

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 3-2019
Mai / Juni / Juli 2019
€ 7,50 (D) · € 8,70 (A)
CHF 11,50 · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)

DEUTSCHLANDS
GRÖSSTES
UNABHÄNGIGES
PORSCHE
MAGAZIN



911 Carrera S Cabrio ENDLICH SOMMER!



Mehr Youngtimer
Boxster + Boxster S 986



Mehr Individualität
911 Targa Ölklappe



Mehr Vielfalt
Cayenne Coupé

LUXHAUS.



Ihr

DESIGNERSTÜCK.

www.LUXHAUS.de

Trau keinem ...

... über 30! Vor rund 50 Jahren war das ein Slogan, mit dem die junge 68er-Bewegung ihr Misstrauen allem Alten und den Alten gegenüber zum Ausdruck brachte und den Gegensatz zwischen gestern und heute betonte.

In unserem Heute gibt es Stimmen in der Oldtimer-Szene, die das Gegenteil formulieren und für angehende Klassiker die Aussetzung des historischen Status fordern. Nur so ließe sich einer vermeintlichen Flut geschichtlich kaum bedeutsamer Massenfahrzeuge der neunziger Jahre Herr werden, die nur aufgrund ihres Alters zum Tragen eines H-Kennzeichens berechtigt wären und in der Hand unbekümmerter Endverbraucher „echte“ Klassiker beliebig machen. Und zudem primär dazu dienen, Fahrverbote in Umweltzonen zu umgehen. Motto: Trau keinem unter 30!

Ignoranz, Überheblichkeit und Standesdünkel sprechen daraus. Ignoranz all jenen gegenüber, die, sei es aus Liebhaberei oder vielleicht auch nur aus Gründen der Nachhaltigkeit, etwas weiterbenutzen und -pflegen, das scheinbar ohne großen Wert ist. Und wie grandios überheblich ist die Annahme, heute zu wissen und darüber urteilen zu können, was morgen historisch relevant ist? So hätten es die Massenprodukte VW Käfer, Renault 4 oder Mini wohl nie zum H-Kennzeichen gebracht.

Auch Autos wie der Boxster der ersten Generation fielen nach dieser Betrachtungsweise durch das Raster derer, die zu wissen glauben, was ein „echter“ Klassiker ist und mal sein wird. In großer Stückzahl gefertigt, ist der ehemalige Einsteiger-Porsche heute noch gut verfügbar und vor allem: bezahlbar. Ein 356 ist leider nur noch für die wenigsten erreichbar.

Wenn sich Leute mit Mitte 20 einen Boxster leisten können, diesen als Liebhaberstück begreifen und zum Oldtimer reifen lassen, ist das gut für Mensch und Auto und die Szene, die Nachwuchs bekommt und Fahrzeuge über die Zeit rettet. Wer sollte es sonst tun?

Als ich mir vor 20 Jahren meinen ersten Porsche kaufte, galt mein 944 wie heute der 986 als Gebrauchtwagen. Er war nicht mal 20, ich keine 30 – getraut habe ich mich trotzdem!

Jung und Alt grüßt 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!



20

LASS DIE SONNE REIN

Passend zur schönen Jahreszeit stellt Porsche das neue 992 Carrera Cabrio vor. In der Summe seiner Eigenschaften steht es dem Coupé in wenig nach.

MASCHINEN

- 12 MADE BY PORSCHE
CAYENNE COUPÉ
SCHNITT GEMACHT
- 18 ZUM THEMA
ELEKTRO-OFFENSIVE
MACAN OHNE VERBRENNER
- 28 TITELSTORY
BOXSTER + BOXSTER S TYP 986
JUGEND – LIEBE
- 52 REPORT
964 TURBO S FLACHBAU – FLAT OUT
- 82 HAPPY END
WENDLER-PORSCHE W/RS-001
KUNST AM BAU



SERVICE + TEST

- 20 MADE BY PORSCHE
911 CARRERA S CABRIO TYP 992
ENDLICH SOMMER
- 38 FAHRBERICHT
718 BOXSTER + CAYMAN T
T FOR TWO
- 74 DAS PF-EXPERIMENT
911 G-MODELL FINDEN,
KAUFEN, RESTAURIEREN
OP AM OFFENEN HERZEN – TEIL 2



28

AB DURCH DIE MITTE

Ausfahrt in Boxster und Boxster S der ersten Generation. Der Typ 986 macht Laune, ist günstig und befindet sich auf dem Weg zum anerkannten Klassiker.



ELFER AUF WUNSCH

Wie sieht er aus, der ideale 911? Vielleicht wie ein seltenes 911 Targa Ölklappen-Modell im Look eines RSR mit dem Motor eines 964.

66

MENSCHEN + MOTOREN

- 46 PORTRÄT
ROLF SPRENGER
WUNSCHDENKEN
- 58 PORSCHE-FANS WELTWEIT
911 SC RALLYE-REPLIKA – USA
- 66 TUNING
911 TARGA ÖLKLAPPE
GANZ NACH MEINEM GESCHMACK

RUBRIKEN

- 06 LESERBRIEFE | TERMINE
- 08 NEWS
- 51 LITERATUR
- 92 PORSCHE MARKT
- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM



EINZELSTÜCK AUF MASS

Im Porsche-Auftrag baute Karosserie Wendler in Reutlingen einen RS-60-Prototyp für den Rennsport. Heute steht das Kunstwerk im Museum.

82



BEEINFLUSSUNG BEIM AUTOKAUF

Ich bin ein Porsche-Wahnsinniger ... Nach etlichen Porsche in den letzten 38 Jahren habe ich mir Ende 2017 zu meinem 997 Carrera 4 einen Porsche 944 S2 gekauft (nach langer Entscheidungsphase zwischen Boxster und 944). Letztendlich bin ich auch Ihren Berichten und Ratschlägen „zum Opfer gefallen“. Und ja, deshalb habe ich seit einigen Wochen auch noch einen Boxster 986 S. Die mittlere Ehekrise ist überstanden, ich kann mich nun um die Aufarbeitung des Boxster kümmern. Der 944 S2 ist bereits aufbereitet: neue, originale Nadelstreifenausstattung, Lenkrad, Schaltknäuf, Originallack mit neu lackierter Front, Technik komplett und super gemacht. Danke für Ihre sehr gut gemachten Hefte und Ihre Beeinflussungen auf den gesunden Menschenverstand, die ich leider nur am Flughafen bekomme. Ein Abo abzuschließen habe ich bisher verpasst, werde ich aber in Angriff nehmen.

Thorsten Klottka

TIPPS FÜR TARGADACH-REPARATUR

Ich besitze einen 911 Carrera 3.2 Targa des Baujahres 1987 in unresauriertem Originalzustand mit jetzt 180.000 Kilometern. Das Einzige, was an diesem Auto immer wieder Kummer macht, ist das Targadach, das ab ca. 120 km/h beinahe unerträgliche Rausch- und Pfeifgeräusche produziert, sodass man das Radiohören oder das Gespräch mit dem/der Beifahrer(in) einstellen kann! Mehrfache Versuche durch hiesige Sattlerbetriebe konnten keine wesentlichen Verbesserungen erzielen! Können Sie mir helfen und mir ggf. potente Fachbetriebe nennen, an die ich mich wenden könnte?

Alfred Wens

Anm. d. Red.: *Liebe Leser, hier helfen nur gute Erfahrungen und Kontakte. Welche Adressen können Sie empfehlen? Tipps bitte an die Redaktion (E-Mail: redaktion@pf-magazin.de).*

RIJKSPOLITIE GESUCHT – UND GEFUNDEN!

Liebe Redaktion. In der Ausgabe 2-2019 suchte Leser Harry Hochscheid einen Kontakt bzgl. belgischer und niederländischer Polizei-Porsche. Ich habe kürzlich gleich mehrere (5) solcher Fahrzeuge in der OLDTIMERFARM in Aalter/Belgien gesehen, zum Teil zu sehr attraktiven Preisen für solch seltene 911er. Herr Hochscheid kann sich die Fahrzeuge im Netz unter www.oldtimerfarm.be ansehen. Bitte gebt diese Information weiter. Freundliche Grüße und viel Erfolg.

Hans-Willy Delbeck

Hiermit möchte ich auf den Aufruf von Herrn Harry Hochscheid im Heft 2-19 reagieren, der Interesse an ehemaligen Polizei-Porsche der niederländischen Rijkspolitie hat. Sicherlich der beste Ansprechpartner für dieses Thema ist Mark Wegh, Besitzer vom Porsche Centrum Gelderland/Porsche Classic Center Gelderland. Er hat selbst eine umfangreiche Sammlung solcher Rijkspolitie-Porsche und ist bestens vernetzt. Das Porsche Classic Center Gelderland hat derzeit auch einen Rijkspolitie-964 Targa im Angebot, sowie auch einen 911 E der belgischen Polizei. In 2017 gab es eine große Ausfahrt mit 40 Porsche der niederländischen und belgischen Polizei ab Porsche Classic Center Gelderland. Ein schönes Buch zu den Rijkspolitie-Porsche gibt es auch: „Baas van de snelweg“ („Boss der Autobahn“), allerdings nur auf Holländisch und, soweit mir bekannt, schon ausverkauft.

Lars Theunissen

LIEBE LESER,

wir freuen uns über Ihre Meinung, Feedback, Fragen, Statements usw. in Form von Leserbriefen an: redaktion@pf-magazin.de oder an: PORSCHE FAHRER-Leserservice, Pottscheid 1, 53639 Königswinter.

PORSCHE FAHRER WORKSHOPS 2019

MOTOR – BESSER MACHEN

„Umgang mit luftgekühlten Motoren“ lautet dieser 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. Dazu 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 (Nichtabonnenten 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

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

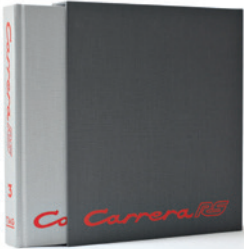
73557 Mutlangen
Tel. +49 7171 7050
www.ospa.info






HOCH IM NORDEN

Bremen bekommt ein eigenes Porsche-Treffen. Am 22.06.2019 steigt am Schuppen Eins in der Bremer Überseestadt das erste „Porsche Übersee“-Meeting. Platz ist für alle: Porschefahrer aus dem Motorsport, Clubs, Stammtische, Freundesgruppen, Outlaw-Gruppierungen ... Hauptsache, luftgekühlt!



RENNSPORT REUNION 6 – EDITION 2018

Die gelb-braune Ausgabe des Buches „Carrera RS“ von TAG Motorbooks aus dem Jahr 2015 brachte den Porsche-Klassiker auf den neuesten Stand, jetzt ist eine Sonderausgabe erhältlich. Anlass dafür ist die 6. Rennsport Reunion auf der Rennstrecke von Laguna Seca in den USA. 40 weitere Bilder umfasst die silber-graue, auf 210 nummerierte Exemplare limitierte Sonderedition, die mit 1000 Fotos und Abbildungen auf 434 Seiten ein echtes 911-Schweregewicht ist. Das gilt auch für den Preis: 499 Euro.

www.tag-motorbooks.com



KUNST – VOLLGAS – FULL SPEED

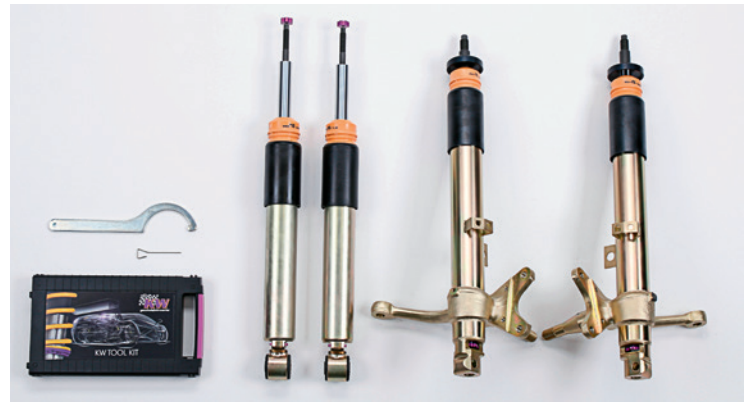
Autos und Kunst – mit etwas Glück sind sich beide sehr nahe. Das Museum Art.Plus in Donaueschingen zeigt noch bis Januar 2020 Werke von mehr als 20 internationalen Künstlern, die das Auto und die Geschwindigkeit in den Fokus rücken. Ergänzt wird die Ausstellung sehr passend durch echte Sportwagen, große Autokunst im Maßstab 1:1.

www.museum-art-plus.com



PORSCHE FAHRER-HOMEPAGE

Alles neu macht der Mai. Passend zum neuen Look der Printausgabe zeigt sich auch die PORSCHE FAHRER-Homepage in ihrem Auftreten, ihrem Erscheinungsbild und bei den Inhalten aufgefrischt und aktualisiert sowie für die Nutzung auf Tablet und Smartphone optimiert. Den Neustart feiern wir mit einem großen Gewinnspiel und verlosen Preise im Gesamtwert von über 5000 Euro. Der Hauptgewinn ist ein Keramikgrill von Monolith mit großem Zubehöropaket im Wert von über 2200 Euro. Weitere Preise sind ein Aufenthalt im Wiener Le Méridien, Bluetooth-Lautsprecher von Teufel, Elektrogrill von Weber, Carrera-Rennbahn, Armbanduhren, Weekender, Laptoptasche u. v. m. Mehr zu den Preisen und Teilnahmebedingungen finden Sie unter www.porsche-fahrer.de.



ALTE ELFER, NEUE DÄMPFER

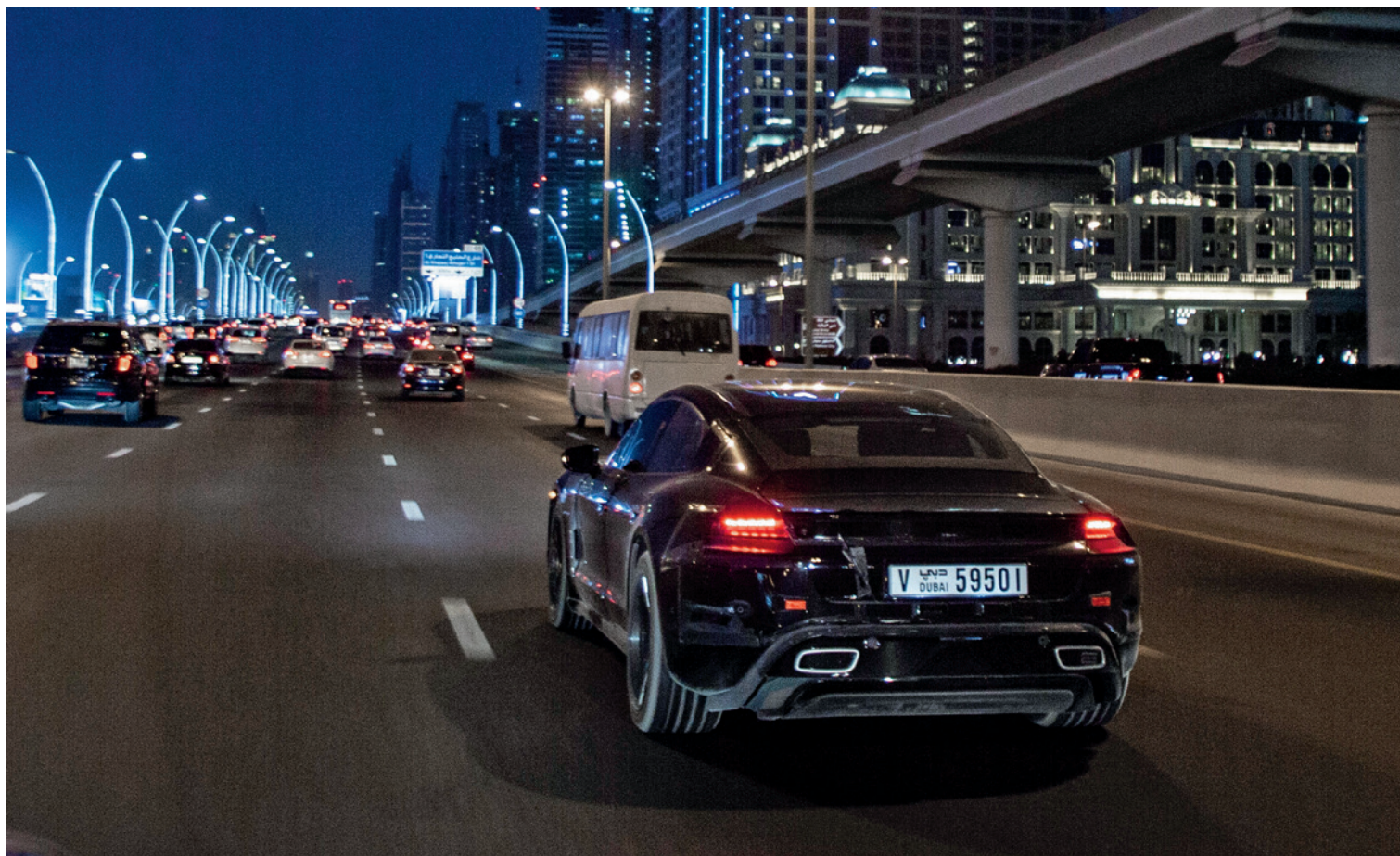
Fahrwerkhersteller KW hat sein Programm für klassische Porsche-Modelle ausgebaut. Neben einstellbaren Dämpfern für Porsche 356 und Porsche 911 G-Modell, sind jetzt auch für das Elfer-Urmodell bis Baujahr 1973 KW Klassik-Dämpfer erhältlich. Das Set wird einbaufertig inklusive geschmiedeter Achsschenkel geliefert, die Serierendrehstabfedern des F-Modell können weiter genutzt werden, eine Eintragung in die Fahrzeugpapiere ist nicht notwendig. Der Preis für die Variante-3-Klassikdämpfer liegt bei 2849 Euro.

www.kwsuspensions.de

LEASING AUS LEIDENSCHAFT.



Passion für schöne Kurven? Neu, gebraucht, Klassiker oder Rennfahrzeug – wir realisieren Ihren Porsche. Unsere Leidenschaft für Ihre Passion. LeasAG.



TAYCAN – AUF DER ZIELGERADEN

Ende dieses Jahres soll der Taycan auf den Markt kommen, und obwohl das finale Design noch nicht bekannt ist, scheint die Nachfrage groß zu sein: Auf dem Genfer Autosalon hat Porsche mitgeteilt, dass sich bereits mehr als 20.000 ernsthafte Kaufinteressenten in eine Liste für ein Optionsprogramm eintragen ließen. Damit verbunden ist eine Anzahlung in Höhe von 2500 Euro. „Das überwältigende Interesse am Taycan zeigt uns, dass die Vorfreude auf den ersten Elektro-Sportler von Porsche bei unseren Kunden und Fans ebenso groß ist wie bei uns. Wir haben unsere Produktionskapazitäten daher erhöht“, sagt Detlev von Platen, Vorstand für Vertrieb und Marketing bei der Porsche AG. „Der Taycan wird das sportlichste und technisch fortschrittlichste Fahrzeug in seinem Segment – ein echter Porsche.“

Derweil absolviert der Elektro-Sportwagen die letzten Testfahrten auf dem Weg zur Serienreife. Elektroautos müssen sich bei Porsche demselben Testprogramm wie Sportwagen mit Verbrennungsmotor unterziehen. Neben Sportwagen-Eigenschaften gehört auch die uneingeschränkte Alltagstauglichkeit unter allen klimatischen Bedingungen dazu. Besonders anspruchsvolle Disziplinen, wie das Laden der Batterie oder die Temperierung des Triebstrangs und des Innenraums unter extremen Bedingungen, kommen bei den batterieelektrischen Modellen noch hinzu. Weitere Porsche-typische Entwicklungsziele sind Rundstrecken-Performance, mehrfache Beschleunigungen sowie eine alltagstaugliche Reichweite. Zeitgleich sind Entwickler am Polarkreis und im Sommer auf der Südhalbkugel unterwegs. In Südafrika finden Leistungstests sowie finale Abstimmungen zu Dauerleistung und Reproduzierbarkeit statt. In Dubai

werden Heißland-Dauerläufe und das Laden der Batterie unter Extrembedingungen erprobt. Bei den umfangreichen weltweiten Tests in insgesamt 30 Ländern herrschen Temperaturen von minus 35 bis plus 50 Grad Celsius. „Nach frühzeitigen Computersimulationen und umfangreichen Prüfstandtests haben wir jetzt die finale Phase des anspruchsvollen Erprobungsprogramms erreicht“, betont Baureihenleiter Stefan Weckbach. „Bevor der Taycan Ende des Jahres auf den Markt kommt, werden wir weltweit rund sechs Millionen Kilometer zurückgelegt haben.“

DIE WICHTIGSTEN FAKTEN ZUR ERPROBUNG DES TAYCAN

Zurückgelegte Gesamtdistanz: rund sechs Millionen Kilometer, davon zwei Millionen Dauerlauf-Kilometer

Länder: insgesamt 30, darunter USA, China, Vereinigte Arabische Emirate (VAE) und Finnland

Temperaturen: von minus 35 bis plus 50 Grad Celsius

Luftfeuchtigkeit: von 20 bis 100 Prozent

Höhe: von 85 Meter unter bis 3000 Meter über Normalnull

Ladezyklen: mehr als 100.000 mit verschiedenen Ladetechnologien weltweit

Entwicklungsmannschaft: rund 1000 Testfahrer, Techniker und Ingenieure

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 – CAYENNE COUPÉ

SCHNITT GEMACHT

Weit oben ist noch Raum für Wachstum, deshalb erweitert Porsche die große SUV-Baureihe um eine Coupé-Version. Endlich, werden sich viele denken. Nach 17 Jahren können die Cayenne-Kunden erstmals zwischen zwei Ausführungen wählen.





Neue Ansichten. Mit flacherem Dach
und bühligem Heck sieht das Cayenne Coupé
gleich viel mehr nach Sport aus.



Es wurde aber auch Zeit. Die Konkurrenz von BMW, Audi und Mercedes-Benz hat das Feld der auf Coupé getrimmten SUV mit X6, Q8 und GLE längst erfolgreich bestellt, Jaguar F-Pace und Range Rover Velar folgten – nur Porsche ließ auf sich warten.

Verspätet, aber selbstbewusst taucht das Cayenne Coupé jetzt am Markt auf, Designchef Michael Mauer verortet es sogar als das optisch sportlichste Modell im Segment.

Ende Mai sollen die ersten Autos beim Händler stehen. 83.711 Euro kostet die Version mit aufgeladenem 3,0-Liter-Sechszylindermotor und 340 PS, in der Spitze 243 km/h schnell. Mit einem Preis von 146.662 Euro bald schon

doppelt so teuer ist das Cayenne Turbo Coupé, dessen Vierliter-V8-Biturbo 550 PS leistet und das Topmodell 286 km/h schnell macht. Mit einem maximalen Drehmoment von gewaltigen 770 Nm geht die Turbo-Version an den Start, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h soll bei 3,9 Sekunden liegen.

Das Erkennungszeichen der neuen Cayenne-Version ist die optisch schneller auslaufende Dachlinie; Frontscheibe und A-Säule stehen im Vergleich zum Cayenne 20 mm flacher, außerdem kommt das Coupé mit einer neu gestalteten Heckpartie und feststehendem Heckspoiler. Auch die hinteren Türen und breitschultrigen Seitenteile, die den Sport-

Besonders viel Licht und Luft. Das große Panorama-Glasdach ist serienmäßig und macht den Innenraum hell und weit.



FRONTSCHIEBE UND A-SÄULE STEHEN 20 MM
FLACHER, DIE DACHLINIE LÄUFT SCHNELLER AUS
UND DAS HECK WURDE NEU GESTALTET.





ZUM LEICHTBAU-SPORT-PAKET
GEHÖREN EINZELSITZE MIT
STOFFMITTELBAHN IM KLAS-
SISCHEN PEPITA-LOOK. DAS
CARBONDACH KOSTET EXTRA.

Cayenne 18 mm breiter bauen lassen, wurden der neuen Silhouette angepasst.

Zur Positionierung als Coupé passen, ähnlich wie beim Panamera, die serienmäßigen Einzelsitze im Fond. Die normale Sitzanlage mit fünf Sitzplätzen kann ohne Aufpreis bestellt werden. Platz gibt es genug: Das Kofferraumvolumen beträgt 625 Liter, bei umgeklappter Rückenlehne sind es 1540 Liter. Zur Serienausstattung gehören die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, 20-Zoll-Räder, Park-Assistent inklusive Rückfahrkamera, PASM-Fahrwerk

und Sport-Chrono-Paket. Das große Panorama-Glasdach ist ebenso Standard, optional gibt es ein leicht bauendes Carbondach.

Drei gewichtsreduzierte Leichtbau-Sport-Pakete bietet Porsche an, zu denen u. a. 22 Zoll große GT-Design-Räder, Sitzmittelbahnen in klassischem Karomuster, Carbon- und Alcantara-Innenausstattungssteile sowie beim Turbo Coupé eine Sportabgasanlage gehören. Mit ein paar Extras ist auch beim Preis noch viel Luft nach oben. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



Cayenne Coupé (Turbo Coupé)

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-V-Motor mit Turboaufladung, VarioCam Plus mit Nockenwellen-Verstellung Ein- und Auslass-Seite (32-dohc-V-Motor mit Biturboaufladung, Zylinderabschaltung)

Zylinder: 6 (8)

Bohrung x Hub: 84,5 x 89,0 mm (86,0 x 86,0 mm)

Hubraum: 2995 ccm (3996 ccm)

Leistung: 250 kW (340 PS) bei 5300–6400/min (404 kW [550 PS] bei 5750–6000/min)

Drehmoment: 450 Nm bei 1340–5300/min (770 Nm bei 2000–4500/min)

Verdichtung: 11,2 : 1 (10,1 : 1)

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung, Porsche Traction Management (PTM)

Getriebe: Achtgang-Tiptronic S

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk/Lenkung: Einzelradaufhängung rundum, Stahlfederung mit Porsche Active Suspension Management (PASM); elektromechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung (HAL); (Dreikammer-Luftfederung)

Bremsen: Sechskolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben 350 x 34 mm (vorn), 330 x 26 mm (hinten); (Zehnkolben-Alu-Bremssättel [vorn], Vierkolben-Alu-Bremssättel [hinten], innenbelüftete PSCB-Bremsscheiben, 415 x 40 mm [vorn], 365 x 28 mm [hinten])

Radstand: 2895 mm

Spur: 1674 mm (vorn), 1671 mm (hinten); (1687 mm [vorn], 1688 mm [hinten])

L x B x H: 4931 x 1983 x 1676 mm (4939 x 1989 x 1653 mm)

Räder/Reifen: 9 J x 20 mit 275/45 ZR 20 (vorn), 10,5 J x 20 mit 305/40 ZR 20 (hinten); (9,5 J x 21 mit 285/40 ZR 21 [vorn], 11 J x 21 mit 315/35 ZR 21 [hinten])

Leergewicht: 2030 kg (2020 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 2795 kg (2915 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 243 km/h (286 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,0 s (3,9 s)

Tankinhalt: 75 l (90 l)

Preis: 83.711 Euro (146.662 Euro)

Weil die schönen Dinge im Leben zählen.

Porsche Classic.

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



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



PORSCHE

MACAN OHNE VERBRENNER

Ab 2021 gelten in der EU neue Abgasgrenzwerte. Das aktuell geltende Limit von 130 g CO₂ pro Kilometer wird auf 95 Gramm gesenkt, 2020 bildet ein Übergangsjahr. Das gerade präsentierte Porsche 992 Carrera S Cabrio steht mit 207 g CO₂/km in der Verkaufsliste. Wie will Porsche die Ziele erreichen?

Erst vor Kurzem kündigte das Werk an, den Nachfolger des Macan nur noch als elektrische Variante anzubieten. Der ist aktuell mit über 86.000 verkauften Fahrzeugen im Jahr 2018 Porsches Verkaufsschlager. 600 Millionen Euro werden in der kommenden Zeit investiert, um in Leipzig auch vollelektrische Fahrzeuge bauen zu können. Damit wird der Macan nach dem Taycan, dessen Produktion im September 2019 anläuft, das zweite reine Elektrofahrzeug der Marke.

Ein radikaler Schnitt, aber aufgrund der politischen Zielvorgaben der Abgasgesetzgebung in Europa gibt es dazu keine Alternative. Wie wird der Grenzwert in der Praxis umgesetzt? Die 95 Gramm beziehen sich auf die Masse eines durchschnittlich schweren Autos, oder anders gesagt: Alle zugelassenen Fahrzeuge wandern mit ihren individuell ermittelten Abgaswerten und Gewichten in einen großen Topf, dann wird gemittelt.

Jedem Autohersteller werden leicht unterschiedliche Abgasgrenzen zugestanden, abhängig davon, wie schwer im Schnitt die von ihm angebotenen Autos sind, erläutert Michael Müller-Görnert, Referent für Verkehrspolitik beim Verkehrsclub Deutschland (VCD). Damit will man den Umstand etwas ausgleichen, dass deutsche Premium-Hersteller ein leis-



tungsstärkeres Portfolio besitzen als etwa asiatische Anbieter.

So liegt der Wert für den VW-Konzern künftig bei 96 Gramm, für Daimler bei 103 Gramm. Im VW-Konzern werden alle Fahrzeuge zusammen erfasst, also auch die von Porsche. Jede Marke hat interne Vorgaben bekommen, um das Ziel gemeinsam zu erreichen. Überschreitungen kosten Geld, 95 Euro pro Gramm CO₂ zu viel bei jedem verkauften Fahrzeug. Vor allem Volumenhersteller, die in einem preislich umkämpften Markt agieren, würde das hart treffen, weiß Müller-Görnert. Ein Beispiel: Bei einer Million verkaufter Autos in Europa und einer Überschreitung um 3 Gramm kämen so etwa 285 Millionen Euro zusammen. Bislang lagen die Strafen deutlich niedriger.

Doch wie hilft nun ein künftig elektrischer Macan dabei? Er fließt, wie alle Elektroautos, mit 0 Gramm in die Berechnung ein,

und das 2020 sogar doppelt, 2021 noch mit dem Faktor 1,66 und 2022 mit 1,33. Ein 2020 verkaufter Taycan reicht folglich, um einen Verbrenner-911 verkaufen zu können – und dabei deutlich unter dem durchschnittlichen EU-Grenzwert von 95 Gramm zu bleiben: Es ergibt sich ein Durchschnittswert von 69 Gramm. Und wenn der Faktor dieser sogenannten Supercredits, der für alle Fahrzeuge unter 50 g CO₂/km gilt, sinkt, eilt der Elektro-Macan zu Hilfe, der rechtzeitig zu Beginn des neuen Jahrzehnts vom Band rollen soll.

Was die Sportwagenfreunde freuen dürfte, denn ab 2027 soll allein der Porsche 911 als Verbrenner erhalten bleiben, wie Porsche-Chef Oliver Blume in einem Interview bereits in Aussicht stellte. Porsche hat kaum eine andere Wahl, denn die nächste Verschärfung der Grenzwerte kündigt sich schon an. ◀

Text: Tobias Kindermann · Foto: Porsche

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.



901-01

KOSTENLOSE LEIFERUNG

Bei allen Uhren

2 JAHRE GARANTIE

Verarbeitungsqualität der Spitzenklasse

30 TAGE RÜCKGABERECHT

Zufriedenheit garantiert

RECWATCHES.COM

MADE BY PORSCHE – 911 CARRERA S CABRIO TYP 992

ENDLICH



SOMMER

Ein neuer 911 muss alles etwas besser können als sein Vorgänger. Und vor allem schneller sein. Doch darf man solche Maßstäbe auch an das Cabrio anlegen?



PORSCHE HAT BEI KEINER
ANDEREN NEUAUFLAGE
DES 911 SO DEUTLICH DIE
EIGENE GESCHICHTE
ZITIERT WIE BEIM 992.



Das Armaturenbrett
erinnert an klassische
911-Modelle, doch
nur der Drehzahlmesser
ist noch analog.



Früher war alles besser? Nicht unbedingt, nur analoger. Porsche ist mit der neuen 911-Generation zum klassischen Design des Armaturenbretts zurückgekehrt, dessen Instrumentierung den Elfer von Beginn an bis zum Ende der Baureihe 993 prägte. Das bedeutet auch: Die beiden kleinsten Rundinstrumente ganz links und rechts verstecken sich hinter dem Lenkrad und sind nur schwer abzulesen.

Wobei, das teilt das Cabrio mit dem zuvor präsentierten Coupé, links und rechts vom weiterhin analogen Drehzahlmesser in der Mitte heute zwei digitale Displays platziert sind, die nicht nur rund, sondern beispielsweise auch flächig können, wenn etwa auf der rechten Seite eine Navigationskarte nach einem Dreh an einer der Tasten am Lenkrad eingeblendet wird.

Es erscheint auch nach längerer Bekanntschaft mit dem Wagen als die einzige größere Unvernunft, die sich Porsche bei der Neuauflage geleistet hat. Man erkennt schnell noch weitere Anleihen an früher, so wie die mittlere Sicke in der Kofferraumhaube und ihren kantigen Abschluss zur Stoßstange hin oder den Schwung der Heckkotflügel, der an den 993 erinnert. Dazu kommt der Schriftzug „911“, der in seiner Art auf die Zeiten der ersten Modelle mit Faltenbalg-Stoßstangen verweist.

Porsche hat bei keiner Neuauflage des 911 so deutlich die eigene Geschichte zitiert – und das täuscht ein wenig darüber hinweg, dass man sich an anderer Stelle von jener Historie entfernt. Das ist, bezogen auf das Cabrio, an einer Stelle besonders schade: Es ist noch einmal voluminöser geworden, um 46 Millimeter an der Vorderachse und 39 Millimeter an der Hinterachse beim zweiradgetriebenen S-Modell.

Von der Grundfläche her ist ein 992 ausladender als ein Porsche 928 und fast identisch schwer. Das 992 Cabrio mit Heckantrieb bringt 1585 kg auf die Waage, das sind 45 kg mehr als beim 991 GTS Cabrio.

DER NEUE 992 IST GRÖßER ALS DER ALTE 928

Warum ist das wichtig? Mit einem Cabrio wird man sich eher einmal auf Landstraßen zweiter Ordnung oder sogar noch darunter bewegen. Eine kleine, geschlängelte Straße einen Berg hinauf, vorbei an vielen Olivenbäumen im sonnigen Griechenland ist im Cabrio ein größerer Genuss als im geschlossenen Coupé – und genau solch ein Umfeld wählte Porsche für die Vorstellung des neuen Offenen.

Das ist sicher nicht der Ort, um der nun geringeren Neigung zum Untersteuern durch die breitere Vorderachse nachzuspüren. Es geht eher darum, zu erfahren, ob der schnelle Wagen auch langsam gut kann und eine Option für einen Genussmenschen ist, ob er auch die sanfte Tour beherrscht.

DAS ACHTGANG-PDK MIT DEN BEIDEN OBERSTEN ALS OVERDRIVE AUSGELEGTEN GÄNGEN HILFT BEIM BENZINSPAREN.



Der 992 ist keine Sänfte, aber das erwartet auch niemand. Er federt straff, aber besser als erwartet. Wenn man sich über den kleinen Drehschalter rechts vom Standard-Programm „Normal“ verabschiedet und es auf „Sport“ stellt, wird der Wagen dadurch nur eine Idee strammer, doch der Motor wirkt agiler und unterhält die Insassen spürbar schwungvoller – ohne dass man im Alltag wirklich schneller ist. Wie lässt sich das erklären?

Porsche hat dem 992 ein neues 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe eingebaut, das Schaltgetriebe folgt Ende des Jahres, bei dem die zwei obersten Gänge als reiner Overdrive ausgelegt sind. Das spart Kraftstoff und senkt den CO₂-Grenzwert, der beim 992 noch immer mehr als doppelt so hoch liegt wie der ab 2020 geltende Mittelwert von 95 g CO₂ pro Kilometer (207 g/km). Im Schaltprogramm „Normal“ wird deshalb hart um jedes Gramm gerungen, was dazu führt, dass der Motor selbst bei einer leicht ansteigenden Strecke mit rund 1000/min im 8. Gang bei einem Tempo von leicht über 80 km/h dahinbummelt.

DAS DACH ÖFFNET UND SCHLIESST
BIS TEMPO 50 UND BRAUCHT DAFÜR
NUR 12 SEKUNDEN. DAS SIND
ZWEI SEKUNDEN WENIGER ALS
BEIM VORGÄNGERMODELL.

Wird mehr Leistung gefordert, wird beflissen und schnell heruntergeschaltet, was Hektik verbreitet. Dazu besitzen die 20-Zoll-Räder vorn und die 21-Zoll-Räder hinten, auch das Cabrio hat erstmals eine Mischbereifung, eine gewisse Trägheit. Im „Sport“-Modus schaltet das Getriebe etwas später hoch, der Auspuff brodeln sportlich. So stellt sich doch mehr Fahrfreude ein – und der Federungskomfort passt gefühlt besser zum Auftreten des Motors.

Dadurch lenkt sich der Blick auf den Wagen auf eine andere Perspektive: Ist das Cabrio am Ende ein Coupé mit dem Mehrwert, auch einmal offen fahren zu können? Das kann man mit Ja beantworten. Porsche hat das Dach noch einmal weiterentwickelt. Eine zusätzliche Lage Dämmung macht es bei geschlossenem Verdeck noch leiser, von innen wirkt es wie ein verkleidetes Blechdach. Es öffnet und schließt bis Tempo 50, und das mit 12 Sekunden auch noch zwei Sekunden schneller als beim Vorgänger.

MEHR DÄMMUNG MACHT DAS DACH LEISER

Die Heckscheibe ist heute auch aus Glas, was aber leider keine große Hilfe bedeutet, da die Sicht nach hinten insgesamt sehr eingeschränkt ist. Porsche hat beim Cabrio deshalb serienmäßig eine Rückfahrkamera verbaut.

Das Thema Verwindungssteifigkeit war bei Porsche spätestens beim 991 kein Thema mehr – zumindest außerhalb der Rennstrecke. Rund 70 kg Mehrgewicht gegenüber dem Coupé zeigen aber, dass das nicht zum Nulltarif zu haben ist. Weil dadurch der Schwerpunkt Richtung Hinterachse wanderte und das Stoffverdeck etwas ausladender ist, stimmte Porsche das Fahrwerk anders ab und änderte die Regelstufen der Lüftungsklappen in der Front sowie des Heckspoilers.

911 Carrera S Cabrio Typ 992

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Biturboaufladung und Ottopartikelfilter (PDF), VarioCam Plus: Nockenwellenverstellung ein- und auslassseitig, Ventilhubumschaltung auf der Einlassseite

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 91 x 76,4 mm

Hubraum: 2981 cm³

Leistung: 450 PS bei 6500/min

Drehmoment: 530 Nm bei 2300–5000/min

Verdichtung: 10,2 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe mit Porsche Vectoring Plus inkl. elektronisch geregelter Hinterachsquersperre

Karosserie: selbsttragend, Mischbauweise

Fahrwerk: Federbeinachse mit einzeln an Quer- und Längslenkern aufgehängten Rädern (vorn), Leichtbau-Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern (hinten); elektromechanische Servolenkung, wahlweise Hinterachslenkung; Porsche Stability Management (PSM) inkl. ABS

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

Radstand: 2450 mm

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

L x B x H: 4519 x 1852 x 1299 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: 1585 kg

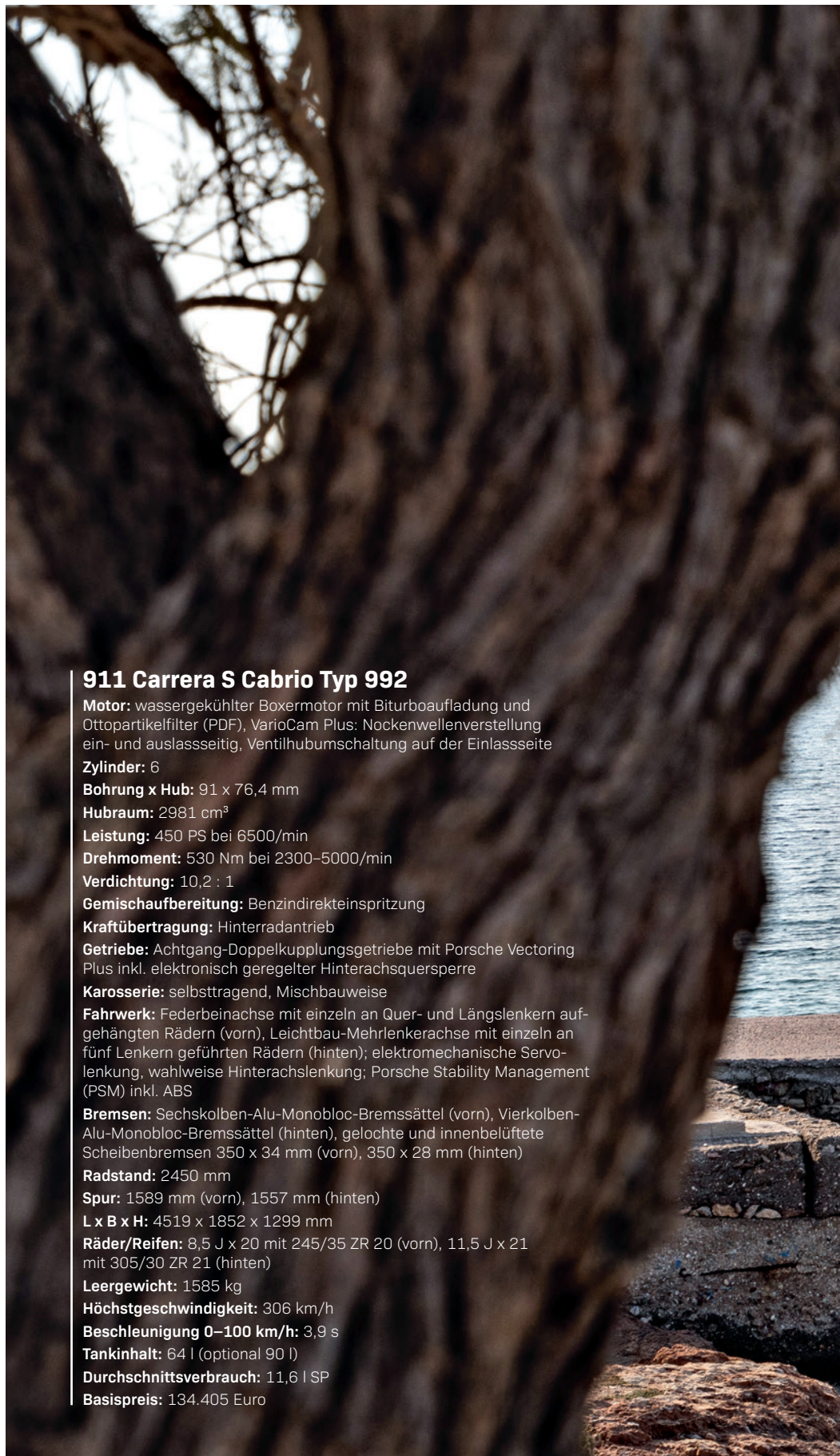
Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,9 s

Tankinhalt: 64 l (optional 90 l)

Durchschnittsverbrauch: 11,6 l SP

Basispreis: 134.405 Euro







Unterschiede zwischen Heck- und Allradantrieb gibt es nicht mehr, die breite Karosserie ist Standard. Bei geöffnetem Dach sieht das Cabrio noch stämmiger aus als das Coupé.

450 PS bei 6500/min sind in Verbindung mit dem tippigen Drehmoment von 530 Nm im Bereich von 2300 bis 5000/min auch im Cabrio mehr als ausreichend. 306 km/h läuft der heckgetriebene 992 Carrera S maximal, das ist mehr als genug. Wenn man dem Motor etwas vorwerfen kann, ist es die schwäbische Sachlichkeit, mit der er beim Ausdrehen fast linear kraftvoll dem Drehzahlspitzen von 7500/min entgegenstrebt. Doch das passt zur unaufgeregten Art, wie der Wagen fast perfekt alle ihm gestellten Aufgaben angeht. Und es ist Jammern auf hohem Niveau, denn der Motorsound, der angenehm gedämpft von hinten nach vorn dringt, klingt nicht künstlich, sondern ehrlich und emotional.

Was nicht so gut gefällt: Das Armaturenbrett wirkt auf der rechten Seite doch etwas flächig, was aber auch daran liegt, dass das 10,9 Zoll große Display Platz finden musste. Auf der linken Seite gibt es nur noch einen Drehknopf zum Starten und kein Zündschloss mehr, weil der Schlüssel in der Tasche bleiben kann.

Werden alle Buchstaben am Heck mitbestellt, wird es dort etwas eng, weshalb ein Entfall der Modellbezeichnung eine Option ist. Die versenkten Türgriffe sind Gewöhnungssache – und nicht ganz ungefährlich für Nägel, wenn man abrutscht. Der Optik der schwarz gehaltenen Heckblende sollte sich Porsche auch noch einmal annehmen. Das unlackierte Plastik wirkt eines Wagens dieser Preisklasse nicht würdig. Auch der ausgefahrene Heckflügel hinterlässt unter sich ein dunkles Loch.

Gut, diesen Teil sieht man beim Fahren ja nicht, dafür freut man sich über die gute Sitzposition und Ergonomie, das nun etwas aufgeräumter wirkende Interieur und eine Lenkung mit fantastischer Rückmeldung. Auch der kleine Drehknopf zur Auswahl der Fahrprogramme wirkt nun wertiger, und mit dem zunächst recht klein wirkenden PDK-Hebel auf der Mittelkonsole schließt man schnell Freundschaft. Willkommen zu Hause, alles bleibt anders, aber doch 911.



Als Cabrio bleibt der 992 ganz Sportwagen. Die Option, offen zu fahren, ist ein Angebot, das nur mit wenigen Abstrichen verbunden ist. Etwa ein Drittel der 911-Kunden entschied sich beim 991 für das Cabrio. Dabei wird es sicher bleiben. Über einige optische Lösungen kann man, wie beim Coupé, geteilter Meinung sein. Aber es wäre der erste neue 911, über den hier nicht diskutiert wird. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche



MONOLITH IST FREIHEIT

DIE WELT DER KULINARIK
IN EINEM KERAMIKGRILL



Der Keramikgrill, ein so genannter Kamado, bietet eine unglaubliche Vielzahl an Möglichkeiten:

**GRILLEN, RÄUCHERN, BACKEN,
KOCHEN, GAREN, DÖRREN...**

Seit mehr als 3.000 Jahren werden Keramiköfen zum Kochen, Grillen und Räuchern verwendet. Aus dem Mushikamado, der seit Jahrhunderten in Japan bekannt ist, wurde der Keramikgrill entwickelt und beginnt seitdem seinen Siegeszug um die Welt.



Der Monolith vereint die Vorteile eines klassischen Grills mit denen eines Steinbackofens. Sie können bei hohen Temperaturen Ihr Steak perfekt grillen, oder Sie bei niedrigen Temperaturen stundenlang einen Braten, Fisch oder ganze Geflügel smoken.

**DER MONOLITH BIETET IMMER
EIN PERFEKTES ERGEBNIS.**

Der nutzbare Temperaturbereich liegt zwischen 70 ° C und 400 ° C. Er eignet sich hervorragend als



**STEINBACKOFEN ZUM BACKEN
VON PIZZA ODER BROT.**

Dank seiner einzigartigen Effizienz benötigt der Grill sehr wenig Energie, um die gewünschte Temperatur zu erzeugen und aufrechtzuerhalten. Sie können im Niedrigtemperaturbereich mit einer Füllung Holzkohle von 2,5 - 3 kg bis zu etwa 24 Stunden garen.

Durch die Öffnung zum Einbringen von Smokechips oder -pellets kann man das Grillgut mit Raucharomen veredeln.



#monolithgrill | monolith-grill.eu



LG GO 986

edert. edusiv

TITELSTORY – BOXSTER + BOXSTER S TYP 986

JUGEND – LIEBE

Der ewig junge Boxster ist knapp über 20 und damit im besten Alter. Was der 986 an Fahrspaß, Dynamik und Design bietet, ist für weniger Geld im Porsche-Kosmos derzeit nicht zu bekommen. Eine Ausfahrt mit offenem Verdeck beweist, dass es mehr vielleicht auch gar nicht braucht.



Arktissilber und Indischrot, natürlich mit „Spiegelei“-Scheinwerfern. So sahen Boxster und Boxster S aus, als sie 1996 und 1999 auf den Markt kamen, so zeigten sie Pressebilder und Prospekte.



Der Boxster, das Urmodell, ist tatsächlich schon ein Klassiker. Nicht die Zeit hat ihn dazu gemacht, so alt sieht er ja auch gar nicht aus. Es waren der Fortschritt und die Moderne mit all ihren Zwängen. Ein Porsche wie der Ur-Boxster mit Sechszylinder-Boxermotor ohne Aufladung gilt heute bereits als tradierter Wert an sich. Damit wechselt der 986 in die Rolle des Liebhaberstücks, das Umdenken hat begonnen!

Dass sich die Erkenntnis nur langsam durchsetzt, liegt auch daran, dass ein Boxster der ersten Generation nie alt aussieht, aus keinem Blickwinkel. Allenfalls die gelben Blinker und viel diskutierten „Spiegelei“-Scheinwerfer geben einen Hinweis auf das wahre Alter. Die Linie, siehe 718, ist noch immer aktuell.

Aber weil ein 986 in großen Stückzahlen verfügbar ist, finden ihn Sammler bisher nur wenig begehrenswert – ein bisschen erinnert das an die Geschichte des VW-Porsche 914, der sich seinen Respekt auch erst erkämpfen musste und in dessen direkter Nachfolge der Boxster steht.

Zwischen den beiden Mittelmotor-Porsche liegt als konstruktiver Umweg das 20-jährige Kapitel der erfolgreichen Vierzylinder-Transaxle-Typen. Als deren Zeit zu Ende geht, macht sich Porsche auf die Suche nach einem neuen

kleinen Porsche, verwandt mit dem 911, aber günstiger, nach einem Nachfolger des 912. Gut dreieinhalb Jahre dauert es vom Debüt der viel beklatschten Studie auf der Detroit Auto Show 1993 (s. *PORSCHE FAHRER 1-2014*) bis zum Start des Serienmodells am 18. August 1996. Weil der im Jahr zuvor eingestellte Vierzylindertyp 968 als Einstiegsmodell fehlt, forciert Porsche den Anlauf des 986 – der 996 muss warten.

DIE LINIE DES URMODELLS IST BIS HEUTE AKTUELL

76.500 Mark kostet der Boxster im Oktober 1996, und obwohl Arktissilber nicht zu den Serienfarben (Schwarz, Gletscherweiß, Indischrot, Pastellgelb, Blautürkis) gehört, tragen es heute gefühlte 95 Prozent aller 986 der ersten Generation. Liegt es an den Pressebildern? Die zeigen, mal fahrend, mal im Studio vor einer Wand in modischer Terrakotta-Schwammwischtechnik, einen Boxster in Arktissilber mit einer Ausstattung in Boxsterrot, einem Farbton, der auch gut „Hummer“ heißen könnte.

Die einen nennen es klassisch, andere vielleicht beliebig – in jedem Fall ist die Kombination typisch Boxster und kleidet ein frühes Modell von 1997 heute deshalb mit selbstverständlicher Anmut.



DIE BESITZERIN REGINA SCHMIDT

Mit 27 Jahren ist Regina nicht viel älter als ihr Boxster aus dem Baujahr 1997. Früher pendelte die angehende Architektin mit einem Mini Cooper zwischen Lüneburg und der Uni Braunschweig, dann stand der 986 zur Probefahrt bereit und der Mini ging. Studenten im Porsche? Der neidfreie Boxster macht es für kleines Geld möglich.

BOXSTER + BOXSTER S TYP 986



ARKEISSILBER UND BOXSTERROT SIND EINE HÄUFIG GEWÄHLTE KOMBINATION, DIE EINEN FRÜHEN 986 MIT SELBST-VERSTÄNDLICHER ANMUT KLEIDET.



Boxster Typ 986 (Boxster S)

Motor: wassergekühlter dohc-24V-Boxermotor
Typ M 96/20 (M 96/21)

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 85,5 x 78,0 mm (93,0 x 78,0 mm)

Hubraum: 2480 ccm (3179 ccm)

Leistung: 150 kW (204 PS) bei 6000/min
(185 kW [252 PS] bei 6250/min)

Drehmoment: 245 Nm bei 4500/min (305 Nm bei 4500/min)

Verdichtung: 11,0 : 1

Gemischbereitung: Bosch Motronic ME 5.2 (ME 7.8)

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgangschaltgetriebe Typ G 86/00, a. W. Fünfgang-Tiptronic S Typ A 86/00 (Sechsgangschaltgetriebe Typ G 86/20, a. W. Fünfgang-Tiptronic Typ A 86/20)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: Scheiben (innenbelüftet) rundum

Radstand: 2415 mm

Spur: 1465 mm (vorn), 1528 mm (hinten) [1455 mm, 1508 mm]

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

Reifen: 6 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 7 J x 16 mit 225/50 ZR 16 (hinten); a. W. 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 + 8,5 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 [vorn], 8,5 J x 17 mit 255/40 ZR 17 [hinten]; a. W. 7,5 J x 18 mit 225/40 ZR 18 + 9 J x 18 mit 265/35 ZR 18)

Leergewicht: 1250 kg (1295 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1560 kg (1615 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h (260 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,9 s (5,9 s)

Tankinhalt: 58 Liter (64 Liter)

Bauzeit: 1996–1999 (1999–2001)

Stückzahl: 55.705 (35.575)

Preis: 76.500 Mark (1997), (94.900 Mark [1999])



PORSCHE FAHRER Preisguide

Boxster (204 PS)

Bj. 1996–1999



Classic Data

Note 1: k. N.

Note 2: 12.000 Euro

Note 3: 8000 Euro

Note 4: 5000 Euro

Note 5: k. N.

Boxster S (252 PS)

Bj. 1999–2001

Note 1: k. N.

Note 2: 16.000 Euro

Note 3: 11.000 Euro

Note 4: 7000 Euro

Note 5: k. N.

Quelle: Classic Data



Schlank und kompakt sieht ein 986 aus jeder Perspektive aus. Die Ansicht von schräg hinten ist die Schokoladenseite des Boxster, der Schwung der hinteren Kotflügel und Heckleuchten in Kombination mit dem mittigen Endrohr ist besonders gelungen. Im Gegensatz zum größeren 996 wirkt die baugleiche Front jedoch immer ein Stück zu lang, aber irgendwo müssen die Wasserkühler des Sechszylinders ja Platz finden.

Obwohl ein Boxster tatsächlich größer als der 993 ist, der in den ersten Jahren nebenan noch vom Band lief, ist er heute klein. Praktisch ist er sowieso, schon allein wegen der zwei gut nutzbaren Kofferräume: groß genug für zwei plus Urlaubsgepäck, ausreichend kompakt für den Einsatz in Citylagen und Altstadtgassen.

IM 986 GEHT DIE SONNE AUF

Wie das Auto auf den Pressefotos trägt unser Ur-Boxster hübsche optionale 17-Zoll-Räder und viel serienmäßiges Hartplastik im Innenraum. Haptik und Machart sind ernüchternd. Hohl klingend und nachlässig entgratet sitzt der schwarze Kunststoff in Armaturenbrett, Mittelkonsole und Türverkleidungen, dem ingenieus gestalteten Faltdach fehlt ein Innenhimmel. Kostendruck und Sparzwang sind tatsächlich mit den Händen greifbar. Nackt und karg wirkt ein Boxster ohne deutlich erkennbare Extras – und davon gibt es viele. Tiptronic S, Hardtop, Soundsysteme ... Selbst das kleine, transparente Plastikwindschott zwischen den Kopfstützen kostete Aufpreis.

Vieles, was billig aussieht, fasst sich auch günstig an. Dass hier keine optionale Klimaanlage vorhanden ist, passt ins Bild des scharf kalkulierten Einsteigermodells, aber was mögen Umsteiger des für die Ewigkeit gemachten 968 gedacht haben, als sie auf der Suche nach einem neuen kleinen Porsche in den neuen Boxster stiegen?

Der ein Stück zu lang geratene Schaltknüppel ist den Frontmotor-Typen zumindest ähnlich, die Boxster-Sitze sehen besser aus, als es sich in ihnen sitzt. Breit und bequem wirken sie, sind aber eher eng, wenig atmungsaktiv – und es fehlt an Beinauflage. Wer einen 986 liebt, lebt auch damit.

Das Offenfahrvergnügen, befeuert durch das seriell auf Knopfdruck öffnende Dach, ist serienmäßig und ein Schlüsselreiz des 986. Ziemlich exakt zwölf Sekunden dauert es, und im Boxster geht die Sonne auf. Wobei



DIE AUSLEGUNG DES BOXSTER S IST SO
KONSEQUENT SPORTLICH, DASS DER SCHARFE 986
AN ÄLTERE 911-S-MODELLE ERINNERT.



Rote Bremssättel und gelochte Scheiben (l.) sind beim S serienmäßig, die Materialien des Innenraums haben an Güte gewonnen. Der Heckspoiler fährt auf Wunsch und Knopfdruck aus.



DER BESITZER JAN-HENRIK MUCHE

Nach rund einem Jahr und fast 10.000 Kilometern im Boxster S bin ich Ihnen, wie in Ausgabe 2-2018 angekündigt, noch ein erstes Fazit schuldig. Ich wollte ein frühes S-Modell mit Spiegeleiern und auf gar keinen Fall in Silber, weshalb ich beim Kauf meines indischroten Autos über die abgenudelten Reifen, das eingerissene Plastik-Heckfenster und das leicht vernachlässigte Gesamtbild hinwegschaute. So addierten sich zum Kaufpreis Kosten von rund 1700 Euro für Sattlerarbeiten, Aufbereitung, neue Reifen und Ölwechsel hinzu. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 10,5 Litern SP. Böse Überraschungen in Form verborgener Mängel oder Defekte blieben bisher aus.

sich die Frage stellt: Ist er mehr Sportwagen oder Spaßauto?

Mit dem kleinen Motor wird der normale Boxster zum Fall für Genießer. Natürlich – wer will, kann ihn treten und das Drehvermögen des weich laufenden Sechszylinder-Boxers bis hoch zu erlaubten 6700/min genießen. Performance und Ansprechverhalten erinnern an einen 911 SC, die Leistungs-Charakteristik ist klassisch: Unter 4000/min passiert wenig.

DER 986 BRAUCHT DREHZAHL

Besser passt zum 204-PS-Boxster eine ruhige, aber Porsche-typisch zügige Herangehensweise. Da schmeichelt und summt der Boxer, der mit kühlendem und lärmschluckendem Wasser-

mantel die stets Eile suggerierende Nervosität des luftgekühlten Elfer-Motors ablegt. Nahezu vibrationslos passiert das, und anstatt den Fahrer zu fordern, liefert der 2,5-Liter-Boxster Laufruhe – auch das ist 986-Fahren.

Ganz anders der Boxster S, der sein Suffix völlig zu Recht am Heck führt. 252 PS und 3,2 Liter Hubraum stecken drin, damit ist der Charakter des scharfen 986 ein völlig anderer. Die S-Version ist in der sportlichen Auslegung so überraschend konsequent, dass sie tatsächlich an ältere 911-S-Modelle erinnert. Die Kupplung ist extrastramm und kommt spät, und der eben noch sanft rauschende M-96-Motor röhrt und brodeln hier so unternehmungslustig, als wolle der S am liebsten ständig zwischen 4500 und 6500 Touren gefahren werden.



» BUCHTIPP

„Praxisratgeber Klassikerkauf – Porsche Boxster (Typ 986), alle Modelle von 1996–2004“

Tobias Zaporowski

64 Seiten

149 x 211 mm

12,00 Euro

ISBN 978-3-95843-770-8

Schnell auf der Autobahn, 260 km/h Spitze sind möglich, noch schneller auf der Landstraße. Auf winkligen Abschnitten spielt der 986 die Vorteile seiner Mittelmotor-Konstruktion aus, begeistert mit präziser Lenkung und neutralem, ja gutmütigem Fahrverhalten. Von Tücke keine Spur.

DAS FAHRVERHALTEN IST PRÄZISE UND GUTMÜTIG

Die beim S serienmäßig verbaute Bremsanlage mit gelochten Scheiben und rot lackierten Bremssätteln sollten eigentlich alle 986 tragen, Gleiches gilt für den größeren Tank mit dem gerade so ausreichenden 64-Liter-Volumen. Das als Extra verbaute Sportfahrwerk ist ein hartes, ehrliches Stück Fahrwerkstechnik. Dazu noch größere 18-Zoll-Räder? Nur dann, wenn stets makelloser Asphalt zur Verfügung steht!

Das Nörgeln von Testern und Kunden hat Porsche sichtbar erreicht: Die Ausstattung ist

reichhaltiger, das Material des Innenraums wertiger und das Dach besitzt einen Innenhimmel. Beim Fahren UND im Auftreten ist der Boxster S deutlich mehr 996 als der kleine Bruder, und dennoch sitzt der Aschenbecher noch immer schief in der Mittelkonsole. Die Deckel über den Seitenfächern in den Türen sind dünn und kratzempfindlich, und ein Handschuhfach besitzt der frühe Boxster S auch noch nicht.

Die weiß hinterlegten Instrumente sind wie die vielen ovalen Schalter und Knöpfe eine Modesünde der ausgehenden neunziger Jahre. Der Drei-Instrumente-Cluster des normalen Boxster wirkt klassischer, weniger aufgesetzt und erinnert in seiner von fünf auf drei Uhren reduzierten Anzahl nebenbei an 912 und 914, die in dieser Beziehung auch hinter dem 911 zurückstehen mussten.

Dass der 986 in deren Nachfolge ein kleiner, aber echter Porsche ist, muss er heute zum Glück nicht mehr beweisen.

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

KAUFBERATUNG

CHRONOLOGIE

Im Herbst 1996 erscheint der Boxster. Fronthaube, Kotflügel und Türen, Scheinwerfer-Einheiten und das Chassis bis zur A-Säule sind bei Boxster und 996 identisch. Ein elektrisches Stoffdach ist serienmäßig, der wassergekühlte Sechszylinder-Boxermotor mit VarioCam-Technik und 2,5 Litern Hubraum leistet 204 PS. Zum Modelljahr 1998 führt Porsche die Ausstattungspakete „Sport“ und „Trend“ ein, 18-Zoll-Räder und das „Classic“-Paket mit gehobener Ausstattung folgen ein Jahr später. Nach den Werksferien 1999 erscheint der Boxster S mit 3,2-Liter-Motor, 252 PS und Sechsgangschaltgetriebe, das Basismodell verfügt ab sofort über 2,7 Liter Hubraum und 220 PS. Der Verzicht auf „Spiegelei“-Scheinwerfer ist möglich. Zum Modelljahr 2003 erhält der Boxster aufgefrischte Technik, überarbeitete Bug- und Heckteile mit Blinkern hinter Quarzglas sowie ein Handschuhfach. Der Boxster leistet 228 PS, das S-Modell erst 260, schließlich 266 PS. Das Modelljahr 2004 feiert Porsche mit der auf 1953 Einheiten limitierten Spezial-Version „50 Jahre 550 Spyder“, ausgerüstet mit Sechsgangschaltgetriebe, 266 PS und Ausstattungsmerkmalen des Carrera GT. 2005 folgt der Wechsel zum neuen Boxster vom Typ 987.

SOLL + HABEN

Das Gebrauchtwagentief liegt hinter ihm, der 986 gilt nicht mehr automatisch als billiger 911-Ersatz. Das leichtfüßige Handling und die knackige Form begeistern heute wie lange nicht mehr, und Rost ist so gut wie kein Thema – Daumen hoch. Im Minus steht der Ur-Boxster wegen seiner teilweise erschreckend billigen Innenraum-Materialien sowie der kaum kalkulierbaren Gefahr eines Motorschadens. Die Zwischenwellen kranken an defekten Lagern, die Zylinder an ihren Lokasil-Lauflächen, Kurbelwellen-Dichtringe und Motorkühlung sind ebenfalls Schwachstellen. Gefahr droht außerdem durch schlampige Vorbesitzer, die Wartung und Pflege vernachlässigt haben.

AUSWAHL + EMPFEHLUNG

Der Boxster ist noch jung, die Auswahl an Fahrzeugen groß. Wenn es um Form und Offenfahren geht, reicht der Ur-Boxster mit 204 PS. Originale, gepflegte Autos mit Handschaltung ziehen im Preis schon an, Modelle mit



Tiptronic sind günstiger. Mehr Fahrspaß und Qualität für wenig Aufpreis liefert die Facelift-Version mit 2,7 Litern Hubraum und 220, später 228 PS. Als ideale Verbindung zwischen ursprünglicher Optik und Porsche-typischer Leistung gilt zu Recht die S-Version mit 3,2 Litern Hubraum, 252 PS und Sechsgangschaltgetriebe. Etwas moderner im Look und somit eine Frage des Geschmacks: die ab Modelljahr 2003 gebauten 986 mit gestraffter Form und neuen Blinkleuchten, deren Plus an Leistung jedoch kaum ins Gewicht fällt. Heute schon ein Fall für Sammler: das Sondermodell „50 Jahre 550 Spyder“, limitiert auf 1953 Stück.

ANGEBOT + NACHFRAGE

Die Tiefpreisphase ist vorbei. Um die 10.000 Euro kosten ordentliche frühe Basis-Boxster. Jüngere Modelle sind um die 3000, S-Versionen um rund 5000 Euro teurer. Autos mit Schaltgetriebe notieren höher, ebenso verhält es sich mit Autos in ungewöhnlicher Farbgebung und Ausstattung oder mit speziellen Extras, wie bspw. Pastellgelb mit savannabeigem Leder oder mit optionalen Aufsätzen in buckliger Speedster-Optik. Wenn ansonsten alles passt und der Preis stimmt, darf es auch ruhig mal eine „Tipse“ sein. ◀

9XXR
the 24/7 GT3

Unikate durch HAND-WERK

UHRRAD[®]

WEITERE INFOS UNTER
WWW.CLOCKWHEELS.COM



FAHRBERICHT – 718 BOXSTER + CAYMAN T

T FOR TWO

Ist es eine Erweiterung der Modellpalette nach oben oder nach unten? Die Touring-Variante der Mittelmotor-Baureihe 718 soll sportlicher und puristischer sein als die identisch motorisierte Basisversion, hat serienmäßig aber einige feine Extras zu bieten. Ist weniger mehr?







DER ZWEILITER-BASISMOTOR MIT 300 PS UND DIE BETONT SPORTLICHE AUSSTATTUNG ERGEBEN BEIM 718 TOURING LAUT PORSCHE „HOCHVERDICHETEN FAHRSPASS“. BEI 63.047 EURO GEHT DER SPASS BEIM CAYMAN LOS.



DAS IST ER

Nach dem 911 Carrera T, den Porsche vor einem Jahr als reduzierte Ergänzung der Modellpalette und als verkaufsfördernden Abschluss der 991-Baureihe ins Feld schickte, gehen jetzt Boxster und Cayman als Touring-Version an den Start. Den Ansatz einer basismotorisierten, einfacheren T-Version gab es bereits vor rund 50 Jahren: Zum Modelljahr 1968 kam der erste 911 T auf den Markt. Mit ausgedünnter Ausstattung und schwächstem Motor stand der 130 PS starke 911 T in der Tradition von 356 „Dame“ und 912, den er anschließend ersetzte.

Die Ausführung „Touring“ beschrieb wiederum einige Jahre später die besser und komfortabler ausgestattete Version des Hochleistungsmodells 911 Carrera RS 2.7, kehrte 2018 jedoch zeitgleich mit dem 911 Carrera T als puristisch konfigurierte Version des Top-saugers GT3 zurück. Kompliziert, das Ganze. Vor diesem historischen Hintergrund macht es Sinn, ein T-Modell in der Einsteiger-Baureihe 718 anzubieten.

Porsche rückt Boxster und Cayman T heute eher in die Richtung des frühen 911 T und späteren 911 Carrera 3.2 Clubsport und spricht dabei von „hochverdichtetem Fahrspaß“. Der soll sich aus zwei grundlegenden Komponenten zusammensetzen: dem Turbo-Vierzylinder mit 2,0 Litern Hubraum und 300 PS aus der Basisversion der Mittelmotor-Baureihe sowie einer betont sportlichen Konfiguration, die sich am Ende in der Summe des Ganzen mit einem Preisvorteil von fünf bis zehn Prozent im Vergleich zu einem identisch ausgestatteten Basismodell niederschlägt.

Der günstigere der beiden ist der Cayman T mit einem Preis von 63.047 Euro. Der Boxster T kostet 65.070 Euro und liegt damit zwischen dem mit 56.383 Euro deutlich günstigeren Basis-Boxster und dem mit 68.878 Euro zu Buche schlagenden Boxster S.

Sport – nicht Komfort – steht bei der serienmäßigen Ausstattung des T-Modells im Vordergrund. Dazu gehören auf den ersten Blick erkennbare mattschwarze Zierstreifen auf den Flanken und 20 Zoll große Carrera-S-Räder, wo das Basismodell nur 18-Zoll-Felgen trägt. Ein um 20 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk, Sport-Chrono-Paket inklusive Porsche Stability Management (PSM) Sport, die adaptive Aggregate-Lagerung PADM und Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-quersperre sind ebenfalls ab Werk an Bord.



Mattschwarze Applikationen sind seit dem GTS-Debüt ein Kennzeichen der sportlich-reduzierten Porsche-Ausführungen. Zum T-Paket gehören 20-Zoll-Räder.

Mal mehr, mal weniger. Die PCCB-Bremsanlage ist ein Extra, das Touring-Modell gibt es aber auch ohne Zierrat auf der Flanke.





DIE MISCHUNG IST STIMMIG, DIE ROLLE DER GTS-LIGHTVERSION SPIELEN BOXSTER UND CAYMAN SICHER UND SEHR ÜBERZEUGEND. WENIGER AUSSTATTUNG FÄNGT DAS MEHRGEWICHT DES OPF AUF.



Um das Mehrgewicht des Ottopartikelfilters (OPF) auszugleichen, trägt der 718 T nur leichte Schlaufen anstelle massiver Türöffner und verzichtet auf das große, viereinhalb Kilogramm schwere PCM-Modul in der Mittelkonsole, die damit auf einmal ein üppiges Ablagefach bietet. Weil wohl nur wenige Kunden auf Musik und Navigation verzichten wollen, lässt sich das PCM ohne Aufpreis hinzubestellen. Extras stehen natürlich auch auf der Liste: Rund 3000 Euro kostet das optionale Siebengang-PDK, enger und besser passende Sport- und Vollschalensitze sind eine Investition wert und auch Lavaorange oder Miami blau, zwei von neun angebotenen Farben, kosten Aufpreis.



DAS KANN ER

Die Rolle der GTS-Lightversion spielen Boxster und Cayman T aus dem Stand sicher und sehr überzeugend, die Mischung ist stimmig. Mattschwarze bis dunkelgraue Applikationen erinnern an das (derzeit mit OPF nicht verfügbare) Topmodell, die größeren 20-Zoll-Räder, das kürzer übersetzte Schaltgetriebe und die Tieferlegung ohne unnötige Härte sind genau die richtigen Komponenten, um das sportliche Potenzial der Mittelmotor-Typen passgenau zu betonen.

Viel Ausstattung und Basismotor ergeben ein stimmiges Bild. In 5,1 Sekunden beschleunigen Cayman und Boxster T von Tempo 0 auf 100, die Spitze liegt bei 275 km/h. Der



718 Boxster + Cayman T

Motor: wassergekühlter Boxermotor, Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium, vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, ein- und auslassseitig variable Steuerzeiten mit Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Turboaufladung, Ottopartikelfilter (OPF)

Zylinder: 4

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

Hubraum: 1988 ccm

Leistung: 300 PS bei 6500/min

Drehmoment: 380 Nm bei 1950–4500/min

Verdichtung: 9,5 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Heckantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe mit Einscheibenkupplung und Zweimassenschwungrad, optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK); Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mech. Hinterachsquersperre

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Leichtbau-Federbeinachse, McPherson-Bauart (vorn), Leichtbau-Federbeinachse (hinten); Porsche Active Stability Management (PSM) Sport mit 20 mm Tieferlegung

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

Radstand: 2475 mm

Spur: 1528 mm (vorn), 1540 mm (hinten)

L x B x H: 4379 x 1801 x 1264 mm (Cayman: 4379 x 1801 x 1276 mm)

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

Leergewicht: 1350 kg (PDK: 1380 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1655 kg (PDK: 1685 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: Schaltgetriebe 5,1 s (PDK: 4,9 s)

Tankinhalt: 54 l

Preis: Cayman T 63.047 Euro, Boxster T 65.070 Euro



MIT EIN PAAR HIGH-END-EXTRAS WENIGER UND EINEM NIEDRIGEREN PREIS WÄRE DER 718 T VIELLEICHT NOCH EIN STÜCK ATTRAKTIVER.

Eindruck, dass am falschen Ende gespart wurde, entsteht nie – bei keinem anderen Porsche-Modell der letzten Zeit passt das viel strapazierte Wort „puristisch“ besser als bei dieser neuen Paarung. Auch deshalb ist die aufpreispflichtige Wahl des Siebengang-PDK eine ebenso komfortable wie schnelle Lösung, zum Wesen des Touring passt das Sechsgangschaltgetriebe allerdings besser.

Boxster oder Cayman? Das ist Geschmacksache. Auf dem deutschen Markt liegt der offene 718 vorn, in Großbritannien favorisieren die Käufer den Cayman. Gute Verkäufe verspricht sich Porsche in China, wo die Kundschaft das Selbstfahren entdeckt hat, große Hubräume empfindlich besteuert werden und der kleine 718 bei den Zulassungszahlen deshalb vorn liegt.

Von beiden T-Modellen ist der Cayman das schlüssigere, erinnert in der fahrerorientierten, handgeschalteten Grundversion sogar ein wenig – und hier passt der Bezug zum Gestern, den Porsche mit dem Kürzel T bemüht – an einen alten Elfer: ab Werk sparsam ausgestattet, leicht, handlich, dabei sehr schnell und immer stark genug, ohne überreizt zu wirken. Der Cayman ist der sportlichere T, der Boxster T lädt eher zum Genießen ein. Hier ein Sportwagen, dort ein Cabrio – dieses Gefühl fährt auch bei den Touring-Versionen mit.

Wäre noch weniger noch mehr? Tatsächlich! Ob viele Kunden im alltäglichen Umgang mit Boxster und Cayman T die Vorteile des PADM-Systems (Porsche Active Drivetrain Mounts), die dynamischen Getriebelager, oder



das PTV mit Sperre im Heck bewusst erleben, bleibt fraglich. Ohne diese Extras und mit einem niedrigeren Preis wäre der 718 T vielleicht noch attraktiver.

DAS KANN ER NICHT

Bei aller sportlichen Optik kommt der Touring bei der Leistung natürlich nicht an die stärkere S- oder GTS-Version heran. Wer mehr will, muss mehr bezahlen und eigenhändig konfigurieren, ein Touring-Paket mit 2,5-Liter-Motor gibt es nicht. Dass der eher sonor brodelnde Vierzylinder-Turbo des 718 einfach nicht so schön hell klingt und frei nach oben jubelt, wie es der alte Sechszylindermotor tat, gehört zur 718-DNA. Dafür musste der Sauger annähernd gleiche PS-Zahlen, aber auch rund 3,4 Liter Hubraum bemühen – dem kleinen 718-Triebwerk Schwäche zu unterstellen, wäre falsch und unfair.

Was bleibt, ist Jammern auf hohem Niveau: Die Funktion der Türöffnerschlaufen ist verbesserungswürdig, die Zwischengasfunktion im Sport- bzw. Sport-Plus-Modus wirkt ebenso künstlich wie der serienmäßige Verzicht auf das PCM-Modul. Die serienmäßigen Sitze mit ihren Stoffmittelbahnen in nostalgischer Nadelstreifen-Optik sind bequem, besser passen und halten jedoch die optionalen Sport- bzw. die konsequenten Schalensitze. Auch der T ist nicht perfekt, etwas Geld für Extras sollte vorhanden sein.



Boxster und Cayman T passen in die neue Zeit, in welcher sich der Fahrspaß – schon wegen strenger Limitierungen beim Flottenverbrauch – nicht mehr allein über mehr Leistung definieren kann. Die Kombination aus sportlichen Komponenten, einem Look im Stil der GTS-Topversion und dem Monoturbo-Motor des Einstiegsmodells passt so gut, dass die Frage erlaubt sein muss, warum es die Touring-Variante nicht schon früher gab. Weil auch der Preis passt und spürbar unter dem des S-Modells liegt, macht der T doppelt Spaß und ist unterm Strich die derzeit beste Spielart aller 718-Variationen. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

Einzigartige Möbelstücke

aus original Porsche-Teilen

HANDGEMACHT

HÖCHSTE QUALITÄT

WAHRE KUNSTWERKE

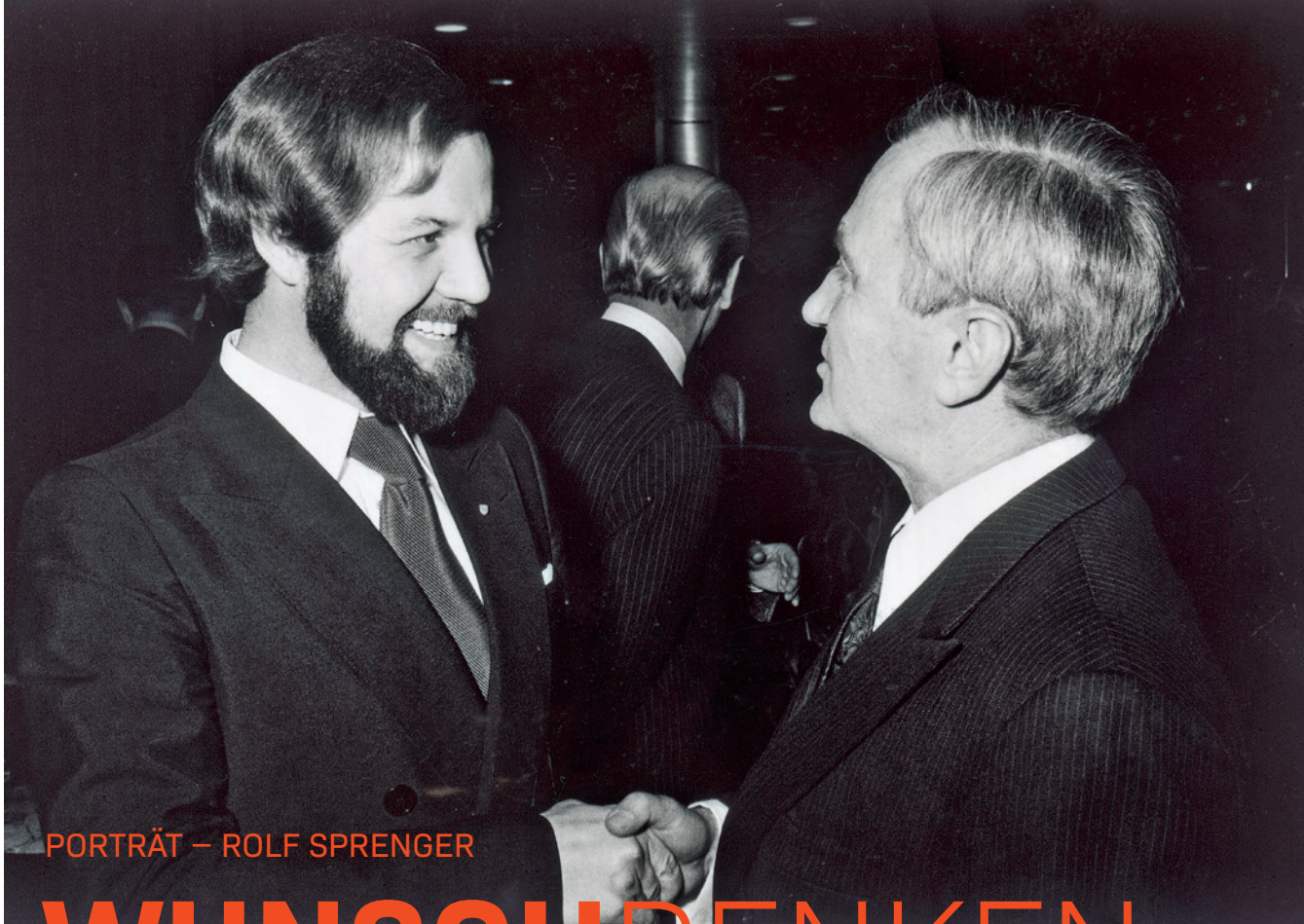


**Sofas, Betten, Tv-Boards
und vieles mehr.
Auch individuelle Projekte
für Heim, Büro, usw.**

TWARDOWSKY

Für weitere Informationen: twardowsky.eu





PORTRÄT – ROLF SPRENGER

WUNSCHDENKEN

Unmögliches wird sofort erledigt, Wunder dauern etwas länger.

Als Leiter der Sonderwunsch-Abteilung lieferte Rolf Sprenger den Kunden, was bei Porsche nicht fertig im Regal lag.

Wenn ich einen Wohnwagen mit Schwimmbad wollte, würde Herr Sprenger einen für mich bauen“, erklärte Peter Schutz einem potenziellen Kunden, während der danebenstehende Sprenger wohl innerlich stöhnte ... Wieder einer dieser Menschen, dessen überzogene Erwartungen auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt werden mussten. Rolf Sprenger war der Mann hinter dem Sonderwunsch-Konzept und leitete diese Abteilung viele Jahre lang. Seine berufliche Laufbahn weist darüber hinaus jedoch noch etliche weitere interessante Tätigkeiten auf.

„Ich absolvierte bei Bosch eine Ausbildung im Maschinenbau“, erzählt er, „und danach schickte Bosch mich zu Sims & Gray nach London, einer Tochterfirma von Lucas, die Ein-

spritzanlagen für Dieselmotoren entwickelte.“ Mit dem Aufkommen der ersten Abgasreinigungssysteme reifte der Entschluss, zu einem Premium-Autohersteller zu wechseln, und mit seinem technischen Hintergrundwissen hätte Sprenger ohne Weiteres bei Mercedes-Benz beginnen können.

Stattdessen arbeitete er für eine kurze Zeit bei NSU am Kraftstoffsystem des Ro 80, bevor er im Juli 1967 bei Porsche einen Vertrag unterschrieb. Er wurde der Assistent von Hans Klauser, einem altgedienten Ingenieur und treuen Mitarbeiter des Konstruktionsbüros, der schon seit den Vorkriegstagen dabei war.

Nach 18 Monaten und im Alter von 28 Jahren wurde Sprenger zum Leiter der Reparaturwerkstatt ernannt, in der neben anderen Tätigkeiten auch Kundenfahrzeuge umgebaut

Der Chef ist zufrieden:

Ernst Fuhrmann (r.) gratuliert

Rolf Sprenger zu seiner guten Arbeit.

wurden. Über der Reparaturwerkstatt befand sich das Büro von Ferry Porsche, und Sprenger erinnert sich, wie er zu einem Gespräch mit dem großen Chef einbestellt wurde. Dieser erklärte ihm, was er erwartete: „Ich möchte, dass alle Porsche-Kunden, die hierherkommen, einen außergewöhnlichen Service erhalten. Erhöhen Sie damit unser Ansehen.“

LEITER DER REPARATURWERKSTATT

Sprenger hätte es auch so durchführen wollen, aber in diesem Moment 1969 war er einfach sprachlos, als ihm der Firmengründer zuvor kam und ihn mit einer derartigen Aufgabe betraute. „Es war ein großartiger Anfang – noch heute, nach 50 Jahren, bekomme ich Gänsehaut, wenn ich daran denke. Das muss man sich einmal vorstellen: Der große Ferry Porsche vertraut einem blutigen Anfänger wie mir! Porsche war damals wirklich ein Familienunternehmen, und selbst mit der Umwandlung in eine AG (als sich 1972 die Familienmitglieder aus den Führungspositionen zurückzogen) gab es in praktischer Hinsicht keine Änderung. Die älteren Mitarbeiter kannten Ernst Fuhrmann aus früheren Porsche-Zeiten, und Helmuth Bott stellte eine Art Vaterfigur dar. Mir aber fehlten jetzt die Rapporte an Ferry Porsche und seine Besuche in der Werkstatt.“

Über Ernst Fuhrmann, den ersten Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG, gehen die Meinungen oft auseinander, doch bei Rolf Sprenger ist ein positiver Eindruck zurückgeblieben. „Mir gegenüber war er sehr aufgeschlossen, er war ein Ingenieur für die Ingenieure. Man konnte mit ihm reden, und er übertrug auch die Verantwortung für ein Projekt. Er war zudem realistisch: Ihm war klar, dass der luftgekühlte Motor nicht auf Dauer bestehen würde. Andererseits war der 928 zu futuristisch, zu groß. Wir Mitarbeiter mussten feststellen, dass er wegen des 928 bei der Porsche-Familie in Ungnade fiel. Aber er leistete einiges für Porsche, und der V8 war ein großartiger Motor. Ich mochte Fuhrmann. Er unterstützte immer unsere Arbeit in der Werkstatt, aber ich bin mir sicher, dass man auf der Ingenieurebene besser mit ihm auskam als auf der Verkaufsebene.“

Zum Aufgabenbereich der Werkstatt gehörte auch die Betreuung der Kundenrennwagen. „Zu den Zeiten von Edgar Barth war der Renndienst in Kornthal untergebracht – sogar der junge Jürgen Barth arbeitete noch dort, bis

Huschke von Hanstein ihn in seiner Presseabteilung unter die Fittiche nahm. 1969 ging der Renndienst in der Reparaturwerkstatt auf, und neben dem Frisieren von 911-S-Modellen bauten wir jetzt auch Kundenrennwagen auf“, berichtet Rolf Sprenger.

Dazu gehörte der legendäre RSR, sowohl in der 2,8- als auch in der 3,0-Liter-Version. Dafür wurden serienmäßige 2,7- und 3,0-RS-Modelle direkt vom Fließband in Zuffenhausen abgezweigt und für den Umbau in einen RSR in das Werk 1 in der Schwieberdingen Straße transportiert.

„DAS MUSS MAN SICH MAL VORSTELLEN: DER GROSSE FERRY PORSCHE VERTRAUT EINEM BLUTIGEN ANFÄNGER WIE MIR!“

Aber es entstanden nicht nur reinrassige Rennwagen. 1979 entwickelte Porsche ein Tuning-Kit für verärgerte SC-Besitzer, die sich darüber beschwerten, dass der neue 911 20 PS weniger Leistung hatte als der vorige Carrera 3,0. Das Ziel bestand darin, die 210 PS des noch mit mechanischer Einspritzanlage ausgerüsteten 2,7-Liters zu erreichen, was aber nicht an die große Glocke gehängt werden sollte.

TUNING-KIT FÜR 911 SC

Der Umrüstsatz, der „unter der Ladentheke“ angeboten wurde, umfasste unter anderem geänderte Nockenwellen, höher verdichtende Kolben und natürlich mehr Hubraum. Aus der Kombination des Serienhubs von 70,4 mm und der größeren Zylinder des 911 Turbo 3.3 mit 97,0 mm Bohrung, basierend auf den Dreiliter-Motoren vom Typ 930/03 und 930/09 mit 2994 ccm, resultierte ein Hubraum von 3122 ccm (s. *PORSCHE FAHRER 1-2018*).

Der Einbau durfte nur in Sprengers Werkstatt und nicht bei den Porsche-Händlern erfolgen. Damit sollte auch den Tuning-Kits aus dem Zubehör Paroli geboten werden, die von Max Moritz und besonders Alois Ruf angeboten wurden.

„Das war keine besonders erfolgreiche Maßnahme“, so die heutige Meinung von Sprenger. „Der Umbau war teuer, denn er kostete etwa 20 Prozent des Neupreises eines SC, und ich glaube, dass wir nur einige wenige Hundert verbauten. Nachdem Porsche die serienmäßige Leistung des SC auf 204 PS gesteigert hatte, war kaum noch Nachfrage vorhanden.“

Wesentlich effektiver war der Umbau eines 930 Turbo in einen respektinflößenden Gruppe-4-Renner 934. Bis zur Ablösung durch den 935 war die Vorbereitung dieser Rennwagen eine breit aufgestellte Aktion, in die auch der Aerodynamikspezialist Norbert Singer und Fahrwerksingenieure wie Roland Kussmaul eingebunden waren.

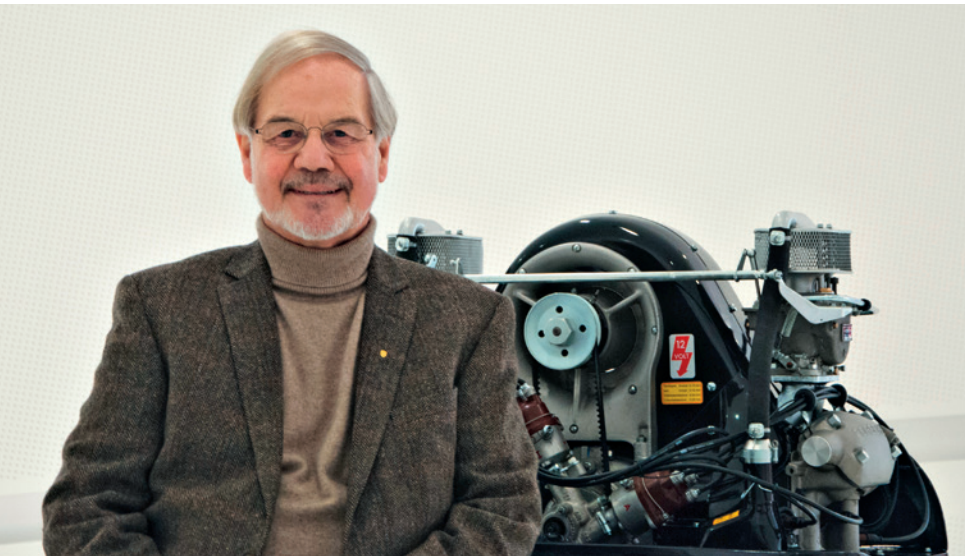
„Regelmäßig hatten wir es mit Teamchefs oder Rennstallbesitzern wie Georg Loos oder Vasek Polak zu tun, und auch ihre Fahrer kamen öfters vorbei. Ich erinnere mich an Toine Hezemans, Herbert Müller, Rolf Stommelen und John Fitzpatrick. Mit ihm verstand ich mich besonders gut.“

TEAMCHEFS UND RENNFAHRER OFT ZU BESUCH

1981 wurde Peter Falk zum Rennleiter ernannt, und damit zog die Rennabteilung nach Weissach um. Das war eine logische Konsequenz, denn der neue Vorstandsvorsitzende Peter Schutz verstärkte das Engagement im Motorsport, und die Werkstatt war mittlerweile mehr mit dem Umsetzen von Kundenwünschen und zusätzlichen Ausstattungen als mit Motor- und Fahrwerksänderungen beschäftigt.

Diese Entwicklung ging auf den 1975 vorgestellten 911 Turbo zurück. Ursprünglich war dieser als Rennwagen und Werbeträger für den 911 bis zum Erscheinen des Nachfolgemodells 928 vorgesehen. Mit der Produktion des 930 sollte dann in erster Linie eine ausreichende Stückzahl zur Erfüllung von Homologationsvorgaben entstehen. Die Reaktionen übertrafen jedoch alle Erwartungen, das gesetzte Produktionsziel von 1000 Einheiten im ersten Jahr wurde schon nach sechs Monaten überschritten.

Mit dem Turbo erreichte Porsche auch eine neue und wohlhabendere Käuferklientel. Ob-



wohl das Modell mit Klimaanlage, Lederbezügen und hochwertigem Stereoradio bereits üppig ausgestattet war, stellte Sprenger fest, dass diese neuen Turbo-Besitzer für ihren schon exklusiven Porsche zunehmend den Wunsch nach noch mehr Individualität äußerten. Und für einige dieser Kunden schien Geld keine Rolle zu spielen.

„Ich konnte allmählich ein Muster erkennen“, so Sprenger. „Mir wurde auch klar, dass wir bei der Bevorratung bestimmter Teile diese günstiger einkaufen konnten. Kaufte wir zwanzig statt ein oder zwei, bekamen wir bessere Konditionen und konnten auch eine schnellere Erfüllung anbieten.“

Ernst Fuhrmann stand Kundenwünschen stets sehr offen gegenüber. In den siebziger Jahren war deren Umsetzung oftmals eine Frage der technischen Machbarkeit. Das extremste Beispiel war wohl das Turbo-Modell für Herbert von Karajan mit einer 2,7-RS-Karosserie. Unter der Leitung von Peter Schutz wurde dieser Geschäftszweig sogar noch intensiviert. Der stark auf den amerikanischen Markt ausgerichtete Schutz sah hier lukrative Möglichkeiten, die mit anderen Ideen zu Porsches Aktivitäten in Nordamerika einhergingen. Dazu gehörte zum Beispiel der Einstieg in die Welt der Privatflugzeuge.

„Für Kunden, die ihren Porsche weiter aufwerten wollten, gründeten wir die Abteilung ‚Sonderwunsch‘, die nahezu allen Individualisierungsansprüchen nachkommen konnte.“ In dieser Zeit war bei Porsche jedoch das Geld knapp, daher konnten erst 1984 der erste

ausführliche Katalog und weitere Literatur erstellt werden. Zu den einfachen Zusatzausstattungen zählten neben anderen Farben auch Schalttafeln und Türverkleidungen mit Lederbezug oder Holzeinlagen oder der Einbau eines Autotelefon, das damals noch ein schwerer und voluminöser Kasten war.

SCHALTHEBELKNAUF AUS GOLD IM WERT VON 25.000 MARK

Bestellt werden konnten auch praktische Staufächer für Kassetten bzw. die später folgenden CDs für die Türen oder die Mittelkonsole vor dem Schalthebel. Letzteres füllte damit auch die Lücke zwischen der Konsole und dem Armaturenbrett aus, die beim 911 bis zum Erscheinen der Baureihe 996 vorhanden war. Die letzte Produktionsserie des 928 erhielt vorn und hinten neu gestaltete Stoßfänger – auch diese Modifikation ging auf einen ursprünglichen Kundenwunsch zurück.

Ein Sonderwunsch bei den Turbo-Modellen war das „Dampfrad“: ein neben dem Schalthebel in der Mittelkonsole angeordneter Drehknopf, mit dem der Ladedruck erhöht werden konnte. Das kultige Rädchen stand im Prinzip dafür, wie ein Serienauto in einen Schleudersitz verwandelt werden konnte, und symbolisierte alles Exzessive des 911 Turbo.

Manchmal ging es auch nur um den absoluten Luxus. Ein Herrscher aus dem Mittleren Osten bestellte einen Schalthebelknauf aus massivem Gold im Wert von 25.000 Mark. Er sollte das Glanzstück eines Innenraums sein, dessen üppige Ausstattung schon fast groteske Züge aufwies. Sprenger erinnert sich an seine Entscheidung, dass es wohl sinnvoll wäre, den Schalthebelknauf während der Auslieferung nicht zu montieren. Er sollte besser im Diplomatengepäck oder auf eine andere gesicherte Weise verschickt werden, weil „er sich andernfalls mit Sicherheit unterwegs in Luft aufgelöst hätte“.

Viele Ideen aus dem Sonderwunsch-Programm wurden später in die Produktion übernommen. Die abgesteppten Nähte der heutigen Autos haben ihren Ursprung in den Sonderausstattungen der achtziger Jahre, und die Hardtops der Cabrios gingen auf Bestellungen von Kunden zurück, die ihre Wagen auch im Winter bewegen wollten.

Rolf Sprenger beschreibt, wie er und seine Kollegen mit Kunden zusammensaßen und die Anforderungen erstellten, und lacht darüber, wie viele dieser Dächer sie tatsächlich an die we-

„Mr Sonderwunsch“
Rolf Sprenger im Porsche Museum.

nigen Enthusiasten verkaufen konnten. Zudem erinnert er sich an die Treffen mit den Großen und Wichtigen, die in der Abteilung Sonderwunsch ihre Bestellungen aufgaben.

Sir Anthony Bamford von JCB hatte etliche Wagen, zu denen auch ein Flachbau gehörte. „Wir fingen mit diesen Umbauten an“, sagt Sprenger stolz. Während einer Bauzeit von über zehn Jahren entstanden rund 2000 dieser Fahrzeuge. Das Flachbau-Konzept lieferte der im Rennsport übermächtige 935, der dem Ruf des 911 Turbo einen zusätzlichen Schub verlieh. Der 935 führte auch zu einer sehr heiklen Anfrage: eine Steigerung zu von Karajans speziellem Turbo-Modell. Ein Auto, das Porsche nicht wirklich bauen wollte.

Mansour Ojeh, ein saudischer Geschäftsmann, bestellte in Zuffenhausen einen straßentauglichen 935. Nun war Ojeh nicht irgendein Kunde, sondern der Besitzer von Techniques d'Avant Garde (TAG) und damit Partner beim äußerst erfolgreichen Formel-1-Einsatz, für den Porsche die Motoren an McLaren lieferte. Sprenger sollte diese komplexe Aufgabe lösen.

„ICH SCHLUG SCHUTZ VOR, DASS WIR EINEN 930 NEHMEN UND IHN SO WEIT WIE MÖGLICH IN EINEN 935 UMBAUEN.“

„Ich schlug Schutz vor, dass wir einen 930 nehmen und ihn so weit wie möglich in einen 935 umbauen könnten, dass wir noch eine Einzelabnahme erhalten würden. Das war zumindest die Theorie, und in der Praxis funktionierte es sogar: Wir bekamen eine Zulassung, und Ojeh konnte mit dem Wagen nach Paris fahren.“

Nach all diesem Aufwand wurde der Ojeh-935 ironischerweise nur sehr spärlich bewegt und diente seinem Besitzer in der Anfangszeit zum gelegentlichen Pendeln zwischen seinen Residenzen in Paris und Monaco. „Einmal musste ich den 935 aus einer Tiefgarage in einem Skiort befreien“, erinnert sich Sprenger grinsend. „Er hatte eine hydraulisch einstellbare Radaufhängung, und durch die extreme Kälte ließ er sich nicht mehr anheben, sodass Ojeh die Tiefgaragenrampe nicht hochfahren konnte.“ Einsätze dieser Art sorgten im Berufsalltag des Abteilungsleiters Sonderwunsch für eine willkommene Abwechslung.

KONKURRENZ ZU TUNING-BETRIEBEN

„Viele Sonderwunsch-Bestellungen gingen von amerikanischen Kunden ein“, fährt Sprenger fort. „Anfangs war Porsche Nordamerika vom Sonderwunsch-Programm wenig begeistert, weil sich dadurch die Auslieferungen verzögerten. Schließlich erkannten sie die Vorteile und dass man damit Geld verdienen konnte. Als der Dollar drei Mark wert war, machten wir und sie richtig Profit.“

In mancher Hinsicht stand Sonderwunsch auch in Konkurrenz zu Tuning-Betrieben – weniger zu Alois Ruf, sondern eher zu Anbietern wie Gemballa, Techart oder Sportec. „Das Problem war“, so Sprenger, „dass sie die Leistung steigerten, ohne die Bremsen zu verstärken. Dazu wurden Sachen an der Aerodynamik geändert, die ein potenzielles Sicherheitsrisiko darstellten, da keiner von denen einen Windkanal zum Testen hatte.“

Sprenger erzählt weiter: „Wir hatten bei Porsche ganz andere Möglichkeiten. Als wir den Turbo überarbeiteten, passten wir gleichzeitig die Bremsen und die Aerodynamik an. Wenn zum Beispiel für den 959 eine Leistungssteigerung auf 500 PS angeboten werden sollte – wozu es auch kam –, konnte man sicher sein, dass alle sonstigen Komponenten überprüft und angepasst wurden. Norbert Singer war bei

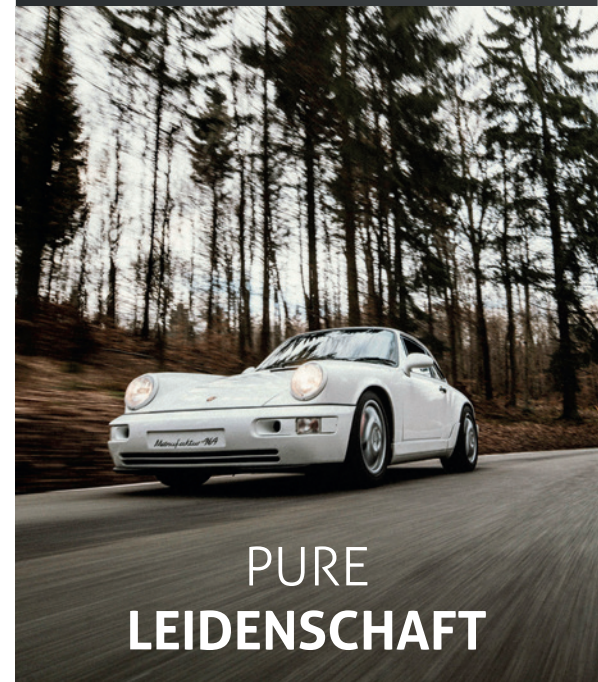


HÖCHSTE
QUALITÄT UND
PRÄZISION FÜR
ALLE PORSCHE



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

Manufaktur 964



PURE
LEIDENSCHAFT

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



„MITTLERWEILE SIND DIE TUNING-FIRMEN ETWAS VORSICHTIGER, ABER FREUNDE SIND WIR KEINE GEWORDEN.“

manchen wilden Spoilerumbauten dieser Anbieter davon überzeugt, dass die Wagen bei 250 km/h abheben würden. Porsche verpflichtete Ruf, das Porsche-Wappen zu entfernen, und Wiedeking führte einen langen Feldzug gegen Techart. Mittlerweile sind die Tuning-Firmen etwas vorsichtiger, aber Freunde sind wir keine geworden.“

1989 wurde Sonderwunsch in „Exclusive“ umbenannt, da man sich von einem international verständlicheren Namen bessere Verkäufe erhoffte. Außerdem musste auch die Ausführung angepasst werden, denn die Zeiten änderten sich und ausgefallene Sonderwünsche ließen sich zunehmend schwerer in die Produktionsabläufe integrieren. „Es war bereits beim 964 schwierig, und beim 993 (der durchgehend bis zum Erscheinen des 996 produziert wurde) kämpften wir um mehr Spielraum bei der Produktion“, erklärt Sprenger.

Trotz aller Schwierigkeiten waren zwei herausragende Modelle aus dieser Zeit, der Turbo Leichtbau von 1992 und der Turbo S von 1995, Projekte von Exclusive. Der 964 war der erste Porsche, der in Speedgelb lackiert wurde: ein Farbton, der von Sprenger und Designchef

Harm Lagaay ausgewählt wurde. Der vielleicht letzte bedeutende Sonderauftrag, der aus Zufenhausen herausgequetscht wurde, war eine Kleinserie von vierzehn 993 Turbo Cabriolet mit schmaler Karosserie. Bestellt hatte sie Fritz Haberl, der Münchner Automobilhändler.

AUS SONDERWUNSCH WIRD 1989 EXCLUSIVE

Rolf Sprenger wechselte 2006 von Porsche in den Ruhestand. Seitdem ist er ein gefragter Spezialist für gebrauchte Porsche. „Ich untersuche die Wagen von Kunden, kalkuliere die Restaurierungskosten und empfehle für die Arbeiten infrage kommende Betriebe. Für manche Kunden überwache ich die vollständige Restaurierung. Gelegentlich ist auch ein Mercedes 300 SL oder ein alter BMW dabei, aber meistens sind es natürlich Porsche“, fügt er hinzu.

Durch seine jahrelange Freundschaft mit Wolfgang Porsche hat Sprenger die beneidenswerte Aufgabe, dessen private Autosammlung zu betreuen, die im Familienanwesen im österreichischen Zell am See untergebracht ist. Für einen Mann, der sich dem neunten Lebensjahrzehnt nähert, ist das noch nicht genug, und so ist er behilflich bei der Ausstellung von FIA-Dokumenten, wenn mit einem historischen Porsche an Veranstaltungen teilgenommen werden soll. Tatsächlich kann er die meisten Dinge umsetzen, aber einen Wohnwagen mit Schwimmbad wird er nicht mehr bauen. ◀

*Text: Kieron Fennelly · Übersetzung: Manfred Kolb
Fotos: Porsche*

Sonderwunsch, Werk 1, 1972:
Das Team und sein Chef Rolf Sprenger (l.)
nehmen Aufstellung fürs Gruppenfoto.



Porsche Rallye Monte-Carlo 1952–1982

Offiziell begann die Beziehung Porsche/Rallye Monte-Carlo, siehe Titelbild, erst 1965, als Herbert Linge und Peter Falk den ersten 911 in Richtung Côte d'Azur steuerten. Weniger bekannt sind die Privatiers, die bereits in den Fünfzigern an den Start gingen, allesamt Abenteurer und Enthusiasten auf serienmäßigem 356-Material, die manchmal sogar die Ehefrau als Co-Pilotin mit an den Start brachten. Die Autoren Dasse und Louche stellen sie hier alle in eine Reihe, die Helden der Porsche-Werkteams und die Klassenfüller im Privatauto. In Wort und vielen, vielen Bildern finden sie dort Beachtung und Anerkennung, wo das Thema „Monte“ die große, mondäne Bühne bildet. Dass neben den Ergebnissen der Porsche-Teams auch allgemeine Informationen zu Startorten, Starterzahlen, Siegern und Klassen nicht fehlen, macht das zweibändige, fast 1000 Seiten dicke Werk auch für Rallyefans ohne Porsche-Affinität interessant. Leider führt die Dreisprachigkeit das Layout ins Chaos: Wo und warum der Text mal auf Deutsch, Englisch oder Französisch zu lesen ist, bleibt ein Rätsel ohne Lösung.

Patrick Dasse/Maurice Louche: „Porsche – Rallye Monte-Carlo 1952–1982“, 912 Seiten, 257 x 229 mm, Deutsch, Englisch, Französisch, Hardcover im Schuber, Dingwort Verlag, Hamburg 2018, 175,00 Euro, ISBN 978-3-87166-195-2



Legendary Das Porsche 919 Hybrid Projekt

Mit seinen zwei Energie-Rekuperationssystemen ist der Porsche 919 Hybrid der technologisch anspruchsvollste Rennwagen, den die Schwaben bislang gebaut haben. Heike Hientzsch legt mit „Legendary“ einen äußerst informativen Bericht über die Ära des 919 vor, in der Porsche 2015, 2016 und 2017 die „24 Stunden von Le Mans“ sowie die WM-Titel in der Hersteller- und Fahrerwertung gewann. Im Textband beschreibt die Autorin, die dem 240 Personen starken Rennteam angehörte, dessen Weg zum Erfolg. Interessant ist ihr Blick auf die vielen Details, wie etwa die Beschaffung der Teamkleidung. Der dazugehörige 340-seitige Bildband dokumentiert diese erfolgreiche Ära optisch. So entstand ein weitreichender Blick hinter die Kulissen des Teams mit fantastischen Fotos und dem ebenso informativen wie unterhaltsamen Bericht einer Insiderin. Fazit: Selten wurden in einem Buch so viele Fakten auf so unterhaltsame Art vermittelt.

Heike Hientzsch: „Legendary – Das Porsche 919 Hybrid Projekt“, 272 Seiten, 150 x 225 mm und 340 Seiten, 240 x 300 mm, Deutsch, Hardcover, Delius Klasing, 68,00 Euro, ISBN 978-3-667-11554-6



Durchgeboxt

Ein tolles Buch, irgendwo zwischen Genie und Wahnsinn, zwischen Standardwerk, Enzyklopädie und gefährlichem Ballastwissen! Oder warum sollte man sonst beinahe 450 Seiten mit wenigen berühmten und ganz, ganz vielen unbekanntem Derivaten auf VW-Käfer- und VW-Bus-sowie Porsche-Basis, 550 Herstellern und 1300 Modellen an der Zahl, wie der Titel verspricht, füllen? Ganz einfach: weil es eine spannende, historisch wichtige Sparte der Automobilgeschichte ist. Dabei reicht die Bandbreite von großen Karosseriebauern bis zu schrulligen Eigen- und Umbauern. Typen wie Glöckler, Rometsch, Wendler oder Beutler gehören dabei zu den populären Firmen, vom Monarca-Porsche oder den Verbindungen der Firma Waibel zu Porsche wissen aber wohl nur die wenigsten. Dass bei der Masse an Material und der Fülle an Informationen das Layout mäßig und die Bildqualität oft mager bleibt, fällt da kaum ins Gewicht. Für Liebhaber des Luftgekühlten, für VW- und Porsche-Nerds, denen ein Dannenhauer & Stauss schon zu normal ist, ist dieses Buch unverzichtbar.

Thomas Braun: „Durchgeboxt – Die große Enzyklopädie der Kleinserien und Eigenbauten auf VW-Käfer- und -Bus-Basis – mit vielen Porsche-Beispielen“, 448 Seiten, 231 x 275 mm, Hardcover, Schneider Media, Fareham/UK 2018, 59,90 Euro, ISBN 978-3-667-11444-0



Classic Cars Review

400 Seiten, Übergröße, Einband aus Alcantara, gut fünf Kilo schwer – braucht man das? Natürlich nicht, wer braucht schon Luxus – aber es ist schön, ihn zu haben. So verhält es sich mit diesem Buch, das selbstbewusst „die besten klassischen Autos des Planeten“ zum Inhalt hat. Sind es die besten? Wer will das entscheiden? Aber die besonders schönen, schnellen und seltenen sind auf jeden Fall enthalten. Selbst wenn es meist die üblichen Verdächtigen sind und die Texte an der Oberfläche bleiben, erfreut sich das Auge an Bildern eines Fiat 2000 Abarth Prototipo oder Pikes-Peak-Golf. Porsche sind natürlich auch dabei, ebenso Automöbel, Bilder von Schönheitskonkurrenzen und alte Rennfotos, alles sehr routiniert gemacht. Wer einen stabilen Coffeetable hat – hier ist das passende Buch dazu.

Michael Görmann: „Classic Cars Review – The best classic cars on the planet“, 400 Seiten, 290 x 370 mm, Hardcover, teNeues (Kempfen) 2018, 130,00 Euro, ISBN 978-3-96171-106-2



REPORT – 964 TURBO S FLACHBAU

FLAT



OUT

Einen Schritt vor, zwei zurück. Als der 993 schon vor der Tür stand, baute Porsche Exclusive eine kleine Anzahl 964 Turbo im Flachbau-Look des alten G-Modells. Die Kombination war etwas aus der Mode gekommen, aber sehr besonders, stark, teuer und vor allem selten: Nur 76 Stück wurden gebaut.



In den frühen neunziger Jahren war Porsche modern und traditionell zugleich: Der zur Wachablösung bereitstehende 911 vom Typ 993 war der erste Elfer mit einer grundlegend neu entworfenen Karosserielinie und gleichzeitig der letzte mit Luftkühlung. Was außer den Entwicklern noch niemand wusste.

In der Produktion stand eine Zeitenwende bevor, doch bei Porsche Exclusive tickten die Uhren noch wie früher. In Handarbeit erfüllten Spezialisten Sonderwünsche, Unmögliches wurde wahr. Dazu gehörte auch ein 964 Turbo 3.6 mit der Nase eines 935, ein Umbau, der bereits seit gut zehn Jahren vorgenommen wurde, und natürlich mit gesteigerter Leistung. Es war ein furioses Finale der Baureihe 964, ein Extrem in jeder Hinsicht.

Die Idee zum Bau einer besonders außergewöhnlichen Kleinserie des 911-Topmodells entstand im August 1993, unmittelbar vor der Einführung des 993. Allem Anschein nach kam der Stein durch einen japanischen Händler ins Rollen, der Porsche von einer Gruppe Liebhaber berichtete, die unbedingt einen Turbo S 3.6 haben wollte. Im Gegensatz zum Turbo S von 1992, ein auf der Rennstrecke geborener Leichtbau-Turbo im Stil eines RS mit Aufladung (s. *PORSCHE FAHRER 3-2017*), sollte

der letzte in kleiner Stückzahl gebaute Exclusive-Turbo zwar ähnlich stark sein, jedoch über besondere Karosseriemerkmale und eine Vollausstattung verfügen.

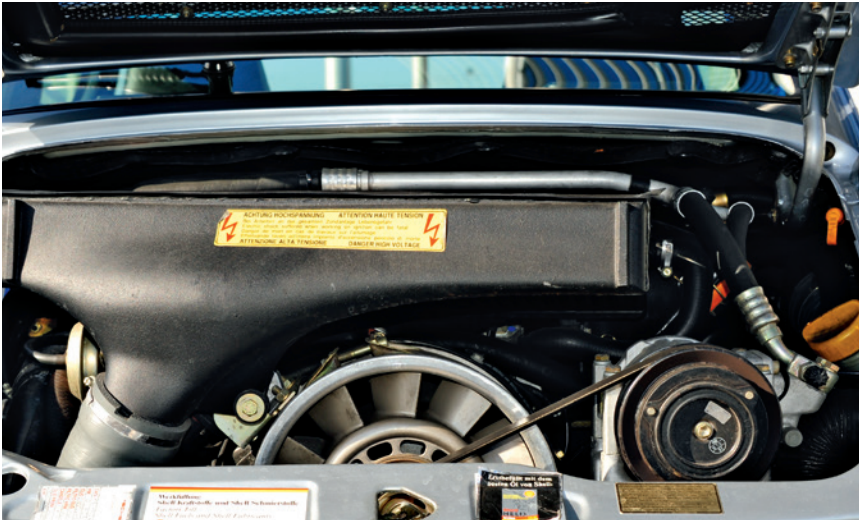
Porsche stellte sich dieser Herausforderung und entschied sogar, das Modell auch in anderen Ländern anzubieten. Demzufolge informierte Porsche das weltweite Händlernetz über die beabsichtigte Produktion einer Kleinserie des 911 Turbo Flachbau (die internationale Bezeichnung lautete Flatnose), der in Verbindung mit einem leistungsgesteigerten Motor und in einer sehr geringen Stückzahl entstehen sollte.

Nach offizieller Mitteilung vom Februar 1994 gab es das neue Modell, das auf dem Turbo 3.6 des Modelljahres 1994 (P-Serie) basierte, in den folgenden Versionen:

- Version I X83 – Japan
- Version II X84 – Rest der Welt (RoW)
- Version II X85 – USA
- Version „Package“ – USA

Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal des Turbo S Flachbau in Bezug zum Standardmodell war die deutlich veränderte Karosserie. Durch geänderte Radhäuser mit bündig zur

Das zweite Gesicht: Der 964 Turbo S war der letzte Elfer, der bei Porsche Exclusive eine Flachbau-Front im Stil des 935-Rennsportwagens erhielt.



IM GEGENSATZ ZU DEM AUF DER RENN-
STRECKE GEBORENEN TURBO S VON
1992 SOLLTE DER EXCLUSIVE-TURBO
ÄHNLICH STARK SEIN, JEDOCH ÜBER
EINE FLATNOSE-FRONT UND VOLL-
AUSSTATTUNG VERFÜGEN.





Die Lufteinlässe in den hinteren Seitenteilen erinnern an den 959. Auf Wunsch wurde der große, flache Heckspoiler durch den Doppelflügel des RS 3.8 ersetzt.

Haube eingelassenen, vom 968 übernommenen Scheinwerfern verlief die Fahrzeugnase bedeutend flacher (X85). Dazu wurde die Fahrzeugfront erheblich überarbeitet. Modifizierte Kühlluft-Einlässe für die Bremsen, ein zusätzlicher Ölkühler und ein „Exclusive Frontspoiler 3.6“ zählten zu den Umbauten. Auch die hintere

ren Radhäuser waren verändert und ähnlich wie beim Modell 959 mit Lufteinlässen ausgestattet. Bei den Modellen für den japanischen Markt waren diese groß dimensioniert und mit auffälligen horizontalen Stegen versehen, was den sportlichen Charakter zusätzlich betonen sollte. Bei den anderen Modellen fielen sie deutlich kleiner und zurückhaltender aus.

X WIE X-CLUSIVE

Version I X83 (Japan, 10 Exemplare): Flachbau-Frontpartie mit Klappscheinwerfern, Lufteinlässe in den hinteren Radhäusern wie 930 Turbo S, Heckflügel in Wagenfarbe lackiert (möglich war auch der Doppelflügel des 964 Carrera RS 3.8), Doppelrohrauspuffanlage, keine Rücksitzlehnen und keine Gurte hinten.

Version II X84 (restliche Welt, 27 Exemplare): Flachbau-Frontpartie mit versenkten Scheinwerfern wie 968, Lufteinlässe in den hinteren Radhäusern, Heckflügel in Wagenfarbe lackiert (möglich war auch der Doppelflügel des 964 Carrera RS 3.8), Doppelrohrauspuffanlage.

Version II X85 (USA und Kanada, 39 Exemplare): Flachbau-Frontpartie mit versenkten Scheinwerfern wie 968, Lufteinlässe in den hinteren Radhäusern, Heckflügel in Wagenfarbe lackiert, Doppelrohrauspuffanlage.

Version „Package“ (USA, 17 Exemplare): Standard-Frontpartie, kleinerer Stoßfänger vorn, Lufteinlässe in den hinteren Radhäusern, Heckflügel in Wagenfarbe lackiert, Doppelrohrauspuffanlage.

DIE SCHEINWERFER STELLT DER PORSCHE 968

Der Heckspoiler (X93) war eigens für dieses Modell gefertigt worden und in der Fahrzeugfarbe lackiert. Natürlich gab es Ausnahmen, wie das hier abgebildete Modell zeigt. So konnte auch der große Doppelflügel des 964 Carrera RS 3.8 bestellt werden. Für die Anforderungen der verschiedenen Märkte entstanden zwei Flachbau-Versionen. Bei der japanischen Ausführung befanden sich die vorderen Scheinwerfer unter Abdeckungen und klappten mit diesen, wie schon bei früheren Modellen, nach oben.

Bei den USA- und RoW-Fahrzeugen schlossen die Streuscheiben ohne Abdeckung in Ruhestellung der Scheinwerfer bündig mit der Karosserieoberfläche ab. Ähnlich wie bei den Modellen 928 und 968 stellten sich die Leuchten beim Einschalten des Lichts auf. Einige

US-Modelle wurden mit der Standardnase ausgeliefert und hatten nur die abweichenden hinteren Lufteinlässe.

Keine Änderung gab es bei der Kraftübertragung, die anhand eines 5-Gang-Getriebes G 50/52 auf die Hinterräder erfolgte; als Sonderausstattung konnte ein Sperrdifferenzial bestellt werden. Unverändert blieben auch die Bremsen – innenbelüftete Scheiben mit 322 mm Durchmesser vorn und 298 mm hinten – sowie die Reifendimensionen von 18 Zoll mit einer Breite von 225 mm vorn und 265 mm hinten.

Der überarbeitete Motor mit der neuen Bezeichnung M 64/50 S war die zweite wichtige Besonderheit (X88) dieses Kleinserienmodells. Er erhielt unter anderem neue Zylinderköpfe mit veränderten Ansaug- und Auslasskanälen, Nockenwellen mit geänderten Steuerzeiten, ein modifiziertes Ansaugsystem, einen neuen KKK-K27-Turbolader, einen zusätzlichen Ölkühler und eine Doppelrohrauspuffanlage. Damit stieg die Leistung von 360 PS auf 385

PS bei 5750/min (380 PS in den USA wegen schärferer Emissionsvorschriften), das maximale Drehmoment wurde mit 520 Nm bei 5000/min angegeben.

LEISTUNGSSTEIGERUNG X88

Mit einem Gewicht von 1470 kg beschleunigte der 964 Turbo S 3.6 Flachbau in 4,6 s von 0 auf 100 km/h, benötigte für 1000 m nur wenig über 23 s und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h.

Mit einem Rundschreiben informierte Porsche die Händler Ende 1993 darüber, dass die Fertigung der Kleinserie nach dem Produktionsende des Turbo 3.6 aufgenommen werden sollte. Nach inoffiziellen Quellen begann die Herstellung bereits im November 1993 und lief bis Ende 1995.

In den USA lag der empfohlene Verkaufspreis bei 160.000 Dollar. Die zusätzlichen Kosten versteckten sich hinter den Zubehörnummern X85 (Flachbau vorn), X88 (Leistungssteigerung),

X99 (hintere Radhäuser mit Lufteinlässen), X92 (modifizierter Stoßfänger vorn) und X93 (modifizierter Stoßfänger hinten). In Deutschland kostete der Flachbau 290.000 Mark und war damit über 80.000 Mark teurer als ein normaler 911 Turbo 3.6.

Im November 1993, unmittelbar nach dem Ende der Bestellmöglichkeit, informierte Porsche über die geplante Stückzahl des Turbo S Flachbau. Gebaut werden sollten 93 Exemplare – 10 für Japan, 39 für die USA, 17 weitere für die USA mit der Seriennase (als „Package“ bezeichnet) und 27 für die restliche Welt.

Abzüglich der 17 Fahrzeuge mit serienmäßiger Front entstanden 76 Flachbauten vom Typ 964 Turbo 3.6. Die Produktionsaufzeichnungen belegen allerdings, dass 155 Motoren des Typs M 64/50 S gefertigt wurden. Die überzähligen 62 Triebwerke fanden ihre Verwendung beim Aufrüsten eines Standard-Turbo 3.6 oder wurden für Rennzwecke herangezogen. ◀

Text: Alvise-Marco Seno · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Jacopo Anticoli

ANZEIGE

Kinderwunsch: Nährstoffkombination

Vitamine und Co. können die Funktion der männlichen Organe unterstützen

Immer mehr Paare leiden unter unerfülltem Kinderwunsch. Nach einer Studie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sind 25 Prozent von allen kinderlosen Frauen und Männern im Alter zwischen 20 und 50 Jahren ungewollt kinderlos.

Zu den Risikofaktoren zählt die internationale Forschung etwa eine veränderte Lebensführung, zunehmender Stress und ungesündere Essgewohnheiten. Aber auch belastende Umwelteinflüsse wirken sich möglicherweise negativ auf die Fertilität aus. Auf natürlichem



Foto: Promotil/Getty Images/Jacob Lund

Wege kann die Fruchtbarkeit von Mann und Frau durch leichten Sport, eine gesunde und abwechslungsreiche Ernährung sowie den Verzicht auf Alkohol und Zigaretten gefördert werden. Zusätzlich können Vitamine, Spurenelemente und andere Mikronährstoffe das Wohlbefinden sowie die Funktion der Organe unterstützen.

„Promotil men“ beispielsweise ist eine Nährstoffkombination, die speziell für Männer mit Kinderwunsch entwickelt wurde. Eine Studie zeigt: Folsäure kann die Anzahl der Spermien erhöhen. Darüber hinaus benötigen Spermien sehr viel Energie für die „Vorwärtsbewegung“ - Vitamin B12, Vitamin B6 und Vitamin C sind wichtig für einen normalen Energiestoffwechsel.

Unter www.mypromotil.com/promotil-men gibt es viele weitere Informationen über die Nährstofffunktion für Männer mit Kinderwunsch.



Starke

Kombination

In 30 bis 80 Prozent der Fälle ist oxidativer Stress der Grund, warum es nicht so recht klappt mit dem Nachwuchs. Studien belegen, dass Mikronährstoffe wie L-Carnitin, L-Arginin, Coenzym Q10, Zink, Selen und Folsäure einen wesentlichen Beitrag zur Qualität der Spermien und ihrer Beweglichkeit leisten.



· PORSCHE-FANS WELTWEIT ·

USA

· JIM GOODLETT ·

JIM GOODLETT GEHT DEN ANDEREN, DEN HARTEN UND DRECKIGEN WEG. SEIN 911 SC VON 1978 STEHT NICHT POLIERT IN DER KLIMATISIERTEN GARAGE, SONDERN DRIFTET IM RALLYELOOK DURCH DRECK UND WÄLDER.

Damals erhielt ich von meinen Eltern zu Weihnachten eine Hot-Wheels-Rennbahn von Mattel. Ich kann mich noch gut an die quietschbunten Autos erinnern, die mit einer Rennstrecke aus zusammensteckbaren Kunststoff-Fahrbahnen geliefert wurden. Außerdem war in der Packung noch ein faszinierendes Gerät namens „Turbo Wheel“ enthalten.

Die Strecke führte in eine Öffnung dieses Kastens, und an einer zweiten Öffnung auf der anderen Seite setzte sich die Fahrbahn fort. Fuhr nun ein Auto in die erste Öffnung hinein, wurde es von der darin versteckten Mechanik mit hoher Geschwindigkeit aus dem anderen Ende herauskatapultiert. Schon nach kurzer Zeit erkannte ich, dass die Autos bei entsprechender Ausrichtung der Fahrbahn abhoben und durch die Luft flogen.

Dann suchte ich mir ein neues Testgelände. Ich öffnete die Schiebetür an der Hausrückseite und ließ die Fahrbahn am beginnenden Erdreich hinter der Veranda enden. So entstand an diesem Tag meine Leidenschaft für die Zweckentfremdung von Wagen, die eigentlich weniger für das Fahren im Gelände gedacht sind. Auch meine Freunde kamen und brachten ihre Hot-Wheels-Autos mit – es war unser erster Rallyeeinsatz.





Jahre später saß ich an einem Wochenende mit meinem Vater vor dem Fernseher, und wir verfolgten mit gebanntem Blick auf die Mattscheibe die Berichterstattung des Senders ABC über die Rennserie „International Race of Champions“ (IROC). Dabei lernte ich nicht nur den Namen Porsche kennen, sondern auch – wie mein Vater mir erklärte – die besten Fahrer der Welt, die sonst in unterschiedlichen Rennwagen auf zig Strecken in verschiedenen Serien um die Weltmeisterschaft fuhren.

Was mich daran so faszinierte, war nicht nur das Aussehen der Wagen, die mit ihren ausladenden Heckpartien wie Dinger aus einer anderen Welt aussahen. Die Fahrer schienen tatsächlich auch keine Skrupel zu haben, einen anderen Fahrer von der Strecke zu schicken. Diese Ausritte ins Gelände brachten mich völlig aus dem Häuschen,

denn ich überlegte fieberhaft, was das wohl für Autos sein mochten, die so schnell wieder auf den Kurs zurückfahren konnten. Sie wurden von der Fahrbahn geschubst, fuhren kurz ins Grüne und konnten mit spektakulärem Drift und unter dem Verlust nur weniger Plätze wieder auf die Strecke zurückkehren!

Für den Rest des Jahres hatte ich genug Gesprächsstoff, und sehr zum Ärger meiner Freunde erzählte ich jedem, der nicht schnell genug die Flucht ergreifen konnte, mit anhaltender Begeisterung endlose Geschichten über diese unglaublichen Wagen, die auf und neben der Strecke fahren konnten.

VORM FERNSEHER MIT DAD

Weiteren Zündstoff erhielt ich, als mir 1978 eine europäische Zeitschrift mit einem Artikel über die Safari-Rallye in die Hände fiel. Auch wenn mir der Name des Magazins beim besten Willen nicht mehr einfällt, kann ich mich an jedes Detail des Berichts über die East African Safari Rally von 1978 erinnern, bei der zwei von Martini Racing gesponserte Porsche 911 SC teilnahmen, die dafür direkt vom Fließband abgezweigt worden waren.

Der Artikel mit zahlreichen Bildern der äußerst fotogen durch riesige Schlammlöcher pflügenden Autos weckte in mir eine ähnlich naiv anmutende Euphorie wie



„1978 FIEL MIR EINE ZEITSCHRIFT
MIT EINEM ARTIKEL ÜBER DIE SAFARI-
RALLYE IN DIE HÄNDE, AN DER ZWEI
MARTINI-911 TEILNAHMEN.“



Keine Angst, sich schmutzig zu machen.
Jim Goodlett fährt seinen höhergelegten 911 SC auf
Asphalt, Schotter und Lehm, ganz wie früher.



damals das Verfolgen der IROC-Rennen im Fernsehen zusammen mit meinem Vater.

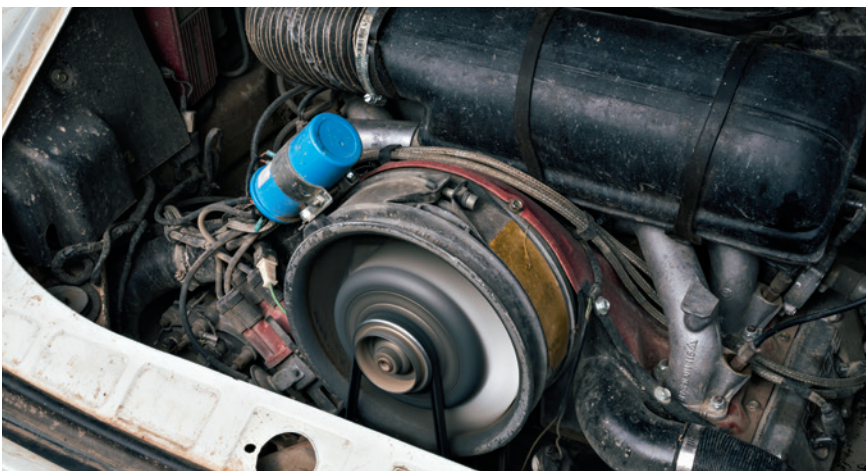
Dass die Porsche einen Doppelsieg bei diesem sechs Tage langen Härtetest nur knapp verpassten (beide Wagen verunfallten kurz vor Rennende und erreichten noch den zweiten und vierten Platz), war dabei eher Nebensache. Die weitaus wichtigere Botschaft für mich stand in den letzten beiden Absätzen, nämlich dass ein normaler Durchschnittskunde mit dem Kauf eines Porsche 911 SC von 1978 und ein paar daran vorgenommenen einfachen Modifikationen das Gleiche machen könne.

Die Vorstellung, an einem Straßenwagen ein paar „einfache Modifikationen“ vorzunehmen und dann damit schon bei Rallyes konkurrenzfähig zu sein, legte daher bereits frühzeitig fest, welches Modell ich eines Tages einmal besitzen würde!

UMRÜSTUNG MIT WENIG AUFWAND

Vor etwa fünf Jahren erfuhr mein guter Freund Joe Frazar von meinem Vorhaben, einen Rallyewagen im Stil des Martini Racing Porsche 911 von 1978 zu bauen. Joe, der ähnlich gestrickt ist wie ich, hat etwa 35 Porsche besessen und aufgebaut. Er fädelt für mich den Kauf eines Autos von 1978 ein, das bereits einige stümperhaft ausgeführte Änderungen für einen Rallyeeinsatz über sich ergehen lassen musste.

Sofort nach dem Kauf brachte ich den Wagen zu Joe, und wir diskutierten intensiv darüber, wie wir ihn so authentisch wie möglich zu einem der nun berühmten Martini-Autos umbauen könnten. Während er sich um das Auto kümmerte, kaufte ich mir eine Xbox samt Lenkrad und Pedalerie sowie jedes Rallyespiel, das jemals für



diese Plattform entwickelt worden war. Bis in die frühen Morgenstunden übte ich „Scandinavian Flicks“, das Eindrehen des Wagens zuerst mit den Pedalen und dann mit dem Lenkrad, und brachte einige Freunde dazu, sich gleichermaßen auszustatten, damit wir uns über unsere Lernerfolge austauschen konnten.

Mittlerweile hatte Joe einige Änderungen an dem 911 vorgenommen: Unter Beibehaltung der serienmäßigen Drehstäbe wurden die Bodenfreiheit erhöht und grobstollige Rallyereifen aufgezogen, das werkseitige Auspuffrohr abgetrennt und die Öffnung verschlossen. Stattdessen erhielt der im Innern strömungsgünstig optimierte Schalldämpfer zwei neue, größer dimensionierte Endrohre.

In die Fahrgastzelle wurde ein Überrollkäfig eingebaut, dazu kam ein tief geschüsseltes Momo-Lenkrad. Der Ölkühler ist nun hinter dem Beifahrersitz angebracht und erhält über das Seitenfenster die erforderliche Kühlluft. Zudem wurden neben weiteren Änderungen auch die Getriebeübersetzungen dem neuen Einsatzzweck angepasst. Damit konnte ich jetzt meine ersten Erfahrungen draußen im richtigen Matsch sammeln.

Mittlerweile sind die Umbauten am Rallyewagen weiter fortgeschritten. So leitet ein modifizierter Lufteinlass die Innenraumluft zum Motor, damit dieser nicht den Staub aus dem Motorraum ansaugt. Änderungen an der Radaufhängung erhöhten die Bodenfreiheit vorn um weitere 5 cm – zusätzlich zu den 15 cm, die über die Drehstabeinstellung erreicht wurden.

ÜBEN MIT DER XBOX

Im Innenraum sind nun auch traditionelle Momo-Supercup-Rennsitze sowie 6-Punkt-Sicherheitsgurte von Schroth eingebaut, dazu ein Stilo-Kommunikationssystem, das wahlweise mit Kopfhörern oder Helmen verbunden werden kann, sowie zeitgenössische Heuer-Stoppuhren für 15, 30 und 60 Minuten. Ebenfalls authentisch sind die drei 9 Zoll großen Zusatzscheinwerfer von Cibie, Typ Super Corsa. Natürlich darf der Dachgepäckträger nicht vergessen werden, auf dem die Ersatzräder verstaut werden können. Gelegentlich findet dort auch ein Surfbrett oder Fahrrad seinen Platz.

Mit meinem Rallyewagen habe ich bei meinen Fahrten von der Ostküste in die Gebirgsregionen der Appalachen inzwischen Zehntausende Kilometer mit unzähligen Drifteinsparungen zurückgelegt. Bisher musste ich erst einmal den Motor ausbauen, um sieben abgerissene Divalar-Zylinderstehbolzen zu ersetzen (bei dieser Gelegenheit tauschte ich gleich alle). Und weil ich schon dabei war, habe ich auch gleich die Kolbenringe gewechselt.

Mittlerweile ist es drei Jahre her, dass das Team von Rennfilms einen kurzen Film mit dem Titel „Slideways – A Rennfilms Profile of Jim Goodlett“ über meinen Rallyewagen gedreht hat. Anlass dafür waren die unzähligen Bilder des driftenden Wagens, die ich auf Instagram hoch-



„VOR DREI JAHREN DREHTE DAS TEAM VON RENNFILMS EINEN KURZFILM MIT DEM TITEL ‚SLIDEWAYS‘ ÜBER MICH.“





Anstelle eines rechten Außenspiegels trägt der Rallye-911 einen starken Zusatzscheinwerfer. Der Ölkühler sitzt rechts hinter dem Co-Piloten (l. u.).

geladen hatte und die sie entdeckten. Dieser Film und weitere Kurzfilme meines Instagram-Accounts (@jcgoodlett2) öffneten die Türen zu Interviews und – besser noch – führten zu Bekanntschaften mit vielen Leuten, die sich gern über die Kunst des Driftens austauschen.

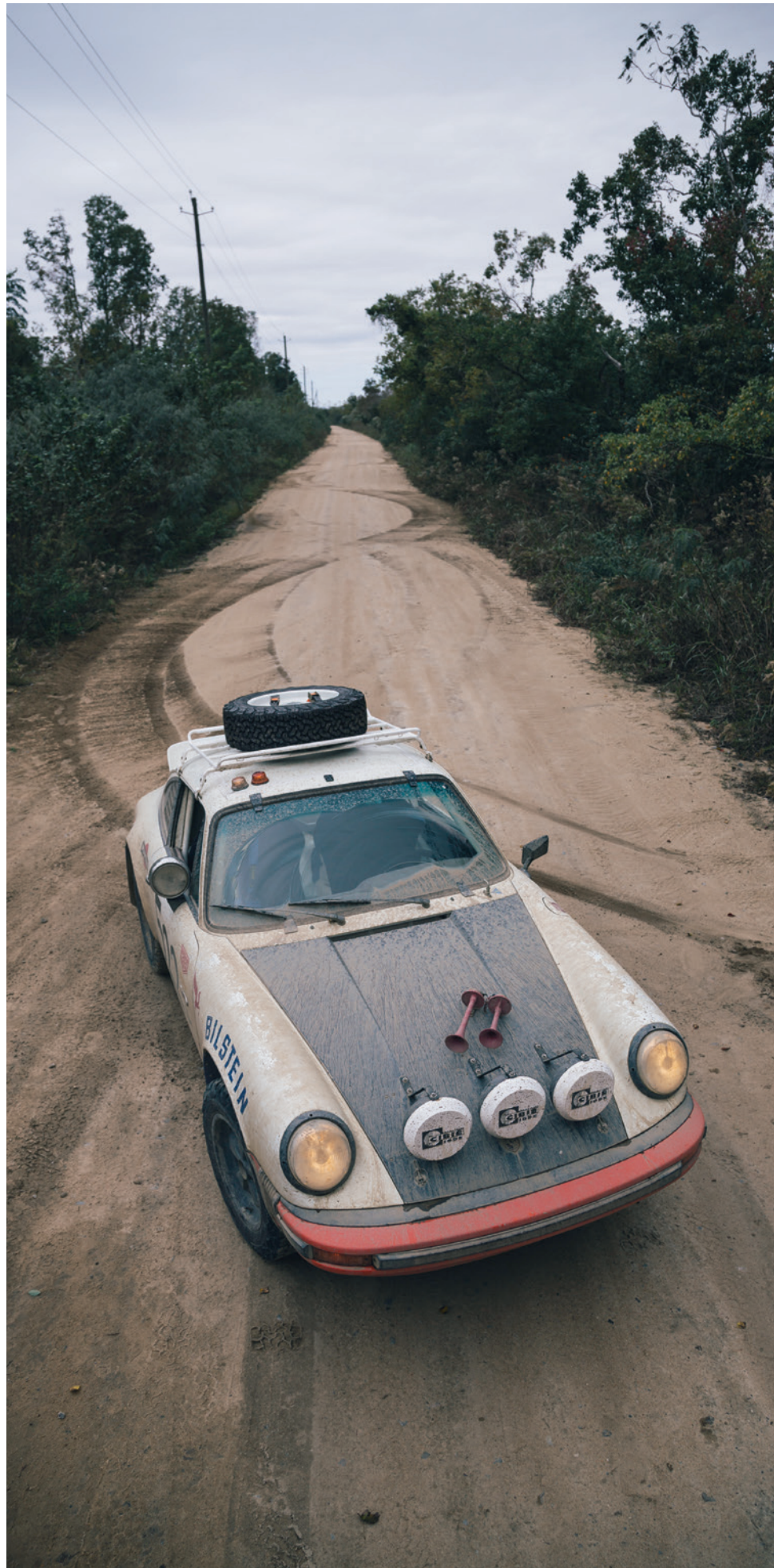
Durch solche Ausflüge ergab sich auch die Gelegenheit, an einer Gesprächsrunde bei Porsche North America teilzunehmen. Mit dabei waren unter anderem Ray Shaffer, der ehemalige General Manager von Brumos-Porsche und jetzt Leiter von Porsche Classics in Nordamerika, und Jeff Zwart, der achtmalige Rekordhalter der Pikes Peak International Hillclimb Challenge (als dieses Rennen noch auf unbefestigter Straße stattfand).

GESPRÄCHSRUNDE MIT REKORDHALTER

Darüber lernte ich auch etliche weitere Zeitgenossen kennen, die ebenfalls einen Rallyewagen gebaut haben, bauen oder mit mir und anderen gemeinsam ausfahren wollten. Heute erhalte ich fast jeden Monat Anfragen aus der ganzen Welt, wie ein Porsche 911 in einen Rallyewagen oder eine Safari-Version umgebaut werden kann.

Diejenigen, die keine praktischen Fähigkeiten oder keine Zeit haben, verweise ich an Experten wie den ehemaligen Porsche-Profirennfahrer Leh Keen. Seine Firma baut Kunden-911 zu Rallyewagen in Safari-Optik um, die nicht nur schnell auf der Straße und im Gelände bewegt werden können, sondern auch noch perfekt aussehen.

Den anderen, die selbst schrauben wollen, erzähle ich gerne von meinen Erfahrungen, die ich sammeln musste,





bis das Auto zu dem wurde, was es jetzt ist. Mir gefallen das Zusammensein und der Austausch mit all denjenigen, die sich mit ihren umgebauten Wagen beschäftigen oder damit Rennen fahren. Wir sind Brüder im Geiste; die meisten von ihnen sind etwa über 40 oder 50 Jahre alt, doch überraschenderweise gesellen sich auch immer wieder Jüngere dazu.

Einer davon ist Will Dunford, den ich mit seinem blauen Safari-911 während einer Diskussionsrunde bei Por-

sche getroffen habe und der mittlerweile zu einem guten Freund geworden ist. Oder Hayden Ratcliff und sein roter Safari-911 mit der Nummer 730: Er besuchte mich übers Wochenende, nachdem Joe seine Radaufhängung modifiziert und meine alte Vierfach-Scheinwerferanlage auf seiner Haube angebracht hatte.

TREFFEN MIT DRIFT-SPEKTAKEL

Wir drei haben uns sehr häufig getroffen und wie Kinder ausgetobt. Mit unseren Autos schossen wir zwischen den hohen Kiefern hin und her und brausten aus dem sandigen Tiefland bis zu den Passhöhen der lustig-bösen, aber nicht ganz gefährlichen Bergstraßen. Ich vermute, dass Hayden derzeit wieder in den Appalachen unterwegs ist, um die Kunst des Driftens in ihrer Vollendung zu erleben und dabei seinen Safari-Porsche völlig mit Matsch zu besudeln – so wie es auf Instagram unter [#AhMudBathIsStillAhBath](#) zu sehen ist.

Mittlerweile finden sich auch viele zu einem mitternächtlichen Drift-Spektakel ein, bei dem im Scheinwerferlicht der Mitstreiter mit dem berühmten Scandinavian Flick im Drift zwischen zwei massiven Pfosten oder Bäumen hindurchgezirkelt wird – frei nach dem Motto: Wo die Straße endet, beginnt das Abenteuer. Es sind diese in einer so lockeren und entspannten Stimmung stattfindenden Erlebnisse und die daraus entstehenden Geschichten, die uns alle so unvergleichlich verbinden! ◀

Text: Jim Goodlett · Fotos: Jonathan Oppenheim

Geschichten-Erzähler. Porsche North America lud Jim Goodlett (r.) zu einer Gesprächsrunde zum Thema Porsche und Rallyesport ein.



NICE DRIVE



DIE WELT IST GOLF!
7x im Jahr neu am Kiosk.



TUNING – 911 TARGA ÖLKLAPPE

GANZ NACH MEINEM GESCHMACK

Wie sieht er aus, der ideale alte Porsche? Christoph Penz wusste es auch nicht, fand es aber dennoch heraus. Am Ende eines langen Weges, nach vielen Versuchen und einigen Irrtümern, stand ein klassischer Targa mit moderner Leistung: eine maßgeschneiderte „Ölklappe“ mit 300 PS.



„ICH STAND VOR DER WAHL: HISTORISCH KORREKT ODER GANZ NACH MEINEM GESCHMACK?“

Der heiße 356 mit dem Sebring-Auspuff? „Den habe ich verkauft, weil mir das Projekt um die Ohren geflogen ist. Der war am Ende so laut und hart, dass niemand mehr mitfahren wollte.“ Der cremeweiße 911 E im betörenden Originalzustand? „Ein schönes Auto, bei dem mir aber Dynamik und Leistung fehlten.“ Auch den Elfer verkaufte Christoph Penz (50) wieder und suchte weiter nach dem Porsche von damals mit der Fahrfreude von heute.

Nicht, dass es aktuell an PS oder Tempo fehle. „Ich fahre seit 25 Jahren Porsche und habe

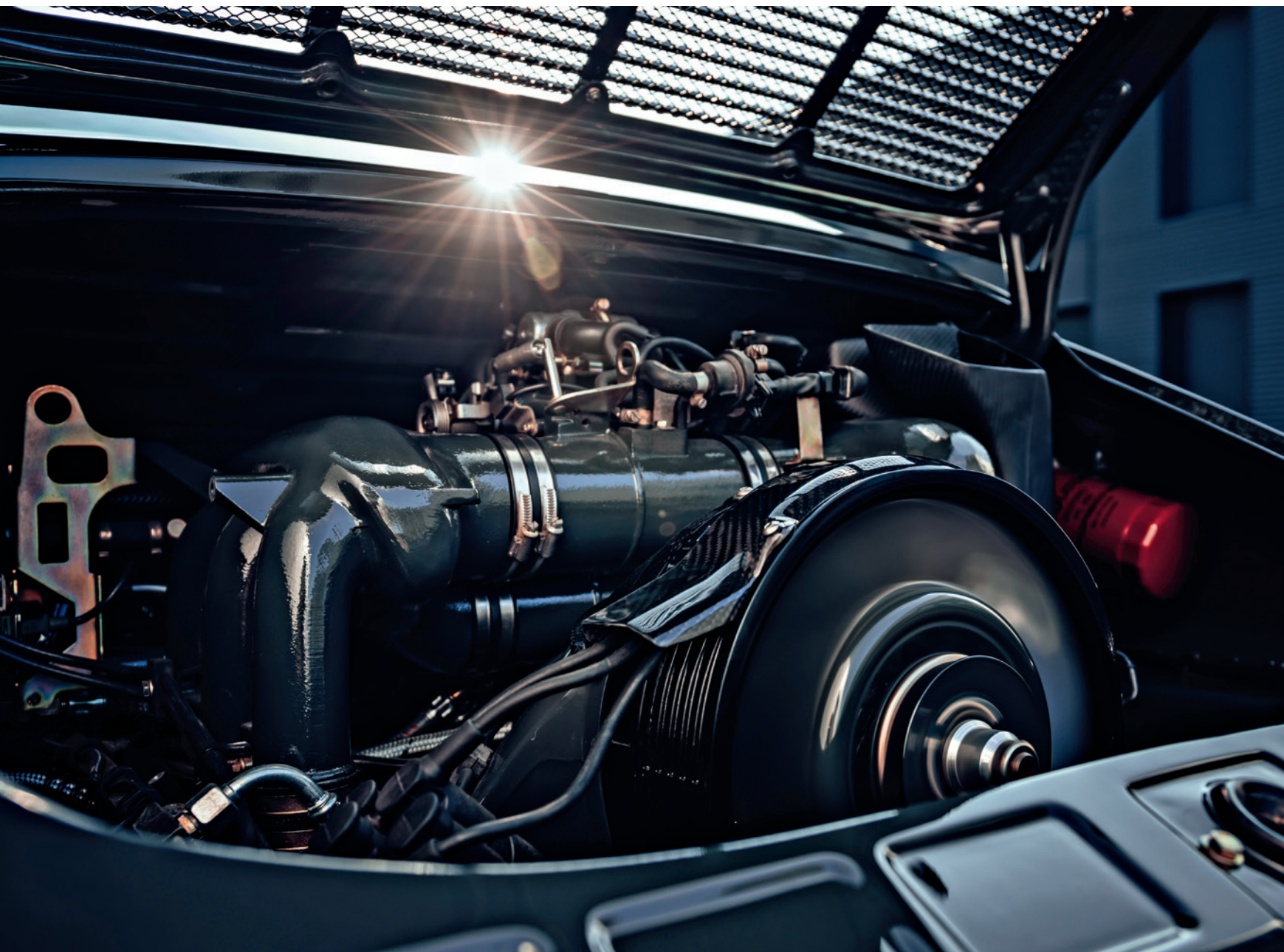
auch einen 911 GT3 mit Touring-Paket – ein tolles Auto, aber damit werde ich zu oft auf den Wert des Fahrzeugs reduziert. Ein alter Elfer ist neidfrei, auch das mag ich daran.“ Christoph Penz ist Schreinermeister und besitzt in Wiehl im Bergischen Land ein Unternehmen für Messbau; etwas auf Maß zu fertigen, ist hier nicht speziell, sondern absolut alltäglich. Also, warum nicht etwas Eigenes entwerfen?

„Am Ende stand ich vor der Wahl: entweder den richtigen Elfer finden, historisch korrekt mit matching numbers und allem Drum und Dran, oder einen ganz nach meinem Ge-

schmack bauen. Alles dazwischen wäre sinnlos gewesen“, erzählt Penz und schiebt nach: „Schließlich habe ich alle Bedenken über Bord geworfen und nur an mich gedacht.“

911 TARGA VON 1972 ALS BASIS

Das Ergebnis ist ein 911 Targa aus dem Mai 1972 mit dem Motor eines 964 und der Leistung eines 993 RS. Durchaus klassisch, aber doch sehr anders. Drei Jahre dauerte die Umsetzung von der Idee bis zur Zulassung, auch weil sich Christoph Penz, die beteiligten Spe-



zialisten Heiko Becker (Becker Automobil-design) und Thomas Kirchhöfen (Cartronic) sowie der TÜV nach und nach in das Projekt einfinden und das Auto entwickeln mussten.

Die passende Basis fand sich vergleichsweise einfach: An das indischrote Targa-Modell, ein verlebtes Exemplar und Opfer eines nachträglichen Umbaus zum G-Modell, traute sich sonst niemand heran. Nachträgliche Verbreiterungen, ein großer Heckflügel, verbeulte Stoßstangen und verschiedene Räder hingen an dem Targa runter wie Fetzen – ein trauriges Bild durch und durch.

Aber darunter steckte eine echte „Ölklappe“, jene seltene, nur im Modelljahr 1972 gebaute Ausführung des klassischen 911-Modells der E-Serie mit 2,4-Liter-Motor, die im rechten Seitenteil eine Öffnung zum Nachfüllen des Schmierstoffs besaß.

Weil, so wird es kolportiert, zu viele Kunden und Tankwarte die Öl- mit der Benzin-klappe verwechselten, hielt sich die Neuerung nur ein Jahr lang und verschwand zum Modelljahr 1973 bereits wieder. Nur 9420 Exemplare wurden gebaut.

„2014 habe ich die Ölklappe gekauft. Der Motor lief nicht, das Armaturenbrett war

Abnahme bestanden. Der optimierte 964-Motor holt aus 3,6 Litern Hubraum 300 PS. Mehr Leistung gestand der TÜV dem Auto nicht zu.





**ALS WEDER DER HEISSE
356 NOCH DER ORIGINALE
911 E RICHTIG PASSEN
WOLLTE, STELLTE SICH DIE
FRAGE: WARUM NICHT ETWAS
EIGENES ENTWERFEN?**

gerissen, der Innenraum schlecht, aber die Substanz, die Karosserie, war bis auf die durchgerosteten Türen gut. Für das, was ich vorhatte, war das Auto damit bestens geeignet.“ 14.000 Euro zahlte Penz für den 911 Targa, es sollte während der Umbauarbeiten für lange Zeit die letzte verlässlich kalkulierbare Summe bleiben. „Und eigentlich sollte das Ganze ja auch nur ein Jahr dauern“, ergänzt Christoph Penz. 2017 war er das erste Mal in seinem Ideal-Elfer unterwegs ...

**DIE ÖLKLAPPE BOT
GENAU DIE RICHTIGE SUBSTANZ**

Die Arbeiten begannen mit der Instandsetzung der Karosserie, die Technik wuchs mit. Von Anfang an war klar, dass die originale schmale Silhouette und Steifigkeit des Targa nicht mit dem Wunsch nach Leistung und notwendig weiterentwickelter Fahrwerkstechnik in Einklang zu bringen sein würde.

Targabügel und Dach blieben unverändert, während in die Schweller Verstärkungen eingezogen und die Flanken mit stählernen Verbreiterungen im Stil alter RSR-Modelle versehen wurden. Kunststoff oder GFK kamen nicht infrage.

„Natürlich stecken noch unendlich viele Details drin, von den angepassten Instrumenten bis zur Motorsteuerung“, so Penz. „Ich habe zum Beispiel lange, lange nach originalen Recaro Rallye-2-Sitzen gesucht, weil deren Lehnen klappbar sind, denn ich will auch mal meine Kinder mitnehmen können. Weil ich darin zu hoch saß, mussten wir die Sitzkonsolen ändern. Die Motoraufnahmen mussten wegen des Einbaus des 964-Motors ebenfalls geändert werden, außerdem haben wir die Ölleitungen im



Mit Blick fürs Detail: Die Ölleitungen führen durch den Kofferraum zur Beifahrerseite (o.), das Gaspedal wurde formschön erleichtert und die Bremsättel passen farblich zur Innenausstattung.

Innenraum verlegt, wozu es einen doppelten Boden auf der Beifahrerseite brauchte. Und weil der Wagen ja nun breiter baut, passte auch der Frontspoiler nicht mehr, weil der ja eigentlich für einen schmalen 911 S gemacht ist.“

Der TÜV legte eine Leistungsobergrenze von 300 PS fest, „auf gar keinen Fall mehr“. Der im Hubraum unveränderte 3,6-Liter-Motor des 964 erhielt Nockenwellen des 993 RS, einen Umbau von Luftmengen- auf Luftmassenmesser sowie Fächerkrümmer und einen passenden Auspuff. „Den habe ich schon wieder ändern lassen – der hatte einen Klang, von dem ich nach kurzer Zeit Kopfschmerzen bekam“, schildert Penz. „Außerdem mussten wir eine Standheizung unterbringen, weil aufgrund der Fächerkrümmer die originale Heizung ja nicht mehr vorhanden ist.“

Mit Leistung und Drehmoment kommt das anstelle des originalen 915-Räderwerks ver-

baute G-50-Getriebe gut zurecht. Christoph Penz: „Teller- und Kegelrad haben wir geändert und den 5. Gang kürzer ausgelegt, weil das Auto mit den 300 PS sonst einfach zu schnell gewesen wäre. Und obwohl eine Rennkupplung verbaut ist, fährt der 911 an wie ein Audi.“

KLASSISCHES ERSCHEINUNGSBILD

Fahrwerk und Bremsen brauchten ihre Zeit, bis alles zusammenpasste. Ein Bilstein-Gewindefahrwerk mit Uniball-Gelenken ersetzte die alte Lösung, anstelle der Serienbremsanlage kamen Bremskraftverstärker und Bremsättel des 993 Turbo mit Bremsscheiben des 993 RSR zum Einsatz. Die Hinterachse erhielt ein Sperrdifferenzial von ZF. Dass die Farbe der Bremsättel und des Targa-Schriftzugs am Bügel zur Farbe des Leders im Cockpit passt, ist eine nette, stilvolle Spielerei.

„WIR HABEN DEN 5. GANG KÜRZER AUSGELEGT, WEIL DAS AUTO MIT DEN 300 PS EINFACH ZU SCHNELL GEWESEN WÄRE.“

Dabei tendiert das Erscheinungsbild eindeutig in Richtung Klassik. Materialien und Machart des Innenraums erinnern an früher, nur das helle Braun des Interieurs durfte einen kräftigen Kontrast zum Lack in Schiefergrau setzen. Auch Räder und Reifen mussten dazu passen: An der Vorderachse trägt die Individual-Ölklappe 9 x 17 Zoll große, dreiteilige Kerscher-Räder in Fuchs-Optik mit Reifen im Format 235/45 ZR 17, an der Hinterachse sind es 11 x 17 mit Reifen der Größe 265/40 ZR 17.

Und wie fährt sie sich? Angenehm unaufgeregt und nicht überkandidelt gestylt, erstaunlich verträglich beim Sound, mit wenig Verwindung und gut am Gas. Der raue Klang des Motors weht nach hinten davon, und das Fahrgefühl erinnert mit der Betonung von Drehzahl an einen 964 RS. Extraleicht lässt sich die maßgeschneiderte Ölklappe bewegen, unbedingt stramm gedämpft – das hätte man durchaus härter, kompromissloser erwartet.

„Alois Ruf hat sich mein Auto auf einem Treffen angeschaut, er fand' s cool.“ Die Kosten? Christoph Penz winkt ab. Doch endlich



habe er das richtige Auto für sich ge- oder besser: erfunden. „Ein anderes altes Auto habe ich nicht und brauche ich auch nicht.“ Es steht ja der ideale Elfer in der Garage. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

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

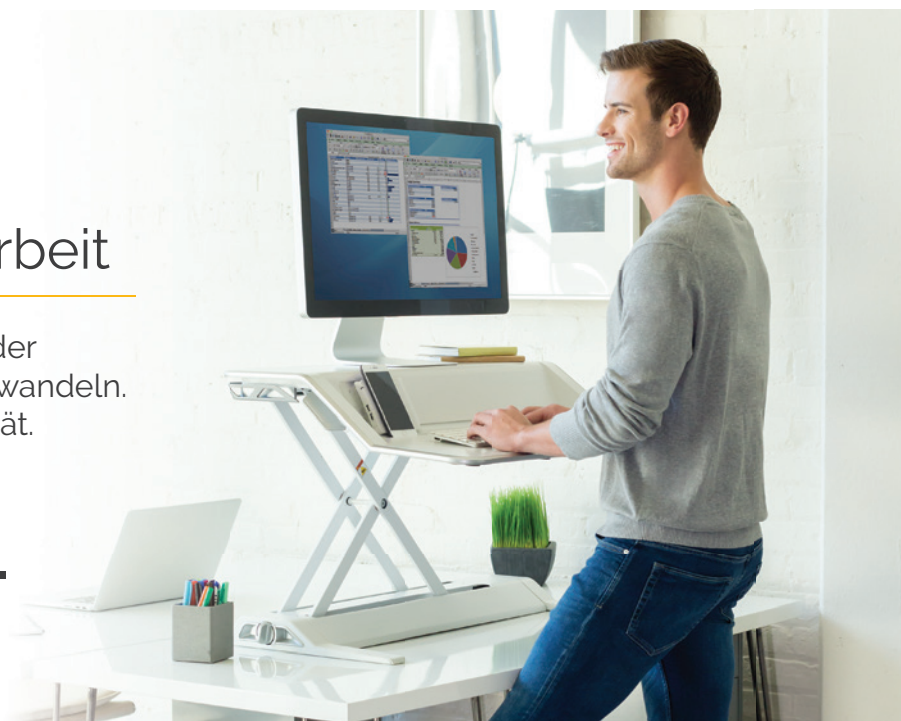


Gesundheit beginnt bei der Arbeit

Mit einer Lotus™ Sitz-Steh Workstation lässt sich jeder Schreibtisch in einen dynamischen Arbeitsplatz verwandeln. Für mehr Gesundheit, Zufriedenheit und Produktivität.

Jetzt kostenlos **45 Tage testen.**

Registrierung unter www.fellowes.com/de



DAS PORSCHE FAHRER-EXPERIMENT – TEIL 2

OTF

AM OFFENEN HERZEN

Als PORSCHE FAHRER-Autor Peter Trautmann ein fast drei Jahrzehnte stillstehendes G-Modell aus der Garage zog, startete das Experiment 911-Restaurierung mit ungewissem Ausgang. Die Karosserie ist restauriert, das Fahrwerk revidiert, es fehlt also nur noch der Motor. Das Abenteuer geht in die zweite Runde.



Einen Motor zu überholen, heißt vor allem: ordentlich arbeiten! Sauberkeit ist das Wort, das ich immer wieder höre und das mir eingbläut wird. Der aller kleinste Metallspan oder andere Überbleibsel vom Reinigen können den Motor ins Jenseits schicken, wenn man ihn nach dem Neuaufbau zum ersten Mal startet und laufen lässt. Das versichern mir alle Experten um mich herum: Wulf Keilmann von Pomotec in Herscheid, Andreas Herrmann vom Herrmann Sportwagenzentrum in Obersulm und Hans Küppers vom Klassik-Bosch-Dienst in Linnich. Die Liste der Elfer-Experten, die sich im Verlauf der Restaurierung meines 911 2.7 um die Wiederbelebung seines 165-PS-Motors kümmern, ist lang.

Nachdem ich den Elfer 2016 bei Kumpel Harry in Bochum nach 28 Jahren Stillstand aus der dunklen Garage gerollt hatte, reifte in mir der Plan der Restaurierung. Viel Eigenarbeit und das Können von Profis stecken drin. Die Karosserie übernahm ein Fachbetrieb in Ungarn, schweißte und lackierte das G-Modell im historisch korrekten Silbergründiamant. Fahrwerk, Bremsen und andere Teile der Mechanik restaurierte ich in Eigenregie. „Zurück ins Leben“ nannten wir Teil 1 des Experiments aus Bergung, Restaurierung und Verkauf – Ausgang offen.

Denn noch sind wir am Motor, und mir ist mittlerweile klar: Einen 911-Motor zu überholen, das ist nicht mal eben schnell getan. Vielleicht, wenn man jeden Tag rund acht bis zehn Stunden konzentriert arbeitet, alles vorbereitet ist, alle Teile da sind – ja, dann mag es in zwei Wochen klappen. Aber nicht, wenn man so wie ich sporadisch daran arbeitet.

Bereits nach einer Summierung der Arbeitszeit wird mir klar, warum die hochwertige Überholung eines luftgekühlten 911-Motors schon mal im Schnitt allein Kosten von rund 7000 Euro verursacht.

Auf den Ausbau des Motors folgt seine Zerlegung. Die Einspritzanlage nehme ich im Ganzen herunter. Wulf Keilmann entscheidet: Wir gucken mal in den Mengenteiler. „Hier“, zeigt mir der Porsche-Spezialist im geöffneten Bauteil, „sind die typischen Spuren einer langen Standzeit, die eine K-Jetronic ungleichmäßig arbeiten lassen: Rost, Ablagerungen, Verstopfungen.“

Wir begutachten alle Teile der K-Jetronic, und schließlich packe ich die Einspritzanlage komplett zusammen und mache mich auf den Weg zum nächsten Fachmann. Weit hinter Aachen liegt Linnich, hier finde ich einen von Deutschlands fähigsten Kraftstoffanlagen-Experten. Hans Küppers betreibt hier das bundesweit erste Bosch-Classic-Center.

Alles original. Alte Schrauben, Muttern, Schellen und Anbauteile (o.) werden später neu galvanisiert. Die restaurierte Karosserie trägt neuen Lack, der 911 2.7 wartet auf seinen Motor.





PORSCHE FAHRER-Autor
Peter Trautmann reinigt Motorteile – klar, was sonst?!

„MIR WIRD KLAR, DASS DIE HOCHWERTIGE ÜBERHOLUNG EINES 911-MOTORS EINE SACHE VON WOCHEN IST.“

Stauend schendere ich durch den Betrieb, der alle Messgeräte und Werkzeuge beherbergt, die jemals für Vergaser-, Kraftstoffanlagen-Prüfungen und -Überholungen erdacht und hergestellt wurden. Egal, ob für Bosch, Pierburg, Solex oder Zenith.

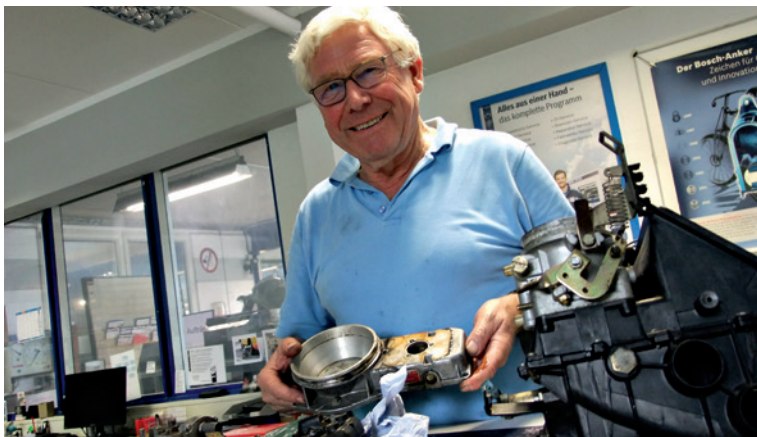
Wir landen an der Druck-Prüfanlage für Einspritzanlagen. „Hier wird der überholte bzw. neu bestückte Mengenteiler angeschlossen“, erklärt mir der Techniker, „und in diesen Messrohren sieht man den Kraftstoffstand der einzelnen Leitungen, aus dem sich die Qualität des Systemdrucks ableiten lässt.“ Sind die Pegelstände stark unterschiedlich, läuft der Motor unrund, also schlecht. Sind sie allerdings auf annähernd gleichem Niveau, so

wie jetzt wieder in unserem Fall, ist der Mengenteiler in Ordnung. Das erscheint mir logisch, denn „K“ steht bei K-Jetronic für „konstant“ – es braucht konstanten Druck auf allen Leitungen für ein optimales Kraftstoffmanagement.

„Hier liegen unsere Toleranzen bei gerade einmal zwischen 1 und 2 cm³. Das ist sogar viel weniger als die Werksvorgabe“, erklärt Küppers. Selbst die alten Einspritzdüsen sind nicht verloren, nur eine musste ersetzt werden.

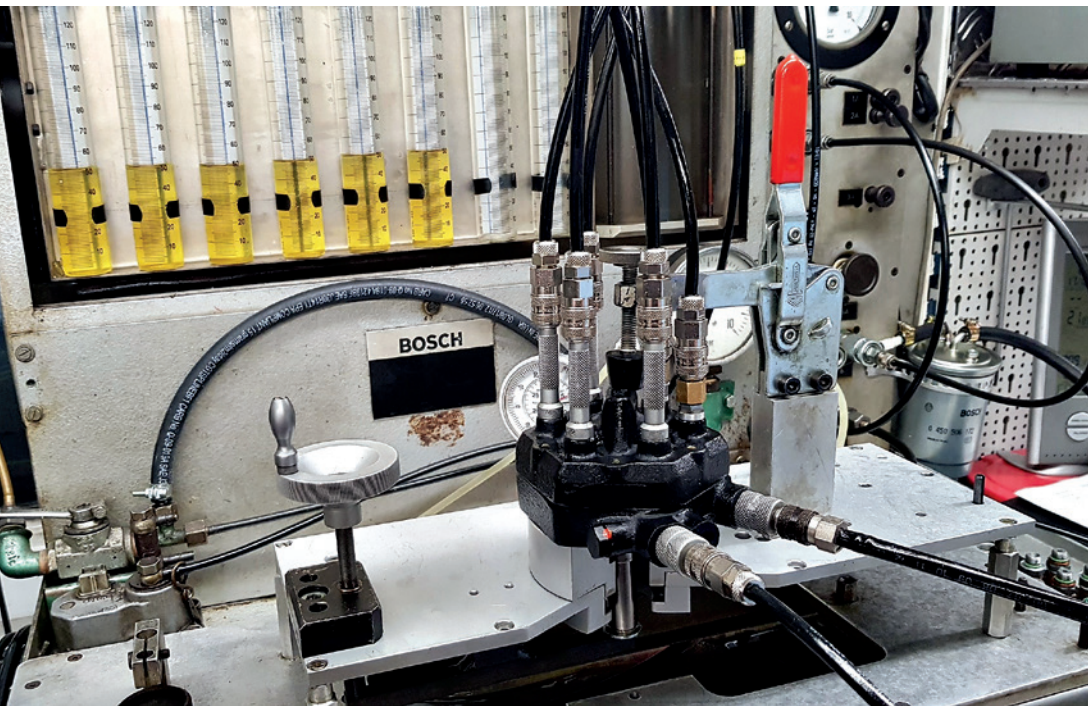
DIE K-JETRONIC HAT SICH KAPUTTGESTANDEN

Im Bosch-Classic-Center kostet die Überholung einer K-Jetronic ab etwa 1500 Euro aufwärts, je nach Aufwand und Neuteilen, die gebraucht werden. In meinem Fall war der Warmlaufregler defekt, was ich selbst niemals herausgefunden hätte. Das kostet 650 Euro. Der Mengenteiler, komplett auseinander, gesäubert und neu bestückt: 1120 Euro. Der Zusatzluftschieber kam ebenfalls neu, am Ende sind alle Komponenten überholt. „Und, Herr Trautmann, Sie wissen ja: Sau-ber-keit ...“ Ich nicke und beende: „... ist alles.“ Ich weiß, ich weiß – und mache mich auf den Weg zurück nach Herscheid.



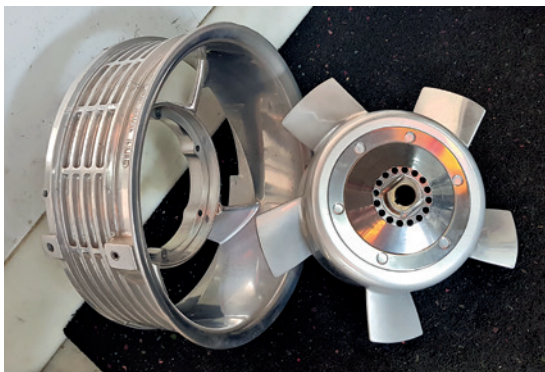
Hans Küppers hat's auf dem Tisch: Die Einzelteile der K-Jetronic kommen in seine Obhut. Nach Möglichkeit werden alle Originalteile überholt, sind welche nicht zu retten, werden sie ersetzt.





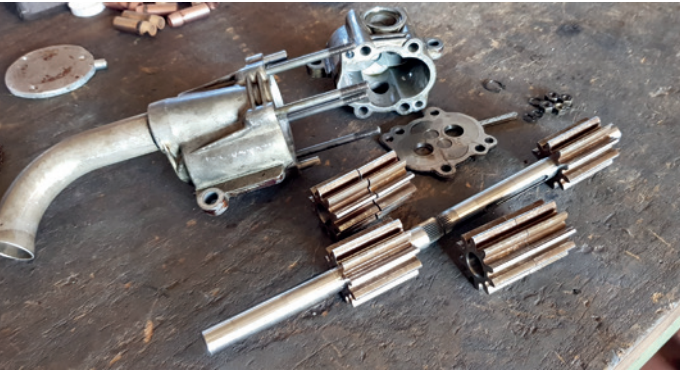
Die Kraftstoffdruckprüfung lässt sich nicht bestechen: Nach der Mengenteiler-Überholung wird das Bauteil am Prüfgerät angeschlossen. Im Idealfall zeigen die Messröhrchen Gleichstand mit minimaler Toleranz zueinander an. Hier passt alles.

Großes Kaliber: Carsten Arens von Cold-Tec strahlt das Getriebegehäuse mit der Trockeneispistole. Die Arbeit nimmt rund eine halbe Stunde in Anspruch.



Hochglanzverdichter Stavros Bozouris hat Lüfterrad und -Gehäuse auf eine Platte geschraubt. Diese kommt dann in ein Tauchbecken mit Granulat, und in drei Schritten werden die Teile verdichtet.





Blick in die alte Zahnrad-Ölpumpe: Eigentlich ein guter Allgemeinzustand, aber auf den Zahnflanken sind deutlich Spuren zu erkennen.

Die Ölpumpe ist im Motorgehäuse verbaut und wird nur zugänglich, wenn die Gehäusehälften geteilt werden. Es macht also Sinn, bei der Gelegenheit die Ölpumpe zu checken. So oder so: Ich habe mich für eine neue Pumpe entschieden.



Bevor es ans Glasperlenstrahlen geht, werden die Teile mehrmals und lange in der Teile-Waschmaschine gesäubert.



Kolbenbuchsen und Zylinderköpfe: gestrahlt und sauber. Die alten Ventilverführsbuchsen sind bereits herausgepresst.



Unabdingbares Werkzeug: Pfeifenreiniger und kleine Bürsten. Jeden Ölkanal habe ich mir vorgenommen, durchgebürstet und ausgeblasen.

Jedes noch so kleine Motor-Einzelteil habe ich mir vorgenommen und – richtig – sauber gemacht! Wo möglich, zuerst mit Hochdruckreiniger, dann in der Teile-Waschmaschine. Dann mit Glasperlen gestrahlt und wieder in die Waschmaschine gesteckt. Manche Bauteile habe ich mit Bremsen-Reiniger oder Kaltreiniger gespült, mit Druckluft getrocknet. Es ist einfach viel Handarbeit.

Lüfterrad und Lüfterrad-Gehäuse sind im 911 optisch sehr präsent. Im Laufe der Zeit sind die Alu-Teile angelaufen, und ich entscheide mich, sie auf Hochglanz zu verdichten. Um die Ecke von Herscheid, in Werdohl bei Plettenberg, sitzt die Firma M & S Felgenaufbereitung.

Ich habe keine Ahnung, wie das Hochglanzverdichten abläuft. Hochglanz-Profi Stavi erklärt und zeigt es mir: „Es gibt drei Durchgänge mit drei unterschiedlich gekörnten Granulaten: grob, mittel und fein.“ Lüfterrad und -Gehäuse werden jeweils über mehrere Stunden in die einzelnen sogenannten Gleitschleif-Bäder gestellt. Dadurch wird die Oberfläche mechanisch bearbeitet und gleichsam verdichtet. Manche Teile sehen nach dem Prozess wie verchromt aus.

Bei meinen alten Porsche-Bauteilen verhält es sich so, dass sie werkseitig eloxiert sind. Diese Eloxal-Schutzschicht kann in dem Fall chemisch nicht entfernt werden. Dadurch entsteht nach dem Verdichten kein massiver Chrom-Hochglanz-Look, was mir hier aber sehr gut ge-

fällt. Die Bauteile sehen jetzt eher matt glänzend, gebürstet aus. Das passt perfekt zum späteren Gesamt-Look. Für das Hochglanzverdichten fallen rund 200 Euro an.

Parallel dazu nimmt sich Wulf Keilmann Zylinderköpfe und Ventiltrieb vor. Die Zylinderköpfe habe ich bereits mit Glasperlen gestrahlt, die Ventile sind nur verrußt – alles im Normalbereich. Auch hier: erst strahlen, dann waschen und anschließend polieren. „Und weil wir es perfekt machen“, so Keilmann, „werden wir natürlich auch neue Ventilführungen in die Zylinderköpfe montieren.“

VIELES IST PENIBLE HANDARBEIT

„Wir haben pro Ventilführung ein begrenztes Zeitfenster“, erklärt er weiter und legt dabei die Zylinderköpfe in den Ofen. Diese werden nun auf etwa 200 Grad erhitzt. Derweil liegen die Ventilführungen aus Messing bereit zum Stickstoff-Tauchbad.

Das Prinzip ist einfach: Der heiße Zylinderkopf dehnt sich aus, die im kalten Stickstoff gebadete Ventilführung zieht sich zusammen. Sofort nach dem Stickstoff-Tauchbad muss die Ventilführung zügig in ihren Sitz geschoben werden. Zwölf Stück sitzen am Ende wieder perfekt in den Zylinderköpfen, und die bearbeiteten Ventile flutschen im leichten Ölfilm ohne Spiel in ihren Führungen.



Wulf Keilmann schiebt die Zylinderköpfe in den Ofen. Diese werden jetzt ordentlich erhitzt – auf rund 200 Grad –, damit die Führungsbuchsen eingesetzt werden können. Pizza kann man natürlich auch machen ...

„BEI ALL DER INVESTIERTEN ARBEIT UND MÜHE MACHT HÄUFIG NUR EIN NEUTEIL SINN. DIE KOSTENUHR TICKT WEITER.“

Auf den Köpfen sitzen die Nockenwellengehäuse. Sie ahnen es ... SAU-BER machen! Nach dem Ausbau der Kipphebelwellen werden deren Lager bzw. Sitze poliert, die Gehäuse selbst mit Glasperlen gestrahlt. Auch die Kipphebel und die Kipphebelbolzen unterziehe ich einer

Reinigung und poliere sie. Nach über vier Stunden sind sie picobello vorbereitet, und einmal mehr wird mir klar, wie schnell sich die Arbeitsstunden bei so einem Projekt zur Ewigkeit summieren.

Tief unten im Motor: die Ölpumpe. Nachdem die beiden Gehäusenhälften voneinander getrennt sind, komme ich an die Ölpumpe. Auch diese haben wir nach

dem Ausbau auseinandergenommen, um ihren Zustand zu beurteilen. Auf den Flanken der Pumpenräder sind deutliche Spuren sichtbar. „Das wird sich früher oder später im Öldruck bemerkbar machen“, prophezeit Wulf Keilmann. „Der wird vor allem im Leerlauf dann ziemlich abfallen.“ Nach kurzem Schweigen: „Also, wenn wir schon soooo weit sind, dann ...“ Ich beende den Gedanken und schlage den Einbau eines Neuteils vor. Die Kostenuhr tickt weiter.

Immerhin: Das Getriebe vom Typ 915 ist technisch in Ordnung. Um es so gut wie möglich vom Schmutz der Jahre zu befreien, fahre ich wenige Kilometer entfernt zur Firma Cold-Tec. „Wir hängen es am besten an den Gabelstapler“, schlägt Carsten Arens vor, „dann komme ich gut überall dran.“ Langsame Bewegungen und die Düse in jede Ecke gehalten, fällt die schockgefrorene Schmiere der Jahrzehnte ab. Vorsichtshalber werde ich am Getriebe die Wellendichtringe des Schaltgestänges und der Kurbelwelle sowie die Schaltgabel – ein Gussteil, das nach Jahren gern mal brüchig wird und einreißt – auswechseln und dem Getriebe einen Ölwechsel gönnen.

DAS GETRIEBE IST TECHNISCH IN ORDNUNG

Fast scheint es, als würde der Elfer bald wieder fahren können. Aber noch ist der Motor nicht fertig. In den beiden Nockenwellengehäusen schrubbe ich die Ölkanäle frei und reinige die Ölspritzbohrungen. Die im Motorgehäuse verstemmten Ölspritzdüsen, welche die Kolbenböden mit Öl bespritzen, werden herausgenommen und erneuert, und zwar bei Sportwagen Herrmann in Obersulm, wo es auch um das Bearbeiten der Motorgehäusenhälften gehen wird.

Diese bekommen eine Verstiftung, außerdem werden die Pleuel ausgewinkelt. Mehr dazu erfahren Sie im nächsten Teil, wenn alles wieder zusammenkommt ... und der 911 wieder ziemlich gut dastehen wird. ◀

Text + Fotos: Peter Trautmann



Fast schon wieder ein kompletter Motor.
Fast! In Teil 3 des PORSCHE FAHRER-Experiments geht es auf die Zielgerade.

DATEN & FAKTEN
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

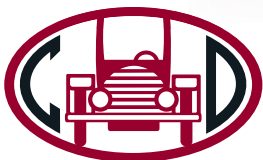
WERT*

Unterschiede erkennen.

MEBL.*



* Wir erkennen den Porsche 912
auch wenn Porsche 911 drauf steht.



Classic Data

classic-data.de

HAPPY END – WENDLER-PORSCHE W/RS-001

KUNST AM BAU

Karosserie Wendler in Reutlingen war Porsches verlängerte Werkbank, der Spezialist für Leichtbau und Rennsport-Karosserien. Als Zuffenhausen um den Entwurf eines geschlossenen GT-Rennwagens bat, baute Wendler den W/RS-001.



A photograph of a red brick building. On the right side, a blue rectangular street sign with white text reads "Dienerreihe". To the left, there are two windows with dark frames. The building has a textured brick facade with some darker spots. At the bottom left, there are two small, dark, metal-grated openings. The ground in front is paved with cobblestones and a dark mat is placed near the corner.

Dienerreihe



Le Mans Coupé Karosserie, Bauj. 62 (Alu), auf verbessertem Spider-Fahrgestell. RS 550 mit Vorder- und Hinterachse, jedoch ohne Motor, Bremsen und Räder, Lenkung usw., verkauft für DM 5000.-: H. Berger Nachf., 8580 Bayreuth, Wolfsgasse, Telefon 3614.“ Bereits die Annonce vom 28. Oktober 1963 in der *auto, motor + sport* zeigt, dass es zeitlebens schwerfiel, dieses Auto einzuordnen. Formal, aber auch technisch. Wann genau wurde es gebaut? Und zu welchem Zweck?

Le Mans, Alu, Baujahr, 550-Fahrgestell und -Technik – Begriffe, die zur Legendenbildung taugen, aber doch nur Teile eines Puzzles sind. 1963 kostete ein neues 356 C Coupé 14.950 Mark, da waren 5000 DM für einen Porsche mit unklarer Herkunft und Unfallhistorie viel Geld. Schon drei Jahre nach seiner Fertigung begann sich die Spur des ungewöhnlichen Einzelstücks im Vagen zu verlieren. Heute sehen wir klarer.

Porsche gab den Auftrag, Wendler führte ihn aus. Für anspruchsvollen Leichtbau und maßgeschneiderte Aufbauten war die Reutlinger Karosseriebaufirma die erste Adresse. Seit 1923 fertigte der 1840 gegründete

Traditionsbetrieb, hervorgegangen aus dem Kutschen- und Wagenbau, Automobil-Karosserien nach eigenen Entwürfen, mal in Einzelanfertigungen, mal in kleinen Serien. Mit Stromlinienaufbauten für BMW und Versuchsfahrzeugen des Aerodynamik-Pioniers Wunibald Kamm erarbeitete sich „Karosserie Wendler“ einen Ruf, der bis nach Stuttgart reichte.

ERSTE ADRESSE FÜR LEICHTBAU UND AERODYNAMIK

Nach dem Krieg baute Wendler Sonderkarosserien u. a. auf Mercedes- und VW-Basis, aber auch für Fiat und lieferte Prototypen-Entwürfe für Brütsch und Gutbrod. Wo anderen Spezialisten wie Gläser, Papler und Hebmüller der Übergang zur Nachkriegsmoderne misslang, prosperierte Wendler. Dass in Reutlingen VW Cabrios im Ponton-Stil gebaut wurden, die stark dem offenen Porsche 356 ähnelten, störte offenbar weder die eine noch die andere Firma.

Gegen Ende der fünfziger Jahre entstand ein um 300 mm verlängertes, mit Heckflossen und Mercedes-„Ponton“-

Die Front eines Spyder, das Heck eines Coupé. Der W/RS-001 lieferte die Blaupause für Porsches bevorstehendes Le-Mans-Engagement.



Rückleuchten versehenes 2+2-Coupé auf 356-Basis. Ein Vorschlag Wendlers für den von Ferry Porsche so sehr gewünschten Porsche mit vier Sitzplätzen oder ein offizieller Porsche-Auftrag?

Porsche gehörte zu Wendlers Großkunden, vergab den Auftrag zur Fertigung der 550 1500 RS Spyder-Karosserien nach Reutlingen. Porsche lieferte die Rahmen, Wendler stellte 90 Spyder-Aufbauten aus Leichtmetall her und blieb auch als Zulieferer an Bord, als der Übergang zum weiterentwickelten 718 vollzogen wurde und daraus nach einer Änderung des technischen Reglements der FIA in rastloser Evolution die Typen RS 60 und RS 61 entstanden.

Für 1961 plante Porsche beim 24-h-Rennen von Le Mans, mit geschlossenen GT-Wagen an den Start zu gehen. Den ersten Entwurf dazu lieferte Wendler: ein Le Mans-Coupé, das dort niemals fahren sollte.

Da offenbar von vornherein kein Renneinsatz des Baumusters geplant war, machte es nichts aus, dass Wendler auf vorhandene 718-Komponenten zurückgriff und als Fahrgestell einen im Haus modifizierten 550-Rahmen nutzte, also zum ersten Mal ein nahezu

komplett selbst gebautes Fahrzeug bei Porsche abgeliefert. Norbert Schwandner, Sohn des Wendler-Werkleiters Herbert Schwandner, erinnerte sich daran, dass der Umbau vom 550 zum W/RS-001 innerhalb eines Monats vollzogen war.

DAS ZIEL WAR LE MANS 1961

Bis zur Schulterlinie war der Wendler-Entwurf mehr oder weniger identisch mit dem bekannten 718 RS 60 Spyder. Den Unterschied machte der feste Dachaufbau, der mit der B-Säule und einem Heckfenster im Rücken des Fahrers abschloss und dessen hintere Hälfte ein Teil der nach hinten aufklappbaren Heckpartie war. Porsche begründete diesen ungewöhnlichen Aufbau mit einer so optimierten Aerodynamik des „kleinsten Abreißquerschnitts“.

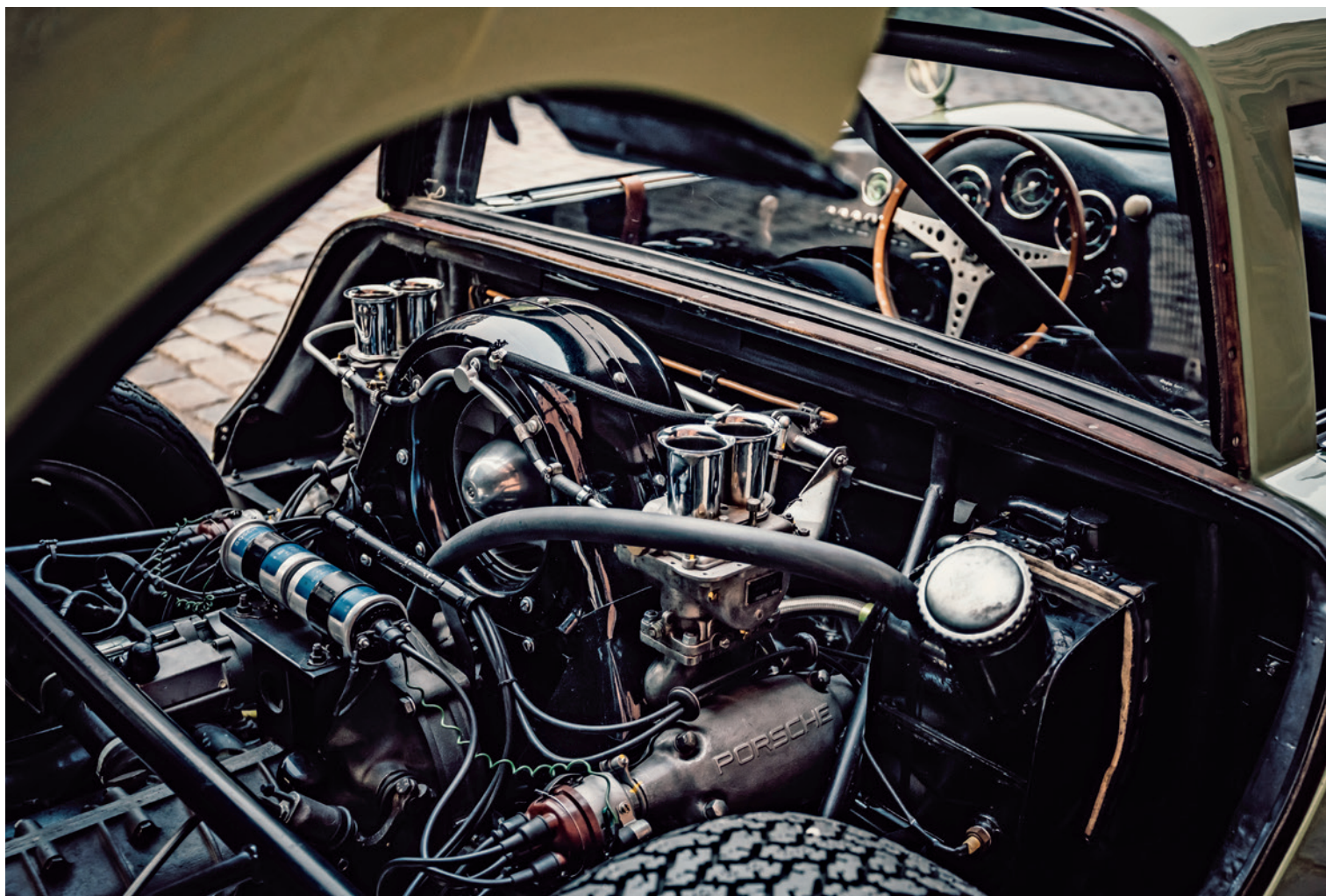
Für den Einsatz im Straßenverkehr montierte Wendler an der Front Blinkleuchten des DKW 1000 S, Türgriffe vom BMW 507 und sah am Heck sogar eine Vertiefung für das Kennzeichen vor. Als wollte man den wirklichen Einsatzzweck verschleiern, erhielt das Coupé – ganz im Gegensatz zu den im unlackierten Aluminiumkleid antretenden Por-

Der Tank folgt der Form des Ersatzrades, die Blinker stammen vom DKW 1000 S. Soll das Reseda-grün die Rennsport-Absichten verschleiern?

**AUF 550-SPYDER-BASIS BAUTE WENDLER EIN LE-MANS-COUPÉ,
DAS DORT NIEMALS FAHREN SOLLTE.**







sche-Rennwagen – eine auffällig unauffällige Lackierung in kreidigem „Resedagrün“. Sollte der Wendler RS trotz seiner charakteristischen Form und des gut sichtbaren Rennsport-Auspuffs getarnt werden? Oder was sprach dafür, anstelle der leicht verfügbaren und gut in die Linie integrierbaren 356-Rücklichter die übergroß wirkenden Heckleuchten der 1959 vorgestellten Mercedes-Limousine W111 „Heckflosse“ kopfüber ans Heck zu schrauben?

Dazwischen saß ein großer, beinahe unnötig aufwendig verchromter Kühlergrill. Auf die Lüftungsschlitze in den Flanken, wie sie der 718 RS 60 Spyder trug, verzichtete der Wendler-Prototyp. Auch der Antrieb war nicht völlig up-to-date.

Der Motor des Wendler RS entsprach der dritten Ausbaustufe des von Ernst Fuhrmann entwickelten Vierzylinders vom Typ 547 mit Königswellenantrieb, vier oberliegenden Nockenwellen und Doppelzündung. 110 PS bei 7800/min leistete die Urversion von 1953, ein Jahr später stieg die Leistung auf 117 PS. Zwei Jahre später betrug die Leistung aufgrund höherer Verdichtung und Weber-Vergasern 135 PS bei 7200/min, und das noch immer bei unveränderten 1,5 Litern Hubraum – mit solch

einem „Fuhrmann“-Motor siegte Umberto Maglioli 1956 erstmals bei der Targa Florio. 1960 lag das aktuelle Leistungsvermögen schon bei 150 PS, doch beim W/RS-001 kam die 135-PS-Maschine vom Typ 547/2 zum Einsatz.

DER ENTWURF HINTERLIESS SPUREN

Stilistisch hinterließ der Wendler-Entwurf Spuren. Neben den bei Zagato eingekleideten 356 B Carrera GTL Abarth schickte Porsche auch geschlossene RS-61-Typen ins Rennen, nun allerdings mit Porsche-Leuchten und Kiemen in den Seitenteilen. In Le Mans gingen 1961 zwei bei Wendler karosierte Rennsport-Coupés mit der Bezeichnung 718 RS 61 Coupé an den Start. Im Jahr darauf folgten die 718 GTR Coupés mit Zweiliter-Achtzylinder-Motoren.

Die von Wendler ins Spiel gebrachte Linie blieb bis zum 356 B 2000 GS Carrera GT erhalten, der als letzter Porsche mit Aluminium-Karosserie unter dem Kosennamen „Dreikantschaber“ 1963 bei der Targa Florio antrat. Weil der Dreikantschaber auf dem serienmäßigen 356 basierte und über einen Heck- statt Mittelmotor verfügte,

„Fuhrmann“-Motor Typ 547/2, gebaut für den Rennsport. Aus 1,5 Litern Hubraum holt das mittig verbaute Triebwerk 135 PS bei 7200/min.



geriet der Dachaufbau größer und besaß sogar Scheiben zwischen B- und C-Säule.

Mit dem Ende der Aufbauten aus Leichtmetall bei Porsche ging im gleichen Jahr der Karosseriebau bei Wendler zu Ende. Die Firma verlegte sich auf Reparaturen und Fahrzeug-Panzerungen – und auf die Instandsetzung und Restaurierung ehemals im Betrieb gebauter Fahrzeuge. Ende 1965 kehrte W/RS-001 zurück ins Reutlinger Werk, dieses Mal als Unfallauto mit Frontschaden und den Spuren eines Auffahrunfalls am Heck.

Der erste Besitzer nach dem Einsatz als Test- und Erprobungsfahrzeug ist Dirigent Herbert von Karajan gewesen, der den Prototyp 1962 kaufte und persönlich bei Wendler abholte. Nach weiteren Besitzerwechseln erschien 1963 die Anzeige, in der das nun in Silber lackierte „Le Mans Coupé“ zum Verkauf angeboten wurde. 1965 brachte der US-amerikanische Leutnant Paul C. Kunkel den verunfallten Wendler W/RS-001 zurück ins Werk, um ihn dort instand setzen zu lassen.

Die Front war beschädigt, das Heck mit dem großen Chromgrill und den Mercedes-Rückleuchten noch viel mehr. Im Rahmen der Reparaturarbeiten wurde das

Erscheinungsbild des Prototyps den späteren 718 GTR Coupés angepasst, also silberfarben lackiert und mit einem zweiteiligen Heckgrill im Stil des RS 60 und mit Leuchten des Porsche 356 versehen. Den Rennauspuff mit mittigem Endrohr ersetzte eine Auspuffanlage mit vier Endrohren.

Die Firma Wendler gibt es nicht mehr, 2005 wurde das Werk in Reutlingen geschlossen. Der W/RS-001 fährt wieder und sieht aus wie damals, als Le-Mans-Prototypen Lampen und Kennzeichen erhielten und mal eben so im Straßenverkehr getestet wurden. Das Puzzle ist komplett. ◀



Der Wendler W/RS-001 ist Teil der Sammlung des Automuseums PROTOTYP in der Hamburger HafenCity. Das Museum konzentriert sich auf Einzelstücke, Rennwagen und Prototypen, viele davon auf Porsche- und VW-Basis, sowie auf den Rennsport der Nachkriegszeit, dessen Fahrer und Konstrukteure. www.prototyp-hamburg.de

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Roman Rätzke / Museum PROTOTYP

Zurück auf Anfang:
Historische Fotos (r. u.)
halfen bei der Restaurierung
und zeigen, wie der
Wendler-Porsche in
seinem Ursprung aussah.

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 Manthey Duo

Porsche 911

Spark und CMR haben sich des Siegerautos der 24 Stunden vom Nürburgring 2018 angenommen: Manthey Racing setzte am Wochenende des 10. bis 13. Mai auf seine Fahrer Richard Lietz, Patrick Pilet, Fred Makowiecki sowie Nick Tandy und gewann damit die 46. Auflage des ADAC Zurich 24h-Rennens vor den beiden Mercedes-AMG GT3 der Mannschaft von Black Falcon. Der farbenfrohe Porsche 911 GT3 R von Manthey Racing trat mit der Startnummer 912 an und fuhr nach 24

Stunden und insgesamt 135 Runden über die Ziellinie. Mit 8:17,340 Minuten brante der Elfer seine schnellste Rennrunde in Umlauf 30 auf den Asphalt, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 142,736 Kilometern pro Stunde entsprach. Spark liefert zu diesem Vorbild unter der Artikelnummer 185G027 eine hervorragend gemachte Miniatur aus dem hochwertigen Polyurethan-Gießharz Resine aus. Sie erscheint im Maßstab 1:18 in einer Auflage von 900 Einheiten, während die kleineren Modellautos im Format 1:43 von CMR aus Diecast hergestellt werden (CMR43012). Beide 911er bringen mit ihren Details und ihrem Finish die Herzen der Fans bestimmt zum Rasen. Preis 154⁹⁵ € Artikelnummer: **185G027** & 29⁹⁵ € Artikelnummer: **CMR43012**.



Porsche 917 No. 20 und 21

Porsche 917

Mit dem Porsche 917 begann der Siegeszug der Stuttgarter auf dem Circuit des 24 heures in Le Mans: Es war 1970, als der rot-weiß lackierte, von der Porsche KG Salzburg eingesetzte Porsche 917 Kurzheck mit Hans Herrmann und Richard Attwood die 24 Stunden von Le Mans gewann. In demselben Jahr startete der Autobauer die Zusammenarbeit mit dem Rennstall von John Wyer, der die 1969 mit Problemen in der Stabilität kämpfenden 917 durch die Montage kleiner Aluminium-Leisten am Heck fahrbarer machte. Mit diesen Optimierungen traten Porsche und John Wyer Automotive Engineering bei der 38. Auflage des Motorsport-Klassikers an. Der Porsche 917 der beiden Werksfahrer Jo Siffert und Brian Redman war wie die Nr. 21 von Pedro Rodríguez und Leo Kinnunen im hellblau-orangen Look des Öllieferanten Gulf lackiert und mit der 20 gekennzeichnet. Der bei allen Wyer-917 verbaute Zwölfzylinder-Mittelmotor holte aus seinen 4,5 Litern rund 383 kW / 520 PS. Die Modelle von CMR im Maßstab 1:18 würdigen diese legendären Fahrzeuge in einer hervorragenden Qualität und sind aus hochwertigem Diecast hergestellt. Preis je Modell 59⁹⁵ €, Artikelnummer: #20 **CMR127** & #21 **CMR128**.



Porsche 911 (992)

Porsche 911

Minichamps hat die Lizenz zur Verkleinerung der achten Generation des Porsche 911 erhalten. Die hier vorgestellten Miniaturen des 911 Carrera 4S in enzianblau und kreidegrau sind unter den Artikelnummern WAP0211830K und WAP0211820K erhältlich. Die Anmutung der Modelle deckt sich exakt mit der Linienführung des unter der internen Bezeichnung 992 geführten Sportlers. Die Qualität der Nachbildung der Bugschürze mit den verstellbaren Klappen wie auch die Machart des nun bei allen Neunelfern serienmäßigen Leuchtenbandes am Heck ist ebenso beeindruckend wie die der Felgen und der Nachbildung der Bremsanlage. Blinker, Scheinwerfer-Verglasung sowie das Glasdach sitzen perfekt in ihrem Diecast-Umfeld. Die Minichamps-911 stehen so satt auf ihren Rädern, dass die Modelle ebenso dynamisch wirken wie ihre Vorbilder: Gerade beim neuen Porsche 992 ein wichtiger Punkt, wurde bei ihm doch quer durch alle Versionen die Spur um 40 Millimeter verbreitert. Dies alles sowie das bis hin zum letzten Schalter korrekt nachgebildete Interieur bieten diese beiden Modellautos im beliebten Sammler-Format 1:18. UVP je Modell 119⁹⁵ €, Artikelnummern: **WAP0211830K** (blau) & **WAP0211820K** (grau).



Rekordrunden-Duo

Porsche 956K & 919 Hybrid Evo

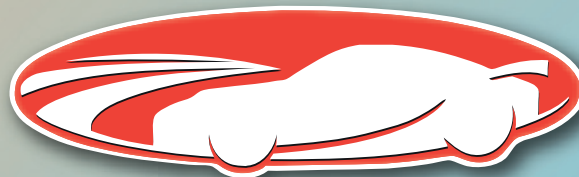
Ein Duo, das Motorsport-Geschichte geschrieben hat: CMR verkleinert mit dem Porsche 956 der Artikelnummer SBC004 exakt den Sportwagen, mit dem es Stefan Bellof beim Abschlusstraining zum 1000 Kilometer-Rennen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft am Nürburgring 1983 gelingen sollte, Geschichte zu schreiben: Mit 6:11,13 Minuten fuhr er die 20,835 Kilometer der Nordschleife mit einem Durchschnitt von 202 Kilometern pro Stunde; ein Rekord, der 35 Jahre Bestand haben sollte. Bis nämlich der Porsche-Werksfahrer und zweifache Langstrecken-Weltmeister Timo Bernhard mit einem von allen Beschränkungen des Reglements befreiten Porsche 919 hybrid Evo 2018 außerhalb jeden Wettbewerbs versuchte, diesen Rekord zu knacken. Mit Erfolg: In 5:19,946 Minuten bewältigte er die Strecke, die einst Bellof gefahren war. Das dazu passende Modell kommt von Spark und Porsche (WAP0209260K) in der Dekoration der Tribute Tour 2018, in der sich das Fahrzeug von seinen Fans verabschiedete. Zwei Autos, mit denen CMR und Spark auf einzigartige Weise und in hervorragendem Finish an zwei Rekorde für die Ewigkeit erinnern. UVP 24⁹⁵ €, Artikelnummer: **SBC004** & 74⁹⁵ €, Artikelnummer: **WAP0209260K**.



Rekordrunde Nürburgring

Porsche 911 GT2 RS & GT3 RS

Zwei Modellautos, zwei Rekorde: Mit einer Rekordrunde von 6:47,3 Minuten stellt der Porsche 911 GT2 RS des Modelljahres 2018 auf den 20,6 Kilometern der Nürburgring-Nordschleife einen neuen Bestwert für straßenzugelassene Sportwagen auf. Die am 20. September 2017 im Beisein eines Notars erzielte Bestzeit übertraf selbst interne Erwartungen, wie Frank-Steffen Walliser – zuständiger Leiter der Abteilung Motorsport und GT-Fahrzeuge – gegenüber der Presse zu Protokoll gegeben hat. Der racinggelbe Neunelfer, den Minichamps aus Aachen gemeinsam mit dem lizardgrünen Porsche 911 GT3 RS aus Diecast gefertigt und im Maßstab 1:43 in die Doppelvitrine des Rekordrunden-Sets mit der Artikelnummer WAX02020087 eingeparkt hat, entspricht mit dem in der Serie optionalen Weissach-Package der Optik und Ausstattung, in der der Rekordwagen angetreten ist und den Rekord für straßenzugelassene Sportwagen geknackt hat. Der 911 GT3 RS hingegen erwies sich ebenfalls mit Weissach-Paket ausgestattet am 16. April 2018 mit seiner Zeit auf der Nordschleife von 6:56,4 Minuten als schnellster 911-Sauger aller Zeiten. UVP 169⁹⁵ €, Artikelnummer: **WAX02020087**.



www.ck-modelcars.de



Online oder telefonisch bestellen:

+49 6441 2001977



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet





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

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

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

ART wheels

BIETE



Porsche 968 CS, BJ 06.94, 168.769 km, TÜV 06.20, scheckheftgepflegt, Klima, Stoffkomfortsitze, elektr. Außenspiegel und Fensterheber, gr. Inspektion 05.18, Top Zustand, VB 43.900€, Tel.: 0177 3526022



4 Porsche „Classic“ Räder für 911 997, 8 x 19 ET57 u. 11 x 19 ET67, NICHT für Allradmodelle oder Boxster. Die Räder haben KEINE Beschädigungen, VB € 990. Tel.: 0177 1661317 oder E-Mail: ulauckner@gmx.net





A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY

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



JOMAPARTS.COM
 porsche classic parts

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

 Nederlands
  Français
  English
  Deutsch
  Italiano
  Português



911 Carrera 4S Cabrio, PDK, 991, Baujahr April 2014, 59.000 km, dunkelblau, zweifarbige Lederausstattung, Garagenfahrzeug, Vollausstattung, sehr gepflegt. VK € 110.000. Tel.: 02152 897725 oder E-Mail: buchholz-uli@web.de

Zu verkaufen aus privater Sammlung: **VW Porsche 914**, CH-Auslieferung, Jg. 1974, Veteraneneintrag (H-Kennzeichen), garantiert ca. 110.000 km, unfallfrei, nur im Sommer gefahren, Farbe Blau-Metallic, sehr schöner originaler Zustand, Preis € 25.000.

Porsche 944, CH-Auslieferung, Jg. 1984, garantiert ca. 140.000 km, unfallfrei, nur im Sommer gefahren, Farbe Weiß, sehr schöner originaler Zustand, Preis € 15.000. Beide Fahrzeuge lange in Garage gestanden. Auskunft über Tel.: +41 79 667 46 33



Seltenes **Porsche Carrera 911 3.2 Cabriolet**, 1984, außen silber-hellblau, innen bordeaux, Verdeck dunkelblau, Kilometerstand 118.000 km, originaler, sehr gepflegter Zustand. VP CHF 75.000. E-Mail: michi.kloiber@bluewin.ch



968 Coupé Tiptronic, EZ 7/94, orig. 45.500 km, 1. Hand, unfallfrei, Porsche Scheckheft, el. Hubdach, nachtblaumet., Leder blau. € 38.900 § 25a, www.peteroettinger.de G

Ihr Partner für Ersatzteile passend für klassische Porsche und Mercedes

COLDTIMER PARTS



Bremssattel vorne links
 911 Bj. bis 2/72, 356 C, 912 1/65 - 2/70 (Artikelnr. 911355-01)



Federbeinstützlager
 VA 993 Bj. 94 - 98 (Artikelnr. 911819-06)



Zierleiste Stoßstange hinten kurz schmal
 911 Bj. 69 - 73 (Artikelnr. 911287)



Zierleiste seitlich breit unter der Tür
 911 S Bj. 69 - 73 (Artikelnr. 911283)

Telefon: 0228 - 24 06 50 12 · Mobil: 0176 - 21 75 44 92 · info@oldtimerparts.eu · www.oldtimerparts.eu

* Alle Preis inkl. MwSt.



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



911 2,4 T Targa, 72er Ölklappe, Traum in Blutorange/Cord, deut. Erstzul., Motor, Getriebe & Vergaser durch Spezialisten kompl. überholt. Innenraum + Body vollständig restauriert, Bilsteinfahrwerk, VB € 116.911, von privat: Tel.: 01520 1596344 (bei Darmstadt)



Porsche 944, 1987, aus 1. Hand, gar. 95.100 km, Original-Kaufvertrag und Rechnung von 1987 ist vorhanden, CHF 23.900. E-Mail: haerri@solnet.ch



Porsche 928 GTS, 1994, Nachtblauemallic mit grauem Interieur, servicegepflegt mit 127.000 km, Schiebedach. E-Mail: haerri@solnet.ch



Porsche CS Clubsport Lenkrad mit Nabe und farbigem Porsche Emblem, passend für alle G-Modelle 911 / 930, neu und unbenutzt mit ABE, FP € 550. Tel.: 0162 3661816



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

Kurven nach Lust und Laune!

Bootsführerschein am Gardasee



- Deutscher Sportbootführerschein in exklusivem Ambiente innerhalb von 5 Tagen
- Top-Location: Nautica Feltrinelli in Gargnano
- inkl. Frauscher-Speed-Adventure (300 - 400 PS)

www.sportbootfuehrerschein-gardasee.de

FACHWERKSTATT FÜR PORSCHE-FAHRZEUGE: TEAM HERRMANN

Für alle GT3/RS/Cup Modelle auch 991 / Getriebe und Motoren

🏠 Dimbacher Straße 15 | 74182 Obersulm
 ☎ 07134 - 902812
 🌐 www.sportwagen-herrmann.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

9vor11
Horological

**Tachometer Armband
 Uhr Model Po300
 mit Automatikwerk**



ø 45,5 mm

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

Preis 289,00 €

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

IHR PORSCHE IN DEN BESTEN HÄNDEN
 KUNDENDIENST | SERVICE | REPARATUR

Humbaur GmbH
 KAROSSERIE + LACKPROFI

Joseph-Gänsler-Str. 16
 86609 Donauwörth
 Tel.: 0906-222-14
 Fax: 0906-222-51

www.humbaur-autoservice.de

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

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




hoffmann-speedster.com
 fragment.fi | visualhunt.com

PoMoTec GmbH
 Ihr Porschespezialist

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

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

 [porschefahrer_magazin](#)

Petzoldt's
 seit 1988

PROFI-PRODUKTE.
 WENN ES PERFECT
 WERDEN SOLL.



www.Petzoldts.de
 Tel.: 02331/483340

BIETE



4 Original Porsche 19" Räder „RS Spyder“ mit ZENTRALVERSCHLUSS, für 911 997 GTS. Die Räder sind in einwandfreiem Zustand OHNE Beschädigungen. VB € 2500. Tel.: 0177 1661317 oder E-Mail: ulauckner@gmx.net



EZ 08/88; H-Kennzeichen seit 10/18, 260.000 km. 2. Hand. Komplet original. Servo, Klima, Targa, M474. In 2. Hand seit 2010. Technisch sehr viel gemacht. Verkauf wegen Krankheit. € 14.000 VB. Tel.: 0179 3929159



Porsche Master 429, top restauriert, Bj. 1962, TÜV 11/2020, 36,8 KW, 4 Zyl., Schnellgang. Elektr. kompl. neu, Motor + Getriebe überholt, 3D-Lack, Bereifung neu, original Brief 1 Vorbesitzer. VK gegen Gebot. Tel.: 0172 8202788, E-Mail:hanneloretrost@yahoo.de



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



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



Auspuffanlage Porsche Carrera 4 997.1, Bj. 2006, zu verkaufen wegen Anschaffung einer Klappenauspuffanlage, Informationen unter Tel.: +43 660 2709540, privat Österreich. Preis € 499 zzgl. anfalliger Versandkosten.

SUCHE

Rennt transporter, max. 10 Jahre, für 3 Autos, von privat gesucht. Tel.: +49 171 3363996

Rennwagen, Kremer K3, RSR, 993 GT2, 996R oder Ähnliche, von privat gesucht. Tel.: +49 171 3363996

1



CARTRONIC
motorsport Ing.GmbH

35 Jahre Erfahrung...
...mit Porschefahrzeugen.
Inspektionen + Regelwartungen
Brems-, Fahrwerk und Klimageservice
Achsvermessungen, Einspritz-
ventilservice, Leistungsmessungen,
Steuergeräte-Reparatur.

2

LM-220 Kit „Walter Röhl Edition“
Limitierte Exklusivversion der seit 30 Jahren bewährten
Motorleistungskits für 911 und 964. Leichtbau-Carbon-
Gehäuse mit Ram-Air-System für ver-
besserte Performance. Street legal!
Bis zu 300 PS beim 964,
bis zu 270 PS beim 911 - 3,2 ltr.



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

MITTELMOTOR GmbH

Ersatzteile · Motorsport · Reparaturbetrieb · Restauration

Mittelmotor GmbH
Werner Hellweg 27
44803 Bochum

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

Onlineshop *Klick*

Täglich weltweiter Versand






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

www.mittelmotor.de

www.HAHN-GFK.de

RACING-PARTS for PORSCHE CARS

PERFEKTION AUF RÄDERN



Dieses Buch präsentiert die schönsten und erfolgreichsten Sport- und Rennwagen aus Zuffenhausen.

Eine 256 Seiten starke, reich bebilderte, informative und umfassende Werkschau mit unschlagbarem Preis-Leistungsverhältnis.

NEU

ISBN 978-3-95843-880-4 | € 9,99
www.heel-verlag.de

Kalandrik und
Lessmeister GmbH
Siebengebirgblick 15
53343 Wachtberg

WERKSTATT FÜR
SPORTWAGEN

911 und

www.9und11.de · Tel. 0228 90855993



**Porsche
Motoreninstandsetzung**

www.werksmotor.de



Ersatzteile für Porsche 356

www.sandelplan-356.com

DER STRAHLBETRIEB
IHRES VERTRAUENS

www.prowatec.de

Telefon: 0721-55 33 77



FÜR
SAMMLER

NEU

Schuber für das neue Format ab Ausgabe 1-19

€ 14,99

Jetzt bestellen auf
[www.heel-verlag.de!](http://www.heel-verlag.de)

MARTINI
RACING

ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires



order online: maxpart-racing.de

BOTT FAHRZEUGTECHNIK

www.bott-fahrzeugtechnik.de

Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930,
G50, Sportomatic

CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914
(Getriebekit 916, Schalthebel, Getr.komponenten,...)

Tel.: +49(0)6681 - 9170742

PORSCHE - 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

PORSCHE
FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich
in PORSCHE FAHRER werben?

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

Ausgabe 4-2019
Erscheinungstermin: 02.08.2019 | Anzeigenschluss: 28.06.2019



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

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



 **TEILE.COM** | ONLINE SHOP 

ORIGINAL PORSCHE
Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



LEIDENSCHAFT FÜR DAS BESTE

Schenken Sie Ihrem Automobil den Auftritt, den es verdient. Das Swissvax-Credo **«Automobilpflege muss einfach und effizient mit dem bestmöglichen und nachhaltigen Ergebnis sein»** wird mit jedem Swissvax-Produkt aus dem umfassenden Sortiment konsequent umgesetzt. Das hat Swissvax als kleine Schweizer Manufaktur weltweit berühmt gemacht. Gerne beraten wir Sie individuell zur optimalen Pflege Ihres Automobils. Rufen Sie uns an oder senden Sie Ihre Anfrage über unsere Website. Mit Swissvax ist es ein Leichtes, Optik und Schutz herausragend zu verbessern – innen wie außen.



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



TITELSTORY

Genuss ohne Reue – 996 Carrera 4 Cabrio



SPORT-SCHAU

Große Nummer – 50 Jahre 917



REPORT

G-Modell, reloaded – 911 Carrera 3.0

WEITERE THEMEN IM HEFT:

944 „Special Edition“ · PF-Workshop Lackpflege ·

911 DP Speedster · Fahrbericht Macan S



PORSCHE FAHRER 4-2019
erscheint am
02. August 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 Eltville,
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.



ABONNIEREN LOHNT SICH!

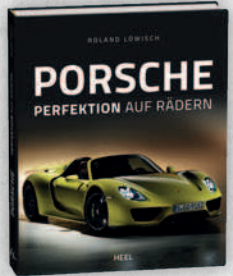
10% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

- 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

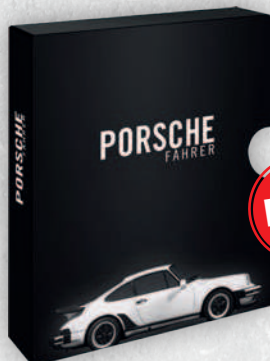
IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Moderne Autopflege
Wert: 14,99 Euro



Porsche - Perfektion auf Rädern
Wert: 9,99 Euro

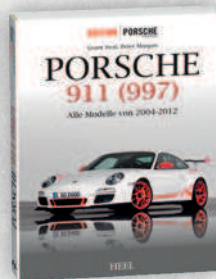


Sammelschuber
Wert: 14,99 Euro

IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Porsche Boxster
Wert: 35 Euro



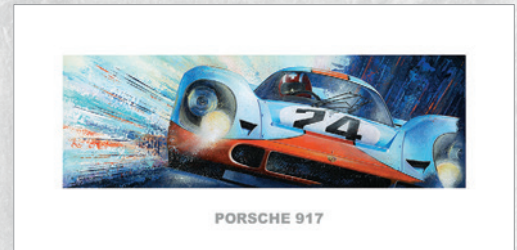
Porsche 911 (997)
Wert: 29,95 Euro



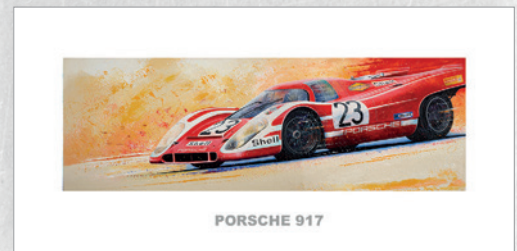
Playmobil 911 GT3 Cup
Wert: 46,99 Euro



Playmobil Macan GTS
Wert: 59,99 Euro



PORSCHER 917



PORSCHER 917

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



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

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

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

PORSCHE DESIGN

TIMEPIECES



911 CHRONOGRAPH TIMELESS MACHINE

LIMITED EDITION

www.porsche-design.com/911Chrono