R-Wagen 914-6 und 911 wurde bald eine Flotte von S-Wagen verschiedener Hersteller (o.) zur Seite gestellt. Meistens waren vier bis fünf Fahrzeuge bei der Streckensicherung im Einsatz.



suchs-911, die im 914-6 nun als Mittelmotor anstelle eines Heckmotors arbeitete, ausgetauscht. Das zusätzlich vorhandene Drehmoment erwies sich als sehr hilfreich, denn die komplette Ausrüstung erhöhte das Gewicht des 998 kg schweren Monte-Carlo-Wagens um 900 kg. Am 23. Januar 1973 wurde der 914-6 GT R-Wagen in werbeträchtiger Recaro-Lackierung der ONS vorgestellt.

BEGLEITER DES F1-ZIRKUS

Der R-Wagen war aber nur der erste Teil von Linges Konzept einer besseren, vielleicht sogar idealen Rennstreckensicherheit. Seiner Ansicht nach sollte er durch eine Flotte weiterer Wagen ergänzt werden, die auf jedem Kurs an strategisch wichtigen Punkten Position bezogen und so jede Stelle innerhalb von 30 Sekunden erreichen konnten.

Meistens reichten vier bis fünf Wagen aus, die Nordschleife des Nürburgrings erforderte allerdings 20. In kurzer Zeit wurden weitere Wagen gespendet, und zur ONS-Flotte gehörten schließlich Ford Capri, ein Mercedes und sogar einige Karmann-Ghia, die alle als S-Wagen bezeichnet wurden.

Internationale Rennveranstaltungen hatten ihre eigene S-Wagen-Flotte, aber der 914-6 GT folgte dem Formel-1-Zirkus um die Welt. Die Sicherheitsteams der ONS waren auch bei den Interserie-, GT- und Tourenwagenrennen zugegen und wurden von einem ehrenamtlich arbeitenden Arzt auf dem Beifahrersitz begleitet.

Voll ausgerüstet transportierte der Wagen nicht nur Tanks mit über 100 kg Löschschaum, sondern auch Handfeuerlöscher, Bolzenschneider und ein Spreizgerät zur Befreiung eingeklemmter Fahrer. Dazu kamen Montierisen, Hitzeschutztücher, eine Schaufel und Ölbindemittel, um ausgelaufene Flüssigkeiten unschädlich zu machen.

Der rote 911, der als erstes Hilfsfahrzeug nach dem schrecklichen Unfall von Niki Lauda auf dem Nürburgring 1976 die Stelle erreichte, war der zweite R-Wagen, der 1973 zur Flotte kam. Der 914-6 war damals auch vor Ort, stand allerdings hinter den anderen Wagen und ist daher auf den bekannten Bildern nicht zu sehen.

Linge begleitete mit dem 914-6 fünf Jahre lang Rennen auf der ganzen Welt. Als Porsche den Werbeeffect erkannte, den die Beteiligung an einer lebenswichtigen Sicherheitseinrich-

Landstraße statt Nordschleife. Im neuen Glanz und alten Look rückt der ONS-Wagen dieses Mal nur zur Testfahrt aus. Die Technik baut nahe am Originalzustand.



tung mit sich brachte, wurde der 914-6 erst gegen einen neuen 924 und später gegen einen 928 ausgetauscht. Der 914-6 wurde an einen Privatmann verkauft und wieder in den ursprünglichen Monte-Carlo-Farben lackiert.

Irgendwann landete der Wagen in der Privatsammlung des bekennenden Auto-Enthusiasten Jay Kay, Frontmann der britischen Band Jamiroquai. Vor einigen Jahren entschloss sich Recaro, die Unternehmensgeschichte wiederaufleben zu lassen. 2014 kehrte der Mittelmotor-Sportler zurück zu seinem ersten Sponsor und durchlief eine historisch korrekte Restaurierung.

RÜCKKEHR ZU RECARO

Nach dem Entfernen etlicher Lackschichten erhielt die Karosserie wieder das Rot aus der aktiven ONS-Zeit. Bei geöffneten Hauben kommt wieder das ursprüngliche Orange zum Vorschein, was zunächst einen halbfertigen Eindruck erzeugt, aber 1972 war der Wagen auch nur außen rot und ist daher so absolut original.

Der Aufwand hielt sich in Grenzen: Abgesehen von einer umfassenden Inspektion mussten nur einige Löcher von nachträglich

angebrachten Zusatzscheinwerfern verschlossen sowie ein Einlasskipphelb repariert werden. Die blaue Rundumleuchte war natürlich schon vor langer Zeit entfernt worden, aber Ersatz dafür ließ sich problemlos auftreiben, da es sich um ein Standardteil aus dieser Zeit handelte. Eigenartigerweise hatte niemand es für nötig befunden, den dafür angebrachten Schalter samt „Rundum“-Aufkleber vom Armaturenbrett zu entfernen – sie waren beim Rallye-Einsatz in Monte Carlo mit Sicherheit noch nicht vorhanden.

Mittlerweile hat Recaro auch herausgefunden, wo sich der andere R-Wagen befindet. Der 911 ist durch den Unfall von Niki Lauda auf dem Nürburgring 1976 vielleicht etwas bekannter geworden als der 914-6. Derzeit steht der Elfer in einer privaten Sammlung in Holland und wird nicht so einfach zu erwerben sein. Hier handelt es sich nämlich um einen Prototyp, angesiedelt zwischen dem R und dem RS – und der ist, einmal abgesehen von seiner Bedeutung für die Sicherheit im Motorsport, ohnehin ein ganz besonderes Auto. ◀

*Text: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb
Fotos: Robb Pritchard, Recaro*

VOR DEM KAUF DURCH
RECARO STAND DER 914-6 GT
IN DER SAMMLUNG DES
AUTO-ENTHUSIASTEN JAY KAY,
FRONTMANN DER BRITISCHEN
BAND JAMIROQUAI.

Der erste Eindruck ist gut. Hier scheint ein kompletter 911 auf seine Wiedererweckung zu warten. Keinerlei Um- oder Anbauten, alles so weit im Originalzustand.





DAS PORSCHE FAHRER-EXPERIMENT – TEIL 1

ZU RÜCK INS LEBEN

War es Langeweile, Übermut? Lust aufs Abenteuer? Oder was bringt einen auf die Idee, ganz nebenbei einen vor 28 Jahren abgestellten Elfer zu restaurieren und verkaufsfertig zu machen? PORSCHE FAHRER-Autor Peter Trautmann wollte wissen, was da so alles passieren kann, und wagte ein Experiment mit unsicherem Ausgang.

Einen alten Elfer finden, das wäre was“, sage ich immer. Welcher Schrauber träumt nicht davon? Eine Zeitkapsel, einen unberührten 911 entdecken, der seit Jahren irgendwo vor sich hin dämmert und darauf wartet, wieder zum Leben erweckt zu werden. Manchmal erfüllen sich Wünsche, aber nur selten entsprechen sie der eigentlichen Vorstellung. Das wäre ja auch zu schön.

Vor rund zwei Jahren fiel mir wieder ein alter Bekannter ein, von dem ich vor langer Zeit nur beiläufig erfahren hatte, dass in seiner Garage ein alter Porsche

stehe. Gesehen hatte ich das Auto noch nie und das Ganze auch irgendwie völlig vergessen. „Vielleicht hat er ihn ja noch“, dachte ich mir, „und vielleicht verkauft er ihn sogar.“ Ja, das wäre was.

Und tatsächlich. Als ich ihn 2016 in Bochum besuche, steht der Elfer noch immer in der Garage, seit 28 Jahren schon. „Ich werde wohl

nicht mehr da hineinkriechen und ihn fertig machen“, erklärt mir Harry. Er will ihn nun doch loswerden, und nach ein bisschen Hin und Her kommen wir ins Geschäft.

Harry hat das Auto einst aus dem Bauch heraus gekauft. „Ich war gerade bei einem Gebrauchtwagenhändler, als ein Mitarbeiter mit diesem Porsche auf dem Anhänger auf den Hof fuhr“, erinnert sich der Bochumer. „Ich fand den auf Anhieb schön und wollte ihn unbedingt haben.“ Ein, zwei Kleinigkeiten mussten gemacht wer-

den. „Dann waren wir mal mit dem Auto in Sölden. Ich will morgens starten, und ...“, gestikuliert Harry, „... er dreht zwar irgendwie, aber nix passiert.“ Ein Steuerkettenrad war gebrochen. Porsche in Salzburg hat es gerichtet. Danach war alles wieder gut.

Es ist ein 911 2.7 mit 165 PS in Silbergründiamant, Farbcode Y8Y8. Außer Betrieb gesetzt: 1986. Etwas über 100.000 km auf der Uhr. Harry ist, oder war, erst der zweite Besitzer. „Als ich ihn 1988 abgestellt habe, lief der Motor einwandfrei, und das Getriebe war auch in Ordnung“, versichert der Eigentümer. Er staunt selbst ein bisschen darüber, dass der Elfer nun schon so lange hier steht. Der Plan war einst, den Wagen zu lackieren und wieder chic zu machen. Ein vom Erstbesitzer ins Dach geschnittenes Sonnendach – Frevell! – ist bereits entfernt und die Öffnung wieder verschweißt. Die Scheiben sind teilweise ausgebaut, einige Anbauteile entfernt. Und dann?! Dann geschah erst mal nichts mehr. Eben bis jetzt, 28 Jahre später.

Also aufladen, mitnehmen. In mir wächst die Idee: Wenn schon wieder auf die Straße bringen, dann aber richtig. Neu lackieren. Motor überholen. Alles wieder in Schuss bringen. Ich überlege, wie ich das am besten schaffe. Und komme zu dem Schluss: „Das machst du zusammen mit Fachleuten.“ Ja, als gelernter Kfz-Mechaniker bin ich zwar in der Lage, mit Sinn und Verstand zu arbeiten, doch ist dies ein so spezieller Fall, dass ich gern auf Know-how und Fähigkeiten von Experten zurückgreifen will.

REISE IN DEN OSTEN

Erste Überlegung: Karosseriearbeiten und Lackierung. Pluspunkt: Geschweißt werden muss nichts. Der Unterboden ist absolut rostfrei, kein alter, ausgehärteter, rissiger Unterbodenschutz klebt am Blech, alles clean. Im

„ALS ICH IHN 1988 ABGESTELLT HABE, LIEF DER MOTOR EINWAND- FREI. DAS GETRIEBE WAR AUCH IN ORDNUNG.“



Hinten wurde nur das rechte Sitzpolster in Mitleidenschaft gezogen. So sieht es also aus, wenn sich Mäuse ein gemütliches Nest bauen.





Hier und da finden sich rundum kleine Macken und Kratzer. Es zeichnet sich hier schon ab, dass eine Lackierung fällig sein wird.



Das Radio war in den achtziger Jahren ein ultramodernes Hightech-Gerät eines japanischen Herstellers. Die Lautsprecher: Aua! Da musste das Eckige ins Runde.



Der Boxer hat 2,7 Liter Hubraum und leistet 165 PS. Später werde ich feststellen, dass es sich um ein Austauschaggregat des gleichen Baujahres handelt, mit identischen Leistungsdaten. Harry hatte davon keine Kenntnis.





Die Sättel habe ich ausgeblasen und gereinigt, die Kolben poliert. Der ATE-Überholsatz beinhaltet Manschetten und Sicherungsringe. In alle vier Bremssättel und neue Bremsleitungen investiere ich etwas über 200 Euro.



Alle vier Kolben sind aus den Sätteln gedrückt. Durch die lange Standzeit haben sich Oberflächenablagerungen gebildet. Diese bekomme ich mit Politur und Handarbeit wieder ab.



Rundum gibt es neue Bremsschläuche und, wo erforderlich, auch neue Bremsleitungen.



Der Innenraum ist weitestgehend wieder im Originalzustand. Kunstleder schwarz, Sitzmittelfstreifen in Nadelstreifenvelours schwarz. Ein Originalradio sowie Lautsprecher in den Türen folgen noch.

Nach Arbeitsende steht ein wirklich gut gemachtes Auto vor mir. Alles in allem haben mich die Arbeiten, also Demontieren, Vorbereiten, Lackieren, Verchromen und Zusammenbauen, etwas über 2000 Euro gekostet.



Auch den Hauptbremszylinder habe ich überholt und ihm neue Farbe gegeben. Hinzu kommen neue Bremsleitungen. Hier vorn war es nötig.



Nach der Überholung wieder am angestammten Platz: die Bremssättel. Alle haben neue Entlüfterschrauben bekommen, dazu neue Bremsbelag-Montagesätze. Gleichzug garantiert.

Gespräch mit meinem Bekannten Martin kommen wir auf Ungarn zu sprechen. „Ich habe da in der Nähe von Budapest eine Werkstatt, in die ich immer meine Autos bringe“, erklärt Martin, „und das Ergebnis ist in Qualität und Preis/Leistung bisher unschlagbar gut.“ Er zückt sein Smartphone und belegt das Gesagte durch Fotos. „Ok“, sage ich, „einen Versuch ist es wert.“

Nach erster Kontaktaufnahme über Martin mit Laszlo in Ungarn zurre ich meinen alten 911 auf dem Anhänger fest. Es geht nach Pécel, beinahe ein Vorort von Budapest. Für die etwas über 1100 Kilometer von Nienburg in Norddeutschland nach beinahe Budapest bin ich rund 14 Stunden unterwegs. Dann eine herzliche Begrüßung in Ungarn. Man spricht hier eher Deutsch als Englisch. In diesem Fall ist die Schwiegermutter des Werkstattbesitzers, die als Deutschlehrerin arbeitet, zugegen. Sehr gut, das hilft bei der Kommunikation ungemein. Laszlo und ich besprechen den Arbeitsumfang, den zeitlichen Rahmen und den Preis plus/minus ein paar Euro. Ich habe keine Eile, und es ist mir recht, wenn wir für das Projekt erst mal einen Rahmen von rund zwei Monaten veranschlagen. Wie wird dieses Experiment ausgehen?

Die nächsten zwei Monate stehe ich über den Verlauf der Arbeiten mit dem ungarischen Mechaniker und seinem Lackierer in stetem E-Mail-Kontakt, Fotos werden geschickt. Teile, die noch benötigt werden, bestelle ich in Deutschland und lasse sie direkt nach Pécel schicken. Alles klappt bestens.

Letztendlich dauern die Arbeiten ein paar Tage länger, aber das macht nichts. Mit dem leeren Anhänger geht es wieder nach Pécel. Ich bin gespannt wie ein Flitzbogen. Wie wird der 911 aussehen? Fotos sind zwar

toll, aber die Realität ist noch mal ein ganz anderer Schnack. Beim Eintreffen in Pécel ist es bereits dunkel. Wir gehen in die Werkstatt.

Als die Neonröhren aufflackern, fühle ich mich wie auf einer Messe-Präsentation ... Nur ohne das ganze Tamtam, und Publikum fehlt auch. Das Ergebnis ist eine Wucht. Vor mir steht der 911 in neuem Glanz. Die Oberfläche ist glatt wie ein Babypopo. Keine Orangenhaut, keine Läufer oder Nasen ... Top-Arbeit! „Am Ende haben wir jede Ecke und jeden Winkel von Hand mit 800er-Schleifpapier nass geschliffen“, erklärt mir Laszlo. „Die Anbauteile, das war ganz schönes Gefummel.“ Alles haben sie ohne Macken und Kratzer wieder dranbekommen. Super. Die Chromteile wurden neu verchromt. Ich kann mein Glück kaum fassen. Also: aufladen, zurück. So weit, so gut.

ZURÜCK ZU HAUSE

„Egal, wie es jetzt weitergeht, die Bremsen kann ich so oder so schon mal überholen“, sinniere ich. Ich baue die Bremssättel aus. Von ATE bekomme ich originale Überholsätze. Ich drücke die Kolben heraus, und das Ergebnis ist wie erwartet: Durch die lange Standzeit haben sich auf den Bremskolbenoberflächen Ablagerungen gebildet. Diese verhindern ein gleichmäßiges Arbeiten aller vier Kolben, die Bremswirkung wäre ungleichmäßig bzw. nicht vorhanden. Ich poliere die Kolbenoberflächen von Hand mit Polierpaste, erneuere die Manschetten und Sicherungsringe und drücke danach vorsichtig und nur mit Daumendruck die Kolben in die Sättel. Passt!

Des Weiteren reinige ich die Bremsleitungen. Die Oberflächen sind in Ordnung, weisen keinen Rostfraß

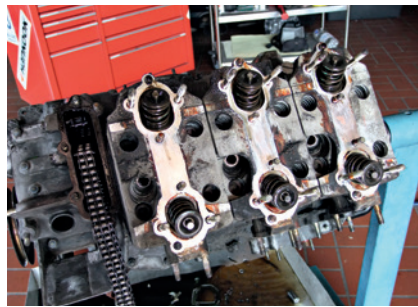


Ich, beim Selbstmachen. Als gelernter Kfz-Mechaniker bin ich versiert, habe schon den einen oder anderen Motor repariert – aber eben noch nicht in dieser Tiefe einen Sechszylinder-Boxermotor. Mithilfe von Experten wage ich das Experiment.

Der 2,7-Liter-Motor liegt ausgebaut bei Pomotec in der Werkstatt. Ab jetzt geht es Schritt für Schritt ans Eingemachte. Zuerst wird von oben alles runtergebaut: Einspritzanlage mit Ansaugrohren sowie das Lüfterrad mit Lichtmaschine und das Lüfterradgehäuse.



Die Zylinderköpfe sind beim alten Porsche 911 einzelne Bauteile, jeweils einer pro Zylinder. Oben zu sehen: Einlass- und Auslassventile, links eine Steuerkette.



Die beiden Heizklappenkästen werden in diesem Wagen noch manuell bedient. Hier ist bereits einer der zwei neuen alten Kästen, gefunden im Kofferraum, wieder eingebaut. In geschlossenem Zustand strömt warme Luft von den Zylindern über die Wärmetauscher ins Wageninnere. Sind die Klappen geöffnet, wird kalte Luft zugeführt.



Das Getriebe ist abgebaut. Nachdem ich auch die Kupplung demontiert habe, offenbart sich ein typischer Altersschaden: Die Kupplungsfeder ist gerissen.

auf. Außerdem ersetze ich die Bremsschläuche rundum durch Neuteile. Die Bremscheiben befinden sich in gutem Zustand, laufen plan und sind in ihrer Stärke noch gut über Toleranzbereich.

Der Wagen verfügt noch nicht über einen Bremskraftverstärker. Die Bremskolbenstange führt über das Bremspedal direkt in den Hauptbremszylinder. Auch den baue ich aus und zerlege ihn. Primär- und Sekundärmanchette auf dem Druckkolben sind in Ordnung. Nach dem Reinigen setze ich alles wieder zusammen und verpasse dem Gehäuse eine neue Lackierung: Mattschwarz, wie beim Original.

Die alten Heizklappenkästen sind fest, vergammelt. Also raus damit. Im Kofferraum finde ich noch diverse Ersatzteile, praktischerweise auch zwei Heizklappenkästen. Danke. Die kommen nun rein – nur eben 30 Jahre später als geplant.

Die Abgasanlage hat es hinter sich, die Abgasrohrverbindungen sind schwer verrostet. Das kleine Verbindungsrohr zwischen Abgasrohr und Vorschalldämpfer bekomme ich mit viel Hitze und einer Kombination aus etwas Gewalt und Geduld auseinander. Ein Bekannter ist Metallbauer, von ihm lasse ich mir auf den Original-Verbindungsflansch ein passendes Edelstahlrohr schweißen. Diesen Verbindungsstutzen gibt's eh nicht mehr neu zu kaufen ... Ich habe jedenfalls keinen Anbieter gefunden. Nebenbei habe ich für eine oberflächliche Erstbegutachtung den Motor ausgebaut. Es wird Zeit, die Experten zu konsultieren.

REISE IN DEN WESTEN

Ich rufe bei den Porsche-Spezialisten von Pomotec in Herscheid an. Vor Jahren habe ich dort für eine PORSCHE FAHRER-Reportage über die Motorprobleme der ersten wassergekühlten Porsche Boxster und 911-Generation recherchiert.

Geschäftsführer Wulf Keilmann schildere ich mein 911-Projekt und wo ich gerade stehe: „Eigentlich will ich den Motor komplett auseinandernehmen und vollständig revidieren“, erkläre ich, „und das mithilfe von Experten. Um es so perfekt und fehlerfrei wie möglich hinzubekommen.“ Antwort Keilmann: „Na, dann los. Herbringen, anfangen.“

Auf meinem Weg nach Herscheid, den Elfer erneut im Rückspiegel, denke ich: „Ach, einen Monat, dann ist alles wieder zusammen.“ Doch hier ist der Wunsch Vater des Gedankens. Alles beginnt mit dem erneuten Ausbau des Motors. Dann geht es ans Zerlegen. Schritt für Schritt zeigt sich der Ist-Zustand des Motors. Jetzt können wir sehen und entscheiden, welcher Revisionsumfang Sinn macht. Welche Neuteile brauchen wir? Welche Teile wol-

len wir wie bearbeiten? Ich lerne eine Menge dazu.

Mit einigen Pausen dazwischen und weiteren Besuchen bei anderen Fachleuten nimmt diese Aktion rund ein halbes Jahr in Anspruch. In dieser Zeit absolviere ich meine Technik-Reise durch ganz Deutschland. Ich besuche mit der K-Jetronic im Gepäck einen Kraftstoffanlagen-Experten in Nordrhein-Westfalen. Der Weg führt mich nach Baden-Württemberg zu einem weiteren Motorenspezialisten. Mit dabei habe ich die beiden Gehäusehälften der 2,7-Liter-Maschine.

Aber noch bin ich erst ein Stück des Weges gegangen. Der Motor ist fast zerlegt, und schon dabei zeigen sich Schäden, die der langen Standzeit geschuldet sind. Der zweite Teil des Experiments folgt: Nach der kompletten Zerlegung analysieren und beurteilen wir die Bauteile, reinigen und bearbeiten diverse Komponenten. Und ich fahre an den Niederrhein, nach Linnich, zum Einspritzanlagen-Guru Hans Küppers. Das Projekt bleibt spannend. ◀

Text + Fotos: Peter Trautmann

**„WELCHE NEUTEILE
BRAUCHEN WIR? WELCHE
TEILE WOLLEN WIR
WIE BEARBEITEN? ICH
LERNE VIEL DAZU.“**



Peter Trautmann, Jahrgang 1967. Seit fast 15 Jahren auf 911 Carrera 3.2, Baujahr 1985, unterwegs. An diesem Auto hat der gelernte Kfz-Mechaniker bisher vieles selbst gemacht. Geschweißt, lackiert, repariert. Der Motor musste noch nicht auseinandergenommen werden, anders als beim Elfer-Experiment.



HAPPY END – PORSCHE-MUSEUM GMÜND

ZEITREISE

In einer ehemaligen Sägemühle im österreichischen Bundesland Kärnten wurden zwischen 1948 und 1949 insgesamt 44 Coupés und 8 Cabrios vom Typ 356 auf engstem Raum zusammengeschraubt. Das kleine Gmünd ist bis heute die Keimzelle der großen Marke Porsche. Das Museum Helmut Pfeifhofer erinnert daran.



K 45 286

1948 Der Porsche Nr. 1 auf Erprobungsfahrt in Öst

PORSCHE

V 1.617



In Ehren ergraut und tief geduckt kauert das metallisch blanke Coupé vor dem Betrachter. Sein nacktes Blech vermittelt einen Eindruck davon, wie diese Autos damals gebaut wurden, und der unfertige Zustand dieses 356 hat einen besonderen Grund. Hier handelt es sich tatsächlich um einen der legendären Gmünd-Wagen: Das ist Fahrgestellnummer 20, der achtälteste überlebende Porsche-Wagen der Welt und wohl derjenige, der dem Originalzustand dieser ersten Exemplare am nächsten kommt.

Aber das ist noch nicht alles, denn seine Garage, das private Porsche-Museum in Gmünd, ist die umfunktionierte ehemalige „Fabrikhalle“, in der ursprünglich Ferdinand Porsche gemeinsam mit seinem Sohn Ferry nach dem Zweiten Weltkrieg seine ersten Autos baute.

Warum Kärnten, warum Gmünd? Es war eine Flucht aus dem von Bombenangriffen zerstörten Stuttgart, ein Schritt zurück nach vorn. Ferdinand Porsche war öfters dort gewesen, und zwischen ihm und dem Bürgermeister hatte sich eine Freundschaft entwickelt. Der Bürgermeister wollte nach dem Ende der Kampfhandlungen die ökonomische Zukunft seines Ortes vorantreiben und bot Porsche eine stillgelegte Sägemühle als Produktionsstätte an.

An Neues war kaum zu denken, zuerst musste das Alte instandbesetzt werden. Zuerst kümmerte sich Porsche um die Geräte der örtlichen Bauern und reparierte Traktoren, Wasserräder, Seilwinden – kurzum alles, was

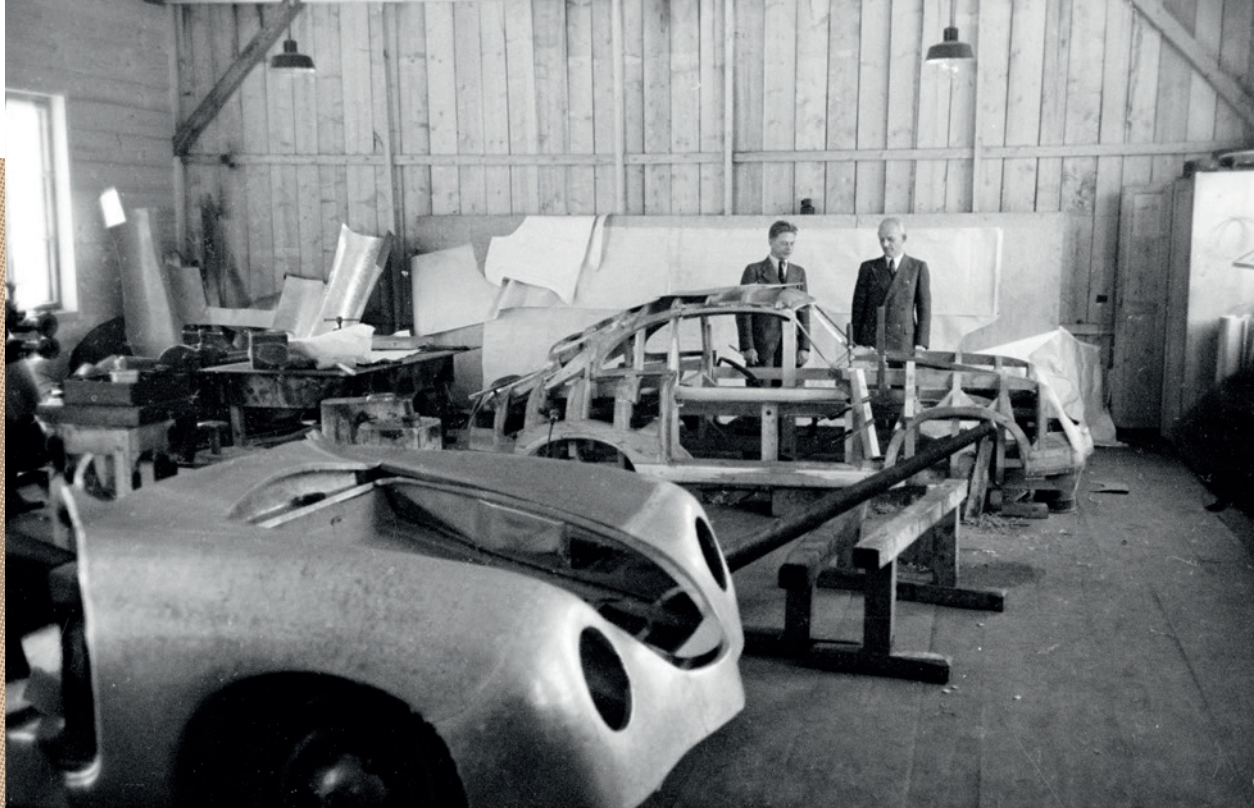
Geld einbrachte. Aber 1948 war man endlich so weit, mit Ferry Porsches neu entwickelter Konstruktion beginnen zu können, einem kleinen, leichten Sportwagen.

Die Materialbeschaffung verlief pragmatisch. Mitarbeiter wurden in die nähere und weitere Umgebung geschickt, um nach Metallschrott zu suchen. Die kriegsversehrten Reste von Kübelwagen und Schwimmwagen der Deutschen Wehrmacht und anderer NS-Organisationen lieferten den Rohstoff für die ersten Porsche.

Im Gegensatz zur flachen Plattform des nun als Volkswagen bezeichneten KdF-Nachfolgemodells oder dem Rohrrahmen des 356-Prototyps besaß der neue Porsche ein Monocoque aus Stahl, in das bei den ersten Exemplaren noch die recycelten mechanischen Bauteile alter Wehrmachtsfahrzeuge verbaut wurden. Die Vierzylinder-Boxermotoren erhielten neue Zylinderköpfe, Nockenwellen und Kurbelwellen. In Verbindung mit einer Zwei-Vergaser-Anlage stieg die Leistung des 1,1-Liter-Motors von 24,5 auf 39 PS.

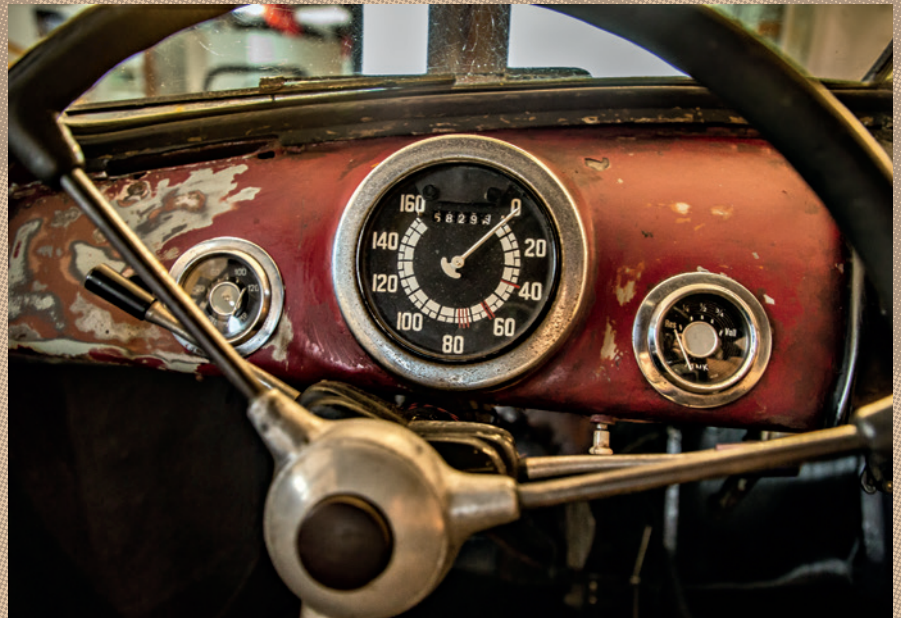
Die Karosserien bestanden weitgehend aus Aluminium, die Türen und Hauben aus Stahl, und alles wurde in der Werkstatt selbst hergestellt. Um die geschwungenen Kurven des 356 über einer Holzform aus Tafeln von Blech herauszuarbeiten, brauchten selbst die geschicktesten Karosseriespengler 90 Stunden. Einer der dazu verwendeten Hämmer hat überlebt und ist im Museum neben dem Wagen mit der Nummer 20 ausgestellt.

Nach über 40 Jahren des Stillstands fährt der Gmünd-Porsche Nr. 20, das Herzstück der Pfeifhofer-Sammlung, wieder aus eigener Kraft.

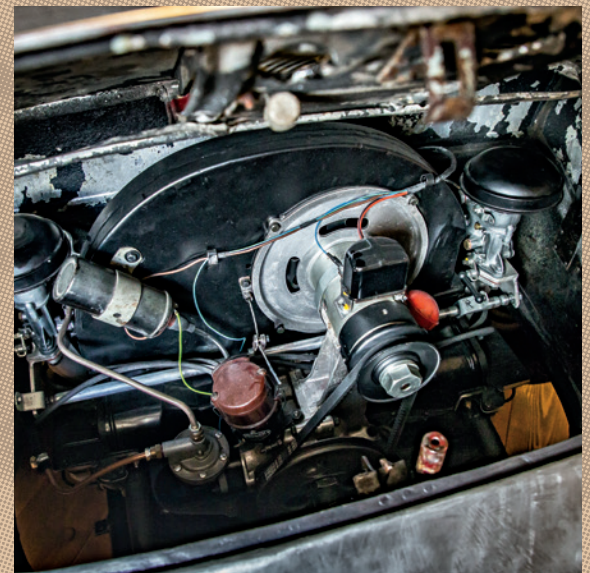


EINE STILLGELEGTE SÄGE-
MÜHLE WURDE ZUR PRODUK-
TIONSSTÄTTE DER ERSTEN
PORSCHE-SPORTWAGEN.
WEHRMACHTS-TECHNIK
WURDE BEIM BAU RECYCELT.





DAS GEBÄUDE, IN DEM NUMMER 20
GEBAUT WURDE, STAND LEER. MITTE
DER 1980ER JAHRE ZOG PFEIFHOFFER
MIT SEINER SAMMLUNG DORT EIN.



Alle 356, die über die steile gepflasterte Rampe die Werkstatt verlassen mussten, fanden schließlich auch einen Käufer. 1949 kehrte das Unternehmen Porsche nach Stuttgart zurück. Die Köche, die für das leibliche Wohl der Belegschaft gesorgt hatten, blieben zurück, nutzten das alte Büro als Wohnung und verschürten die Holzformen der Karosserien im Ofen.

Seitdem hat sich in Gmünd nicht viel getan, der kleine gemütliche Ort hat seinen Charme in die Neuzeit gerettet. Die Geschichte der Firma und des Automuseums Porsche begannen in etwa zur gleichen Zeit.

Dessen Gründer Helmut Pfeifhofer ging damals mit den Kindern der Porsche-Mitarbeiter in Gmünd zur Schule und fuhr eines Tages mit seinem Fahrrad zur Fabrik in der Sägemühle. Dort angekommen, sah er das offene stehende Holztor der Halle. Darin standen aufgereiht die ersten gerade im Aufbaustadium befindlichen 356. Im Vergleich zu den Vorkriegsautos – im gesamten Ort gab es damals immerhin vier davon – wirkten sie wie Boten einer fernen Zukunft. Von diesem Tag an war Pfeifhofer von Porsche-Autos infiziert.

80.000 BESUCHER PRO JAHR

Es sollte aber noch fast 20 Jahre dauern, bis sich Helmut Pfeifhofer seinen ersten Porsche, ein 356 Cabrio, leisten konnte. Aber wenn er durch seinen Beruf als Antiquitätenhändler mit irgendetwas mit einem Bezug zu Porsche in Berührung kam, kaufte er es, und im Laufe der Zeit entstand eine große Sammlung an Utensilien und Erinnerungsstücken. Und natürlich Autos. Die Flotte seiner 356 wurde größer und schließlich mit einem 550 vervollständigt. Dazu kamen mehrere 911-F-Modelle. Aber sein größter Wunsch war immer ein 356, der in Gmünd gebaut worden war.

Drei der 52 Exemplare waren in Österreich verkauft worden. Zwei davon mussten über die Jahre diverse „Modernisierungen“ in Form anderer Stoßstangen und Scheinwerfer über sich ergehen lassen, aber da war noch einer, der einst an einen gewissen Dr. Schindler verkauft worden war und sich noch in dem Zustand befand, wie er einst die Werkhalle in Gmünd verlassen hatte.

Danach ging der 356 durch mehrere Hände, und der vierte Besitzer behielt ihn fast zwei Jahrzehnte, zum Schluss abgemeldet in einer Scheune. 1976 kaufte Helmut Pfeifhofer den Wagen mit der Chassisnummer 20. 1948 hatte er die Wagen noch während ihrer Entstehung gesehen, das blanke Aluminium der Karosserie und die etwas dunkleren Türen und Hauben aus Stahl. Nachdem Pfeifhofer an seinem Wagen die Farbe entfernt und die



darunter verborgene Handwerkskunst freigelegt hatte, entschloss er sich, diesen Zustand beizubehalten. Denn der Wagen sah jetzt genauso aus wie damals an diesem schicksalhaften Tag der ersten Begegnung, als er einen Blick in die Werkhalle riskiert hatte. Und jetzt gehörte er sogar ihm!

Das Gebäude, in dem der Wagen gebaut worden war, stand leer, seitdem Porsche ausgezogen war. Helmut Pfeifhofer bezahlte aus eigener Tasche die Instandsetzung des Dachs und neue Fenster, um es gegen die Wettereinflüsse zu sichern. Mitte der achtziger Jahre schlug ihm seine Frau vor, mit seiner umfangreichen Porsche-Sammlung doch ein Museum zu eröffnen. Pfeifhofer erwarb das leer stehende Gebäude von der Kommune, und das war die Geburtsstunde des Museums an alter Wirkungsstätte.

Ein wenig sieht es dort noch heute so aus wie auf alten Fotos. Mittlerweile umfasst die Sammlung 70 bedeutende und seltene Exponate, darunter Leihgaben aus dem Stuttgarter Museum. Jährlich kommen über 80.000 Besucher, um den beeindruckenden Carrera GT neben dem Porsche Traktor zu bestaunen, die Holzform des 550 oder die per Hand aufgebrachte Martini-Farbgebung des „Baby“ genannten 935, mit dem Ickx/Stuck an der Deutschen Rennsport-Meisterschaft teilnahmen.

Nummer 20 aber hat einen Ehrenplatz am Hallenende erhalten. Daher läuft man immer auf den Wagen zu, und es ist der einzige, an dem man nicht vorbeigehen kann.

Nur wenige Personen bekommen die Möglichkeit, das Absperrband um das Auto zu übersteigen, um es näher betrachten zu können. Für PORSCHE FAHRER machte Helmut Pfeifhofers Sohn Christoph, der die Leitung des Museums übernommen hat, eine Ausnahme. Als sein Vater den Wagen 1976 kaufte, wies er Rostschäden und jede Menge Gebrauchsspuren auf. Bis heute!

Die Vordersitze sehen einer Matratze ähnlich, wie sie manchmal wild am Fahrbahnrand deponiert wird. Das Armaturenbrett hat den Großteil seiner ursprünglichen Farbe verloren, und anstelle der Uhr, die zur Aufarbei-

**Generationenhaus.
Helmut Pfeifhofer gründete
das kleine Privat-Museum,
Sohn Christoph ist hinein-
gewachsen. Die nächste
Generation steht bereit.**



tung an einen Experten geschickt wurde, klafft jetzt ein großes Loch auf der Beifahrerseite. All das vermittelt eher den Eindruck eines heruntergekommenen und verbrauchten Alltagswagens als den eines nahezu unbezahlbaren Klassikers.

NUMMER 20 FÄHRT WIEDER

Porsche 356 Nummer 20 bewegte sich zuletzt Anfang der siebziger Jahre aus eigener Kraft, aber letztes Jahr entschloss sich Christoph, den Wagen wieder in einen fahrtüchtigen Zustand zu versetzen. Mit einer Laufleistung von 63.500 km waren Kolben und Ventile verschlissen und mussten ersetzt werden. Darüber hinaus wurden ähnlich einer großen Inspektion alle Verschleißteile wie Zündkerzen, Keilriemen, Bremsbeläge und Dichtungen ersetzt, mehr Neuteile waren nicht erforderlich. Natürlich ist bei einem Auto wie diesem die Originalität ein wesentlicher Faktor, und daher blieben viele alte Teile, wenn sie nicht gerade bedenklich abgenutzt oder beschädigt waren, an ihrem Platz. Und wenn sie wirklich ausgetauscht werden mussten, wurden die Originale eingelagert und aufbewahrt.

Die ersten Pressefotos von Vater und Sohn Porsche und ihren Autos entstanden in der Gegend um Gmünd; Christoph Pfeifhofer schlug vor, mit dem hergerichteten Wagen wieder die gleichen Plätze zu Fotozwecken

aufzusuchen. Nur trocken musste es sein: Ein metallisch blanker Porsche mit dieser Vergangenheit darf einfach nicht nass werden.

Und ja, Nummer 20 fährt so, wie man es von einem Porsche erwartet. Zuverlässig, vielleicht nicht so schnell wie früher möglich. Vom Halleneingang führt eine steile Kopfsteinpflasterrampe nach unten in den Hof. Die diversen betagten Komponenten des Fahrwerks begleiten die Abfahrt mit einem vielstimmigen Konzert von Quietsch- und Knarzgeräuschen. Die Federn des Sitzes scheinen in der Ebene für mehr Komfort zu sorgen als das Fahrwerk. Es riecht nach Öl und unverbranntem Benzin.

Mit postkartengroßen Ausdrucken der alten Bilder entdeckten wir die Plätze, an denen früher die Aufnahmen entstanden. Sie zu finden war einfach, denn Gmünd ist klein und hat sich in den vergangenen 70 Jahren nicht wesentlich verändert. Ganz anders als die Firma, die hier vor etwas mehr als 70 Jahren ihr erstes Auto unter eigenem Namen baute. ◀



Das Museum ist ganzjährig und mit wechselnden Ausstellungen geöffnet.
www.auto-museum.at

Text: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb
Fotos: Robb Pritchard, Porsche, Automuseum Helmut Pfeifhofer

Farbe statt Schwarz-Weiß. Die Plätze und Foto-Hintergründe in und um Gmünd haben sich in den letzten 70 Jahren kaum verändert.



turbo 3.0 1975–1977

Manchmal, wenn Geld und Zeit keine Rolle spielen, entsteht große Kunst, ohne dass die Limitierungen des wirklichen Lebens ihr Schranken auferlegen. Und mit viel Glück wird ein Buch wie Ryan Snodgras' Magnum Opus zum Thema 911 Turbo daraus. Die Masse von 1500 Bildern und Informationen auf 536 Seiten hat das Zeug, den Betrachter/Leser zu erschlagen: Wo beginnen, wenn schon das Kapitel „Accessoires“, angefangen beim korrekten Bordwerkzeug bis hin zum passenden 911-Koffersatz der Firma Volz, 18 Seiten umfasst? Wohlgermerkt, es geht nur um den Dreiliter-Urturbo der Modelljahre 1975 bis 1977! Natürlich ist es spannend, die Entwicklung des 911 Turbo nachzuvollziehen, aber richtig aufregend wird es, wenn Text und Bilder tief und detailreich bis hin zum Aufnäher der Sicherheitsgurte in Technik, Ausstattung und Produktion eintauchen. Snodgras hat sich die Mühe gemacht, auch Sonderanfertigungen und Spezialmodelle zu zeigen, die Spuren im Rennsport nachzuzeichnen und zu guter Letzt JEDEN gebauten 911 Turbo 3.0 mit Farbe, Innenausstattung, Reifentyp bei Auslieferung, Extras etc. aufzulisten. Wenn das Geld also nicht für einen Urturbo reicht, sind 395 Dollar für die Standardausgabe dieses Standardwerks perfekt angelegtes Geld. Fünf Sterne!

Ryan Snodgras: „turbo 3.0 – Porsche´s first turbocharged supercar“, 536 Seiten, 310 x 272 mm, Englisch, Hardcover im Schubert, Parabolica Press, Kirkland/WA, USA 2018, 395,00 bzw. 595,00 Dollar, ISBN 978-0996268240



Porsche 911

Dipl.-Ing. Jörg Austen (1934–2015) hätte der volle Titel dieses Buches gefallen, so herrlich technisch, sachlich und sperrig liest er sich. Austens Erbe der Baureihen-Dokumentation setzt dessen ehemaliger Buch-Partner Tobias Aichele fort – und was wäre zeitgemäßer und dringender erforderlich als die Aufarbeitung der technischen Entwicklung der ersten wassergekühlten Elfer der Generationen 996 und 997? Jetzt gibt es sie also, die gebündelte Technik-Information zum 911 der Baujahre 1996 bis 2013, komplett von der Lenkübersetzung bis hin zur Einpresstiefe. Die Fülle an Daten mag nicht für jeden Fahrer eines Alltags-Elfers vonnöten sein, doch schon als großer, umfassender Überblick und als akribische Auflistung der jeweiligen Modellpflegen der immer mehr in den Sammler-Fokus geratenden Baureihen ist das Buch eine große Hilfe. Zumal auch die Entwicklung der Rallye-, RS- und RSR- sowie Cup-Fahrzeuge dokumentiert wird. Turbo-, GT3- und GT2-Typen sind ebenfalls dabei, auf Boxster und Cayman muss aber noch gewartet werden. Es geht hier wirklich nur um wassergekühlte Elfer.

Jörg Austen/Tobias Aichele: „Porsche 911. Die techn. Dokumentation der wassergekühlten Serien- und Sportwagen“, 464 Seiten, 235 x 271 mm, Hardcover, Motorbuch Verlag, Stuttgart 2018, 39,90 Euro, ISBN 978-3-613-04066-3



Motoren-Anatomie

Mögen Sie Technik? Erkennen Sie deren konstruktive Ästhetik, wenn Sie sie sehen? Ja, wenn! Die Innereien eines Motors bekommen nämlich meist nur Monteure und Instandsetzer zu sehen. Weshalb der Untertitel dieser Anatomie-Sammlung von 30 zerlegten Triebwerken, allesamt Meilensteine des Automobilbaus (ein früher Zweiliter-Porsche-911-Boxer ist natürlich dabei), auch passend „Schönheit im Verborgenen“ heißt. Zerlegt, gereinigt und sortiert präsentieren sich die Bauteile den Fotografen. Die Erläuterung der Technik und die wichtigsten Daten, den Hinweis auf Besonderheiten und Schwachstellen liefert die Redaktion der Fachzeitschrift OLDTIMER PRAXIS. So ist der Aufbau immer identisch, nur das Objekt der Betrachtung wechselt: Die Auswahl reicht vom Mercedes Diesel OM 616 über Ro 80 Wankelmotor bis hin zum Lamborghini V12. Schönheit wird nie langweilig. Schauen Sie doch mal rein!

Lars Rosenbrock/Daniel Bartetzko/Alexander Polaschek/Andreas Beyer/Siegfried Traub: „Motoren-Anatomie – Schönheit im Verborgenen“, 148 Seiten, 245 x 290 mm, Hardcover, Heel Verlag, Königswinter 2018, 29,95 Euro, ISBN 978-3-95843-769-2



Porsche 964 30 Years 1988–2018

Im Trubel des großen Sportwagen-Jubiläums ging der H-Kennzeichen-fähige 30. Geburtstag des 964 etwas unter – was unverdient ist, weil die so lange unterbewertete Elfer-Generation mit Schraubenfeder-Fahrwerk und funktionierender Heizung (Extra-Kapitel mit 911-Projektleiter Friedrich Bezner unbedingt lesen!) das entwicklungs-technisch so wichtige Bindeglied zwischen gestern und heute darstellt. Aber die Feier lässt sich jetzt daheim nachholen: Bei BMB gibt es nun das erste Stück Prosa, das nur dem 964 gewidmet ist. Schon das ist Grund genug, die rund 100 Euro in das verspätete Geburtstagsgeschenk zu investieren. Vom bewährten, aber vielleicht inzwischen auch leicht überholten Konzept wurde auch beim neuen Buch nicht abgewichen. Es gibt viele, meist bekannte Bilder und einen mühsam zu lesenden zweisprachigen Textteil. Die Übersicht zu behalten fällt schwer, aber auch das gehört zum Fluch der guten Tat, weil jedes Modell, vom soften Speedster bis hin zum harten N/GT, sein eigenes Kapitel und das Ganze auch noch eine Kaufberatung erhält. Eine Quellenangabe wäre hilfreich gewesen.

Andreas Gabriel/Manfred Hering/Tobias Kindermann: „Porsche 964 – 30 Years 1988–2018“, 378 Seiten, 300 x 280 mm, Deutsch/Englisch, Hardcover im Schubert, Berlin Motor Books, 99,80 Euro, ISBN 978-3-9814592-4-1

ABONNIEREN LOHNT SICH!

- **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*
- 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



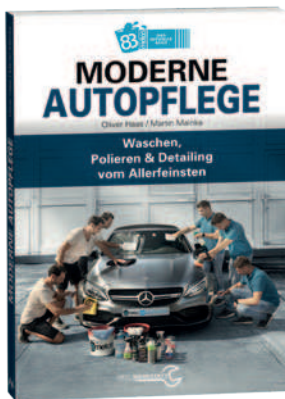
**BESTELLEN SIE IHR ABO AUF
WWW.PORSCH-FAHRER.DE
ODER TELEFONISCH UNTER
06123 9238-277!**

 PORSCHEFAHRER.Magazin

www.porsche-fahrer.de



IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO

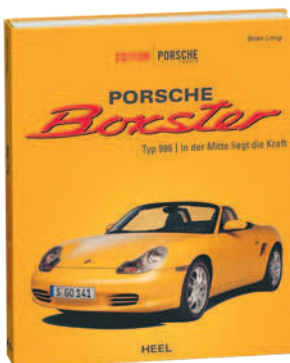


Moderne
Autopflege
Wert: 14,99 Euro



Porsche 911
50 Jahre
Sportwagenkultur
Wert: 9,99 Euro

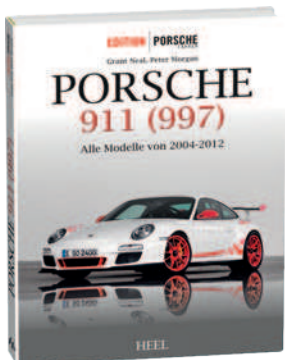
IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Porsche
Boxster
Wert: 35 Euro



PORSCHE 917



Porsche 911
(997)
Wert: 29,95 Euro



PORSCHE 917

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



Playmobil Macan GTS
Wert: 59,99 Euro



Playmobil 911 GT3 Cup
Wert: 46,99 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

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 Sammleredition



Porsche 911

Für Neunelfer-Fans und die, die es werden wollen, bieten die Modellautos von Atlas eine hervorragende Gelegenheit, sich sofort eine breite Basis für eine Sammlung zum Porsche 911 anzulegen. Die Bandbreite der im Maßstab 1:43 verkleinerten Miniaturen reicht vom Ur-Elfer des Jahres 1964 – noch unter dem Namen 901 – über die Targa von 1965 und 1973 bis hin

zum 911 Speedster 1989. Natürlich sind auch die Highlights aus der Historie des 911 vertreten, so etwa der 911 Carrera RS 1973 und der Porsche 930 Turbo 1975, also der erste Turbo aus Stuttgart. Modelle des Coupés gibt es vom 911 S 2.4 1972, dem G-Modell 911 Carrera 3.2 1984, dem 911 Carrera 4 (964) 1991 sowie dem 911 Carrera 4S 1995 (993). Die Baureihen 996 und 997 sind mit einem Cabriolet und einem Coupé vertreten: 14 Modelle sind es, die die Historie des Porsche 911 im Modell nachzeichnen. Und dies auch in einer wirklich annehmbaren Qualität: Die Lackierungen sind spitze! Die Anmutung und das Design der Linienführung sind exakt getroffen. Die Details im Bereich Chromstoßstangen, Spoiler und Felgen sind hervorragend ausgearbeitet.

Preis je Modell 14⁹⁵ €, Artikelnummer: **7114003** (rot) & **7114011** (blau) & **7114016** (gelb)



911er 1:43 mit zu öffnenden Teilen

Porsche 911

Kyosho präsentierte mit den unter der Artikelnummer 055215 erhältlichen Modellautos des Porsche 911 Carrera 2.7 eine Miniatur zum Neunelfer der G-Serie des Jahres 1975. Anlass dafür, diese Bezeichnung einmal näher zu betrachten: Jedes Modelljahr erhielt seit dem des Jahres 1968 einen Buchstaben. Die 911 des Modelljahres 1968 wurden als A-Serie geführt.

Unter Berücksichtigung dessen, dass das „l“ nicht zur Anwendung kam, müsste das Vorbild unseres im Maßstab 1:43 hergestellten Modellautos also ein Auto der H-Serie sein, also des Modelljahres 1975, wie von Kyosho angegeben. Tatsächlich aber bürgerte es sich ein, alle an den Faltenbälgen

der Stoßstangen erkennbaren Neunelfer der Baujahre 1973 bis 1989 als G-Serie zu bezeichnen. Kyosho liefert den Porsche 911 Carrera 2.7 mit zu öffnender Front- und Heckklappe aus, was in dieser Baugröße außergewöhnlich ist: Auf Funktionsteile dieser Art wird weltweit bei Modellautos in diesem Format verzichtet. Die Neunelfer-Fans können also bei diesen Miniaturen tun, was ihnen sonst nicht gestattet ist: Einen Blick in den Kofferraum vorn unter der Haube oder auf den Nachbau des Sechszylinders werfen, der beim Vorbild 154 kW / 210 PS leistet. Preis 29⁹⁵ €, Artikelnummer: **055215**.



Formel 1 Weltmeister TAG Turbo



Porsche Formel 1

19 Gesamtsiege hat Porsche bei den 24 Stunden von Le Mans seit 1970 herausgefahren und damit Motorsportgeschichte geschrieben. In der Formel 1 waren die Stuttgarter mit dem Porsche 804 nicht annähernd so erfolgreich: Zwei Rennsiege und ein paar Punkte hat das Werksteam 1962 nach Hause geholt, mehr nicht. Mit dem Geld des Sponsors Techniques d'Avant Garde oder kurz TAG genannt schaffte es McLaren Racing Ltd., einen Motor für die Formel 1 bei Porsche in Auftrag zu geben. Unter der Bezeichnung TAG Porsche gewann diese von Hans Mezger entwickelte Antriebsquelle in den Jahren 1984, 1985 und 1986 die jeweilige Weltmeisterschaft. Insofern gehören die Modellautos zum auf 700 Einheiten limitierten McLaren MP4/2B des Teams Marlboro McLaren International in der legendären weiß-roten Lackierung in jede Sammlervitrine, die dem Thema Porsche gewidmet ist. Alain Prost fuhr das vom britischen Ingenieur John Barnard konstruierte Fahrzeug auf den obersten Tabellenplatz des Jahres 1985. Die Modelle bieten lenkbare Vorderräder und eine Fahrerfigur, die im originalgetreu nachgebauten Cockpit sitzt. Die Miniaturen stammen aus der Fertigung von Minichamps.

UVP je Modell 129⁹⁵ € statt 139⁹⁵, Artikelnummern: **530851802** (1985) & **530861801** (1986).



Porsche 935 Jägermeister

Porsche 935

Ein exklusiv bei ck-modelcars erhältliches Modellauto im Maßstab 1:18 ist der Nachbau des Porsche 935, mit dem das Jägermeister-Max-Moritz-Team im Jahr 1977 das Rennen Bergischer Löwe von Zolder gewonnen hat. Am Steuer des orange-farbenen Rennwagens saß der Lichtensteiner Manfred Schurti. Bis heute gilt Schurti als der bekannteste Rennfahrer des Fürstentums. Im Formelsport der 1970er-Jahre gewann er seine ersten Titel und Auszeichnungen und wechselte dann in den Tourenwagensport zur Deutschen Rennsport-Meisterschaft und der Sportwagen-WM. In der DRM konnte er insgesamt drei Wertungsläufe für sich entscheiden: Einer davon war der Lauf in Zolder am 13. März 1977. Norev hat diesem Sieg in Kooperation mit den oben genannten Fachhändlern das dazu passende Modell gewidmet, das aus Diecast hergestellt wurde und die Anmutung des Vorbildes exakt trifft. Der Porsche 935 war ein Rennwagen, der nach dem Reglement der Gruppe 5 in den Jahren 1976 bis 1981 an den Start ging und dessen Basis der Porsche 930 gewesen ist; der ist jedoch besser bekannt als erster Porsche 911 Turbo. In der Markenweltmeisterschaft setzte das Werksteam den 935 mit dem 2,9 Liter turbo bis 1978 ein. UVP Modell 59⁹⁵ €, Artikelnummer: **187435**.



NOREV

Porsche Falken Duo Maßstab 1:18 und 1:43

Falken Duo

Limitiert auf nur 350 bzw. 400 Exemplare bietet sich den Sammlern die Gelegenheit, exklusive Modellautos des Porsche 911 GT3 R der Baureihe 991 zu erwerben: Die Spezialisten von Minichamps haben sich der Startnummer 44 des Teams Falken Motorsports im Maßstab 1:43 und 1:18 gewidmet. Die nur bei ck-modelcars erhältlichen Miniaturen aus Diecast nehmen den Einsatzwagen von 2018 zum Vorbild, an dessen Steuer sich bei den 24 Stunden am Nürburgring die Rennfahrer Klaus Bachler, Sven Müller, Martin Ragginger sowie Dirk Werner abgewechselt haben. Falken Motorsports ist ein Werksteam des Offenbacher Reifenherstellers Falken Tyre Europe GmbH und seit dem Jahr 2000 fester Bestandteil des ADAC Zurich 24-h-Rennens in der Eifel. Der Porsche entspricht in Look, Feel und Anmutung exakt dem auf dem 9. Rang ins Ziel gekommenen Vorbild und gefällt mit zahlreichen, sehr sorgfältig ausgeführten Details. Im Gegensatz zum Vorjahresmodell hat das Vorbild ein Teilepaket erhalten, das unter anderem einen neuen Frontdeckel zur Optimierung des Thermomanagements sowie seitliche Flicks zur Verbesserung der Aerobalance einschließt. Durch den 4,0 Liter großen Sechszylinder mit 370 kW / 504 PS schafft er 298 km/h. UVP Modell 1:18 99⁹⁵ €, Artikelnummer: **153186944**. UVP Modell 1:43 49⁹⁵ €, Artikelnummer: **413186744**.



MINICHAMPS®



www.ck-modelcars.de



Online oder telefonisch bestellen:

+49 6441 2001977

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





Petzoldt's
seit 1988

PROFI-PRODUKTE.
WENN ES PERFEKT
WERDEN SOLL.

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

Reinigungsknete
Premium Wachs

www.Petzoldts.de
Tel.: 02331/483340



PORSCHEFAHRER.Magazin

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

BIETE

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

Porsche 911 Carrera 3.2 Armaturensatz, VDO-überholt, Zierringe und Gläser erneuert, Tacho „genullt“, technischer und optischer Bestzustand, € 1.890,-,
Tel.: 0162 3661816




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

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 € 890,-,
Tel.: 0162 3661816



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

HEEL TREAD 

Socken - Inspiriert von größter Leidenschaft.

Für alle, deren Herzen höher schlagen, wenn sie ein richtiges Auto sehen.
Für alle, die hinter der Technik auch das Kunstwerk sehen.

Mit Heel Tread tragen sie ihre Passion stets bei sich...
... wer will, sogar im Bett.



RSR



PINK PIG

heeltread.com   



Original Ferrari Colnago Renner, Gr. 57, ca. 1000km gefahren, absolut neuwertig, Fr. 3600,- NP 14000,-, auf Wunsch sende ich die Bilder, Tel.: 079 400 14 21 Manfred Reichle. E-Mail: turbolenzen@hispeed.ch



Porsche 911 mit S-Motor und Bosch-Pumpe im 2-türigen Coupé E Chassis, EZ 7-1971, Yokohama Racing-Bereifung, Martini-Design, weitere Fotos, Videos und Dokumente verfügbar, VK-Preis: € 135,-. E-Mail: mi.ernst@gmx.de

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

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

ART WHEELS
 info@art-wheels.eu
 www.art-wheels.eu
 Tel +33 981 961 992



Porsche Plaketten Komplettsatz, 3 x RS 2.7 (grün, blau, orange), 1 x Martini, neu und unbenutzt in Originalverpackung mit Montageschrauben, streng limitierte Serie mit hohem Sammlerwert, nur als Satz 4 Stück, FP € 490,-. Tel.: 0162 3661816



Priv. 2.2 Targa S, Bj. 71, Match. numb., Zust. 1, 2017 in. aufwendiger Kleinarbeit restauriert u. in seinen Originalzustand versetzt, seitdem ca. 4000 km gefahren. VB € 238.000,-. E-Mail: cadolcar.classic2017@gmail.com

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

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

porschefahrer_magazin

SANDELPLAN 356
 Ersatzteile für Porsche 356
 www.sandelplan-356.com

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

Kalandrik und
 Lessmeister GmbH
 Siebengebirgsblick 15
 53343 Wachtberg

WERKSTATT FÜR SPORTWAGEN
911 und
 www.9und11.de · Tel. 0228 90855 993

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

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

TEILE.COM ONLINE SHOP

ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

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

Humbaur GmbH

Sportwagenservice

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

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

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

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

1

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

CARTRONIC motorsport

2

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

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



Seit 25 Jahren
Ihr Spezialist für Ihren
Luftgekühlten 911...

...und das feiern wir mit
wechselnden Angeboten!

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

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

EISENBRANDT
MECHANISCHE EINSPRITZPUMPEN



- Prüfung
- Überholung
- Verkauf

Wir sind für Sie da! Händleranfragen erwünscht!

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

MARTINI RACING



MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

Jetzt den PORSCHE FAHRER-Newsletter
abonnieren und regelmäßig tolle
Preise gewinnen!
www.porsche-fahrer.de



PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

www.ps-historacing.de
Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930
Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe
Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

MOTORLEGENDEN
by Michael Schnabl
Utting bei München ■ Telefon: 0173/8687935
www.motorlegenden.de

„Ich biete und suche sehr gute erhaltene Sammlerfahrzeuge“

*Keine Lust auf „letzte Preis“?
Sprechen Sie mich an.
Ich vermittele an vorgemerkte Kunden
auch Ihr Fahrzeug.“*

 <p>Porsche 911 2.7 Carrera Targa • Originalzustand • Matching numbers € 209.000,-</p>	 <p>Porsche 911/993 Turbo Coupe • 41.700 km • Sammlerzustand € 205.000,-</p>	 <p>Porsche 911 3.2 Coupe • 1. Hand • Schweizer Fahrzeug • 70.500 km € 86.500,-</p>	 <p>Porsche 911 3.2 Speedster • schmale Karosserie • 41.000 km • konserviert € 320.000,-</p>	 <p>Porsche 911/964 RS • vollständig im Originalzustand • schwäbisches Liebhaber-/ Sammlerfahrzeug € 188.500,-</p>
---	---	---	---	---

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

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

www.hoffmann-speedster.com

Hoffmann
 since 1987 *Speedster*
 Air-cooled parts and more



Benoit-cars | visualhunt.com

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

9vor11
 Horological

Tachometer Armband
 Uhr Model Po300
 mit Automatikwerk

Preis 289,00 €

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



Ø 45,5 mm

PoMoTec
 Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

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

PORSCHE FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich
 in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:
 Steffen Wagner
 s.wagner@heel-verlag.de
 02223 9230-53

Ausgabe 3-2019
 Erscheinungstermin: 03.05.2019 | Anzeigenschluss: 03.04.2019




CLASSIC-PORSCHE-TRACKDAY
 18.08.19 - Racepark Meppen

Oldtimer Trackdays
 mit Deinem Klassiker auf die Rennstrecke
 www.oldtimertrackdays.de

MODERNE AUTOPFLEGE
 Oliver Haas / Martin Manka

Waschen,
 Polieren & Detailing
 vom Allerfeinsten



MODERNE AUTOPFLEGE

**WASCHEN, POLIEREN & DETAILING
 VOM ALLERFEINSTEN**

Fahrzeugpflege bedeutet mehr als das profane Verlangen nach einem sauberen Fahrzeug – für Auto- und Oldtimerliebhaber ist die Pflege des eigenen Autos ein kategorischer Akt der Wertschätzung ihres Gefährts, die mit Akribie und Leidenschaft betrieben wird. Mit den richtigen Tipps, Handgriffen und Pflegemitteln macht die Autowäsche nicht nur Spaß, sondern sorgt durch einen dauerhaft gepflegten und guten Zustand des Autos auch für dessen Werterhalt.

€ 14,99 | 208 Seiten, flexibler Einband, 176 x 297 mm,
 ISBN 978-3-95843-767-8

BESTELLEN SIE VERSANDKOSTENFREI* AUF WWW.HEEL-VERLAG.DE!
 *INNERHALB DEUTSCHLANDS // INFORMATIONEN ZUM DATENSCHUTZ AUF DS.HEEL-VERLAG.DE.

LIVE FÜR SIE

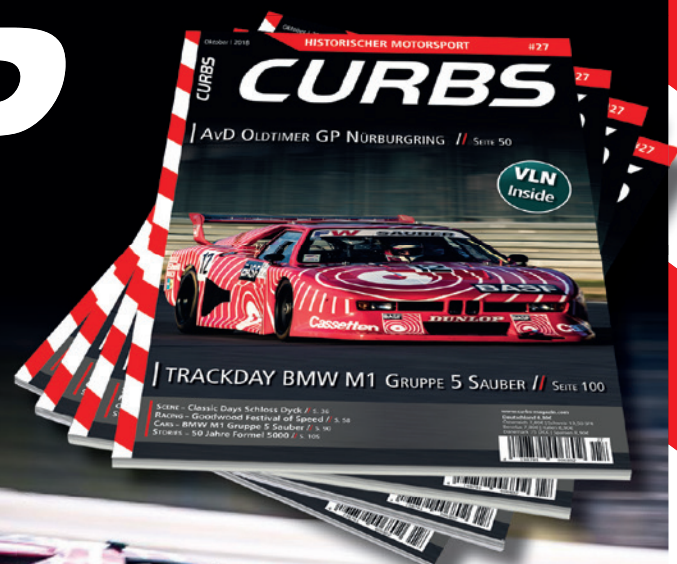
VOR ORT

Packende Berichterstattung • Exklusive Interviews • Fesselnde Momentaufnahmen

HISTORISCHER MOTORSPORT

CURBS

CARS | PORTRAIT | RACING



WEITERE INFOS UNTER

WWW.CURBS-MAGAZIN.COM



TITELSTORY

Endlich Sommer – Boxster + Boxster S Typ 986



TUNING

Elfer nach Wunsch – 911 T Ölklappe



HAPPY END

Einzelstück auf Maß – 356 Wendler RS

WEITERE THEMEN IM HEFT:

Das „PORSCHE FAHRER-Experiment“, Teil 2 ·
964 Turbo S Flachbau · Porsche-Fans weltweit – USA



PORSCHE FAHRER 3-2019
erscheint am
03. Mai 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 2019.

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.