

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE

FAHRER



Ausgabe 4-2019
August / September /
Oktober 2019
€ 7,50 (D) · € 8,70 (A)
CHF 11,50 · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)

DEUTSCHLANDS
GRÖSSTES
UNABHÄNGIGES
PORSCHE
MAGAZIN



Der letzte, der offenste 991

SPEEDSTER NO.5



Evolution
911 Carrera 3.0



Revolution
50 Jahre 917



Innovation
996 Carrera 4 Cabrio

PORSCHE DESIGN

TIMEPIECES



1919 Datetimer Collection

WAS DESIGNKLASSIKER AUSZEICHNET? IHRE SIGNATUR.

www.porsche-design.com/1919Collection

Kinder, wie ...

... die Zeit vergeht. Sie rast nur so dahin. Als im Frühjahr 2007 die erste Ausgabe von PORSCHE FAHRER erschien, war ein 996 Cabrio ein junger Gebrauchter, und die letzten Exemplare der Baureihe waren gerade einmal zwei Jahre zuvor in Zuffenhausen vom Band gerollt. Ja, so lange ist das schon her!

Heute, rund zwölf Jahre später, spüren wir am Steuer eines offenen 996 dem Reiz des ersten 911 Cabrio mit Wasserkühlung nach, sehen die Baureihe als kommenden Klassiker und stellen fest, dass unser Magazin selbst auf dem Weg zum Youngtimer ist. Und sich ganz nebenbei zur größten unabhängigen deutschsprachigen Porsche-Zeitschrift entwickelt hat! Für Ihre Treue, liebe Leser, bedanken wir uns an dieser Stelle ganz herzlich.

Seit dem Start von PORSCHE FAHRER hat sich die Art, Medien zu nutzen, Nachrichten und Themen zu konsumieren, Artikel zu lesen und Informationen einzuholen, stark verändert. Analoge Produkte wie unser gedrucktes Heft haben ihren festen Platz in der Medienlandschaft, aber auch unser digitales ePaper hat einen überzeugten Leserkreis und unsere Homepage www.pf-magazin.de ist mehr als nur eine Seite oder Adresse im weltweiten Netz.

Diesen Sommer haben wir die Homepage gründlich modernisiert, noch vielfältiger und informativer gemacht und besser verlinkt gestaltet. Hier treffen klassische Porsche aus dem Printmagazin und Geschichten von Porsche-Fans auf der ganzen Welt auf aktuelle Nachrichten, Motorsport und Modellpolitik. Sonderausstellungen des Museums in Zuffenhausen und Gewinnspiele gehören ebenfalls zum Angebot.

Während sich der Hersteller auf den Stapellauf des Elektro-Sportwagens Taycan vorbereitet, stehen auch bei PORSCHE FAHRER wichtige Neuigkeiten für das kommende Modelljahr an: **Künftig erscheint unser Magazin alle zwei Monate!** Die Ausgabe 1-2020 erscheint Ende Oktober, das Heft 2-2020 wird dann bereits im Januar im Zeitschriftenhandel oder Briefkasten zu finden sein.

Sechs Hefte im Jahr – auch das war ein Wunsch, den im Laufe der Zeit viele Leser geäußert haben. Vielen Dank für den Tipp! Sie haben es nicht anders gewollt ...

Voller Vorfreude grüßt Ihr



Jan-Henrik Mücke



Zusätzliche Bildergalerien und Videos

finden Sie in unserer digitalen Ausgabe!
Alle Infos auf www.pf-magazin.de/app

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

BESUCHEN SIE UNS ...



www.pf-magazin.de



porscheFahrer.magazin



[porscheFahrer_magazin](https://www.instagram.com/porscheFahrer_magazin)



[porscheFahrerMagazin](https://www.youtube.com/porscheFahrerMagazin)



82

SUMMER IN THE CITY

Früh aufstehen und den Glanz der noch schlafenden Großstadt erleben. Ganz wache Porsche-Liebhaber entdecken das 996 Cabrio dabei als kommenden Klassiker.

MASCHINEN

- 10 MADE BY PORSCHE
PORSCHE SPEEDSTER TYP 991
NEED FOR SPEED

- 18 ZUKUNFT
TAYCAN – DIE LETZTEN METER

- 24 TITELSTORY
911 CARRERA 3.0 – 3-LITER-AUTO

- 46 SPORT-SCHAU
50 JAHRE 917
DIE GROSSE NUMMER

- 76 REPORT
944 SPECIAL EDITION
ZUR FEIER DES TAGES



SERVICE + TEST

- 34 MAGAZIN
718 CAYMAN GT4 CLUBSPORT
LEINEN LOS

- 54 TECHNIK
NEUE REIFEN FÜR DEN 911
KONKURRENZ BELEBT
DAS GESCHÄFT

- 62 DAS PF-EXPERIMENT
911 G-MODELL FINDEN,
KAUFEN, RESTAURIEREN
DAS BESTE ZUM SCHLUSS – TEIL 3

- 56 WORKSHOP
LACKPFLEGE – GROSSREINEMACHEN



24

MODERNE KLASSIK

Der mehr als 40 Jahre alte 911 Carrera 3.0 ist der erste Elfer der Neuzeit. Weil nach ihm die Bestseller 911 SC und Carrera 3.2 kamen, gilt der seltene Dreiliter heute als Geheimtipp.



ITALIEN IN JAPAN

Auch Japan hat seine Mille Miglia. Das Porsche Museum ging mit 356 Speedster, Coupé und einem 550 Spyder an den Start.

68

MENSCHEN + MOTOREN

- 40 MENSCHEN
KLAUS-JÜRGEN PFEFFER
LANGZEIT-BEZIEHUNG
- 68 PORSCHE-FANS WELTWEIT
JAPAN
MILLE MIGLIA AUF JAPANISCH
- 82 HAPPY END
911 CARRERA 4 CABRIO TYP 996
GENUSS OHNE REUE

RUBRIKEN

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



10

GROSSES FINALE

Als letzter Vertreter der Baureihe 991 kommt der Speedster auf den Markt. Die Stückzahl ist begrenzt, nur 1948 Exemplare werden gebaut.



TIPPS FÜR TARGADACH-REPARATUR



In der Ausgabe 3-2019 bat Leser Alfred Wens um Tipps und Hilfestellung bei der Einstellung seines allzu lauten Targadachs. Noch nie haben uns so viele Zuschriften zu einem einzigen Thema erreicht, vielen Dank dafür! Da die Problematik bekannt und weitverbreitet ist, wäre sie durchaus geeignet für einen PF-Workshop im Jahr 2020. Was meinen Sie?

Nach meiner Erfahrung, ich habe einen 911, Baujahr 1989, bis zum Kilometerstand 441.000 als Alltagsauto überwiegend Autobahn gefahren, hilft nur das Abkleben mit einem Super-Montageklebeband (billige Klebebänder flattern und lösen sich ab ca. 160 km/h) von ca. 5 cm Breite, das hälftig auf den oberen Scheibenrahmen und hälftig auf den vorderen Targadachrand und rechts und links jeweils bis an die Regenrinne geklebt wird. Mit abgeklebtem Verdeck bin ich Geschwindigkeiten von über 200 km/h gefahren und konnte Radio hören. Die Rausch- und Pfeifgeräusche waren nicht mehr zu hören. Alle vorherigen Versuche wie das Erneuern der Dichtung etc. haben an meinem Targa nicht zum Erfolg geführt. Mittlerweile fahre ich ein 996 Cabrio Baujahr 2003. Dieser Porsche kennt solche Probleme nicht.

Bernhard Fridrich

Wir lassen unsere Targadächer stets komplett von *Neunerbox.de* restaurieren. Die Jungs kennen sich mit sämtlichen Baujahren, den zig unterschiedlichen Dächern und insbesondere auch dem besten Zusammenspiel aus den verschiedenen Karosserie- und Dachdichtungen hervorragend aus.

Kim Köhler, Klassik Kontor Düsseldorf

Ich habe mit der Firma CarTex in Königswinter sehr gute Erfahrungen gemacht, das Dach meines SC Bj. 1982 war quasi wie neu. Der Bezug wurde erneuert, die Lamellen überarbeitet, die Halter neu gemacht und die Metallbügel lackiert. Jetzt ist das Dach dicht und wesentlich leiser, top Arbeit.

Ulrich Nies

Eine kompetente Adresse für Targadach-Instandsetzung ist die Fa. UR-WERK 1:1. Der Chef, Herr von Tülf, nimmt sich jeden Fall persönlich und akribisch vor. Er hat mir auch nach langem Leiden endlich helfen können.

Siegfried Kuderer

Ich habe ebenfalls einen 911 Targa, Baujahr 1984. Bevor ich ihn gekauft habe, haben mich alle Porsche-Club-Kameraden und Fachleute, alle Fachbetriebe und alle Zeitschriften-Autoren darauf aufmerksam gemacht, dass ein Targa immer extrem laut und immer undicht sei. Und es stimmt: Das laute Kreischen des Boxermotors ist das, was ein G-Modell ausmacht. Macht man einmal das Targadach raus oder benutzt den Wagenheber, um ein Rad zu wechseln, kann man in der Seitenlinie zusehen, wie der Targa ein- bzw. wieder ausklappt. Auch das ist typisch Targa. Zu 100 Prozent dicht bekommen Sie keinen Targa! Wenn Sie über 90 Prozent erreicht haben, sind Sie nahe am Optimum. Wenn Sie Ihren Targa mit neuen Gummis und einer fachkundigen Einstellung so dicht kriegen, dass sich nach der Waschanlage oder der Fahrt im strömenden Regen nur ein paar Tropfen im Innenraum finden, seien Sie zufrieden. Nicht nur die Teile sind extrem teuer, sondern es ist vor allem der Arbeitslohn. Es gibt im Internet unter <https://www.pff.de> eine Anleitung zum Targadach, die dabei hilft, die Zusammenhänge etwas besser zu verstehen. Auf Empfehlung von Porsche-Kameraden war ich bei Eurotop CabrioVerdecke in Frickenhausen und Speed & Sport Cabrio-Verdecke in Ostfildern zur Beratung und für einen Kostenvoranschlag. Beide haben mich ausgiebig beraten und mir nachvollziehbar erklärt und demonstriert, dass der Sattler mindestens zwei volle Tage an solch einem Verdeck arbeitet. Zusätzlich müssen Teile organisiert werden, deshalb nachvollziehbar der hohe Preis. Schlussendlich habe ich es selbst nach meinen Möglichkeiten aufgearbeitet und bin damit glücklich. Neue Dichtungen und die Einstellung hat meine Stammwerkstatt, die Firma Schärfl Racing Power in Backnang-Waldrems, gemacht. Zum Vergleich: Mein 996 mit Schiebedach ist ein moderneres Auto, klappert aber bei geöffnetem Schiebedach genauso laut wie der Targa. Mein 944 Targa stand schon ab Werk immer mal wieder unter Wasser, mein Boxster fängt an, genauso undicht zu werden, mein 968 Cabrio ebenso.

Andreas Fette

Seit acht Jahren fahre ich einen 911 Targa, Baujahr 1985. Grundsätzlich werden Sie das Targadach kaum geräuschlos bekommen. Örtliche Sattler sind kaum in der Lage, das Zusammenspiel der Dichtungen und der Karosserie zu überschauen. Eine Hilfe finden Sie im Internet unter „Workshop – Hilfe zum Targa“. Mir haben der fachliche Rat und die Erneuerung einer Dichtung (vorne) durch die Firma CarTex in Königswinter geholfen. Herr Schubert ist nicht nur kompetent, sondern zeigt auch die Grenzen der Machbarkeit auf.

Peter Haubs

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.**

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

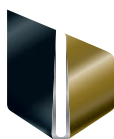
Erleben Sie die Wohlfühlwelt von Ospa
unter www.ospa.info



MADE IN GERMANY

Ospa Schwimmbadtechnik

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



german
brand
award
19
winner

ospa



WIEDER DA! SECHSZYLINDER-SAUGMOTOR IM 718 SPYDER UND CAYMAN GT4

Die 718-Familie bekommt zwei neue Topmodelle. Während der Cayman GT4 den Einstieg in die GT-Straßenmodelle von Porsche darstellt, repräsentiert der Spyder wie immer die offenste Art, Boxster zu fahren. Erstmals teilen sich der offene 718 Spyder und der 718 Cayman GT4 dabei die technische Basis. Dazu gehört der neu entwickelte 4,0-Liter-Sechszylinder-Saugmotor mit manuellem Sechsgang-Schaltgetriebe, der auf der gleichen Motorenfamilie wie die Turbo-Triebwerke der aktuellen 911-Carrera-Baureihe basiert. In beiden Modellen leistet der Sauger 420 PS, das maximale Drehmoment von 420 Nm liegt bei 5000/min an. Damit ist der 718 Spyder 301 km/h schnell, der 718 Cayman GT4 erreicht eine Spitze von 304 km/h. Beide brauchen 4,4 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h.

Auch das Fahrwerk des 718 Spyder entspricht dem des 718 Cayman GT4. Leichtbau, PASM-Dämpfungssystem und Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre sind serienmäßig. Für den GT4 steht außerdem ein optionales Club-Sport-Paket zur Verfügung. Es beinhaltet einen rückwärtigen Überrollbügel aus Stahl, einen Handfeuerlöscher und einen Sechspunktgurt für die Fahrerseite. Neu ist, dass jetzt auch der 718 Spyder auf speziell von Porsche abgestimmten UHP-Reifen (Ultra-High-Performance) rollt. Sie sind Teil des Gesamtpakets, das den 718 Cayman GT4 auf der Nürburgring-Nordschleife deutlich schneller als das Vorgängermodell macht: Auf dem 20,6 Kilometer langen Traditionskurs sank die Rundenzeit um mehr als zehn Sekunden. Der Preis für den Spyder liegt bei 93.350 Euro, der Cayman GT4 kostet 96.206 Euro.

ZUM THEMA



Curves.
Spanien – Mallorca
278 Seiten, 210 x 280 mm
Paperback, Delius Klasing
15,00 Euro



70 Jahre
Porsche-Sportwagen
244 Seiten, 215 x 280 mm
Paperback, Motorbuch
9,90 Euro



Colours of Speed –
50 Jahre Porsche 917
320 Seiten, 175 x 245 mm
Hardcover, Motorbuch
19,95 Euro



AUCH DA! V6-BITURBO MIT 440 PS IM CAYENNE S COUPÉ

Mit dem neuen Cayenne S Coupé kommt die dritte SUV-Coupé-Version auf den Markt. Das Herzstück ist der 2,9 Liter große V6-Motor mit Biturbo-Aufladung und 440 PS. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 263 km/h, in 5,0 Sekunden soll das S Coupé von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Damit reiht sich die S-Version zwischen dem Cayenne Coupé mit 340 PS und dem Turbo Coupé mit 550 PS ein. Ab Werk sind neben dem Sport-Chrono-Paket unter anderem die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung Plus, 20-Zoll-Leichtmetallräder, der Park-Assistent vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera, das Porsche Active Suspension Management (PASM) und ein 2,16 m² großes Panorama-Festglasdach an Bord. Die Preise für das Cayenne S Coupé starten bei 99.657 Euro.

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 – PORSCHE SPEEDSTER TYP 991

NEED FOR SPEED



Dieses Auto kommt spät. Es sollte eigentlich schon vor einem Jahr erscheinen, doch zuvor erlassene strengere Emissionsvorschriften hatten die Porsche-Ingenieure schlussendlich etwas länger beschäftigt. Hinsichtlich der Verspätung wird man dieser letzten 991-Variante gegenüber jedoch nachsichtig sein. Es ist schließlich ein Speedster!



Schlüsselreize. Die Abdeckung der Notsitze und die ins Heck laufenden Höcker sind typisch Speedster.



Wie bereits viele Speedster zuvor ist auch dieser der Schwanengesang einer Modellreihe, in diesem Fall eben der des 991. Das Platznehmen hinter dem Steuer sorgt nach den Erfahrungen mit dem futuristischen digitalen Cockpit des 992 für eine Überraschung. Und zwar für keine schlechte, denn es ist, als ob man einen alten Freund an der gleichen Stelle träfe, an der man vor einiger Zeit auseinandergegangen war. Die Zeigerinstrumente, auf die man blickt, sind genau das, was sie sind – nämlich Zeigerinstrumente und keine digitalen Imitationen davon. Bestellt man den Speedster dazu noch ohne das Porsche Communication Management (PCM), ist auch der große Bildschirm in der Mitte der Schalttafel verschwunden. Damit wird der Wagen zwar nicht gleich zum Klassiker, aber zweifellos wirkt es erfrischend einfach und irgendwie vertraut.

Besonders ist auch, wie die niedrige Frontscheibe des Speedster zusammen mit der direkt hinter dem eng anliegenden Schalensitz endenden Karosserie subtil das Empfinden verändert, worin man eigentlich sitzt. Das ausladende Heck, ein komplexes Gebilde aus Kohlefaser, ist das größte, das Porsche jemals an einem Serienwagen verbaut hat. Es wiegt trotzdem nur 10 Kilogramm und hat eine geringere Höhe als das der bisherigen 911 Speedster. Von ihnen hat der Neue durchaus stilistische Anleihen genommen, aber er ist ein eigenes Auto trotz des gemeinsamen traditionsreichen Schriftzuges.

Er schaut lang aus, länger als jeder 911 vor ihm, und wirkt dadurch noch verwegener. Der Steinschlagschutz an den Flanken soll die enormen Abmessungen der Karosserie kaschieren; eine ähnliche Wirkung hat auch das Heritage-Design-Paket, das es wahlweise mit oder ohne weiße Startnummernfelder gibt.

FINALE DER BAUREIHE 991

Der vordere Stoßfänger erhält dann ebenfalls eine weiße Lackierung, die oben auf beiden Kotflügeln pfeilförmig nach hinten ausläuft. Das Paket ist nur in einer Außenfarbe erhältlich, GT-Silbermetallic, und beinhaltet außerdem neben einer geschmackvollen Innenausstattung in schwarzem und cognacfarbenem Leder auch einige nostalgische Porsche-Wappen und goldfarbene Speedster-Schriftzüge.

Gerade einmal 1948 Speedster werden gebaut, und wenn Sie nicht bereits Ihre Bestellung aufgegeben haben, werden Sie wahrscheinlich leer ausgehen. Die Idee dazu geht auf das Jahr 2014 zurück, als einem handverlesenen Zuschauerkreis in Verbindung mit dem damals ebenfalls noch geheimen 911 R eine Konzeptstudie gezeigt wurde. Wie der Rentstand auch der Speedster in der Motorsportabteilung und ist ein Lieblingsprojekt von Andreas Preuninger, dem Leiter Motorsport/GT-Straßenfahrzeuge.

Seit er bei Porsche arbeitet, wollte er einen Speedster bauen und ließ sich dabei von den frühen 356 und dem

Big Five. Nach 356, 911 G-Modell, 964 und 997 ist der 991 erst der fünfte Speedster seit 1954.



Das Heritage-Design-Paket, nur mit Lack in GT-Silbermetallic erhältlich, bietet eine Kombination aus sportlicher Nostalgie und Luxus.



964 Speedster inspirieren. Für die Umsetzung nahm er ein Cabriolet aus der laufenden Produktion und brachte es in die verschwiegene Werkstätten seiner Abteilung.

Das Ergebnis war ein Mix aus eben diesem Cabriolet und einem 991 GT3 der ersten Serie – gut genug, um eine Freigabe für die Produktion zu erhalten. Er wartete noch ein wenig mit dem Bau, aber jetzt ist es da. Und es ist ein eindeutiges GT-Produkt, gebaut nach der wahren Lehre der ursprünglichen Speedster.

Geringes Gewicht war ein Ziel, wenn nicht sogar der bestimmende Faktor beim Bau. Preuninger räumt ein, dass man nicht um das letzte Gramm Gewichtsersparnis kämpfte oder über Rundenzeiten diskutierte. Hier ging es mehr um das Fahrerlebnis und das Fahrgefühl und weniger um die Sektorzeiten in einer Runde.

In dieser Hinsicht gibt es auch eine enge Verwandtschaft zum 911 R, einer puristischen Fahrmaschine, in die ganz zufällig erhebliches Wissen aus Porsches Motorsportabteilung einfluss. Die Motorhaube und Kotflügel stammen vom 911 R und bestehen aus leichtem Kohlefasermaterial, das auch für die Verdeckkastenabdeckung verwendet wurde. PCCB-Bremsen verringern die ungefederten Massen, die von der GT3-Aufhängung im Zaum gehalten werden. Dazu gibt es nur ein manuelles Schaltgetriebe. Weil es hier einfach zum Fahren dazugehört und 17 Kilogramm leichter als das PDK ist.

CABRIO TRIFFT 991 GT3

Das unter der Abdeckung schlummernde Stoffdach als rudimentär zu bezeichnen, wäre ungerecht. Es passt ordentlich und lässt sich – nur per Hand – sehr leicht zusammenfallen und verstauen. Allerdings darf man beim Fahren nicht die Perfektion eines 911-Cabriolet-Verdecks erwarten.

Denn eigentlich ist der Speedster ein Auto, das in erster Linie zum Offenfahren entwickelt und gebaut wurde. Dennoch lehnte Preuninger die Anfragen einiger früher Käufer ab, den Wagen an sie ohne jeglichen Wetterschutz auszuliefern. Dann

Speedster Typ 991

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Ottopartikelfilter (OPF); VarioCam; Nockenwellenverstellung ein- und auslassseitig, starrer Ventiltrieb

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102,0 x 81,5 mm

Hubraum: 3996 ccm

Leistung: 375 kW (510 PS) bei 8400/min

Drehmoment: 470 Nm bei 6250/min

Verdichtung: 13,3 : 1

Gemischauflbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe mit Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mech. Hinterachsquersperre

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum (McPherson-Bauart), Porsche Active Suspension Management (PASM) mit zwei Dämpfungsprogrammen, Stahlfederung mit 25 mm Tieferlegung, Hinterachslenkung

Bremsen: PCCB; Sechskolben-Alu-Monobloc-Brems-sättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Brems-sättel (hinten), gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 410 x 36 mm (vorn), 390 x 32 mm (hinten)

Radstand: 2457 mm

Spurweite: 1551 mm (vorn), 1555 mm (hinten)

L x B x H: 4562 x 1852 x 1250 mm

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

Leergewicht: 1465 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1793 kg

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,0 s

Tankinhalt: 64 l (optional 90 l)

Preis: 269.274 Euro

„DENN EIGENTLICH IST DER SPEEDSTER
EIN AUTO, DAS IN ERSTER LINIE ZUM OFFENFAHREN
ENTWICKELT UND GEBAUT WURDE.“







DER 510 PS STARKE 4,0-LITER-SAUGMOTOR IST ENG MIT DEN MOTOREN DER GT3- UND GT3-RS-MODELLE VERWANDT.

hätten sie nämlich noch eine weitere Ausrede, warum sie den Wagen nicht fahren und ihn still und leise in einer Sammlung verstecken.

Er muss gefahren werden, und genau das werden wir tun. Der Ort des Geschehens ist Sardinien, und Preuninger empfiehlt, die Zwischengasfunktion zu wählen und die Auspufftaste zu betätigen. Sehr charakteristisch ist die Auspuffanlage, sie ist völlig neu und passt sehr gut zu diesem 4,0-Liter-Saugmotor, der mit den Motoren der GT3- und GT3-RS-Modelle verwandt ist. Sie musste auch im Hinblick auf die neuen strengeren Emissionsvorschriften entwickelt werden, für deren Einhaltung die Porsche-Ingenieure auch den Kraftstoffdruck anpassten, die Drosselklappeneinheiten überarbeiteten und zusätzliche Partikelfilter in die Auspuffanlage einbauten.

Das sollte eigentlich das Gewicht erhöhen und die Leistung reduzieren, aber Porsche gibt jetzt 510 PS an, 10 PS mehr als beim GT3. Dazu entweichen der Auspuffanlage weniger Schadstoffe, und unterm Strich ist alles 10 Kilogramm leichter. Gewicht und Schadstoffausstoß mögen geringer sein, doch die niedrigere Frontscheibe und die direkt hinter dem Fahrer endende Karosserie bestimmen wesentlich den Speedster-Charakter und auch die Wahrnehmung des Motors.

Durch einen kurzen Gasstoß wird der Sound kultivierter, reicher und etwas metallischer im Ton als im GT3, was sowohl durch die Auspuffanlage als auch durch den Dämpfungseffekt der Motorhaube beeinflusst wird. Es ist auch keine Einschränkung in der Drehfreudigkeit des Motors spürbar, der 4,0-Liter-Boxer möchte gieriger denn je an das Limit von 9000/min drehen.

LIMITIERTE AUFLAGE VON 1948 STÜCK

Man sitzt zweckmäßig niedrig, vor sich die schräge Frontscheibe, eine Hand umfasst das Lenkrad der gut ausbalancierten Lenkung, die andere ruht auf dem Schalthebel des neu abgestimmten Sechsganggetriebes – der Speedster vermittelt ein Fahrgefühl in nahezu höchster Vollendung. In Zeiten, in denen die turbo- und hybridunterstützte Leistung mehr und mehr zur Norm wird, ist der Speedster so herrlich altmodisch. Die Gasannahme ist in jedem Drehzahlbereich respektvoll. Dazu kommt die bemerkenswert lineare Leistungsentfaltung, und die letzten 2000/min sind hier noch stürmischer als bei jedem anderen Wagen der GT-Abteilung.

Es gibt zumindest auf der Straße keine spürbare Einschränkung der Verwindungssteifigkeit, die Radführung ist bemerkenswert, die Lenkung frei von äußeren Einflüssen und selbst unebene Straßen stellen kein Problem dar.

Dass der 991 Speedster spät kommt und nur 1948 Exemplare gebaut werden, ist schade – ein Speedster für viele, so wie früher, wäre schön. Und eine Bestätigung dafür, dass Inspirationen aus der Vergangenheit so schlecht nicht sein können. ◀

Text: Kyle Fortune · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche

» **LESEN SIE MEHR** zur Geschichte des 911 Speedster auf bit.ly/speedster-911

» Wir stehen auf
Wohnzimmerpools.



Wenn Ihr Garten im Sommer zum Wohnzimmer wird und Design für Sie zum entspannten Lebensgefühl dazugehört, dann werden Sie auf Outdoor Living an Ihrem Leidenfrost Pool stehen. www.leidenfrost.at

LEIDENFROST 
— die Poolmanufaktur —

ZUKUNFT – TAYCAN

DIE LETZTEN METER

Kein Auto wird mit so viel Spannung erwartet wie dieses. Die Porsche-Welt zählt die Tage bis zum Erscheinen des Taycan herunter – der eine Teil voller Vorfreude und der andere mit der Angst, dass die Marke danach nicht mehr dieselbe sein wird.







Zwischen beiden Lagern steht Stefan Weckbach. Er leitet die Baureihe J1, die zur IAA 2015 als Mission E geboren wurde und nach bald vier Jahren Vorspiel in diesem Herbst endlich in den Handel kommen soll.

Von Erwartungen und Befürchtungen eingezwängt wie in einem Schraubstock und der Countdown für den Start der Produktion im Stammwerk Zuffenhausen in der heißen Phase – da würde man dem Mann eine gewisse Nervosität zugestehen. Doch wenn es sie gibt, lässt sich Stefan Weckbach davon jedenfalls nichts anmerken. Im Gegenteil: Entspannt, gelassen und mit dem bislang Erreichten augenscheinlich sehr zufrieden, sitzt er am Steuer seines Prototyps und treibt jenen Sportwagen, der Porsche fit für die Zukunft machen soll, mit Lust und Leidenschaft über die Landstraßen rund um das Entwicklungszentrum in Weissach.

Das hat durchaus etwas Gespenstisches, selbst wenn die Tarnung des Taycan mittlerweile ziemlich dürrig ist und das viertürige Coupé, das nur wenig kürzer, dafür aber deutlich flacher ist als der Panamera, lange nicht mehr so geheimnisvoll wirkt. Doch dort, wo sonst die Turbos röhren und die Boxer-Motoren brüllen, vernimmt man vom Taycan nur ein leises Surren und spürt ihn eher vorbeifahren, als dass man ihn tatsächlich hört.

Das ist jedoch fast schon der einzige Unterschied zu Elfer & Co. An Elan jedenfalls mangelt es dem Tarnkappenbomber bei seinem Tiefflug nicht. Mit rund 600 PS für die stärkste der zahlreichen geplanten Modellvarianten erreicht er mit je einem Motor pro Achse trotz seiner stets deutlich über zwei Tonnen Gewicht Fahrleistungen, die besser sind als bei jedem Panamera. „Alles, was wir bei der Präsentation der Studie versprochen haben, werden wir mit dem Serienauto einhalten oder gar übertreffen“, versichert Weckbach. Von 0 auf 100 wird der Taycan deshalb kaum mehr als drei Sekunden brauchen, und wo Audi e-tron oder Mercedes EQ C im Leben nicht auf 200 km/h kommen, nimmt der Porsche diese Hürde in etwa zwölf Sekunden.

Aber dass Elektroautos spurtstark sind, das hat auch schon Elon Musk mit seinen Tesla bewiesen. Und dass der Taycan Auslauf bis 250 km/h bekommt, ist nach der Vorlage des Model S das Mindeste. Doch damit kann und will sich Porsche nicht bescheiden: Weil der Taycan ein echter Porsche sein soll, bringt er diese Performance nicht wie Tesla & Co. zwei- oder

„SOLANGE DER AKKU GENÜGEND STROM LIEFERT, BIETET DER TAYCAN DIE VOLLE LEISTUNG.“

dreimal, sondern immer und immer wieder. „Solange der Akku genügend Strom liefern kann, bietet der Taycan auch die volle Leistung“, verspricht Weckbach. Wäre ja noch schöner, wenn ein Porsche freiwillig einen Gang herunterschalten würde.

Das ist aber nicht der einzige Unterschied zu Model S & Co. Denn natürlich definiert Weckbach Sportlichkeit nicht allein über die Sprintwerte, sondern erlaubt im Taycan auch eine Querdynamik, wie man sie unter den Stromern so noch nicht erlebt hat.

JE EIN MOTOR PRO ACHSE

Mit einem Schwerpunkt niedriger als beim GT3, mit der mitlenkenden Hinterachse des Elfers und einem adaptiven Fahrwerk wie im Panamera schrumpft der knapp fünf Meter lange Riese augenscheinlich zu einem handlichen Sportwagen, der die Landstraße zur Lustmeile macht. Spätestens dann sind die Hinterbänkler sogar dankbar dafür, dass es im Taycan etwas enger zugeht als im Panamera, weil sie dann mehr Halt finden im Ringen mit der Fliehkraft.

Während die Mitfahrer deshalb unter der Tarnung nach den Griffen in den Türen suchen, um sich tapfer am Platz zu halten, hat Weckbach eine Hand meist in der Luft und unterstreicht damit seine Worte. Denn unabhängig davon, wie eng und verwinkelt der Kurs auch ist: Der Baureihenleiter hält den Taycan meist nur mit einer Hand auf der Ideallinie, so gut ist das Auto offenbar zu beherrschen – selbst wenn er bei der Testfahrt wiederholt seinen Führerschein riskiert, weil das Limit schneller überschritten ist, als man es gewahr wird. Und dabei sprechen wir nicht von den Grenzen der Physik, sondern von denen, welche die Polizei gezogen hat.

Abmessungen und Design des Viertürers erinnern an den Panamera. Die gelben Bremsattel sind bekannt, das Design des Hecks wird noch mit Camouflage-Aufklebern getarnt.

UNTER BLICKDICHTEN TARNMATTEN FINDET SICH EINE BILDSCHIRMLANDSCHAFT, IN DER ES KAUM NOCH HAPTISCHE BEDIENELEMENTE GIBT UND DIE LÜFTERDÜSEN PER TOUCHSCREEN VERSTELLT WERDEN.



Aber der Taycan fährt nicht nur wie ein Porsche und trotzdem ganz anders, sondern auch das Design schlägt eine Brücke in die Zukunft, ohne die Vergangenheit zu verleugnen. Außen stehen dafür vor allem die neuen Scheinwerfer, die vor den wie immer überhöhten Kotflügeln zu schweben scheinen, und das dünne Leuchtschwert am Heck, das die durchgehenden Rücklichter der aktuellen Modellpalette neu interpretiert.

PRODUKTIONSKAPAZITÄT ERHÖHT

Und innen ist es das Cockpit, in dem sich Porsche-Fahrer wie Captain Future fühlen werden und sie dennoch auf Anhieb zurechtkommen dürften. Denn wenn Weckbach zwischendurch mal stolz die blickdichten Tarnmatten lüftet, schaut man in eine Bildschirmlandschaft, in der es kaum noch haptische Bedienelemente gibt – selbst die Lüfterdüsen verstellt man jetzt auf einem Touchscreen.

Das sieht ungeheuer futuristisch aus und lässt selbst die Tesla mit ihrem großen Tablet irgendwie alt wirken, hat aber schon bei der Cross-Turismo-Studie so gut funktioniert, dass man sich über die Bediensicherheit keine Gedanken machen muss. Zumal auch hier ein paar goldene Gesetze der Porsche-Geschichte berücksichtigt bleiben: Die unterschiedlichen Fahrmodi wählt man nach wie vor mit einem Drehschalter am Lenkrad, und links davon leuchtet stolz ein Sensorfeld, das an den Startknopf erinnert.

So zufrieden und zuversichtlich Weckbach bei seinen Runden um Weissach auch wirkt, kann er auf den positiven Ausgang des Projekts bislang natürlich nur hoffen. Doch sollten ihn die Zweifel packen, muss er sich nur die jüngste Zahl der Vorbestellungen geben lassen. Diese ist mittlerweile offenbar so hoch, dass Porsche die Produktionskapazität für den Taycan gerade noch einmal angehoben hat. ◀

Text: Thomas Geiger · Fotos: Porsche

Tradition. Enthusiasmus. Know-How.

Porsche Classic.

Als zertifizierter Porsche Classic Partner stehen wir Ihnen im Porsche Zentrum 5 Seen mit einem erfahrenen, speziell ausgebildeten Team zur Verfügung, das eine individuelle Betreuung Ihres Porsche Klassikers sicherstellt. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Porsche Zentrum 5 Seen
Hörmann Sportwagen GmbH
Am Römerstein 53
82205 Gilching-Argelsried
Tel. +49 8105 3766-0
www.porsche-5seen.de



PORSCHE

TITELSTORY – 911 CARRERA 3.0 COUPÉ + TARGA

3-LITER-AUTO

Wer den Wendepunkt zwischen Klassik und Moderne in der 911-Entwicklung sucht, landet beim Carrera 3.0, denn in ihm steckt ein bisschen von beidem. Den Status des Übergangsmodells trägt er aber nicht als Makel, sondern wie eine Auszeichnung.





Die zeitlose Optik des zwischen 1973 und 1989 gebauten „G-Modells“ macht eine Einordnung schwierig. Lackierte Scheinwerferferringe unterscheiden den Carrera 3.0 vom normalen 911.



AB HERBST 1975 KOMMT BEI
 PORSCHE FEUERVERZINKTES
 THYSSEN-STAHBLECH ZUM
 EINSATZ, DER 911 IST AUF
 DEM WEG ZUM LANGZEITAUTO.

In der Literatur kommt der Dreiliter-Elfer der mittleren siebziger Jahre zu kurz, in der Wahrnehmung der großen G-Modell-Gemeinde ist er im Idealfall ein Geheimtipp für Kenner, meistens aber einfach nur vage gezeichnet bis unbekannt. Sogar unter Porsche-Fahrern, die sich mit der Materie vertraut fühlen. Ein Carrera 3.0, der mit dem leicht psychedelisch angehauchten *carrera3.0*-Schriftzug auf der Motorklappe, parkt wohl kaum zufällig in der Garage.

Zum Fototermin haben wir gleich zwei davon herausgeholt: ein Targa-Modell von 1976 in Kupferbraun-Metallic und ein Coupé des zweiten Baujahrs 1977 mit auffälligem, aber historisch korrektem Heckflügel, lackiert in der Farbe Silbergründiamant-Metallic – womit in Bezug auf die Modellvielfalt die ganze Bandbreite des nur zwei Jahre lang gebauten Carrera 3.0 dargestellt wäre. Denn auch die geringe Verbreitung im Vergleich zu den stückzahlstarken 911 SC und Carrera 3.2 trägt dazu bei, dass der Vorgänger in deren Schatten steht.

Tatsächlich spielt der Carrera 3.0 – schon der große Name zeigt, dass Porsche ihn ganz und

gar nicht einfach nur als weitere Spielart der Modellpalette, sondern vielmehr als Saugmotor-Topversion verstanden wissen will – in der Entwicklung der Baureihe eine wichtige Rolle.

Wie bei allen 911 seines Jahrgangs werden die tragenden Teile erstmals aus feuerverzinktem Thyssen-Stahlblech gepresst. Porsche garantiert ein langes Autoleben, gibt „ein Jahr Garantie auf das gesamte Fahrzeug ohne Kilometerbegrenzung und sechs Jahre Garantie auf die Bodengruppe einschließlich der tragenden Elemente“. Auch das ist 1975 radikal neu und besonders. Der mit Leben erfüllte Gedanke des von Porsche 1973 propagierten „Langzeitautos“ ist moderner als alles andere, was die Ingenieure dem neuen Elfer sonst noch an weiterentwickelter Technik mitgeben.

K-JETRONIC FÜR ALLE PORSCHE

Der Dreiliter-Motor ist dem Turbo näher als den vorherigen 2,7-Liter-Versionen oder dem extremen 3.0 RS, was schon die Typenbezeichnung 930/02 des Sauger-Triebwerks beweist. Und der Dreiliter des ersten 911 SC des Modelljahrs 1978 mit der Nummer 930/03 ist wiederum die nächste Evolutionsstufe des Carrera-Triebwerks.

Wie beim 930 übernimmt die Kraftstoffversorgung eine K-Jetronic. Die Zeiten der mechanischen Einspritzung, die beim Carrera 2.7 MFI noch ein Weilchen andauerten, sind mit dem Erscheinen des Carrera 3.0 im September 1975 endgültig vorbei. Alle Porsche sind jetzt





DER MOTOR DES
CARRERA 3.0 IST DEM DES
NEUEN 911 TURBO NÄHER
ALS DEN VORHERIGEN
2,7-LITER-VERSIONEN.



911 Carrera 3.0**Motor:** luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 930/02**Zylinder:** 6**Bohrung x Hub:** 95 x 70,4 mm**Hubraum:** 2994 ccm**Leistung:** 147 kW (200 PS) bei 6000/min**Drehmoment:** 255 Nm bei 4200/min**Verdichtung:** 8,5 : 1**Gemischaufbereitung:** Bosch K-Jetronic Einspritzung**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb**Getriebe:** Vierganggetriebe Typ 915/49, a. W. Fünfganggetriebe Typ 915/44, Dreigang-Sportomatic Typ 925/13**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung an Federbeinen, Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)**Bremsen:** innenbelüftete Scheibenbremsen rundum**Radstand:** 2272 mm**Spur:** 1437 mm (vorn), 1462 mm (hinten)**L x B x H:** 4291 x 1652 x 1320 mm**Räder/Reifen:** 6 J x 15 mit 185/70 VR 15 (vorn), 7 J x 15 mit 215/60 VR 15 (hinten), a. W. 7 J x 15 mit 205/50 VR 15 (vorn), 8 J x 15 mit 225/50 VR 15 (hinten)**Leergewicht:** 1120 kg**Zul. Gesamtgewicht:** 1440 kg**Höchstgeschwindigkeit:** 230 km/h**Beschleunigung 0–100 km/h:** 6,5 s**Tankinhalt:** 80 l**Stückzahl:** 2546 (Coupé), 1105 (Targa)**Bauzeit:** 1975–1977**Preis:** 48.350 DM (1976, Targa), 47.700 DM (1977, Coupé)**PORSCHE FAHRER Preisguide****911 Carrera 3.0
Bj. 1975–1977**

Classic Data

Note 1: 94.000 Euro**Note 2:** 67.000 Euro**Note 3:** 46.000 Euro**Note 4:** 25.000 Euro**Note 5:** 10.000 Euro

Quelle: Classic Data

DA DER TURBO DIE ROLLE DES TOPMODELLS
ÜBERNIMMT, DARF DER CARRERA 3.0
KOMFORTABLER WERDEN.



mit einer K-Jetronic ausgestattet, bis hin zum neuen Einsteigermodell 924.

Drei Liter Hubraum, größere Ventile und eine niedrige Verdichtung von 8,5 : 1, die den Einsatz von Normalbenzin erlaubt, resultieren in 200 PS bei 6000/min. Das sind 10 PS weniger als beim legendären RS-Ahnen Carrera 2.7, die Spitze sinkt von 235 auf 230 km/h, aber das maximale Drehmoment von 255 Nm liegt nun schon bei 4200/min und nicht erst bei 5100/min an.

Hinzu kommt bei den Saugmotoren ein neues Lüfterrad mit fünf statt elf Schaufeln wie beim 911 Turbo. Das von 245 auf 226 Millimeter Außendurchmesser geschrumpfte Gebläserad dreht schneller, der Drehstromgenerator wurde angepasst, um auch im Leerlauf genug Strom für alle Verbraucher liefern zu können – die Ansprüche der Kundschaft an mehr Bequemlichkeit steigen, das Produkt 911 in der Summe seiner Eigenschaften muss fahrbarer werden.

VIER GÄNGE SIND SERIE

Jetzt, da der 911 Turbo an die Spitze der Nahrungskette gerutscht ist, kann sich der neue Dreiliter-Carrera folglich etwas zurücklehnen und muss nicht mehr der Schnellste, Wildeste sein. Auch deshalb darf er den Komfort betonen. Statt Chrom wie der nun 165 PS starke 911 2.7 trägt der Carrera 3.0 mattes Schwarz, erstmals wird auch der Targa mit schwarz lackiertem Bügel ausgeliefert. Im Gegensatz zum normalen 911 erhält der Carrera 3.0 geschmiedete Fuchsräder anstelle von Druckguss-ATS-Felgen.

Elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber beim Coupé, dreistufige Scheibenwischer mit Intervallschaltung, Scheinwerferreinigungsanlage und die vom 911 Turbo bereits bekannte automatische Heizungsregulierung sind beim Carrera 3.0 der J-Serie, also des Modelljahrs 1976, serienmäßig. Es gibt Teppich auf den Türtschen und Lautsprecher in den Türen.

Kaum zu glauben, dass Porsche dabei noch immer am Vierganggetriebe festhält – immerhin sind ohne Aufpreis ein Fünfganggetriebe und die alte Sportomatic mit jetzt nur noch drei Gängen lieferbar. Topmoderne Pirelli-Niederquerschnittsreifen im Format 205/50 VR 15 an der Vorder- bzw. 225/50 VR 15 an der Hinterachse kosten in jedem Fall 800 Euro Aufpreis.

Porsche sei es gelungen, „durch konsequente Weiterentwicklung eine mit Luftkühlung

und Heckmotor im Grunde veraltete Konzeption modern und zeitgemäß erscheinen zu lassen“, lobt *auto, motor + sport*, als 911 Carrera 3.0 und Turbo ins Modelljahr 1977 gehen.

Das ist ein Verdienst des Motors, der Fahrleistungen und der Verarbeitungsqualität und vor allem der beiden Neuerungen in Form von servounterstützter Kupplung und Bremse, wodurch die Bedienkräfte deutlich nachlassen und Stop-and-go-Verkehr keinen Kraftakt mehr darstellt. Im chronisch mäßig belüfteten Innenraum versucht endlich eine doppelte Lüftungsdüse, im Porsche-Sprachgebrauch „Zentralbelüftung“ genannt, in Armaturenbrettmitte für mehr frische Luft zu sorgen; so richtig gut gelingt das erst beim 964.

Elektrische Fensterheber sind nun auch beim Targa Serie, das Coupé erhält darüber hinaus eine getönte, beheizte Heckscheibe und einen Heckscheibenwischer. Drehräder zur Türverriegelung und feststehende Dreiecksfenster beim Targa dienen in erster Linie der Einbruchssicherheit.

TARGABÜGEL TRÄGT SCHWARZ

In der Retrospektive sind das Fußnoten. Es sind die modernen Zutaten wie die elektronische Einspritzung und das feuerverzinkte Blech, die den Carrera 3.0 der J-Serie zur ersten Elfer-Generation der Neuzeit machen, weil noch heute beides jedem neuen 911 gehört. Dieser große Schritt macht ihn besonders, aber das bessere Auto ist das Modell der K-Serie.

Im grünlich gleißenden Coupé stecken Annehmlichkeiten und Sicherheitsfeatures wie Lüftungsdüsen in der Mitte des Armaturenbretts (anderswo 1976 schon längst eine Selbstverständlichkeit!), eine deutlich leichtgängigere Kupplung und ein Unterdruck-Bremskraftverstärker. So ist das 77er-Modell agiler im Antritt und besser auf der Bremse, ohne dabei gefühllos zu wirken. Das Coupé fährt zeitgemäßer als der nur ein Jahr ältere Targa und ist einem 911 SC und Carrera 3.2 deutlich näher als der ersten G-Modell-Generation.

Der Unterschied zu den jüngeren Typen steckt dabei also gar nicht so sehr im Motor. Der Dreiliter des Carrera 3.0 dreht nicht so cremig und leicht wie der kleinere 2,7-Liter-Boxer mit seinen sanften 165 PS, aber doch bissiger als der später geborene, größere 3,2-Liter. Es ist an der Zeit für eine Wiederentdeckung des Dreiliter-Elfers mittendrin.

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



SENTIMENTAL JOURNEY

1975 ist ein wichtiges, ein großes Jahr für das Unternehmen. Während in Zuffenhausen die neuen Elfer-Modelle vom Band rollen, feiert die Familie, das Unternehmen, ja beinahe die ganze Porsche-Welt den 100. Geburtstag des am 3. September 1875 geborenen Firmengründers Ferdinand Porsche.

Schon im Vorfeld hatte ein „namenloser Porsche-Fahrer“ eine Wallfahrt nach Maffersdorf in Böhmen (jetzt Tschechien) zum Geburtsort des Patriarchen unternommen. Mit dem Porsche 911 geht es über Wien, den Grenzübergang Klein-Hengsdorf, über Prag nach Vratislavice an der Neißة, ehemals Maffersdorf. Im Haus des Professors ist nun eine volkseigene Autowerkstatt untergebracht, in der zwölf Angestellte vom alten Reichsklasse-DKW über Skoda und Moskwitsch bis zum Tatra alles reparieren, was reinkommt, dazu Bier trinken und die hohe PS-Zahl des Porsche-Wagens skeptisch betrachten. Wozu?

Mit zwei Plastik-Wäschebeuteln des Hotels Praha-Interconti, gefüllt mit Heimerde vom Grund und Boden des Geburtsortes von Ferdinand Porsche, kehrt der Porsche-Fahrer zurück nach Stuttgart. Dass er fließend Russisch spricht, einen US-amerikanischen Pass besitzt und aus Deutschland kommt, lässt nur einen Schluss zu: Es ist Design-Chef Anatole Lapine.





DER CARRERA 3.0 IST
DER ERSTE 911 DER NEUZEIT,
ABER DER ELFER DES
MODELLJAHR 1977 IST DAS
DEUTLICH MODERNERE AUTO.

KAUFBERATUNG

CHRONOLOGIE

Zum Modelljahr 1974 erscheint der erste im Design grundlegend überarbeitete 911, zu erkennen an den Stoßstangen mit Faltenbälgen, der Blende mit „Porsche“-Schriftzug zwischen den Rückleuchten und den leicht ausgestellten hinteren Kotflügeln. In der Porsche-Nomenklatur wird das Modelljahr 1974 als „G-Serie“ geführt, was der Baureihe – bis zum letzten, 1989 gebauten Fahrzeug – den Gattungsbegriff „G-Modell“ beschert. Die 2,7-Liter-Motoren leisten 150, 175 und 210 PS im Fall des 911 Carrera, Coupé und Targa gehören zum Programm. 1974 wird der 911 Turbo eingeführt. Ab dem Modelljahr 1976 leistet der normale 911 mit 2,7-Liter-Motor 165 PS, darüber rangiert künftig der Carrera 3.0 mit 200 PS starker 3,0-Liter-Maschine. Der 911 S wird ersatzlos gestrichen, die Modellpalette nach unten durch den 912 E erweitert. Zum Modelljahr 1978 ersetzt der 180 PS starke SC den 911 und den Carrera 3.0. Darüber rangiert der Turbo 3.3 mit 300 PS. Zwei Jahre später steigt die Leistung des 911 SC auf 188 PS, zum darauf folgenden Modelljahr 1981 sind es 204 PS. Ein Jahr später feiert Porsche das Jubiläum „50 Jahre Porsche“ mit einem 200 Mal gebauten Sondermodell. Im Frühjahr 1983 erscheint das erste 911 SC Cabrio, im Herbst 1983 erfolgt der Wechsel zum 911 Carrera 3.2 mit 231 PS. Der 250 PS starke SC/RS ist eine Kleinserie für den Motorsport. Das F-Programm (Modelljahr) sieht die Einführung des „Turbo-Looks“ auch für Targa und Cabrio, im G-Programm wird eine 207 PS starke Katalysator-Variante des 911 eingeführt. Zum Modelljahr 1987 steigt die Leistung der Kat-Version auf 217 PS, alle Carrera-Modelle erhalten das neue G50-Getriebe. Ein Jahr darauf erscheint zur Produktion des 250.000ten 911 eine Sonderserie mit einer Auflage von 875 Autos in Diamantblau-Metallic, außerdem werden 911 Speedster und der in der Ausstattung reduzierte 911 Club Sport vorgestellt. Zum finalen Modelljahr 1989 wird der 911 Speedster serienmäßig im Turbo-Look ausgeliefert, und der 911 Turbo erhält ein Fünfganggetriebe.

SOLL + HABEN

In der großen Familie der G-Modelle nimmt der nur zwei Jahre lang und in kleiner Stückzahl (3651 Einheiten) gebaute Carrera 3.0 eine Sonderrolle ein; seine Seltenheit macht ihn für Sammler interessant, das klassische Erscheinungsbild erfreut Liebhaber. Im Carrera 3.0 stecken erstmals feuerverzinkte Bleche, und Porsche gibt sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung – ein großer Vorteil im Vergleich zum F-Modell. Über die Zeit wird Rost allerdings auch beim Carrera 3.0 ein Thema, vor allem um Lampentöpfe, Tankdeckel, Windlauf, B-Säulen und überall dort, wo die schützende Zinkschicht verletzt wurde. Antrieb und Fahrwerk sind robust, doch die Solidität eines G-Modells birgt durchaus Gefahren: Auch ein verbrauchter, schlecht gewarteter Elfer fährt lange und zäh, bis er endgültig aufgibt. Die anschließende Reparatur wird teuer! Ölleckagen und mangelnder Öldruck beim Motor sind ernst zu nehmende Warnsignale.



AUSWAHL + EMPFEHLUNG

Zwei Modelle, zwei Jahre Bauzeit – da ist die Auswahl nicht groß. Beim Kauf eines 911 Carrera 3.0 muss zunächst die Grundsatzentscheidung zwischen Coupé und Targa getroffen werden, dann zwischen erstem und zweitem Baujahr. Die modellgepflegte Version des Modelljahrs 1977 gilt aufgrund der besseren Ausstattung (Kupplung, Bremskraftverstärker, Lüftung, Heizung) als die bessere Wahl. Fünfganggetriebe oder Fuchselgen gehören zu den empfehlenswerten und begehrten Extras.

ANGEBOT + NACHFRAGE

Gemessen an der kleinen Stückzahl ist das Angebot groß. Was auch daran liegt, dass der Carrera 3.0 nur in Europa gehandelt wurde, ein Großteil der Autos folglich nie die Alte Welt verlassen hat und noch immer vor Ort verfügbar ist. Der von Classic Data erstellte PORSCHE FAHRER-Preisguide 2019 zeigt, dass Coupés höher bewertet werden als Targaversionen, beide im Zustand 2 etwa 10.000 Euro teurer gehandelt werden als vergleichbare 911 Carrera 3.2 und rund 20.000 Euro mehr kosten als 204 PS starke 911-SC-Modelle. Weil das Angebot an G-Modellen aber eben auch groß und gut sortiert ist, muss sich der Carrera 3.0 mit den beiden späteren Typen messen und vergleichen lassen. Die Nachfrage nach guten G-Modellen ist nach wie vor groß, aber wegen der Menge an verfügbaren Fahrzeugen ist ein Verkauf kein Selbstläufer mehr wie vor einigen Jahren. Das alles spielt Käufern in die Hände. ◀

» LUST AUF NOCH MEHR TOLLE FOTOS?

Zusätzliche Bilder gibt es in unserem ePaper und online auf bit.ly/3Liter

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



SWISSVAX™
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND



SO PFLEGT MAN TRÄUME™

Swissvax ist ein komplettes Pflegesystem für Automobile. Das Resultat ist der einzigartige Swissvax-Glanz, hohe Standfestigkeit und zuverlässiger Schutz.

**LEDER-
PFLEGE**



Swissvax «Leather Care Kit/Forte»
Leather Cleaner für eine schonende Reinigung, Leather Milk zur Pflege und für den UV-Schutz. Das Set beinhaltet zusätzlich eine Reinigungsbürste, ein Reinigungstuch und einen Applikator für die Ledermilch. Bei stark verschmutztem Leder empfehlen wir das Leather Care Kit Forte. Je 99.00 €



Swissvax «Onyx»
Standardwachs mit 30 Vol.-% reinem brasilianischen Carnaubawachs. Erzeugt einen wolkenfreien Glanz und abperlenden Schutz.
200 ml: 89.00 € | 50 ml: 29.00 €



Swissvax «Zuffenhausen»
Spezialwachs mit über 40 Vol.-% reinem brasilianischen Carnaubawachs für die 2-Komponentenlacke moderner Porsche-Fahrzeuge.
200 ml: 159.00 € | 50 ml: 55.00 €



Swissvax «Shield»
mit PTFE für Antihaftung. Durch den «Bratpfannen-Effekt» bleiben Schmutz und Insekten nur schwer haften. Sehr hohe Standfestigkeit.
200 ml: 169.00 € | 50 ml: 57.00 €

Eine Swissvax-Wachsdose 200 ml reicht für ca. 15–20, mit 50 ml für ca. 5 Lackversiegelungen. Bei Erstanwendung ist eine Vorbehandlung mit Swissvax Cleaner Fluid Regular zwingend erforderlich!

**SWISSVAX
ENTDECKEN**



weitere Wachs
im Webshop

Swissvax «Discovery Kit»
inkl. 50 ml Swissvax Premiumwachs CONCORSO
Perfektes Set, um in die Swissvax-Welt einzutauchen. Car Bath, das pflegende, ph-neutrale und äußerst sparsame Waschkonzentrat für eine schonende Fahrzeugwäsche. Cleaner Fluid Regular Lackreiniger ohne Schleifanteile als Haftgrundvermittler für ein lang anhaltendes Wachsergebnis. Lotos Speed für die materialübergreifende Schnellversiegelung mit faszinierendem Glätteffekt. Für das perfekte Finish ist das Set komplettiert mit passenden Pads und einem Micro-Fluffy-Mikrofasertuch. 182.00 €

**ALLES
DABEI!**



Swissvax «Master Collection»
Unser gesamtes Know-how, damit Ihr Fahrzeug immer so aussieht, wie Sie es sich wünschen: perfekt! Für Lack, Leder, Holz, Kunststoffe, Vinyl, Glas, Reifen und Felgen. Beinhaltet alle Produkte für den dreistufigen Swissvax-Lackpflegeprozess (Paint Rubber, Cleaner Fluid und Wachs), die schonende Lederpflege sowie die gründliche und dauerhafte Felgen- und Reifenpflege.
750.00 € ohne Wachs, bitte separat wählen.

Swissvax «Lotos Speed»
Moderne Glanz-Schnellversiegelung, basierend auf fortschrittlicher Polymer-Technologie, materialübergreifend anwendbar. Versiegelt Lack, Felgen, Kunststoffe, Chrom und Glas. **Extreme Glätte der Oberfläche nach der Versiegelung.** 39.00 €

**QUICK
DETAILER**



Swissvax Paint Protection «GO»

Hochwertige Lackreinigung ohne Schleifanteile mit Swissvax «Cleaner Fluid Regular» und eine anschließende Lackversiegelung mit dem Spezialwachs «Zuffenhausen» geben dem Lack Ihres Porsches nachhaltigen Schutz und einen widerstandsfähigen Glanz.
Wachs «Zuffenhausen» 50 ml: 55.00 €
Cleaner Fluid Regular 100 ml: 25.00 €



TUTORIALS

PORSCHE FAHRER FRIENDSHIP

10% mit Rabattcode
PF4
gültig bis 30.09.2019

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



Kreis-Lauf. Die Premiere des mit Naturfaser-
bauteilen bestückten Cayman GT4 Clubsport fand
im Rahmen des 24-h-Rennens von Daytona statt.



MAGAZIN – 718 CAYMAN GT4 CLUBSPORT

LEINEN LOS

Porsche Motorsport und das Fraunhofer-Institut für Holzforschung bringen mit dem 718 Cayman GT4 Clubsport den ersten Serien-Rennwagen mit Karosserieteilen aus Biofasern auf den Markt. Die Porsche-Entwicklungsingenieure Matthias Scholz und Eduard Ene sprechen über die Chancen, dass Naturstoffe wie Leinen das Carbon in Straßenfahrzeugen bald langfristig ersetzen.



Erste erfolgreiche Tests mit Heckflügeln aus Biofasern führten Matthias Scholz (l.) und Eduard Ene bereits am Nürburgring durch.

„FÜR DIE HERSTELLUNG DES LEINENROHSTOFFES BENÖTIGT MAN 75 PROZENT WENIGER ENERGIE ALS FÜR CARBONFASER. UNSER MATERIAL STAMMT AUS BELGIEN, DAFÜR WIRD KEIN URWALD GERODET.“

DER NEUE KUNDENSPO-RT-RENNWAGEN PORSCHE 718 CAYMAN GT4 CLUBSPORT IST DAS ERSTE KLEINSERIENAUTO MIT KAROSSERIETEILEN AUS BIOFASERN. WIE KOMMT ES DAZU?

Matthias Scholz: Porsche Motorsport experimentiert in Weissach schon lange mit unterschiedlichen Nachhaltigkeitsthemen, und das Fraunhofer-Institut für Holzforschung in Hannover suchte einen Partner in der Automobilbranche, um die Industrialisierbarkeit einer Naturfaser ausprobieren zu können. Ziel: die Einsatzreduzierung von kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff CFK, kurz: Carbon. Porsche ist Schirmherr der Vorentwicklungsphase.

DER EINSATZ VON BIOFASERN IM AUTO IST ABER NICHT NEU ...

Scholz: Das stimmt. So etwas haben wir selbst schon im 918 Spyder als Grundmaterial im Innenraum verbaut, das machen andere Hersteller auch. Der Durchbruch ist, dass es sich nun tatsächlich als Ersatz für das bisherige Leichtbaumaterial Carbon eignet, mit ähnlichen Leichtbaueigenschaften. Handgemachte Türen und Heckflügel haben erste Tests beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring 2017 und 2018 bestanden: Da waren sie im 911 GT3 Cup von Rapper Smudos Rennteam „Four Motors“ eingebaut.

WARUM GERADE DIE TÜREN ALS ERSTE BAUTEILE?

Eduard Ene: Eine Tür muss nicht den Fahrer schützen. Das macht das Türkreuz, ein Bestandteil des Überrollkäfigs im Innenraum. Sie muss also festigkeitstechnisch nichts können, steifigkeitstechnisch dagegen schon. Wir haben einen ähnlichen Lageraufbau mit Flachfasern gefunden, der in Sachen Steifigkeit und Funktion die gleichen Eigenschaften besitzt wie Carbon. Eine Tür wiegt jetzt 5,1 Kilo ohne Plasticscheibe – das sind gerade mal 600 Gramm mehr als eine Tür aus Carbon. Eine vergleichbare Tür aus Aluminium wiegt 12 Kilo.

ES GIBT IN DER HERSTELLUNG KEINE UNTERSCHIEDE ZWISCHEN BIOFASERN UND CARBON?

Ene: In der Herstellung des Bauteils nicht, wohl aber in der Herstellung des Materials. Unsere Biofasern bestehen aus Flachs, es handelt sich um reines Leinen. Für die Herstellung des Leinenrohstoffes benötigt man 75 Prozent weniger Energie als für Carbonfaser. Weiterer Vorteil: Es handelt sich um einen nachwachsenden Rohstoff, der im Wachstum auch noch CO₂ bindet. Unser Material stammt aus Belgien – dafür werden kein Urwald gerodet und keine Plantagen angebaut. Man könnte auch Hanf oder Bambus nutzen, aber solche Fasern sind nicht ganz so gut geeignet wie Flachs.

WIE WERDEN DIE FASERN VERARBEITET?

Ene: Im Grunde wie jeder Stoff für T-Shirts. Das Garn wird zuerst gesponnen und dann gewoben – für unsere Zwecke zu unterschiedlichen Mustern, in unterschiedlichen Qualitäten sowie Dicken und Dichten. Wie beim CFK kann man auch die Lagen unterschiedlich anordnen. Man webt die reinen Fasern zu einer Matte zusammen. Um Bauteile herzustellen, gibt es zwei Verfahren: das Prepreg- (engl. pre-impregnated, mit Harzen vorimprägnierte Matten) und das RTM-Verfahren (Resin Transfer Moulding). Bei Letzterem wird jeweils ein Werkzeug für zwei Seiten gebaut, die Matten werden eingelegt, das Werkzeug geschlossen und mit Epoxydharz versehen, das bei hohen Temperaturen innerhalb von drei Minuten aushärtet. Dann öffnet man das Werkzeug und hat das fertige Bauteil, das zuletzt mit seinem Gegenstück verklebt wird. Das Verfahren eignet sich für die Fertigung von größeren Stückzahlen.

Scholz: Bei unserer Tür macht das der gleiche Zulieferer, der auch unsere CFK-Türen fertigt. Jetzt können wir tatsächlich materialunabhängige Fertigungsprozesse nutzen. Schon das zeigt, dass es möglich ist, mit diesem Material größere Stückzahlen zu produzieren. Da wird der Einsatz von Biofasern sowohl ökologisch als auch ökonomisch interessant.

WIE SIEHT DER AUFBAU EINER TÜR AUS?

Ene: In dem Bereich, wo die Beulsteifigkeit wichtig ist – also von unten bis zur Designerlinie – haben wir Balsaholz als Kern eingelegt. Von der Linie bis zur Unterkante Fenster ist das nicht notwendig aufgrund der stärkeren Krümmung, die diesen Bereich sowieso steif macht. Im Scheibenrahmen sind es mehr Lagen, abgesehen von bestimmten Bereichen, wo die Schrauben für das Plexiglas greifen und wo der Türgriff eingebaut wird. Das Material lässt sich übrigens genauso lackieren und folieren wie CFK.

BISLANG BESTEHEN NUR TÜREN UND DER HECKFLÜGEL AUS BIOFASERN. WARUM NICHT MEHR BAUTEILE?

Scholz: Aus Zeitgründen. Ich traue mir allerdings die Aussage zu: Was aktuell an diesem 718 Cayman GT4 Clubsport noch aus CFK besteht – sowie weitere Anbauteile auch aus metallischen Werkstoffen –, können wir mit etwas Arbeit aus Biofasern herstellen.



„BEI EINER PRODUKTION IN GRÖßEREN STÜCKZAHLEN WIRD DER EINSATZ VON BIOFASERN SOWOHL ÖKOLOGISCH ALS AUCH ÖKONOMISCH INTERESSANT.“





„WIR SIND AUF DER SUCHE NACH MÖGLICHKEITEN, BIOLOGISCHES HARZ EINZUSETZEN. DANN KÖNNTE MAN AUSGEDIENTE KAROSSERIETEILE EVENTUELL AUCH KOMPOSTIEREN.“

IST DIE KOMPLETTE KAROSSERIE EINES BEZAHLBAREN SERIENAUTOS AUS DIESEM ODER ÄHNLICHEM MATERIAL VORSTELLBAR?

Scholz: Das nicht – Metall bleibt auch aus Gründen der Crash-Sicherheit unverzichtbar. Aber in Sachen Leichtbau, der auch bei Straßenautos immer wichtiger wird, kann ich mir einiges vorstellen. Wenn es gelingt, die Faser in großem Stil zu produzieren, dann ist der Einsatz auch für niedrigere Preissegmente vorstellbar und nicht nur für teure Exklusivfahrzeuge, in denen viel Carbon verbaut ist. Neben den Türen könnte das die Motorhaube, den Frontdeckel, die Kotflügel, die Seitenteile und das Dach betreffen.

WELCHE SCHRITTE PLANT PORSCHE?

Scholz: Denkbar sind zum Beispiel Naturfaserkotflügel im nächsten Porsche GT3 RS oder GT2 RS – also Modelle zwischen Rennauto und Straßenauto in geringen Stückzahlen. Aber dann ist denkbar, dass das Material Eingang in den normalen Serienbau findet.

UND DIE KOSTEN?

Scholz: Momentan kostet so eine Tür etwa so viel wie eine aus Carbon. Auch die Dauer der Herstellung ist vergleichbar, bei der Tür etwa zwei Stunden.



SIND BIOFASERN WIEDERVERWERTBAR?

Ene: Das Material kann man häckseln und in weniger anspruchsvollen Bauteilen wie Verkleidungen erneut benutzen – man kann es aber auch der normalen Müllverbrennung zuführen. Das Recycling von Carbon ist dagegen sehr teuer und aufwendig, deshalb wird es kaum gemacht. Meist wird es zu geschreddertem Sondermüll, den man verbrennen muss. Da Carbon erst bei 1000 Grad entsteht, muss sehr viel Energie zu seiner Vernichtung aufgewendet werden.

EIN PORSCHE WIRD ALSO KÜNFTIG NICHT VERROTEN?

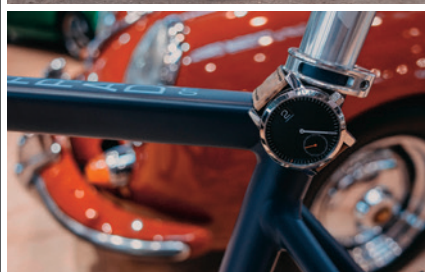
Ene: Das wollen wir doch nicht hoffen. Momentan verhindert das bei Naturfaserkomposit-Teilen noch das Epoxydharz. Aber wir sind tatsächlich auf der Suche nach Möglichkeiten, biologisches Harz einzusetzen. Dann könnte man ausgediente Karosserieteile eventuell auch kompostieren. ◀

Interview: Roland Löwisch · Fotos: Porsche

Auf der Rennstrecke zählt jedes Gramm. Die Rennsport-Version des Cayman GT4 trägt Heckflügel und Türen aus leichtem Leinen.

Unikate durch HAND-WERK


UHRRAD®



WEITERE INFOS UNTER
WWW.CLOCKWHEELS.COM

Le roi est mort,
VIVE LE ROI!



A photograph showing the interior of a Porsche 911 from the driver's perspective. The driver's hands are on the black leather steering wheel, which features the Porsche crest and 'LEGMART' branding. The dashboard has several analog gauges, including a speedometer on the right. The car is moving on a road, with a blurred landscape visible through the windshield. The interior is dark, and the driver is wearing a dark jacket and a watch.

MENSCHEN – KLAUS-JÜRGEN PFEFFER

LANGZEIT-BEZIEHUNG

Die erste Million ist immer die schwerste. Klaus-Jürgen Pfeffer ist noch auf dem Weg dorthin: Sein 911 von 1994 hat derzeit etwas über 673.000 Kilometer auf der Uhr. Und täglich kommen einige hinzu.



„ICH MAG IHN, WEIL ER AUCH EIN GÜNSTIGES AUTO IM BETRIEB IST.“

Gut, das wäre jetzt also auch getestet. „Eine Rolle hält rund 300.000 Kilometer“, meint Klaus-Jürgen Pfeffer und zieht mit einem Kabelbinder den Hebel der Keilriemen-Kontrolle zurück. Eine Leuchte im Armaturenbrett hatte uns gewarnt, vor der Beschleunigungs-Messung noch einmal einen Blick in den Motorraum zu werfen. Es war nicht der Keilriemen, der defekt war, sondern die Plastikrolle des Kontrollarms. Ihre spitzen Reste hätten den Riemen schnell zerstört.

Wer lange Porsche fährt, macht eben andere Erfahrungen. Lange heißt im Fall von Klaus-Jürgen Pfeffer (70) auch viele Kilometer. Über 673.000 Kilometer ist der 993 gelaufen und damit wohl der Wagen aus dieser Baureihe, der die höchste Laufleistung mit originalem Motor und Getriebe vorweisen kann. Wir kennen keinen anderen, Klaus-Jürgen Pfeffer kennt auch keinen.

Etwas eingebremst machen wir uns auf Messfahrt. Wird der Kabelbinder halten? Gibt es weitere Geräusche, die zur Vorsicht mahnen? Klaus-Jürgen Pfeffer reißt die Gänge nicht durch. Schließlich erreichen wir trotzdem 19,7 Sekunden durchgeschaltet für den Sprint von 60 auf 200 km/h. Ja, das ist nicht ganz Neuwagenniveau, es sind im Laufe der Jahre um die eineinhalb Sekunden auf der Straße geblieben. Gemessen daran, was der Wagen schon alles erlebt hat, ist das eher ein Kompliment.

Sollte man das so einem Wagen noch zumuten? Aber doch, es ist ja ein Porsche. Andere stellen ihr Auto weg, verwahren es. Pfeffer fährt seinen Elfer, immer und unbedingt.

Der 993 dient als Alltagsauto überwiegend auf Langstrecken, dazu darf er auch als Spaßgerät auf Rennstrecken herhalten. Der Porsche macht das klaglos mit, und wenn sein Besitzer über das Auto sagt: „Ich mag ihn, weil er auch ein günstiges Auto im Betrieb ist!“, dann darf das als Kompliment an die Qualität des Autos gelten. Die Langzeit-Beziehung zwischen Mann und Maschine hat folglich durchaus etwas Rationales.

Klaus-Jürgen Pfeffer kam relativ spät zur Marke. Er kaufte den 993 im August 1994 im Porsche Zentrum Bonn-Sieg. Er stand dort als ehemaliges Werksauto, Farbe und Ausstattung passten. Für Pfeffer war es der erste Porsche und der zweite Kontakt mit der Firma: „Der Porsche-Infekt setzte eigentlich schon in den sech-

ziger Jahren ein, als mein Großvater einen 904 GTS als Alltagsauto fuhr. Der war ihm von Huschke von Hanstein persönlich nach Düsseldorf gebracht worden. Er ist mit diesem Wagen tatsächlich täglich unterwegs gewesen, und ich durfte manchmal auf dem Schoß meiner Oma mitfahren.“

Als seine Schwester geboren wurde – und weil seine Eltern damals kein Auto besaßen –, machte der 904 GTS einem BMW 3.0 CSL Platz. Später fuhr auch sein Vater verschiedene Wagen, aber darunter befand sich nichts, was hier erwähnt werden müsste.

Gegen Ende der siebziger Jahre startete Klaus-Jürgen Pfeffer seine Autokarriere auf BMW. Vor dem Porsche fuhr er einen BMW Z1, modifiziert von Schnitzer mit 240 PS. „Den hat ja Harm Lagaay gestaltet, der später zu Porsche wechselte und dort auch den 993 betreute.“ Für die Rennstrecke erwies sich der Z1 nicht als ideale Wahl. „Auf der Nordschleife hat sich die Karosse doch zu stark verwunden.“

Eher als Test inserierte er den BMW zum Verkauf, man bot ihm einen guten Preis. „Ich wollte dann ein Auto haben, das auch für den Rundkurs geeignet ist.“ Der Wechsel zu Porsche war eine wohlüberlegte Entscheidung. Durch verschiedene Modifikationen und einen Cartronic-Auspuff leistete der Wagen statt 272 dann 300 PS. Dazu kamen nach dem Kauf ein Überrollbügel, 18-Zoll-Räder und ein Gewindefahrwerk von Bilstein, heute ist eines von Techart verbaut.

Damals pendelte der Architekt oft zwischen seinen Büros in Köln und Salzburg. Dazu kamen weit verstreute Baustellen, gleichmäßig über das ganze Bundesgebiet verteilt. Deshalb war er meist mehr als 100.000 Kilo-



„FÜR MICH WAR KLAR, DEN 993 ZU FAHREN, ZU GENIESSEN. DESHALB NUTZE ICH IHN AUCH IM WINTER.“

meter im Jahr unterwegs. Zwar besaß er noch einen getunten Jeep Cherokee, doch der nahm sich bei forcierter Fahrt gern deutlich über 25 Liter – da war der Porsche eine durchaus ökonomische Alternative, und eine haltbare noch dazu.

„Für mich war immer klar, dass ich den 993 fahren will, genießen will. Deshalb nutze ich den Wagen auch im Winter.“ Dazu kamen Ausflüge auf Strecken wie Nürburgring, Salzburgring, Zandvoort und Zolder, seiner Lieblingsrennstrecke. 30.000 Rennkilometer hat der 993 so bis heute gesammelt.

Bei 523.000 Kilometer wurde der Motor zerlegt und überholt. „Der Witz war, dass wir Kolben und Zylinder sogar weiterverwenden konnten.“ Auch Nebenaggregate sind heute noch original, wie Lichtmaschine oder Klimakompressor. Einmal musste auch das Getriebe revidiert werden. „Aber das war mein Fehler. Ich habe mich auf der Rennstrecke verschaltet, danach klemmte das Getriebe im 3. Gang.“

Warum durfte der Porsche bleiben, während seine anderen Autos wechselten? „Ich habe bis jetzt kein besseres und preiswerteres Auto gefahren als diesen Porsche.“ Und dann gibt es noch ein verbindendes Datum: „Die Erstzulassung des Wagens erfolgte am 5.4.1994, mein Geburtstag ist der 5.4.1949, eine umgedrehte Jahreszahl. Niemand hat das gemerkt, erst die Polizei bei einer Kontrolle.“

Moderne Porsche reizen ihn nicht: „Ich habe als Leihwagen Boxster und Cayenne gefahren.“ Zu viel Elektronik, sagt er: „Ich will ein Auto fahren und spüren, was es macht.“ Neue 911 sind ihm zu groß. „Wenn man nicht Porsche-affin ist, kann man heute zwischen Mercedes, Jaguar, Porsche und anderen wählen. Das sind alles Autos, die sich nicht mehr groß unterscheiden. Nur, dass der Porsche den Motor hinten hat.“ Müsste er heute noch einmal einen Porsche kaufen, wäre es deshalb ein alter: „Ich würde mir einen Porsche 964 individuell aufbauen lassen.“

Sound und Handling, das sind die Dinge, die ihn am 993 immer wieder begeistern. Deshalb hat er auch nie daran gedacht, das Auto zu verkaufen. Der Wagen habe ihn nie im Stich gelassen, also wird weitergefahren. Ende offen. Und die erste Million ist ja auch noch nicht voll. ◀

Text + Fotos: Tobias Kindermann



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

SPORT-SCHAU – 50 JAHRE 917

DIE GROSSE

Vor fünfzig Jahren trat der Porsche 917 ins Rampenlicht, unerwartet und furchteinflößend, und das selbst für seine Fahrer. Nach Beseitigung aller Anlaufschwierigkeiten setzte das Monster zu einem beispiellosen Siegeszug in Le Mans und der Can-Am-Serie an. Ein Blick auf gestern und heute.



NUMMER



Das 24-h-Rennen von Le Mans ist seit jeher ein äußerst wichtiges Ereignis für Porsche. Von den französischen Importeuren zu einer Teilnahme gedrängt, beteiligte sich Porsche erstmals 1951 an diesem Rennklassiker und gewann 1953 die 1,5-Liter-Klasse. 1955 holte ein Porsche den vierten Platz in der Gesamtwertung und 1958 sogar einen ausgezeichneten dritten Platz.

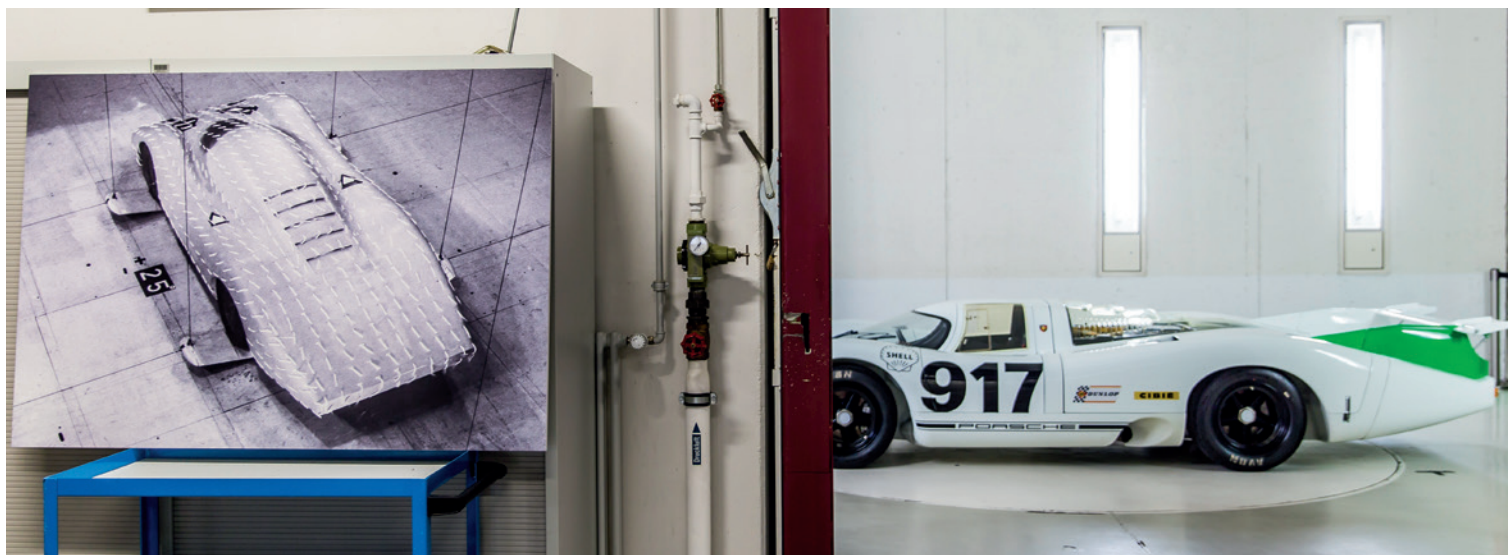
Bis 1967 war Porsche in Le Mans der Favoritenschreck, aber 1968 änderte sich das Bild, denn neue FIA-Regeln für die Sportwagenrennen eröffneten neue Perspektiven. Um die Endgeschwindigkeiten der Prototypen in der Gruppe 6 einzubremsen, begrenzte man deren Hubraum auf maximal 3,0 Liter. Die Sportwagen der Gruppe 4 konnten dagegen Motoren mit 5,0 Litern Hubraum haben, allerdings mussten davon 50 Wagen gebaut werden. Ab 1969 reduzierte die FIA die Mindeststückzahl auf 25 Exemplare.

Porsche nutzte diese neuen Regeln konsequent aus. Mitte 1968 fiel die Entscheidung, dem erfolgreichen 908, angetrieben von einem 3,0 Liter großen Achtzylinder-Boxermotor mit 330 PS, einen großen Renn-Porsche mit der Typenbezeichnung 917 folgen zu lassen.

Eigentlich unglaublich, aber schon am 12. März 1969 stand ein offensichtlich fertiger Rennwagen auf dem Genfer Salon mit weiteren Sport- und Rennautos in einem eigenen Ausstellungsbereich. Dahinter waren große Anzeigetafeln mit blinkenden Lichtern aufgestellt, die wie auf einer Rennstrecke die benötigte Zeit anzeigten. Der erste Auftritt des Porsche 917 mit der Rahmennummer 001 war wie ein Paukenschlag. Kein Hinweis auf den Bau eines solchen Wagens war durchgesickert, und erst recht keine Andeutung, dass er nach so kurzer Zeit bereits in Genf zu sehen sein würde.

AUFTRITT WIE PAUKENSCHLAG

Auch wenn er der bisher größte Porsche-Wagen war, basierte die Konstruktion des 917 in vielen Punkten auf bereits bewährter Arbeit aus Zuffenhausen. Denn wenn der Wagen noch 1969 homologiert und ins Rennen geschickt werden sollte, blieb keine Zeit für Experimente. Der



Rahmen, die Radaufhängungen und Karosserie entstanden nach dem Vorbild des 908, und dieser war wiederum vom 907 abgeleitet worden.

Nur am 12-Zylinder-Motor fanden sich Konstruktionsmerkmale, die neu an einem Porsche waren. Im Prinzip handelte es sich um zwei gegenüberliegende Sechszylinder-Reihenmotoren mit einer gemeinsamen Kurbelwelle. Da sich allerdings die Pleuel von gegenüberliegenden Zylindern einen Pleulzapfen teilten, war es kein Boxermotor, sondern ein 180°-V-Motor. Ein Zahnrad in der Kurbelwellenmitte trieb über Zahnradsätze die obenliegenden Nockenwellen sowie zwei Zwischenwellen an. Die obere Zwischenwelle diente unter anderem zum Antrieb des Lüfterrads und des Generators, während die untere Welle für den Ölpumpenantrieb und die Kraftübertragung an die Kupplung zuständig war. Da man Bedenken hatte, dass die relativ lange Kurbelwelle durch Schwingungen übermäßig belastet oder sogar zerstört werden konnte, zog man den Mittelabtrieb dem konventionellen Abtrieb über ein Kurbelwellenende vor.

VERZICHT AUF PROTOTYPEN

Ferdinand Piëch ging das Risiko ein, auf einen Schlag alle 25 Wagen direkt nach der Zeichnung zu bauen, ohne zuerst einen Prototyp zu testen. Das bewies sein großes Vertrauen in die Kompetenz der acht Ingenieure, die unter der Leitung von Hans Mezger in der Rennabteilung arbeiteten.

Am 21. April 1969 standen die 25 erforderlichen und blütenweißen 917 fein säuberlich

„OFT WAR DER
WAGEN REGELRECHT
BOSHAFTE UND HIELT TRICKS
WIE EIN STÖRRISCHES
PFERD PARAT.“

Hans Herrmann

ausgerichtet wie eine startbereite Flugzeugstaffel auf einem Gelände neben Porsches Werk 1 in Zuffenhausen und warteten auf ihre Abnahme durch die FIA-Gesandten. Dieser Anblick zählt wohl zu den am meisten beeindruckenden Ereignissen abseits der Rennstrecke in der Geschichte des Motorsports.

Die beispiellose Leistung war das Ergebnis eines zehn Monate dauernden Kraftakts. Niemals zuvor wurden so viele technisch anspruchsvolle Spitzenrennwagen in so kurzer Zeit mehr oder weniger aus dem Nichts erschaffen. Ferdinand Piëch ging hier aufs Ganze. „Das größte Risiko, das ich je einging – ich hätte entlassen werden können –, war die Entwicklung des Porsche 917“, gestand Piëch später ein. „Wir bauten direkt vom Zeichenbrett weg die 25 Wagen. Wenn das nicht geklappt hätte, wäre meine Karriere völlig anders verlaufen. Ein so hohes Risiko ging ich später nicht mehr ein.“

Die harte Realität war, dass sie nicht funktionierten. Der Schritt vom 908 mit 3,0 Litern Hubraum zum 917 mit 4,5-Liter-12-Zylinder-Motor und 580 PS war zu groß, um auf Anhieb bewältigt zu werden. Die Fahrer waren der Meinung, der 917 wäre ein Biest. „Das war wieder ein klarer Beweis“, schrieb der Fahrer Hans Herrmann später, „dass ein Wagen auf dem Papier gut aussehen kann, aber für die Straße völlig untauglich ist.“ Der Übergang von einem 3,0-Liter-Flitzer zu diesem Monster war zu extrem.

„Der Rahmen war anfänglich von der Motorleistung scheinbar völlig überfordert“, fuhr Herrmann fort, „und es gab Situationen, in denen wir urplötzlich die Haftung verlo-



2013, ZUR RÜCKKEHR IN DIE LMP1-KLASSE, ENTWERFEN DESIGNER UND INGENIEURE DIE HOMMAGE „917 LIVING LEGEND“ IM SALZBURG-LOOK DER STARTNUMMER 23.



ren. Mein Kollege Gerhard Mitter nannte das Auto ein ‚Geschwür‘. Lange Zeit gab es hier ein ‚unbekanntes Terrain‘, in dem immer wieder neue Überraschungen warteten. Oft war der Wagen regelrecht boshaft und hielt Tricks wie ein störrisches Pferd parat. Die Fahrer waren überzeugt, dass das ‚Geschwür‘ niemals ein Rennwagen werden würde.“

ERSTER SIEG IN ÖSTERREICH

Der Start des 917 in die Saison gestaltete sich schwierig. In Le Mans verunglückte der Wagen eines privaten Teams, und der Fahrer kam ums Leben. Ein anderer führte im 24-h-Rennen ab der vierten Stunde, fiel jedoch in der 21. Stunde aus. Schließlich konnte am 10. August 1969, begünstigt durch einige Ausfälle, ein 917 beim 1000-km-Rennen auf dem Österreichring den ersehnten Sieg einfahren. Dieser erste Erfolg stellte sich 14 Monate nach der Entscheidung, den Wagen zu bauen, ein. Einen früheren Zeitpunkt zu erwarten, wäre bei einem derart ambitionierten Vorhaben unrealistisch gewesen.

Trotzdem blieben die frühen 917 schwierig zu fahrende Wagen. Einer der Fahrer, Brian Redman, erklärte, wie sich das anfühlte: „Sie waren einfach nicht stabil. Wenn man zum

Beispiel eine Kurve fuhr und etwa zur Hälfte durch war, dann hatte man plötzlich das Gefühl, es würde sich etwas heftig winden, und das Heck brach aus. Dieses Auto war sehr gefährlich und schwierig zu fahren.“ Das erwähnte „Verwindungsgefühl“ führte dazu, dass die meisten Fahrer der Meinung waren, der Rahmen des 917 wäre nicht biegesteif genug. Das brachte wiederum die Ingenieure ins Grübeln, denn sie wussten genau, dass der Rahmen über den gesamten Radstand deutlich stabiler als der des problemlosen 908 war.

In der Zwischenzeit suchten Ferdinand Piëch und sein Rennleiter Rico Steinemann nach einer Lösung, wie die Renneinsätze effizienter gestaltet werden konnten.

So fragten sie bei dem britischen JW-Team an, das von John Wyer geleitet wurde, ob es anstelle von Ford-Rennwagen in Zukunft solche von Porsche betreuen würde. Im August 1969 war ein Vertrag zwischen dem von Gulf gesponserten JW-Team und Porsche ausgehandelt und unterzeichnet. Darin war festgehalten, dass JW-Gulf 1970 in jedem Lauf zur Markenweltmeisterschaft mindestens zwei Wagen einsetzte. Gleichzeitig verpflichtete sich Porsche, JW mindestens zwei Wagen für jedes Rennen kostenfrei zur Verfügung zu

stellen, einschließlich der Ersatzmotoren und Ersatzteile, die man benötigen würde.

Um die Zusammenarbeit zu vertiefen, blieben die Porsche-Mannschaft und das JW-Team nach dem Rennen auf dem Österreichring im August 1969 noch länger vor Ort. Zur Verfügung standen die Wagen, die am Rennen teilgenommen hatten, sowie ein 917 vom Le-Mans-Lauf. Außerdem traf ein neuer Spyder, der 917 PA, ein. Dieser hatte eine einfache offene Karosserie, mit der eine Teilnahme an der Can-Am-Rennserie möglich war.

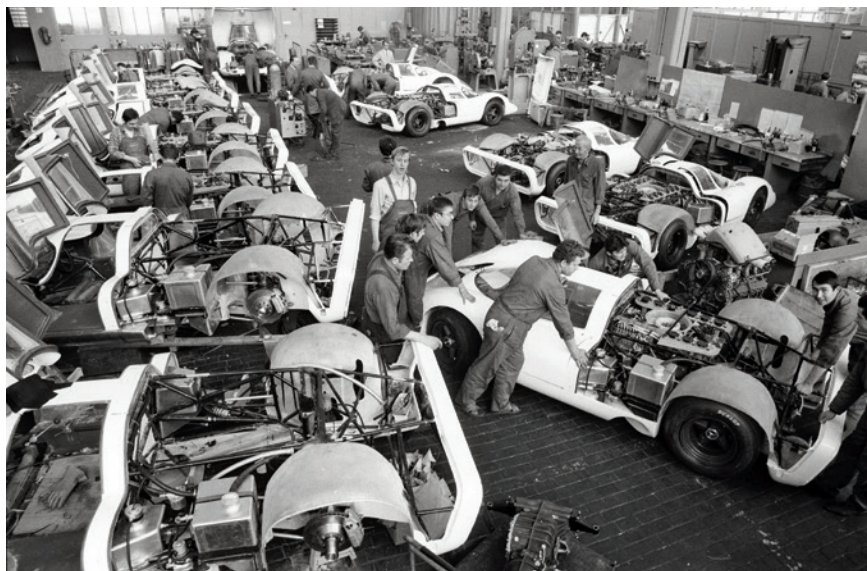
Sofort stellte sich für Brian Redman heraus, dass der offene Wagen wesentlich besser zu fahren war: „Der Unterschied zwischen den beiden Karosserien war unvorstellbar. Man konnte nicht glauben, dass es der gleiche Wagen war. Auf Anhieb war er vier Sekunden schneller und fühlte sich dabei gut an. Jetzt erkannte man, dass die Stabilitätsprobleme tatsächlich von den Strömungsverhältnissen an der Karosserie verursacht wurden.“

SCHWIERIGE AERODYNAMIK

Durch noch vor Ort vorgenommene Änderungen erhielt das 917 Coupé versuchsweise ein höheres und in einem Spoiler auslaufendes Heck. Während der dreitägigen Versuchsfahr-



Tag und Nacht arbeiten die Mechaniker (r.), um die 25 geforderten 917 fertig zu bekommen. Am 21. April 1969 stehen sie bereit. Ganz vorn: 917-001.



ten arbeiteten die Porsche- und JW-Mechaniker auch an weiteren Verbesserungen am Chassis. Am Ende der Testfahrten absolvierte Kurt Ahrens seine Runden auf dem Österreichring 5,1 Sekunden schneller, eine Steigerung von 4,7 %. Zum ersten Mal fühlte sich der 917 in den Händen der Fahrer richtig gut an.

Nach diesen Tests war es nun die Aufgabe von Porsche, ein neues Heck für den 917 zu entwickeln und zu bauen. Dabei stellte sich heraus, dass hier noch etwas mehr dazugehörte: Auch die Fahrzeugnase und die vorderen Radhäuser mussten geändert werden. Vom ursprünglichen Äußeren blieben am 917 für 1970 lediglich die Frontscheibe, das Dach und die Türen übrig. Sogar die Seitenverkleidungen unter den Türen wurden geändert, weil ab 1970 die Auspuffrohre nicht mehr seitlich nach außen geführt waren, sondern hinten am Heck endeten.

Der überarbeitete Wagen war bereit für die kommenden Herausforderungen und erhielt die Bezeichnung 917 K. Mit Siegen in Daytona, Brands Hatch, Monza, Le Mans, Watkins Glen und auf dem Österreichring dominierte Porsche mit den Fahrern Jo Siffert, Brian Redman, Pedro Rodriguez und Leo Kinunen in dieser Saison.

Der begehrte Sieg in Le Mans, Porsches erster von derzeit 19, ging an Hans Herrmann und Richard Attwood. Den rot-weiß lackierten

„DIESES AUTO
WAR SEHR GEFÄHRLICH
UND SCHWIERIG
ZU FAHREN.“

Brian Redman

Wagen hatte allerdings Porsche Salzburg eingesetzt, ein Vertriebsunternehmen, das Ferry Porsches Schwester Louise Piëch leitete, die Mutter von Ferdinand Piëch. Das Team setzte sich aus Werksemitarbeitern zusammen und stellte für das Gulf-Team von Wyer eine unerwartete und unerwünschte Konkurrenz dar.

1971 war die letzte Saison für die Gruppe-4-Sportwagen mit 5,0-Liter-Motor, und Porsche holte das Maximum heraus. Piëch und Böttger steigerten die Motorleistung, experimentierten mit neuen strömungsgünstigen Karosserieformen mit Heckflossen sowie Rahmen aus Magnesium statt aus Aluminium. Die Ergebnisse waren beeindruckend. Porsche 917 gewannen in Buenos Aires, Daytona, Sebring, Monza, Spa, Le Mans – ein von Martini eingesetzter Salzburg-Wagen mit Helmut Marko und Gijs van Lennep auf dem Österreichring, in Watkins Glen und Montlhéry.

HERRMANN UND ATTWOOD SIEGEN IN LE MANS

Wie der Test des 917 PA im August 1969 bereits erahnen ließ, war Porsche daran interessiert, an der lukrativen und technisch anspruchsvollen kanadisch-amerikanischen Can-Am-Serie mit unbeschränkten Motoren teilzunehmen.



Mittelpunkt der 50-Jahr-Feier in Weissach.

917-001 entspricht optisch und technisch wieder dem Originalzustand von 1969.





Als „das größte Risiko meines Lebens“ bezeichnete Kurt Ahrens (l.) die Fahrten im frühen, unausgereiften 917. Bei Demo-Fahrten begeistert sich Marc Lieb für das „rohe, einfache“ Fahrverhalten des 917-001.

Der Porsche-Einsatz in der Can-Am-Serie 1969 geschah auf Initiative des Schweizer Fahrers Jo Siffert, der hier gern einige der vielen Dollars an Preisgeld mitgenommen hätte. Für Siffert baute Porsche einen der 917 von 1969 zu einem offenen Spyder um, der die Regeln der Can-Am-Gruppe 7 erfüllte. Leistung und Zuverlässigkeit reichten für den vierten Platz in der Saison aus.

Eine ähnliche Serie, die Interserie für Wagen der Gruppe 7, fand 1970 in Europa statt. Ein 917 K gewann sie, daher versah Porsche für die Saison 1971 drei Coupés mit Spyder-Karosserien für Kunden. Die Can-Am-Saison 1970 ließ Porsche aus, kehrte aber 1971 mit Siffert wieder zurück und baute dafür ein niedrigeres und leichteres Auto. Durch die vielen Änderungen erhielt es die neue Bezeichnung 917/10. Die auf 630 PS gestiegene Motorleistung reichte für den Schweizer Fahrer aus, um in Mid-Ohio und Elkhart Lake den zweiten Platz zu holen und in der Gesamtwertung am Ende wieder auf Rang 4 zu stehen.

Interessierte Beobachter von Sifferts Einsätzen waren der Rennteambesitzer Roger Penske und sein Fahrer/Ingenieur Mark Donohue. Dieser hatte ebenfalls an der Can-Am-Serie mit Lola- und McLaren-Wagen teilgenommen, allerdings mit nur mäßigem Erfolg. Penske und Piëch vereinbarten für 1972 eine Zusammenarbeit für ein Can-Am-

„ES GIBT HEUTE NICHTS IN DER WELT, DAS SCHNELLER, FAHRSTABILER, TECHNISCH WEITERENTWICKELTER UND GROSSARTIGER ZU FAHREN IST.“

Mark Donohue



Projekt auf der Basis des 917/10. Die Amerikaner steuerten hier ihre Erfahrungen über das Abtriebsverhalten von Flügeln bei, während Porsche für mehr Leistung des Zwölfzylinders zwei Turbolader anbrachte. In der ersten Saison waren das standfeste 900 PS. Die Kombination war vernichtend erfolgreich.

Mit dem 917/10 K, gefahren von Mark Donohue und nach dessen Verletzung von George Follmer, wurden in der Can-Am-Saison 1972 die bis dahin ungefährdet dominierenden McLaren-Chevrolet erstmals empfindlich gedemütigt. Mit fünf Siegen holte Follmer die Meisterschaft und hatte damit doppelt so viele Punkte wie der Zweitplatzierte Denny Hulme auf McLaren.

1972 gingen die 917/10 K in die Hände von Privatfahrern, während Penske und Porsche gemeinsam einen neuen Wagen entwickelten, den 917/30 KL. Als Antrieb diente eine 5,4-Liter-Version des Motors, der auf dem Prüfstand unglaubliche 1560 PS leistete, von denen im Wagen mit zurückgenommene Ladedruck noch immer 1100 PS zur Verfügung standen. Damit war er der erste Rennmotor für Straßenrennen mit einer vierstelligen PS-Zahl.

1973 musste Donohue in den ersten beiden Can-Am-Läufen noch einige Probleme am 917/30 KL beseitigen, doch ab dem dritten von acht Läufen gab es kein Halten mehr. Nach einer großartigen Saison pries Donohue den



Porsche in den höchsten Tönen: „Es gibt heute nichts in der Welt, das schneller, fahrstabiler, technisch weiterentwickelter und großartiger zu fahren ist. Für mich ist das der perfekte Rennwagen.“ Er krönte seine Karriere am 9. August 1975, als er auf einem 917/30 KL mit einer Geschwindigkeit von über 355 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord für abgesperrte Strecken auf dem Oval von Talladega in Alabama aufstellte.

1100 PS LEISTET DER 917/30 KL DER CAN-AM-SERIE

Zum Anlass des 50-jährigen Jubiläums der 917-Vorstellung im Jahr 2019 beschäftigte man sich mit den ersten Wagen der legendären Modellreihe. Obwohl Nummer 002 und 003 am 30. März 1969 bei einem Test in Le Mans dabei waren, wurden sie nie im Rennen eingesetzt. Wagen 917-001 stand in Genf und hatte ursprünglich grün lackierte Teilabschnitte. Ferry Porsche und zwei seiner Söhne posierten danach im Juli vor diesem Wagen. Für die Frankfurter IAA im September wich das Grün einem orangefarbenen Streifen, und auch die Felgen wurden in dieser Farbe lackiert.

Bald danach erhielt 917-001 für 1970 die neue blau-orange Farbgebung des JW-Team-Sponsors Gulf. 917-023, mit dem Porsche in diesem Jahr zum ersten Mal in Le Mans ge-

wonnen hatte, blieb weiter im Renneinsatz und wurde im Oktober Vierter in Zeltweg. Während des 24-h-Rennens in Daytona 1971 wurde der Wagen bei einem Rennunfall schwer beschädigt und an einen Privatmann verkauft.

Zu Recht beanspruchte Porsche Zuffenhausen später für das werkseigene Museum den historisch bedeutenden 917-023. Doch es war ein von Porsche Salzburg eingesetzter Wagen gewesen. Musste das nicht berücksichtigt werden? 917-001 war im Oktober 1970 an Porsche Salzburg übergeben worden und wurde später zum Nachbau des Siegerwagens in eine 917-K-Version umgebaut. Mit der typischen Salzburg-Lackierung – in Rot mit weißen Streifen – sowie der Nummer 23 versehen, wurde er für Jahrzehnte als Le-Mans-Sieger präsentiert.

Zum 50. Jubiläum seines Erscheinens setzte Porsche 917-001 wieder in seinen Originalzustand zurück. „Unser Anspruch hinsichtlich des Umgangs mit klassischen Fahrzeugen hat sich in den letzten zehn Jahren sehr verändert“, erklärte Achim Stejskal, Direktor des Porsche Museums. „Wenn wir Wagen aus der historischen Sammlung des Unternehmens restaurieren, legen wir größten Wert auf die Erhaltung des ursprünglichen Zustands und ziehen dabei die jeweilige Geschichte der Exponate in Betracht.“

Ihre Priorität lag in der Konservierung und Wiederverwendung der ursprünglich beim Bau des Wagens eingesetzten Materialien, wenn es

physikalisch möglich und technisch praktikabel war. Die Arbeiten dauerten mehr als ein Jahr und erforderten den Einsatz vieler Fachleute: Museumsmechaniker, ehemalige Techniker und Ingenieure aus Zuffenhausen und Weissach, das Porsche-Archiv und Zulieferfirmen.

Die Karosserieteile der Front- und Heckpartie wurden aufwendig reproduziert, sowohl anhand neuester 3-D-Technologie als auch der originalen Konstruktionszeichnungen. Der hintere Abschnitt des Aluminiumrohrrahmens wurde mithilfe von Originaldokumenten wiederhergestellt. Die Zahl „917“ trug auch der Wagen auf dem Genfer Salon, der damals für die Sensation sorgte.

Besucher des Porsche Museums können 917-001 nun in seinem ursprünglichen Zustand von 1969 bewundern. Vom 14. Mai bis zum 15. September 2019 ist der erste gebaute 917 die Hauptattraktion einer Sonderausstellung mit dem Namen „50 Jahre Porsche 917 – Colours of Speed“. 14 Exponate werden ausgestellt, zehn davon sind Porsche 917, die zusammen eine Leistung von 7795 PS haben. Erstmals in der Öffentlichkeit zu sehen ist eine 917-Konzeptstudie, die auch eine Hommage an diesen unvergleichlichen Wagen ist. Die rot-weiße Farbgebung erinnert an den großartigen Sieg des legendären Porsche 917 in Le Mans im zweiten Rennjahr. ◀

Text: Karl Ludvigsen · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche



Colours of Speed. Im Hof von Werk 1 nehmen die 917 Aufstellung. Die 917-Sonderschau im Museum nebenan läuft noch bis zum 15. September.

TECHNIK – NEUE REIFEN FÜR DEN 911

KONKURRENZ BELEBT DAS GESCHÄFT



Helmut Fehl entwickelt Hochleistungsreifen. Diese decken bei hohen Traglasten mittlerweile Geschwindigkeiten von über 360 km/h ab.

Es war etwas eintönig geworden in der Liste der Reifenfreigaben bei den neuen 911-Modellen. Seit der Baureihe 991 haben sich Bridgestone, Yokohama und Continental als Anbieter von Reifen mit Porsche-Kennung verabschiedet. Dafür kehrte Goodyear gemeinsam mit seiner Marke Dunlop zurück, beim 991 mit dem Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 in 19 Zoll und dem Dunlop Sport Maxx Race und Race 2, einem UHP-Reifen (Ultra-High-Performance) in 20 und 21 Zoll.

Doch überwiegend teilen sich beim 911 nur noch zwei Hersteller das Geschäft: Michelin und Pirelli, wobei Pirelli außerdem im Classic-Bereich sehr aktiv ist. Das soll sich nun ändern.

Goodyear hat jetzt eine Reifenserie mit dem Namen Super Sport vorgestellt, die es in drei Versionen für Porsche-Fahrzeuge geben wird. Schon aktuell ist Goodyear wieder im Erstausrüstergeschäft beim 992 mit dem Eagle F1 Asymmetric 3 vertreten.

Dahinter steht eine Neuausrichtung der Marke Goodyear – weg vom zuletzt etwas konservativen Image hin zu mehr Sportlichkeit. Daneben scheint man aber auch Abschied zu nehmen von einem Namen mit großer Tradition: Dunlop. Vor 20 Jahren wurde die Marke Dunlop Teil eines Joint

Venture zusammen mit Sumitomo Rubber Industries, in Deutschland bekannt durch die Marke Falken. 2015 wurde es aufgelöst, und seitdem vertreibt Goodyear in Europa Reifen unter der Marke Dunlop, dazu unter anderem auch in den USA; in Asien nutzt Sumitomo den Namen Dunlop.

So trifft man in Goodyears neuer Super-Sport-Serie auf einen alten Bekannten: Der Goodyear Eagle F1 Super Sport R ist im Prinzip eine Weiterentwicklung des Dunlop Sport Maxx Race (2), den Goodyear weiter in den bekannten Größen anbieten wird. Bei neuen Modellen, und auch schon den GT3-Versionen des 991, soll die Goodyear-Variante den Dunlop ablösen.

„Man darf nicht vergessen, dass es sich schon beim neuen Asymmetric 5 um einen echten UHP-Reifen handelt“, mahnt Helmut Fehl, der bei Goodyear für die Entwicklung der Sportreifen verantwortlich ist. Inzwischen hat die Reifenindustrie eine neue Kategorie kreiert. Aus Ultra-High-Performance-Reifen werden nun Ultra-Ultra-High-Performance-Reifen, die den Bereich von 19 bis 23 Zoll abdecken – und auch Geschwindigkeiten von 360 km/h und mehr, bei teilweise hohen Traglasten.

Um die unterschiedliche Ausrichtung der neuen Goodyear-Reifen zu erkennen, genügt ein Blick aufs Profil. Super Sport, Super Sport



R und Super Sport RS sind tendenziell immer mehr für trockene Verhältnisse und Grip auf der Rennstrecke konzipiert. Im Vergleich zum Asymmetric 5 unterscheiden sich alle drei Reifen in ihrem Unterbau dadurch, dass die Karkasse bis in die Seitenwand umlaufend hineingezogen wird, was mehr Steifigkeit ergibt. Außerdem kann man gut erkennen, dass der Negativ-Anteil im Profil an der Außenflanke immer geringer wird.

Beim Super Sport kommen drei verschiedene Gummimischungen zum Einsatz. Eine härtere, auf der nicht gefahren wird, bildet den Unterbau. Darauf kommt eine u-förmige, steife Mischung. Die drei Längsrippen in Laufmitte bestehen aus einem weicheren Material, das bei Nässe mehr Grip bietet. Mit einer Profiltiefe von 7,5 mm im Neuzustand sind die Gummiblöcke nur geringfügig niedriger als beim Asymmetric 5 (8 mm).

Der Super Sport R, entwickelt auf dem 911 für Versionen wie den GT3 RS, wird mit einer Profiltiefe von 6 mm produziert, für die Gummimischung verwendet Goodyear teilweise Zutaten aus dem Motorsport. Diese bleiben vor allem dann noch stabil, wenn der Wagen auf dem Rundkurs härter rangenommen wird. Das Temperaturfenster, in dem sie arbeiten, liegt höher. Umgekehrt liegt das Grip-Niveau bei kälteren und regnerischen Verhältnissen nied-

riger. Ein Goodyear-Patent, das auch schon vom Dunlop Sport Maxx Race bekannt ist, sind kleine Stege in der Rille zwischen Außenflanke und erster Rippe. Sie dienen dazu, den Aufbau noch stabiler zu gestalten.

Der Super Sport RS ist ein reiner Trackday-Reifen, der noch einmal weniger Negativ-Profil besitzt und der noch mehr auf Rennstrecke optimiert wurde. Seine Profiltiefe neu beträgt nur 4 mm, und er hat zu 95 Prozent eine reine Rennsport-Gummimischung. Er besitzt aber dennoch eine Straßenzulassung, sodass man mit dem Wagen legal zur Rennstrecke fahren kann. Er ist aktuell von Goodyear nicht im freien Verkauf erhältlich und wird in sogenannten Trackday-Paketen angeboten.

Gefertigt werden der Super Sport R und der Super Sport RS in den deutschen Goodyear-Werken in Hanau. Auch der Super Sport und der Asymmetric 5 werden überwiegend in deutschen Goodyear-Werken produziert. Überhaupt ist Deutschland durchaus ein Zentrum für die Entwicklung und Fertigung von sportlichen Reifen. Continental besitzt etwa in Korbach eine spezialisierte Forschungs- und Fertigungsstätte, Pirelli hat in Breuberg im Odenwald entsprechende Fertigungs- und Entwicklungskapazitäten. ◀

Text: Tobias Kindermann



Mehr Auswahl für den Elfer. Der für den GT3 RS gedachte Eagle F1 Super Sport R ist ein Reifen für die Straße.



WORKSHOP – LACKPFLEGE

GROSSREINEMACHEN

Die Zeiten haben sich geändert. Patina zählt, Originalität ist gesucht – und schlägt sich auch im Preis eines Porsche nieder. Damit der Lack gut über die Jahre kommt, braucht es vor allem eines: Zeit.



Autoflegete

Jack Wolfskin

SEATTLE



Vorsichtiges Entfernen von Schmutz mit Autoshampoo und Schwamm steht am Anfang der Reinigung.

Zeit sei wichtig, auf die Schnelle gehe nichts. Zu diesem Schluss gelangt Semir Kunic, der im PORSCHE FAHRER-Workshop zeigte, wie mit Muße und den richtigen Materialien glänzende Ergebnisse erzielt werden. Kunic hat sich in seinem Betrieb in Hofheim im Taunus auf die schonende Aufbereitung wertvoller Klassiker spezialisiert.

Waschen, Kneten, Polieren, Wachsen – das sind die vier Schritte, mit denen optisch alles in Form gehalten wird. Vorsicht sei geboten, wenn es dabei zu schnell vorgehe. Das gelte sogar für ein harmlos erscheinendes Mittel wie Autoshampoo. „Wenn etwas auf wundersame Weise schnell geht, sollten sich die Besitzer immer fragen, wo die Nachteile liegen“, rät Kunic.

Wenig Zeit, wenig Bürsten lässt immer auf starke Chemie schließen. Bloß nicht zu viel Material abtragen, sonst wird irgendwann eine neue Lackierung erforderlich. „Wir wollen den Originalzustand so lange wie möglich erhalten. Ein Lack ist endlich.“

SCHRITT 1: WASCHEN

Zuerst das Autoshampoo auftragen. Der Schaum sollte nicht so steif sein wie etwa Sahne, erklärt Kunic. „Er muss am Wagen herunterlaufen können und dabei den



Hartnäckige Ablagerungen an Felgen und Radläufen entfernt man mit einem Pinsel.

ersten groben Schmutz wegschwemmen.“ Ältere Acryl-, Kunstharz- oder Einschichtlacke können bereits durch ein alkalisches Shampoo verätzt werden, deshalb ist ein vom pH-Wert neutrales Produkt zu bevorzugen.

Zudem lösen alkalische Shampoos die Wachsschicht schneller auf. „Das kann ein gewünschter Effekt sein, wenn der Porsche ohnehin weitergereinigt werden soll. Doch ansonsten verkürzt es nur die Standzeit der Wachs-schutzschicht.“ Diese Vorreinigung mit Schaum sei sehr wichtig: „Der Staub und der Straßendreck müssen erst einmal runter, und egal, wie weich ein Schwamm ist, damit ziehen wir uns nur Kratzer in den Lack.“

Danach kann man entweder noch einmal Autoshampoo auftragen und mit einem Schwamm reinigen oder nur mit Wasser und dem sogenannten Zwei-Eimer-System arbeiten. Dabei wird der Schwamm in einem Eimer gespült, neues Wasser nimmt man in einem zweiten Eimer auf. Siebe in den Eimern sorgen dafür, dass der Dreck Richtung Boden sinkt und nicht mehr in Kontakt mit dem Schwamm kommen kann. „Ich verwende außerdem auch drei optisch verschiedene Schwämme: einen für die waagerechten Flächen, einen für die senkrechten und einen für Schweller, Stoßstangenunterseiten und Radläufe.“ Semir Kunic bevorzugt dabei Schwämme und Felle aus Naturmaterialien.

Bei der Felgenreinigung ist ein säurefreies Produkt die erste Wahl. Dabei geht es nicht nur darum, die Felgen zu schonen. „Keramikbremsen können durch sauren Felgenreiniger beschädigt werden. Dann fallen nach dem Waschen allein mehrere Tausend Euro Ersatzteilkosten an“, warnt Kunic.

Vor dem Reinigen ist zu prüfen, ob die Felgen noch heiß sind. Darüber hinaus ist es ein recht unkompliziertes Thema: das Reinigungsmittel mit einem kunststoffummantelten Pinsel auftragen, einwirken lassen und mit viel Wasser abwaschen, eventuell mit einem Schwamm nacharbeiten. Auch dafür muss man einen eigenen Eimer verwenden. Zeitaufwand: „Für das Waschen kann man mindestens eine Stunde veranschlagen“, meint Kunic.

SCHRITT 2: KNETEN

Der Lack wird mit Reinigungsknete behandelt, wenn er mit hartnäckig haftenden Industrierückständen verschmutzt ist. „Man könnte das im Prinzip auch mit Politur machen, doch dabei trägt man mehr Material ab. Die Knete geht gezielt solche Verunreinigungen an“, weiß Semir Kunic. Reinigungsknete gibt es in verschiedenen Ausführungen, die sich in ihrer Reinigungsleistung unterscheiden. Aufpassen: Die Knete sollte sorgfältig darauf kontrolliert werden, ob sich Schmutzpartikel in ihr festgesetzt haben, sonst wird sie zum Schleifmittel.

Ist der Lack nach dem Waschen noch glatt genug, kann man direkt zum Polieren übergehen. Zeitaufwand für das Kneten: ab 30 Minuten, bei größeren Verschmutzungen aber auch schon einmal zwei Stunden.

SCHRITT 3: POLIEREN

Poliermaschinen erleichtern die Arbeit ungemein und sind, das konnten die Teilnehmer des Workshops auch ausprobieren, nicht schwer zu handhaben. Dazu hatte das Porsche Zentrum Hofheim mit Testwagen ausgeholfen, aber die Teilnehmer gingen auch ihre eigenen Wagen an. Grundsätzlich ist zwischen Maschinen mit rotativer oder exzentrischer Bewegung zu unterscheiden.

Erstere sind schwerer zu handhaben, tragen schneller Material ab. Exzentermaschinen, die eine Dreh- mit einer Hubbewegung verbinden, sind – vor allem in Verbindung mit entsprechenden Pads und Politur – unkritisch. „Sie erzeugen auch weniger Hologramme.“ Entsprechend aufeinander abgestimmt, trage man nur wenig Lack ab und beseitige trotzdem viele Kratzer, betont Kunic. „Lack besitzt nur eine bestimmte Stärke, da muss man umsichtig sein.“

Besonders wichtig sei es, darauf zu achten, welches Schleifmittel in der Politur enthalten ist. Bei der Auswahl des Mittels empfehle sich eine moderne Rezeptur. „Früher kam Kieselerde, Bimsstein oder Kreide zum Einsatz. In einigen Mitteln ist das heute noch enthalten. Das hinterlässt aber nicht nur weiße Spuren auf Dichtungen, sondern dieses Schleifmittel löst sich beim Verarbeiten auch nicht auf, anders als Aluminium-Korund.“ Aluminium-Korund wird beim Polieren zermahlen. Zeitaufwand: Auch hier wird man kaum mit weniger als zwei Stunden Arbeit ans Ziel kommen.



Das Zwei-Eimer-Prinzip ist wichtig für schonendes Waschen. Semir Kunic zeigte den Teilnehmern, wie man mit Reinigungsmitteln und Poliermaschine umgeht.



Der Einsatz einer Poliermaschine ist nicht schwer, wenn man sich an ein paar Regeln hält. Die Teilnehmer konnten dies üben und sich über ein perfektes Ergebnis freuen.

SCHRITT 4: WACHSEN

„Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Arten, einen Lack zu schützen: eine Versiegelung und eine Beschichtung.“ Eine Beschichtung gehe dauerhaft eine Verbindung mit dem Lack ein. „So etwas funktioniert durchaus bis zu drei Jahre.“ Was länger halte, sei aber auch nur mit relativ großem Aufwand wieder abzutragen und zu erneuern. Dabei gehe einiges der originalen Lackschicht verloren.

Semir Kunic bevorzugt deshalb eine Versiegelung mit Wachs, das lose auf dem Lack liegt. Dieser letzte Schritt ist auch nicht mehr besonders mühselig. Kunic empfiehlt, dazu einen Aufsatz mit einem Schwamm zu verwenden und Einweghandschuhe zu tragen. „In jedem Wachs sind Lösungsmittel. Das ist nicht gut für die Haut.“

Wachs ist nicht gleich Wachs. Chemisch ist zwischen synthetisch erzeugten und natürlichen Produkten zu unterscheiden. Außerdem gibt es Hybrid-Wachse, die synthetische und natürliche Inhaltsstoffe kombinieren – für Kunic die beste Lösung. „Die synthetischen Bestandteile sorgen für eine lange Standzeit, die natürlichen für einen schönen Glanz.“ Wichtig ist: Das Wachs darf nur auf einen vollständig trockenen Wagen aufgebracht werden und muss einige Zeit antrocknen. Zeitaufwand: Eine knappe Stunde sollte eingeplant werden.

ERGEBNIS

Rechnet man alles zusammen, ist ein Tag schnell vergangen. Damit lässt sich auch einschätzen, was von Angeboten von um die 100 Euro für eine Komplettbehandlung eines Lacks zu halten ist. Dort wird in der Regel mit schärferer Chemie gearbeitet und beim Polieren mehr mechanischer Druck eingesetzt. Wer sich dieser Aufgabe persönlich annimmt, der hat nicht nur die Kontrolle über alle Arbeitsschritte selbst in der Hand: Dann macht, wenn am Ende des Tages das glänzende Ergebnis vor einem steht, das Großreinemachen auch einfach Spaß. ◀

Text + Fotos: Tobias Kindermann

PORSCHE FAHRER WORKSHOP 2019

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 für den 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“. Nur noch wenige Restplätze frei!

[Das Anmeldeformular finden](#)

Sie auf www.porsche-fahrer.de

Bei Fragen: 02223 9230-53 oder service@pf-magazin.de

HAUPTSACHE VIER RÄDER

Einmal im Jahr verwandelt sich die beschaulich-luxuriöse Urlaubsregion rund um die Monterey Bay in Kalifornien zum Treffpunkt für Auto-Begeisterte: Die Monterey Car Week und ihr Höhepunkt, der Concours d'Elegance von Pebble Beach, sind ein Schaulaufen der teuersten, schönsten und skurrilsten Automobile. Lesen Sie mehr in TWEED!



JETZT BESTELLEN
www.tweedmagazin.de
Erhältlich auch im
Zeitschriftenhandel!



Wieland Verlag GmbH
Rosenheimer Str. 22
83043 Bad Aibling



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

DAS BESTE ZUMM

Drei Jahre liegen zwischen der Bergung des Garagenfund-911 2.7 und heute. Finden, kaufen, restaurieren, so lautete der Plan. Der Motor ist (fast) fertig, der Elfer schöner und besser als jemals erhofft. Ob man so etwas überhaupt verkaufen darf, fragt sich Autor Peter Trautmann am Ende des letzten Teils des PORSCHE FAHRER-Experiments.

Das Finden war leicht, das Kaufen auch – mein Kumpel Harry war beinahe froh, dass ich den alten Elfer, der seit 28 Jahren die Garage blockierte, im Sommer 2016 mitnahm. Aber die Restaurierung des 165 PS starken 911 2.7 von 1976, die ich vor einem Jahr gestartet habe, hatte es in sich. Die Karosserie kam als Erstes an die Reihe, darauf folgten Fahrwerk und Bremsen (s. *PF-Experiment Teil 1*). Weiter ging es mit dem Motor, natürlich das Komplizierteste bei so einem Projekt (*Teil 2*). Fertig bin ich damit noch immer nicht, aber zum Glück konnte ich auf die Hilfe von Wulf Keilmann von PoMoTec in Herscheid bauen.

Das war auch gut so, denn ohne Rat und Tat wäre ich echt aufgeschmissen gewesen. Das gebe ich unumwunden und aufrichtig zu. In den ersten beiden Teilen meiner Geschichte wurde schon deutlich, wie tief ich in die Materie eindringen musste, um am Ende einen wirklich guten 911 zu haben. Einen, der dann vor allem auch tipptopp läuft.

Im dritten und letzten Teil der Story tauche ich noch einmal in die Tiefe der Motorrevision ein, die sich komplizierter gestaltete als gedacht. Denn schon bei der Demontage des Aggregats hatte sich gezeigt, was banales Herumstehen über die Jahre anrichtet. Verharzungen. Ölstein, alte ausgehärtete Dichtmasse, Rostspuren in den Zylinderköpfen. Kleinste Teilchen wie Verkokungen, die in den Ölkanälen festsitzen.

Nachdem die Anbauteile des Motors entfernt sind, komme ich schließlich beim Motorgehäuse an. Hier die Entscheidung: Wenn ich schon so weit bin, dann nehme ich das jetzt auch auseinander. Also los! Alle Innereien wie Kurbelwelle, Steuerräder, Ketten, Ölpumpe kommen raus, bis nur noch das nackte Bauteil vor mir liegt.

IMPRÄGNIEREN ALTER GUSSTEILE

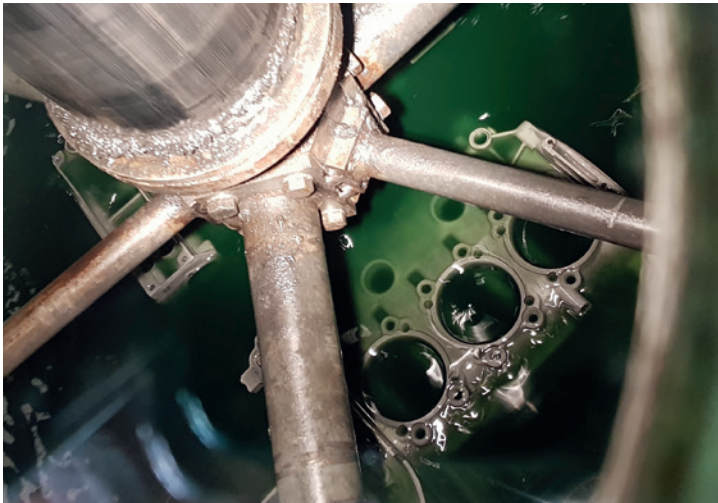
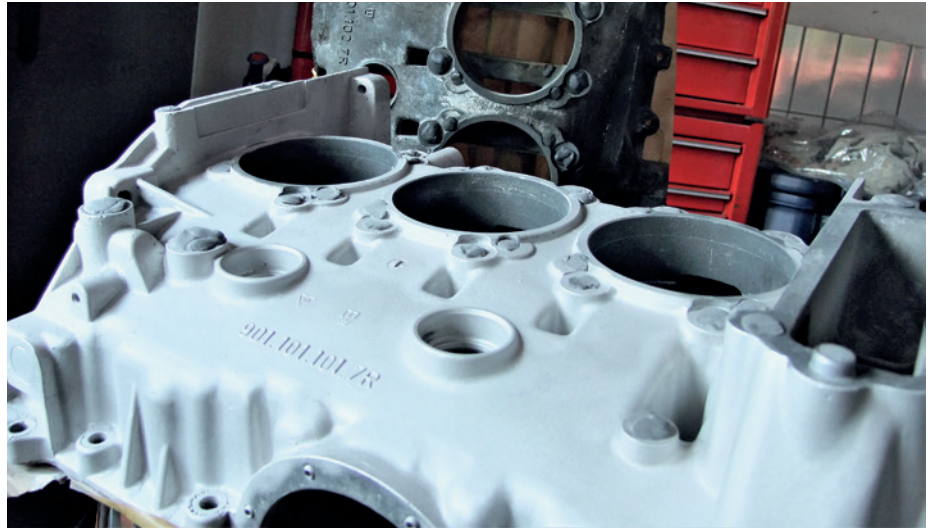
Als ich mit Wulf darüber nachdenke, wie man das Gehäuse langfristig schützen kann, schlägt er Imprägnieren mit Kunstharz vor. Eine Methode, bei der altes Material versiegelt und geschützt wird. Meine beiden Motorhälften sind alt, 43 Jahre, um genau zu sein.

Ich fahre nach Baden-Württemberg, genauer zur Firma KHI nach Neckarsulm, und erfahre bei meinem Besuch von KHI-Geschäftsführer Hartmut Plach Spannendes über Materialeigenschaften und Versiegelung. Gerade bei alten Gussteilen sei das eine besonders vorteilhafte Be-

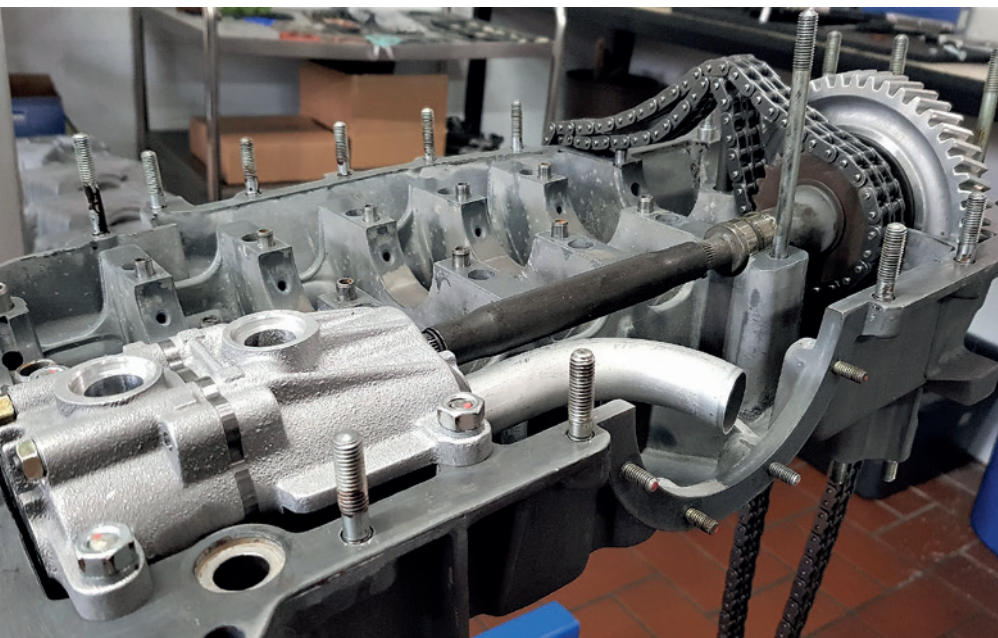
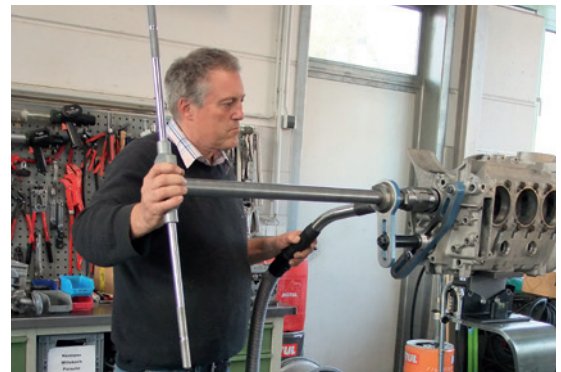


SCHLUSS

Eins nach dem anderen. Erst kamen die Gehäusehälften ins Teilbad, anschließend zum Strahlen mit Glasperlen (r.). Die Kunstharzimpregnierung dient dem Abdichten und dem Versiegeln der Motorgehäuse.



Nach dem Verstiften werden die beiden Gehäusehälften zusammengesetzt und auf eine spezielle Vorrichtung montiert. Langsam drehend führt Andreas Herrmann eine Reibahle mit Hartchrommessern immer wieder durch die Kurbelwellenlagergasse.



Erste Montageschritte: Die neue Ölpumpe liegt an ihrem Platz. Dahinter sind die neu gesetzten Pass-Stifte in den Lagerböcken zu erkennen. Dies sorgt dafür, dass die beiden Gehäusehälften dann optimal stabilisiert aufeinanderliegen.



„ICH NEHME MIR DIE TEILE DES KURBELTRIEBS NACHEINANDER VOR UND SCHLEIFE MATERIAL AB.“

arbeitung, denn diese entwickeln im Alter gern mal eine gewisse Mikroporosität, wodurch unter anderem das typische Ölschwitzen entsteht. „Wie geht der Prozess vonstatten?“, will ich wissen. „Genauer gesagt sind es vier Prozess-Schritte“, erklärt mir Plach. „Zuerst geht es durch den Imprägnierbehälter, auch Autoklav genannt.“ Hier werden etwa 20 mbar Unterdruck erzeugt, durch die das Harz sozusagen durch das Material gezogen wird. Hartmut Plach weiter: „Dann geht es durch zwei Spülbäder und zum Schluss in den Aushärtebehälter.“ Die ganze Aktion dauert rund 90 Minuten.

Meine Bauteile werden im zweiten Spülbad sogar noch zusätzlich von Hand gespült. Am Ende sind ältere Bauteile wie die beiden Motorgehäusehälften auf diese Art und Weise wieder perfekt verschlossen, und falls es doch irgendwo kleinste, nicht sichtbare Mikrorisse gab, sind diese jetzt wieder dicht. In der Färbung sind die beiden Teile nun einen Hauch dunkler und haben eine spürbar sanftere, glatte Oberfläche.

OPTIMIERUNG DER MOTOR-LAUFEIGENSCHAFTEN

Danach geht es um die Optimierung, das Austarieren der Innereien. Alle Teile, die im Motor laufen, sollen bei Neustart so widerstandsarm und frei wie möglich arbeiten. So reift der Plan, unter anderem die Lagergasse der Kurbelwelle fein zu bearbeiten und das Motorgehäuse zusätzlich zu verstiften, was mehr Stabilität bringt. Außerdem soll die Kurbelwellenlagergasse geläpft werden. Das bringt weniger Widerstand. Okay.

Weit muss ich nicht fahren. In Obersulm, bei Sportwagen Herrmann, erklärt mir Motor-Spezialist Andreas Herrmann, was es mit dem Verstiften auf sich hat. Wir stehen an einem geöffneten Gehäuse eines luftgekühlten 911-Motors. Serienmäßig werden die beiden Hälften über vier Hülsen an den äußeren Kurbelwellenlagern stabil auf- und miteinander verbunden.

Um die in die Jahre gekommenen Gehäusehälften meines 2,7-Liter-Motors zu optimieren, werden die Lager-

böcke der Kurbelwelle nun ebenfalls, jeweils links und rechts, Pass-Stifte bekommen. Auf der anderen Hälfte werden die entsprechenden Löcher gebohrt, in welche die Stifte einfahren. „Weil sich damit mögliche Gegeneinanderbewegungen – und sind sie noch so minimal – vermeiden lassen“, erklärt mir Andreas Herrmann. „Sobald die Stifte gesetzt sind, werde ich die Gehäusehälften zusammensetzen und die Kurbelwellengasse läppen.“

Der ganze Vorgang ist pure Präzisionsarbeit. „Die Reibahle ist in diesem Fall eine Spezialausführung mit Hartchrommessern, die auf eine geschliffene und gehärtete Welle montiert ist.“ Diese Welle hat eine Genauigkeit zwischen den Spitzen von ein hundertstel Millimeter auf 1,5 Metern Länge. Herrmann weiter: „Zum Schluss wird mit dem gehärteten Läppdorn und feinsten Polierpaste, die in Honöl aufgelöst ist, poliert.“

Ganz wichtig dabei ist: Die Passwelle, auf der die Reibahle läuft, muss vorher haargenau zentriert werden – und zwar über die vordere Lagerbüchsenbohrung und über das hintere Passlager der Passlagerbohrung. Dies geschieht über ein Dreibein. Verdreht man die geschliffene Büchse, so verstellen sich die Passbolzen perfekt nach außen oder innen.

FEINWUCHTEN VON PLEUEL UND KOLBEN

In Herscheid nehmen Wulf und ich uns derweil der bewegten Teile an. „Wir werden Pleuel und Kolben nullen“, sagt Wulf. Das heißt: Wir wiegen alle Pleuel und Kolben mit einer Feinwaage einzeln ab. Das jeweils leichteste dieser Teile ist nun Referenzmaß für die übrigen schwereren.

Ich nehme mir die Teile des Kurbeltriebs also nacheinander vor und schleife Material ab. Dann wiege und vergleiche ich. Diesen Ablauf zelebriere ich so lange, bis

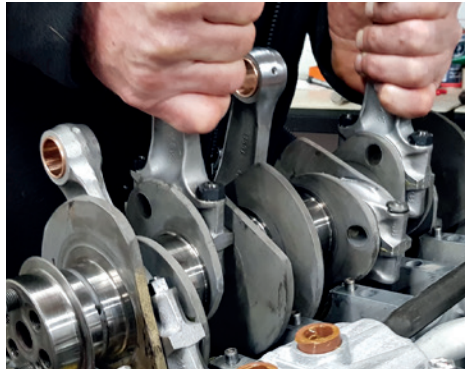


So lange, bis es passt: Ich schleife an den Pleueln überflüssiges Material ab. Am Ende sind alle Pleuel und Kolben annähernd auf dem gleichen Gewicht. Dadurch ist die bewegte Masse optimal verteilt bzw. feingewuchtet.

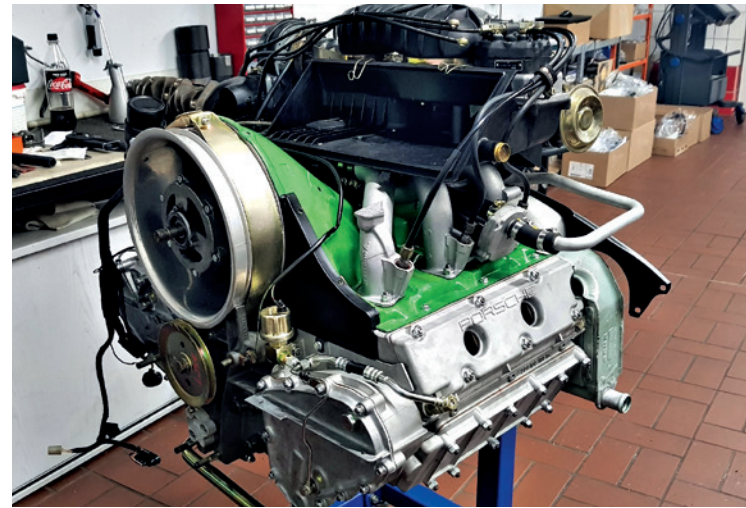
Hier erkennt man noch einmal die gesetzten Pass-Stifte in den Lagerböcken. Die neuen Kurbelwellenlager sind gefettet, die Kurbelwelle kann kommen.



Kleine Hochzeit:
Wulf Keilmann hebt die Kurbelwelle ins Gehäuse. Nicht vergessen: die Dichtungsringe der Ölpumpe einsetzen, bevor später die andere Motorgehäusehälfte drüberkommt.



Vielen Dank, Wulf Keilmann! Ohne ihn und sein Team wäre es kaum möglich gewesen, solch eine umfangreiche Motorüberholung durchzuführen.



Sieht doch schon wieder viel mehr wie ein 911-Motor aus: Die Einspritzanlage und alle Anbauteile sind weitestgehend montiert.





das Gewicht aller Teile nahezu gleich ist – genullt eben. Es ist das Feinwuchten des Bewegungsapparates im Motorgehäuse, entscheidend für einen gleichmäßigen Lauf aller Komponenten. Bis alles passt, bin ich vier Stunden lang beschäftigt.

Zwei Wochen später liegen die bearbeiteten Gehäusenhälften wieder auf der Werkbank. Langsam füllt sich auch das Teileregale, und der Zusammenbau des Motors rückt in greifbare Nähe. Ich besorge diverse Neuteile wie Kolbenringe, einen neuen Dichtsatz, Lagerschalen etc.

Ich spare mir die Beschreibung der einzelnen Montageschritte, nur so viel sei gesagt: Hier geht es um konzentriertes Vorgehen, vor allem in Bezug auf Maße und Drehmoment-Anzugswerte. Ein Gewinde begegnet mir, das vermutlich aus Materialermüdung nicht mehr greift. In solchen Fällen arbeite ich mit dem Gewindeschneider nach und setze Helicoil Gewindebuchsen ein. Das funktioniert hier sehr gut, da die Bauteile ausgebaut und somit leicht zugänglich sind.

Der Tag ist da, an dem der Motor zusammen ist. Wulf zeigt mir, wie die Steuerzeiten eingestellt werden, und wir spielen den Ablauf der Reihe nach durch, bis alles stimmt. Ach ja: Die Zündung habe ich auf eine 123-Zündung umgerüstet. Das alte Verteilergehäuse wurde revidiert und die neue Zünd-Elektronik implementiert. Dabei behält alles seinen originalen Look. Jetzt können unterschiedliche Zündkurven drehzahlunabhängig und frei über den Verteiler programmiert werden. Eben die Zündkurve, die am besten zum Motor passt.

Dann ist es so weit. Der Motor ist wieder im Heck, Spannung beim ersten Mal Drehen des Zündschlüssels. Schon nach den ersten Anlasser-Umdrehungen springt der Boxer zurück ins Leben. Er läuft! Experiment beendet, Patient lebt!

Es ist tatsächlich vollbracht: Alles in allem habe ich fast zehn Monate gebraucht. Vom Dornröschenschlaf zurück ins Leben und das alles in qualitativ bestmöglicher Weise.

Kaufinteresse? Sie können mir gern ein Angebot machen und sich über redaktion@pf-magazin.de bei mir melden.

FAZIT

Dass das Projekt „Finden, kaufen, restaurieren“ aufwendig und teuer werden würde, war mir klar. Dass es dann allerdings so in die Tiefe gegangen ist, so viel Zeit gekostet hat ..., damit hatte ich nicht gerechnet. Apropos gerechnet: Grundsätzlich halte ich die Rettung alter 911 für gerechtfertigt, trotz hoher Kosten, wie sie bei der Restaurierung meines G-Modells angefallen sind – es wäre auch günstiger gegangen. Mit anderen Autos aus dieser Zeit würde ich mir die Arbeit wohl nicht antun.

UND WAS NUN?

Ich habe hin und her überlegt: Was mache ich mit dem Auto, wenn es fertig ist? Der Familienrat hat beschlossen: Den meteorgrauen 911 Carrera von 1985 behalten wir. Punkt. Der „Grüne“ ist jetzt zwar spitzenmäßig, aber man hat nur einen Hintern. Trotz aller Begeisterung, der 911 2.7 muss wieder gehen. Okay. Scheiden tut weh, aber es klingt sinnvoll, und ich würde mich freuen, wenn dieses Auto bei jemandem landet, der einen tipptopp restaurierten Porsche 911 des Baujahrs 1976 – in der seltenen, nur zwei Jahre angebotenen Farbe Silbergründiamant Y8Y8 – zu würdigen weiß. Wer möchte, kann unter redaktion@pf-magazin.de mit mir Kontakt aufnehmen. Schauen wir mal, wie andere das Ergebnis meines Experiments bewerten. ◀

Text + Fotos: Peter Trautmann

· PORSCHE-FANS WELTWEIT ·

JAPAN

· MILLE MIGLIA AUF JAPANISCH ·

WER BEI DER ASIATISCHEN AUSGABE DER „TAUSEND MEILEN“ IM LAND DES LÄCHELNS SO ZÜGIG FÄHRT WIE BEIM ITALIENISCHEN ORIGINAL, LÄUFT GEFAHR, DISQUALIFIZIERT ZU WERDEN. AUS JAPANISCHER SICHT IST „LA FESTA MILLE MIGLIA“ TROTZDEM DAS HIGHLIGHT DER NATIONALEN OLDTIMER-SAISON. ERST RECHT IN PORSCHE-MODELLEN AUS DEN FÜNFZIGER UND SECHZIGER JAHREN.

Yoshio Fujiwara sitzt nicht zum ersten Mal in einem alten Porsche. Diverse 356 kennt der japanische Motorjournalist, 356 A, 356 B Carrera 2, 356 B Carrera Abarth, 911 S, 911 Carrera RS, 930 Turbo und andere ist er gefahren. Auch schon einen 550 Spyder – aber mit unglaublichen 150 km/h. Dafür riskiert er sogar eine hohe Geldstrafe – bis zu 100.000 Yen, etwa 800 Euro. Oder bis zu sechs Monate Knast.

Das liegt daran, dass Japan eines der Länder mit den strengsten Gesetzen gegen Raserei ist und dass auf Autobahnen meistens ein Tempolimit von 80 km/h herrscht. Auf Landstraßen muss man mit 50 km/h Spitze rechnen, in Städten und Dörfern bremsen 20er-Zonen den Vortrieb. Eine durchgezogene Mittellinie wird mehr geachtet als die Mitglieder der Kaiserfamilie und seltener unterbrochen als die Rede eines Yakuza-Bosses. Eigentlich kein Porsche-Terrain? Denkste! Die Japaner lieben Porsche. Und sie lieben die Mille Miglia. Deswegen gibt es eine eigene Ausgabe davon: „La Festa Mille Miglia“. Es lebe die italienisch-japanische Freundschaft.





宮益坂下
Miyamasu-zaka Hill-L

6F

みずほ証券
みずほ信託銀行
みずほ銀行

DHC

FPG

シティホーム CityHome

アプローン

衣笠眼科

診療時間
平日 9:10-18:00
土曜 9:10-12:00
休診日 日曜・祭日
診療内容
・眼科一般
・アレルギー
・ドライアイ
・眼瞼下垂
・眼鏡・コンタクトレンズ

セントラル
セントラル

衣笠

03-54

2F

央コ


In diesem Jahr, zur 23. Ausgabe der Lizenzveranstaltung, ist zum ersten Mal das Porsche Museum selbst dabei. Mit von der Partie sind der soeben voll restaurierte 550 RS Spyder, den der Porsche-Chef von Japan, Toshiyuki Shimegi, und sein Co Yoshio Fujiwara pilotieren; als zweites japanisches Team startet ein weißer Porsche 356 Speedster von 1955, gelenkt vom berühmten japanischen Chocolatier Sadaharu Aoki, als Beifahrer der Journalist Kazuhiro Nanyo; dazu zwei engagierte deutsche Teams mit Museumschef Achim Stejskal und dem Fahrzeug-Verantwortlichen Alexander Klein sowie zwei deutschen Journalisten im 356 B 1600 Super 90 von 1962 und im 356 A 1600 Super von 1956.

Neben Porsche sind Bugatti, Bentley, Mercedes, MG, Fiat, Jaguar, Stanguellini, Healey, Osca, Panhard, AC, Triumph und Cisitalia nur einige Marken, die hier in restaurierten oder patinierten Exemplaren teilnehmen.

Die japanische Ausgabe startet an exponierter Stelle (am Meiji-Schrein im Yoyogi-Park in Tokio), aber nicht ohne vorher von Priestern gesegnet worden zu sein. So gibt es zwischendurch in Städten und Dörfern Stempelkontrollen, und nach lokalem Brauch grüßen Figuren, Musikgruppen oder Theatermimen die Teilnehmer und beschenken sie mit regionalen Spezialitäten, die meistens aus etwas Essbarem bestehen. Die hiesige Mille dauert auch vier Tage und hat eine bestimmte, feste Route. Zudem nehmen auch nur edle Autos teil, deren Modelle einst die echte Mille Miglia gefahren sind – in Japan gibt es viele hochwertige und seltene Oldtimer, die Qualität der Autos ist ausgezeichnet.

SEGNUMG VOR DEM START

Aber dann ist da eben auch das Gesetz, und das mag Speeding überhaupt nicht. Während in Italien eine Schar von Gesetzeshütern die Teilnehmer, die 80 km/h in Fußgängerzonen fahren, ermutigt, noch eine Schippe draufzulegen, oder einen Tross von Teilnehmern mit Blaulicht über rote Ampeln scheidet, ist „zügiges Fahren“ in Japan ein Fremdwort.


 ZUR 23. AUSGABE DER
 MILLE-MIGLIA-LIZENZVERANSTALTUNG
 IST DAS PORSCHE MUSEUM MIT
 VIER AUTOS AM START.





Schön langsam. Das Rennen folgt klaren Regeln und einer festgelegten Route. Da finden sich auch immer mal wieder Fans ein.

Okay, in Großstädten wie Tokio geht sowieso nichts. Die sind ganztägig verstopft, und die Ampeln scheinen fünfmal so lange rot zu zeigen wie grün. Aber außerhalb? Mal eine Schlange schleichender Key-Cars auf freier Strecke überholen – trotz der durchgezogenen Linie? Die (täglichen) Atemalkoholkontrollen vor dem Start für Fahrer und Beifahrer, angeordnet vom Veranstalter, hätten uns allerdings warnen müssen.

Yoshio Fujiwara weiß das natürlich alles. Aber er weiß auch, wo man einen 550 Spyder unbeobachtet treten kann. Tohoku Expressway am ersten Tag – wenig befahren, eine ewige Gerade, keine Kameras, keine Polizei. Er muss einfach erfahren, warum die 550 Spyder in Le Mans auf der Hunaudières so zuverlässig, so stabil, so schnell waren. Ohne Leitwerke, ohne aerodynamische Kniffe. Deswegen fährt er hier 130, 140, 150 km/h: „Da liegt das Auto am besten“, sagt er.

SCHNELLES FAHREN IST VERPÖNT

Kein Wunder, dass das MM-Feeling mit jedem Kilometer freier Fahrt mehr aufkeimt – auch bei den beiden japanischen Porsche-Museums-Teams. Selbst mit dem nur 75 PS starken 356 A werden diverse Konkurrenten samt dem Fotografen-Panamera, der sich redlich bemüht, dranzubleiben, abgehängt. Das kommt allerdings nicht gut an – obwohl sich weder Polizisten noch Blitzer sehen ließen, stehen alle vier Teams am Abend auf der öffent-





DAS JUBELN DER FANS GILT DEN
AUTOS UND DEM JAPANISCHEN TV-STAR
MASAAKI SAKAI IM MASERATI VON 1957.





Dramatische Kulissen, Schrein- und Tempelanlagen, haben einen festen Platz in der Tour. Einen 550 Spyder und drei 356 hat Porsche gemeldet.



lichen schwarzen Regelverletzungsliste. Erschwerend kommt die mündliche Aufforderung zum Rapport bei der Rallyeleitung hinzu.

Aber Hand auf den Boxer: Wenn es bei der Rallye nur einmal einen Verkehrsunfall mit einem Wagen gäbe, würde sie sofort verboten werden. Also fahren wir ab sofort streng regelkonform und switchen den Modus von sportlich auf touristisch. Auch so macht es Spaß, in den relativ inexakt arbeitenden Vierganggetriebenen zu rühren und die Bakelit-Lenkräder durch die Finger gleiten zu lassen.

Mille ist folglich nicht gleich Mille. Und Japan ist nicht Europa – auch wenn wir durchaus Orte durchfahren, die einem mitteleuropäischen Laubwald entsprechen. Manche Landstriche (wir absolvieren – Umwege aufgrund Fehlinterpretationen des Roadbooks nicht mitgerechnet – 1389,7 Kilometer in diversen Schleifen nördlich von Tokio in den Fukushima-Distrikt und zurück) sehen aus wie die Eifel oder das Allgäu.

Anders als in Italien ist auch (außer dem Tempo), dass nur 120 Autos teilnehmen und dass man eben doch immer wieder von der Exotik eingeholt wird, etwa in Form der Shinshoji-Tempelanlage in Narita, von Schneeeaffen auf der Straße oder von winkenden Passanten in Kimonos. Dazu kommt der Linksverkehr, und das Roadbook ist sehr japanisch – die englischen Übersetzungen scheinen von Google gemacht: Links und rechts stimmt nicht immer, die Höhe und Zahlweise der Mautgebühren auf Autobahnen ebenfalls nicht.

Die Japaner scheinen das zu kennen – die meisten haben ihre Wagen mit Navi- und Zeitnahmetechnik hochgerüstet. Die vier deutschen Autos begnügen sich mit jeweils zwei Stoppuhren und dem unerschütterlichen Glauben, schon irgendwo anzukommen.

Am Straßenrand der gesamten Tour stehen erstaunlich viele Oldtimer-Fans, die enthusiastisch jubeln und Fähnchen schwenken. Fujiwara kennt die Szene: „Einerseits freuen sie sich über Autos, die sie sonst nicht sehen. Andererseits gilt der Jubel dem großen japanischen TV-Star Masaaki Sakai im 57er Maserati 200SI.“ Er ist ein großer Komiker auf der Insel (Star der Serie *Monkey*) und ein echter Car-Guy.

ZWEI STOPPUHREN MÜSSEN REICHEN

Die Route von „La Festa Mille Miglia“ führt von Tokio ins knapp 370 Kilometer entfernte Lake Resort Urubandai, wo wir leider nicht die Bassins der badenden Affen sehen. Hier wird am zweiten Tag eine gut 340 Kilometer lange Schleife gefahren, mit Sonderprüfungen auf der Link-Rennstrecke – einer kleinen Piste in den Bergen. Es folgt ein Besuch des diesmal nebligen Fukushima Sky Park und der Schlösser Shiroishijo und Tsurugajo.

Der mit 444 Kilometern sehr fahrintensive dritte Tag führt in die British Hills, zum Schloss Kominejo, zum Hunter Mountain und über die Hero-Sinoi-Renn-



strecke nach Narita. Der letzte Fahrtag erscheint mit 236 Kilometern recht kurz, aber die beeindruckende Naritasan-Shinshoji-Tempelanlage, die vielen aneinandergereihten Sonderprüfungen auf der Sodegaura-Forest-Rennstrecke und der Besuch des skurrilen Tokyo-German-Village in Sodegaura-City leicht südlich von Tokio brauchen ihre Zeit.

Hier, beim „Tokyodeutschlanddorfmarktplatz“, zeigen die Japaner mit Hingabe, wie die Deutschen nicht sind. Aber den Gästen gefällt's bei Weißbier, Brezeln, Bratwurst, Gulasch (!) und Spaghetti Bolognese (!). Und dann plärrt da außerdem unter anderem *Hoch auf dem gelben Wagen* aus den Lautsprechern.

Sushi, was sonst? Die Liebe zum italienischen Original reicht noch nicht so weit, dass sich die Küche dem anpasst.



Mit einem Mal stehen zwei 550 Spyder nebeneinander. Der japanische Porsche-Fan Kazumi Araki ist völlig aus dem Häuschen – sein Porsche 550 RS Spyder mit der Produktionsnummer 65 parkt neben der Nummer 64 aus dem Porsche Museum. Ein echter Zufall – wurden doch nur 130 Stück der millionenteuren automobilen Juwelen gebaut (90 Exemplare des 550 Spyder und 40 Stück vom 550 A Spyder).

„Es gibt sehr viele alte Autos in Japan“, erzählt uns Yoshio, „die meisten sind Sportwagen, gebaut nach dem Zweiten Weltkrieg. Ganz populär sind Porsche 356 und 911, aber auch Lotus Seven, Elan und Europa, Alfa Romeo Giulia, Ferrari Dino und die 250 GT-Serie, Aston Martin DB 4 bis 6, Honda Sports, Nissan Skyline und Fairlady Z, Toyota S800 und Toyota 2000 GT, um nur einige Beispiele zu nennen.“ Als Klassiker wird hier alles bezeichnet, was vor 1970 gebaut wurde, Rennwagen müssen laut Regeln des JCCA (Japan Classic Car Association) für diesen Status vor 1974 gebaut worden sein. Die meisten Classic Events lassen übrigens nur Autos vor dem Baujahr 1969 zu.

TREFFEN ZWEIER 550 SPYDER

„Die Mille Miglia ist bei uns das größte und das populärste Classic-Rallye-Event“, weiß Yoshio, der auch zum ersten Mal teilnimmt. „Und das einzige mit Bezug auf Übersee.“ Die erste Classic Rallye in Japan gab es 1985 mit der Rokko Monte Miglia. Das älteste Event, das seit seiner Gründung noch läuft, ist der Coppa di Koumi von 1990.

Man muss den Oldtimer-Besitzern in Japan übrigens mehr Respekt für ihr Hobby zollen, weil der Staat hier für ein altes Auto höhere Steuern verlangt als für ein modernes. „Es gibt zwei Arten von Steuern. Autos, die älter als 13 Jahre sind, zahlen einen Aufschlag von 15 Prozent. Und dann gibt es noch die Gewichtssteuer für Autos, die älter als 13 Jahre sind: noch mal 40 Prozent drauf. Angeblich alles aus Umweltschutzgründen, aber das steigert nur den Absatz von neuen Autos“, meint Yoshio.

Besonders Porsche-Fans hält das allerdings nicht vom Zelebrieren ihrer Leidenschaft ab. Die Marke hat hier eine lange Historie: Schon 1953 wurden die ersten vier 356er importiert. „Eines der Cabrios existiert noch heute“, verrät Yoshio, „und es gibt hier ausgesprochen viele Porsche-Fans. Der japanische Porsche-356-Club wurde bereits 1976 gegründet – der hiesige Ferrari-Club erst 1990.“ Japan ist eben nicht Italien. ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Porsche



„DER JAPANISCHE PORSCHE-356-CLUB
WURDE BEREITS 1976 GEGRÜNDET –
DER FERRARI-CLUB ERST 1990.“



REPORT – 944 SPECIAL EDITION

ZUR FEIER DES TAGES



Populär war der 944 immer, vielleicht ja sogar etwas zu beliebt. Zumindest sah Porsche keinen Grund, den Absatz durch Marketing-Aktionen zu beschleunigen. Das einzige Sondermodell des 944 mit Saugmotor erreichte noch nicht einmal vierstellige Produktionszahlen.



Silber-Jubiläum? Nicht ganz. Das einzige 944-Sondermodell erschien fünf Jahre nach dem Anlauf der Serienproduktion.



Die geschlitzte Heckschürze war ein beliebtes Zubehör, ab Werk wurde die Special Edition aber im unveränderten Serien-Look ausgeliefert.

Die „Special Edition“ des 944 erschien zum Modelljahr 1988 so unauffällig, als gäbe es nichts Großes zu feiern. Dabei hatte der 944 doch gerade die 100.000er-Marke geknackt und den im gleichen Zeitraum zwischen 1982 und 1987 gebauten 911 mit rund 16.000 Einheiten Vorsprung bei den Stückzahlen klar überholt!

Vom kleinen Verwandten 924 legte Porsche im Laufe seiner langen Karriere mehr als ein Dutzend Sondereditionen auf, beim 944 reichte es gerade einmal für zwei: Der 250 PS starke 944 Turbo S wurde als „Silberrosa“-Serie berühmt, der 944 Special Edition ist heute nahezu unbekannt. Noch nicht einmal im gut sortierten Porsche-Archiv finden sich viele Informationen dazu.

Vielleicht tat er einfach zu bescheiden. Denn jenes Sondermodell zum Bau des 100.000ten Porsche 944 gab sich ähnlich unspektakulär wie der Wagen selbst.

Der 944 war das Auto, das sich dank der ausgeglichenen Gewichtsverteilung und des sonoren Charakters des großvolumigen Vierzylinders entspannt schnell fahren ließ – im Gegensatz zum 911, der bei vergleichbarem Tempo auf der Nordschleife eher an ein Schiff auf hoher See erinnerte, ohne sich wirklich absetzen zu können, wie zeitgenössische Tests bestätigten.

ZUR WAHL STANDEN SATINSCHWARZ UND ZERMATTSILBER

Porsche hatte den 944 seit seiner Vorstellung im Herbst 1981 kontinuierlich weiterentwickelt. Bis Ende 1984 lief der 944 in seiner Urform vom Band, die überarbeitete Version mit einer moderneren Innenraum-Architektur blieb bis zur Wachablösung durch den 944 S2 zum Modelljahr 1989 aktuell. Während der 944 in seiner letzten Ausführung noch ein Jahr mit einem auf 2,7 Liter Hubraum vergrößerten Vierzylinder im Programm blieb, besaß das Jubiläumsmodell die letzte Ausbaustufe des klassischen 944 mit 2,5-Liter-Motor.

Unter der Haube saß die dritte Ausbaustufe des 2,5-Liter-Saugmotors. Unter anderem war die Verdichtung von 10,6 : 1 auf 10,2 : 1 gesenkt worden. Damit konnte der Wagen auch mit bleifreiem Benzin samt Katalysator betrieben werden, das zu jener Zeit nur mit 95 Oktan verfügbar war. Die Leistung reduzierte sich dadurch von 163 auf 160 PS, die Höchstgeschwindigkeit sank von 220 auf 218 km/h.

Viel Werbung machte der Hersteller für die Sonderedition nicht. Porsche selbst sprach von einem „komfortbetonten Exklusiv-Modell“ in der Version 1 und 2. Die Unterschiede lagen in der Farbgebung: Satinschwarz und Zermattsilber standen zur Wahl. Dazu kamen Flankenschutzleisten in Wagenfarbe (M418), Nebelscheinwerfer (M429) und Telefonfelgen in 7 x 16 vorn und 8 x 16 hinten (M458). Auch ein Hubdach (M650) gab Porsche dem Wagen mit. Im Innenraum unterstrichen



VIEL WERBUNG MACHTE PORSCHE FÜR
DAS SONDERMODELL NICHT UND SPRACH NUR VON EINEM
KOMFORTBETONTEN EXKLUSIV-MODELL.



Porsche 944 II

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenmotor Typ M44/09 (M44/10)

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 100 x 78,9 mm

Hubraum: 2479 ccm

Leistung: 118 kW (160 PS) bei 5800/min

Drehmoment: 210 Nm bei 4500/min

Verdichtung: 10,2 : 1

Gemischaubereitung: elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

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

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2400 mm

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

L x B x H: 4200 x 1735 x 1275 mm

Räder/Reifen: 7 J x 15 mit 195/65 VR 15, a. W. 205/60 VR 15, bzw. 7 J x 16 mit 205/55 VR 16

Leergewicht: 1260 kg (1210 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1580 kg

Höchstgeschwindigkeit: 218 km/h (215 km/h)

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

Bauzeit: 1987/1988 (Serie II mit Katalysator)

Stückzahl: 5840

PORSCHE FAHRER Preisguide

944, Coupé
Bj. 1986–1988

Note 1: k. N.
Note 2: 14.000 Euro
Note 3: 8000 Euro
Note 4: 4000 Euro
Note 5: k. N.

944 (Kat), Coupé
Bj. 1986–1988

Note 1: k. N.
Note 2: 13.000 Euro
Note 3: 7500 Euro
Note 4: 3300 Euro
Note 5: k. N.



Quelle: Classic Data



DIE ZIFFER M575 AUF DEM PRODUKTIONSCODE WAR DER HINWEIS AUF DIE KLEINE SERIE, DIE, STAND HEUTE, IN EINER AUFLAGE VON 910 STÜCK GEFERTIGT WORDEN SEIN SOLL.

graue Stoffeinsätze auf den Sitzen und Türtafeln den eleganten Auftritt (M990), dazu kamen eine automatische Heizungsregulierung (M424) und Türtafeln in Stoff (M526) und getrennt umlegbare Rücksitzlehnen (M685). Servolenkung oder elektrische Fensterheber waren zu der Zeit schon in die Serienausstattung eingeflossen.

DABEI EINE MÜNZE MIT PRÄGUNG „SPECIAL EDITION 1987“

Die Ziffer M575 auf dem Produktionscode war der Hinweis auf die kleine Serie, die, Stand heute, in einer Auflage von 910 Stück gefertigt worden sein soll, davon 403 Fahrzeuge in Satinschwarz und 507 in Zermattsilbermetall. Der von anderen Sondermodellen bekannte Schriftzug „F. Porsche“ fand sich nicht auf den Sitzen, und auch eine Sonderfarbe erhielt der exklusive 944 nicht. So blieb der Fahrer als Besitzer des Sondermodells nach außen hin unerkant.

Gut möglich, dass es ein bisschen zu wenig war. Der französische Importeur Son-Auto ließ sich die eigene Sonderserie „Team Rothmans“ einfallen: 100 weiße 944 erhielten auffällige Anbauteile wie Schwellerverkleidungen und Heckschürze, feine umlaufende Streifen in den Farben Rot, Blau und Gold sowie eine Plakette am Armaturenbrett.

Der Fahrer eines 944 der Special bzw. Celebration Edition bekam als einzige Bestätigung des Besonderen eine Münze im Handschuhfach, etwa 6,5 cm im Durchmesser und mit der Prägung „Special Edition 1987“. We-



nig erstaunlich: Bei unserem Fotoauto ist sie nicht mehr dabei. Der Erstbesitzer wird sie als Erinnerung an einen Wagen behalten haben, der so tief stapelte wie kein anderes Exklusiv-Modell in der langen Reihe der Sondereditionen aus dem Hause Porsche.

Somit fahren die Besitzer des 944-Sondermodells ein Stück Porsche-Geschichte, das man erst auf den zweiten Blick erkennt. Und vielleicht wissen es einige von ihnen noch nicht einmal. ◀

Text: Tobias Kindermann/Jan-Henrik Muche

Fotos: Tobias Kindermann

HAPPY END – 911 CARRERA 4 CABRIO TYP 996

GENUSS OHNE REUE

Morgens um sieben ist die Welt noch in Ordnung. Vor allem in den großen Ferien, wenn die Stadt leerer ist als sonst und erst langsam wach wird. Bei lauer Luft und mit geöffnetem Dach geht es früh in die City, wo tagsüber Verkehrsinfarkt und Hektik herrschen. Eigentlich ja ganz schön hier.







Große Show. Rund um die Alte Oper inmitten der City tobt sonst der Verkehr. In Ruhe vorfahren gelingt nur, wenn der Rest der Stadt noch schläft.

Es gibt Orte und Uhrzeiten in Frankfurt, da sehen Teile der Innenstadt mit ein wenig Fantasie wie New York aus. Oder vielleicht Paris. Na ja, ein bisschen zumindest.

Die Hochhausschluchten der Innenstadt gehören dazu, dort, wo der Beton der Büro- und Bankentürme links und rechts von Straße und Bürgersteig senkrecht in den Himmel wächst, oder der Platz vor der Alten Oper. Morgens, also frühmorgens so zwischen 5:00 und 7:00 Uhr, wenn die City noch schläft und die Türen der Bankentürme und Modeboutiquen noch verschlossen sind, hat das alles seinen Reiz.

Wer hier zwischen Kapital und Chic passend gekleidet sein möchte, liegt mit einem Elfer immer richtig. Cabrio? Ja, gern. Wenn es ein Vertreter der modellgepflegten 996-Baureihe der frühen Nullerjahre ist, kommt noch das gute Gefühl hinzu, Connaisseur und Insider zugleich zu sein: So zuverlässig, alltagstauglich, gut aussehend und günstig ist derzeit kein anderer offener 911 zu bekommen. Ja, das 996 Cabrio der späten Neunziger notiert niedriger, doch der hohe Reifegrad der Modelle ab 2001 macht es zum besseren Angebot.

Alte Oper, Goethestraße, Neue Mainzer Straße – im großen kleinen Frankfurt am Main sind das keine zwei Kilome-



ter Fahrstrecke, alles ist nahe. Hier zeigt sich Geld, da wird es ausgegeben und dort verdient – ein Porsche gehörte in diesen Kreisen und Straßen schon immer zur Standardbesetzung, und ein Cabrio betonte den Hang zum Luxus.

Heute präsentiert sich ein 996 Cabrio volksnah und erreichbar und kostet im Zustand von 3 bis 2 zwischen 17.000 und 34.000 Euro. Der Vorgänger 993 kommt als Cabrio gern auch dreimal so teuer. Andererseits käme auf der Suche nach einem offenen Porsche der Neuzeit nur ein Boxster der ersten Generation noch billiger.

Mit den Bildern klassischer luftgekühlter 911 Cabrios im Kopf muss man sich an den Look des offenen 996 erst

gewöhnen. Die alten 911 trugen ihr Verdeck wie der Urvater Käfer bis in die Neunziger aufgetürmt am Heck unter einer altväterlichen Persenning spazieren. Das kann der moderne 996 besser, der sein Dach in Z-Form faltet und elegant und der Linie folgend hinter die Notsitze legt. Dass aufgrund eines deutlich gestreckten Radstands und langen Hecks beinahe der Eindruck eines Viersitzers entsteht, gehört zur Eigenart moderner 911-Cabrio-Typen.

Die Kundschaft bevorzugte das Coupé der ab April 1998 verfügbaren Cabrio-Version des 996, die werksseitig mit einem Hardtop mit heizbarer Heckscheibe ausgeliefert wurde. Rund 31.000 verkauften Coupés standen

Große Namen: Cartier, Dior, Porsche. In der feinen Goethestraße ist ein 911 Cabrio ein alltäglicher Anblick. So viel Mut zur Farbe beweisen hier aber nicht viele.



KUNST, KOMMERZ, KULTUR ...

Frankfurt ist das Große im Kleinen, international aber überschaubar in der Größe. Nach Stadtrundgang, Museumsbesuch und dem Skyline-Foto von einer der Main-Brücken ist es Zeit für einen Schoppen. Apfelwein-Lokale sind die Biergärten der Stadt, hier rückt die Welt bei Stöffsche und Handkäs auf Holzbänken zusammen.

Kaiserdomb, Römer, Neue Altstadt und Paulskirche (City)

Das Herz der Stadt, Krönungsstätte und Ort der ersten deutschen Nationalversammlung, alles nur drei Minuten voneinander entfernt.

Goethe-Haus (City)

Von der Paulskirche ist es nicht weit zum Geburtshaus des berühmtesten Frankfurters, das nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg rekonstruiert wurde. Großer Hirschgraben 23–25, Mo–Sa 10–18 Uhr & So 10–17 Uhr, www.goethehaus-frankfurt.de

Senckenberg-Museum (Bockenheim)

Naturkunde, Evolution und jede Menge Dinosaurier-Skelette. Senckenberganlage 25, Mo–Fr 9–17 Uhr & Sa–So 9–18 Uhr, www.senckenberg.de

Städelmuseum (Sachsenhausen)

Über 200 Jahre alt und voll mit europäischer Kunstgeschichte aus rund 700 Jahren. Sammlung und Wechsellausstellungen genießen Weltruf. Schaumainkai 63, Di, Mi, Sa + So 10–18 Uhr & Do + Fr 10–21 Uhr, www.staedelmuseum.de

... UND ÄPPELWOI

Atschel (Sachsenhausen). Wallstraße 7, Mo–So 12–24 Uhr, www.atschel-frankfurt.de

Zur Stalburg (Nordend). Glauburgstraße 80, Mo–Sa 17–01 Uhr, So 16–24 Uhr

Bornheimer Ratskeller (Bornheim). Di–Sa 17–22:30 Uhr, So 12–22:30 Uhr, www.ratskeller-bornheim.de

Lohrberg Schänke (Seckbach). Auf dem Rohr 9, Mo–So 11–23 Uhr, www.lohrberg-schaenke.de

911 Carrera 4 Cabrio Typ 996

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

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3596 ccm

Leistung: 320 PS bei 6800/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4250/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischauflbereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Allradantrieb über Viscolamellenkupplung und Kardanwelle

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/31, a. W. Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/35

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

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

Radstand: 2350 mm

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

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

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

Leergewicht: 1485 kg (1540 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1915 kg (1970 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 285 km/h (280 km/h)

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

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2001–2003

Stückzahl: 7155

Preis: 155.184 Mark (160.799 Mark)

PORSCHE FAHRER Preisguide

911 Carrera 4 (996)

Bj. 2001–2003



Classic Data

Note 1: k. N.

Note 2: 29.200 Euro

Note 3: 19.900 Euro

Note 4: k. N.

Note 5: k. N.

Quelle: Classic Data



DIE GAR NICHT MAL SO SELTEN
BESTELLTE FÜNFANG-TIPTRONIC
WÜRD EINEM FASHION VICTIM WIE
DIESEM 996 CABRIO GUT STEHEN.

etwa 23.000 Cabrios gegenüber, als zum Erscheinen der überarbeiteten Version zum Modelljahr 2002 abgerechnet wurde. Auch danach verkaufte sich das Coupé besser.

Beim Carrera 4, der im Oktober 1998 zeitgleich als Coupé und als Cabrio auf den Markt kam, lag erst das Coupé in Führung, doch nach dem Wechsel zur modellgepflegten Variante schob sich das Cabrio nach vorn. 7155 Carrera 4 Cabrios verkaufte Porsche, aber nur 3231 Coupés. Allradantrieb und offen – wieso übte gerade diese Kombination einen so großen Reiz aus? Als ideales Winterauto geht so ein 996 Cabrio sicher nicht durch.

ALLRAD UND MONDÄNER CHIC

Der neue 996 ist der schönere Vertreter der Baureihe. Selbstsicher auftretend, harmonischer gestaltet mit seinen neu entworfenen Bug- und Heckpartien sowie den nach unten abgerundeten Scheinwerfern, die der Sauger von der Turbo-Version übernommen hat. Ein 996 mit Spiegeleiern ist bereits ein Fall für Fans, die gänzlich ironiefrei das Ursprüngliche suchen, aber der bessere Kauf ist ein 996 der zweiten Generation.

Unser Fotoauto steht sonst im Museum und war, als Presseauto für den „Werkseigenbedarf“ üppig ausgestattet, richtig teuer. 175.388 Mark standen auf der Rechnung, als es 2001 ausgeliefert wurde. Orangerotperlecolor (ein toller Name für eine Farbe!) heißt der Lack, kombiniert mit blauem Verdeck und 4400 Mark teurem Leder in Metropolblau.

Wer hier im Sinne eines fotogenen Gesamteindrucks starke Kontraste wählte, bewies Mut und hatte gedanklich noch die grellen Neunziger im Kopf. Die gar nicht sooo selten bestellte Fünfgang-Tiptronic, die den 911 endgültig City-tauglich machte, würde einem Fashion Victim wie diesem 996 gut stehen.

Das Gegenteil ist der Fall, trotz Allradtechnik und mondänen Chics wurde dieses Cabrio dynamisch konfiguriert. Zupackende, aber erstaunlich bequeme Sportsitze gehören zum Paket, genau wie 18-Zoll-Sport-Design-Räder, die den 996 gleich viel erwachsener und wertiger aussehen lassen. Um festzustellen, dass Sport-



fahrwerk und Tieferlegung an Bord sind, hätte es in jedem Fall keine Ausstattungsliste gebraucht. Der erste Eindruck auf den ersten paar Metern schrundiger Straße – nirgendwo lassen sich Fahrwerke härter und materialfordernder testen als in deutschen Großstädten – lässt kein anderes Urteil zu: Mannomann, rollt der trocken und hüftsteif ab. Zum Cabrio will das nicht so recht passen.

SPORTFAHRWERK UND STARKE KONTRASTE

Im Rückspiegel wölbt sich bei langsam aufgehender Sonne sanft die Hügellandschaft des hoch bauenden Hecks. Der größere 3,6-Liter-Motor mit 320 PS steckt hinten drin, eine ebenso cremig laufende wie stark antretende Maschine, die viel zum souveränen Auftreten des späten 996 beiträgt; da spielt sicher auch der dämpfende Wassermantel eine Rolle.

Langsam wird es voller in der aufwachenden Stadt, zwischen die letzten Taxis der Nacht und die ersten Lieferanten und Dienstleister mischen sich Angestellte auf dem Weg in einen der Bürotürme. Nach einem 996, der den Taxistand vor Frankfurts Alter Oper zum Rangie-

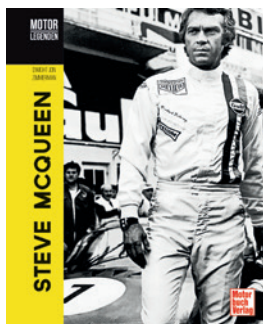
ren für Fotos nutzt, dreht sich hier niemand um. Und vom neuen Allradantrieb der Baureihe, dessen System mit Kardan- statt Transaxlewellen und Viscokupplung im Gehäuse des Vorderachsdifferentials arbeitet, merkt der Fahrer im langsamen Dahingleiten des morgendlichen Stadtverkehrs auch nichts. Die im Vergleich zum aktuellen 992 beinahe schon kompakten Abmessungen, die schmal bauende Karosserie und eine gute Übersichtlichkeit sind Pluspunkte, die man in der City schätzen lernt.

Ab Herbst 2002 legte Porsche nach und spendierte Carrera und Carrera 4 bereits die nächste Leistungssteigerung auf 345 PS bei 6800/min, doch das sind Feinheiten. Mit einem 996 ist man immer gut angezogen: das Coupé als sportlicher Begleiter für Vielfahrer, das Cabrio für Genießer. Große Auswahl und bezahlbare Preise machen sie umso verführerischer.

Ein offener 996 in solch mutigen Komplementär-Kontrastfarben und mit derart üppiger Ausstattung wird sich so schnell nicht finden, aber wenn der Motor hält, ist ein 996 C4 Cabrio ein Porsche für immer. Und als Stadtauto funktioniert es auch. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Großer Auftritt. An die taillenfremde Linie des 996 mussten sich 911-Fans erst gewöhnen, doch jetzt ist die beinahe schon kompakte Baureihe auf dem Weg zum Klassiker.



Motor Legenden Steve McQueen

Noch ein Buch über den Auto-Besessenen Steve McQueen? Braucht es das wirklich? Nicht unbedingt, aber dieses hier ist schön gemacht und einfach zu lesen, weil es kein bildstarkes Resümee einer immer wieder beschriebenen Rennleidenschaft (wie der Titel vermuten ließe), sondern eine knappe Studie der Person und der Karriere ist, Nebenkriegsschauplätze inklusive. Gelungen ist die kurzweilige, wenn auch nicht tiefgründige Unterteilung in Kapitel und Unterkapitel wie „Rennen fahren, um zu leben“ oder „Eine Ikone der Herrenmode“ (Der Bullitt Look), die Filme, Autos, Motorräder, Armbanduhren, Frauen. Das alles hangelt sich an einem groben Zeitstrahl entlang, was mitunter verwirrend ist, weil die Themen währenddessen kreuz und quer gehen. Und der Preis ist etwas zu hoch, 19,90 Euro würden diesem Buch in diesem Format besser stehen.

Dwight Jon Zimmerman: „Motor Legenden – Steve McQueen“, 240 Seiten, 174 x 231 mm, deutsch, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2018, 29,90 Euro, ISBN 978-3-613-04143-1



50 Jahre Porsche 914

Ein halbes Jahrhundert alt musste der VW-Porsche werden, um nicht nur bei all jenen Anerkennung zu finden, die ihn schon immer oder zumindest sehr lange mochten, sondern auch bei denen, die im Porsche immer zu viel Volkswagen zu entdecken glaubten. Zum runden Jubiläum gibt es ein neues, rundum gelungenes 914-Buch: Die Fans entdecken darin weitere Details in Technik und Ausstattung, die neu Begeisterten erfahren, warum Entwicklung und Geburt des 914 so schwierig waren und dass jenseits des 914-6 noch jede Menge leistungsstarke und wild gestylte Ausnahmetypen antraten. Allein die (unterhaltsame) Retrospektive der schicksalhaften Verbindung zwischen VW und Porsche ist es wert, gelesen zu werden; spannend für alle, die nicht schon wieder ein 911-Buch auf dem Schoß haben wollen und die ein Herz für Porsche-Typen jenseits des Mainstreams haben. Oder warum kommt VW im Titel gar nicht vor?

Jürgen Lewandowski: „50 Jahre Porsche 914“, 224 Seiten, 230 x 265 mm, deutsch, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2019, 49,90 Euro, ISBN 978-3-667-11586-7



Porsche Perfektion auf Rädern

Die komplette Porsche-Geschichte auf 256 Seiten? Tolle Idee, aber wo anfangen? Am besten beim Beginn, als der junge Ferdinand Porsche erst zum Pionier der Elektrotechnik, dann zum Automann und Konstrukteur wurde – und dann zeigen, was sich daraus entwickelt hat. PORSCHE FAHRER-Autor Roland Löwisch hat es geschafft, die Entwicklungsgeschichte der Firma, ihre wichtigsten Protagonisten und eine Typenkunde der bedeutendsten Modelle zu einem übersichtlichen, gut zu lesenden Überblick zu verdichten, in dem sogar noch Traktoren und Rennsport ihren Platz finden. Klar, es gibt Lücken, aber wohl nur wenige Porsche-Nachschlagewerke, die so viele fundierte Informationen auf einen Schlag für nur 9,99 Euro bieten.

Roland Löwisch: „Porsche – Perfektion auf Rädern“, 256 Seiten, 222 x 275 mm, Hardcover, Heel, Königswinter 2019, 9,99 Euro, ISBN 978-3-95843-880-4



Vollgas oder nix!

Erich Glavitz, den promovierten Stuntman, Rennfahrer, Promi-Kenner und Frauen-Versteher, kennen Sie ja bereits: Anfang 2015 erschien das erste Porträt über den Mann, der in James-Bond-Filmen, Rennsport-Streifen und im Auftrag großer Filmstars Autos en gros und en detail zerlegte. Nun hat der alte Glavitz in der Tonalität des Wieners, wo junge Damen „forsche Hasn“ sind und der Schauspieler George Lazenby „leiwand“ ist, ein Buch über die Abenteuer des jungen Glavitz geschrieben. Untertitel: Meine wilden 60er mit Rindt, McQueen, Bond. Oder auch Sex, Drugs, Cars and Crashes. Bescheiden klingt Glavitz dabei niemals, aber auch deshalb erschließt sich dem Leser so schön, warum die Sixties ein wildes, ein einfaches, unverstelltes Jahrzehnt waren, voller Freiheit und Ahnungslosigkeit. Gut, dass „der Glavitzer“ dabei war und alles aufgeschrieben hat. Schnell, schnell natürlich, immer mit Vollgas.

Dr. Erich Glavitz: „Vollgas oder nix!“, 288 Seiten, 170 x 240 mm, Hardcover, McKlein, Köln 2018, 34,90 Euro, ISBN 978-3-947156-11-5

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 356 Pre-A

Porsche 356

Im vergangenen Jahr war der Hashtag #70JahrePorsche allgegenwärtig im Netz, feierten die Stuttgarter Sportwagenbauer 2018 doch ihr 70. Jubiläum. Der 07. Juli 1948 gilt als Geburtstag von Porsche: Der erste 356 wurde zugelassen. Auch in diesem Fall steht die Modellbezeichnung für die Konstruktionsnummer des entsprechenden fahrbaren Untersatzes.

Der Porsche 356 hatte zu Beginn seiner Laufbahn eine geteilte Frontscheibe und eine Basis, die zu einem Großteil auf Teilen von Volkswagens Käfer aufbaute. Ab Herbst 1955 wurde mit dem Porsche 356 A eine modellgepflegte Version eingeführt, die über eine einteilige Frontscheibe verfügte. Hier setzt Solido mit den Modellautos der Vorserienversion 356 Pre-A von 1953 im Maßstab 1:18 an, die dieses Merkmal aufgreift und unter der Artikelnummer S1802802 in ziviler Version und unter S1802801 in der Rennvariante Carrera Panamericana ausgeliefert wird. An deren Lenkrad hat die Schauspielerin und Rallyefahrerin Jaqueline Evans 1953 gesessen. Die Lackierung des Sportwagens erinnert an María Eva Duarte de Perón, Eva Perón, die sehr sozial engagierte und 1952 verstorbene zweite Frau des argentinischen Präsidenten Juan Perón.

Preis je 39⁹⁵ € Artikelnummer: **S1802802** & Artikelnummer: **S1802801**.



Röhl 911 Eminence

Porsche 911

Das Modell des Porsche 911 SC, mit dem die legendäre Fahrerpaarung Walter Röhl und Christian Geistdörfer an der Rallye Sanremo 1981 teilnahm, ist nun in zwei Maßstäben erhältlich. Zunächst erschien das Auto mit der gewaltigen Scheinwerferbatterie und dem Schriftzug des Sponsors Eminence auf der Fronthaube im Maßstab 1:18 von Ottomobile; zu haben unter der Artikelnummer CK001 und aus hochwertigem Resine-Kunststoff. Jetzt legte das Kleinserienlabel CMR mit der Variante des Modellautos im Format 1:43 nach und lieferte unter der WRC006 eine maßstabsgetreue Diecastminiatur

des nach dem damals gültigen Reglement der Gruppe 4 aufgebauten Sportwagens aus, die eigentlich in keiner Sammlung zum Dauerbrenner Porsche 911 fehlen darf. Und die Walter Röhl zudem zu einem sehr fairen Preis würdigt. Röhl – Baujahr 1949 – absolvierte nach Schulabschluss eine kaufmännische Ausbildung beim Bischöflichen Ordinariat Regensburg und wurde zum Fahrer des für Immobilienangelegenheiten zuständigen Dr. H. Zenglein. 1973 begann er seine Karriere als Rallyefahrer; am Ende der Karriere 1992 stehen zwei FIA-Fahrerweltmeisterschaften (1980, 1982) sowie die Europameisterschaft 1974. Artikelnummer: 1:18 **CK001**, 99⁹⁵ € & 1:43 **WRC006**, 24⁹⁵ €.



Zwei Mal Bellof

Porsche 956

Exklusiv für ck-modelcars hat Minichamps eine Auflage von 444 Einheiten des Modells des Porsche 956 K produziert, die im Maßstab 1:18 erscheint und den Einsatzwagen von Stefan Bellof nachbildet, mit dem er für Brun Motorsport bei den 200 Meilen am Norisring 1984 an den Start gegangen ist. Bellof erreichte bei dem zur DRM zählenden Lauf im orangenen Jägermeister-Porsche den dritten Platz, woran die Modellautos aus Diecast erinnern, die unter der Artikelnummer 153846601 zu haben sind. Selbstverständlich entsprechen die Miniaturen in der Anmutung exakt der Linienführung des beliebten Vorbildes mit der Chassis-Nummer 116 und bilden jedes Detail sklavisch korrekt nach. Im Chassis Nr. 009 holte sich die Fahrerpaarung Stefan Bellof und Derek Bell zwei Wochen später den Sieg bei den 1000 Kilometern vom Nürburgring. Dem Fahrzeug des Porsche-Werksteams in den blau-weißen Rothmans-Farben widmete Minichamps ein auf 150 Stück limitiertes Modell ebenfalls im Format 1:18 und in demselben erstklassigen Finish, wie es den zuvor genannten Jägermeister-Brun-Porsche auszeichnet. Auf den Rothmans-Schriftzug wurde den Bestimmungen entsprechend an der Rennstrecke verzichtet.

UVP je Modell 99⁹⁵ €, Artikelnummern: **153846601** & **153846702**.



Porsche 911 Turbo

Porsche 911

Die Geschichte des Porsche 911 zu würdigen ist angesichts der Tatsache, dass der Liebling der Sportwagenfreunde seit mehr als 50 Jahren auf dem Markt ist, ein Unterfangen für die Autoren großer Enzyklopädien. Oder eben für Atlas: Die Editions Atlas SA mit Sitz am Genfer See in Cheseaux-sur-Lausanne kann auf eine über 60-jährige Unternehmensgeschichte blicken und hat sich der Entwicklung und dem Direktvertrieb exklusiver Sammelwerke und -objekte verschrieben. So haben die Modellautos zum Porsche 911 Turbo der Baureihen 930 aus 1975 sowie der 964 aus 1990 im Maßstab 1:43 ihren Ursprung gefunden, die in Finish, Look und Anmutung wirkliche Zwillinge ihrer Vorbilder und qualitativ hervorragende Diecast-Miniaturen sind: Sich perfekt in die Sammlungen von Spark oder Minichamps einfügend. Die Baureihe 930 zählt zum G-Modell des Neunelfers, ist der Ur-Vater aller Porsche 911 Turbo und startete 1974 mit 191 kW / 260 PS aus 3,0 Litern in den Markt. Sein Nachfolger, der 964er-Turbo mit dem 3,3 Liter Sechszylinder, leistete dagegen 235 kW / 320 PS. Man meint, dass sich bei 930 und 964 nur die Stoßstangen unterscheiden, doch war der 964 zu 80 Prozent ein neues Auto. Statt 29⁹⁵ € nur noch 14⁹⁵ €, Artikelnummer: **7114025 & 7114005**.



911 RSR „Pink Pig“

Porsche 911

Anlässlich seines 70. Geburtstages hat sich der Stuttgarter Autobauer Porsche bei der Wahl der Lackierung für einen der Einsatzwagen des Werksteams für die 24 Stunden von Le Mans 2018 an ein Fahrzeug erinnert, das vielen Fans in liebevoller Erinnerung geblieben ist: Das Porsche GT-Team zitierte mit der Farbgebung den Porsche 917/20, mit dem Reinhold Joest und Willi Kauhsen bei der 39. Auflage des an Tradition reichen Rennens an der Sarthe im Jahr 1971 an den Start gegangen sind. Das Auto mit der Nummer 23 ging gegenüber den anderen Porsche 917 technisch wie optisch außergewöhnliche Wege. Daran erinnern jetzt die Modellautos des Porsche 911 RSR Typ 991 II, die Spark unter den Artikelnummern S7033 im Format 1:43 sowie unter 18S393 in 1:18 führt. Während der Porsche 917 aus dem Jahr 1971 in seiner einzigartigen Kombination aus Kurz- und Langheckversion samt überarbeiteter Aerodynamik und besonders breiter Karosserie sowie der pinkfarbenen Lackierung und den darauf aufgezeichneten Fleischpartien durch einen Unfall ausschied, gewannen die Fahrer Michael Christensen, Kevin Estre und Laurens Vanthoor Le Mans mit dem 911 RSR 2018 jedoch in der Klasse LMGT Pro. Artikelnummer: UVP 154⁹⁵ € **18S393** & UVP 59⁹⁵ € **S7033**.



www.ck-modelcars.de



Online oder telefonisch bestellen:

+49 6441 2001977



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet



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

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



NEU

FÜR SAMMLER

Schuber für das neue Format ab Ausgabe 1-19

€ 14,99
Jetzt bestellen auf [www.heel-verlag.de!](http://www.heel-verlag.de)

BIETE



Porsche 911/993 Turbo Coupe, 41.700 km, 100% Erstlack, 2. Hand, € 189.000, www.motorlegenden.de, ms@motorlegenden.de, Tel.: 0173 8887935 G



Porsche 911 Coupé 2,7 Ltr., 150 PS, 5-Gang, EZ 7/74, 9200 km nach Restauration, indischrot, KL-Sitze schwarz, LM-Felgen 7Jx15 vorne und hinten, Nebellampen, Radio Blaupunkt, Erstausl. in Kalifornien, Re-Import nach Deutschland 2008/09 mit anschl. Restauration bei Fa. Seeland in HH, sehr guter Karosseriezustand und gepflegter Innenraum, Rechnungsbelege von 2009 bis 03/2019 inkl. Motorrevision über insgesamt ca. € 14.600 liegen vor, TÜV 03/2021, Wertgutachten Classic Data 2+ über € 59.000, Preis € 49.800, gem. § 25a UStG. kein USt.-Ausweis möglich, www.peteroettinger.de G

Ersatzteilkpaket für Porsche 996 GT3 Cup

Cup: Fronthaube, Heckteil-Stoßstange, Heckscheibe, 2 Seitenscheiben hinten, 2 Scheinwerfer, 2 Wasserkühler, Ölkühler, Zahnriemen, Kraftstoffleitung, Abschleppöse, Kupplungszug, Luftlanze, 4 BBS Felgen mit Zentralverschl., Neupreis über € 12.000, VB € 6500 bei Barzahlung. Tel.: 0171 3776976



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

6:47,25min - Nordschleife - L. Kern - 911 GT2RS. Eine Rekordrunde gewürdigt als Kunstwerk auf 120x70cm in Porsche-Rot und nachts leuchtendem Nürburgring. € 750. Christopher Draeger, E-Mail: fordraeger@web.de



Verkaufe meinen **Porsche 911 Carrera 3,0 WTLL** in technisch einwandfreiem Zustand wegen Auslandsaufenthalt: Matching numbers mit dem legendären 930/02 Motor. 1977 nur 646 Stk. produziert, Bremsanlage neu, Motor und Getriebe trocken, neue Heizseile und Heizschläuche, Ölschläuche, neue Abgasanlage mit super Sound, deutsche Papiere: H-Kennzeichen, 5-Gang, Sportledersitze, beheizbare Front- und Heckscheibe, CD Radio, € 54.911, E-Mail: mai1995@gmx.at



Hochwertige Heckleuchten (praktisch im Originalzustand), in weiß, für Porsche 991 I kompl. Modelljahr 2015. VB-Preis: € 650, Tel.: 0171 3106009

DER STRALBETRIEB
IHRES VERTRAUENS

www.prowatec.de

Telefon: 0721-55 33 77



RUF BTR 3.4. Basis 911 Turbo 3,3, Bj 3/78, 2. Hand, 125.000 km, H-Kennzeichen, Umbau 1981 mit Kostenaufwand von mehr als DM 90.000 incl. TÜV-Abnahme aller Umbaumaßnahmen. Artikel in PORSCHE FAHRER 1-2017. Bitte teilen Sie mir mit, welchen Preis Sie für dieses Sammlerstück bereit wären zu bezahlen. Gerne sende ich Ihnen vorab eine Liste aller bei RUF verbauten Extras zu (denn das würde den Rahmen dieser Annonce sprengen). Natürlich ist auch eine Besichtigung vorab nach Absprache möglich. Tel.: 0175 4491171



Porsche 911 Hinterachsstreben/ Achsschwerver L/R, höhenverstellbar, PET-Nr.: 911.333.009.05 mit Exzentrerschrauben, passend für 911 G-Modelle Bj. '74-'86 und 930 Turbo 3.3 Bj. '87-'89, neuer Komplettsatz FP € 390, Tel.: 0162 3661816

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

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

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

Hoffmann
Speedster®
since 1987
Air-cooled parts and more

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

www.hoffmann-speedster.com
Pavel Tcholakov | visualhunt.com

IHR PORSCHE IST GOLD WERT

Eine bleibende Erinnerung Ihres Wagens
verbunden mit Gold - eine echte Besonderheit!



So einfach geht es:
Senden Sie uns Ihr Porsche-Liebblings-Foto
im JPEG Format mit Name und genauer
Lieferadresse an info@fine-swiss.com.

Im Lieferumfang (Vorkasse) enthalten ist Ihr
Lieblingsporsche in Scheckkartenformat mit
einem echten 1g Goldbarren inkl. Kinegramm
mit hochwertiger Prägung und Kartenhalter.

Preis: Euro 179.- (inkl. Versand in Europa)



fine Swiss Metals AG | Zumhof-Terrasse 15 | CH 6010 Kriens | 0041 41 320 84 10 | www.fine-swiss.com



Petzold's
seit 1988

PROFI-PRODUKTE.
WENN ES PERFEKT
WERDEN SOLL.

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

www.Petzoldts.de
Tel.: 02331/483340



SANDELPLAN
356

Ersatzteile für Porsche 356
www.sandelplan-356.com

Kalendrik und
Lessmeister GmbH
Siebengebirgsblick 15
53343 Wachtberg

WERKSTATT FÜR
SPORTWAGEN

91
und

www.9und11.de - Tel. 0228 908 55 993



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



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





1 Motorrevisionen Luftgekühlte
Motorrevision aller luftgekühlten
Porschemotoren. Bauteiloptimierung,
Zylinderkopfbearbeitungen, Über-
holung Turbolader, Hubraumerweite-
rungen und Leistungssteigerungen.

2 LM-220 Kit „Walter Röhrl 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.

www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com

BIETE

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

Limitiertes Modell 1:18 von Premi-
um ClassiXXs: 911 Targa, Baureihe
930, unbespielt in O-Verpackung,
Dach abnehmbar, lenkbar, Hauben
u. Türen zu öffnen, Motor, Ersatz-
rad vorhanden sucht neue Gara-
ge. Preis inkl. Versand in DE € 220,
Tel.: 0157 31326900 oder unter
E-Mail: andreas-mittmann@t-online.de



356 Speedster GT, Vollrest. Repro Neu-
aufb. auf altem Fahrgestl. H-Zulassung,
neuer 2 Ltr Motor mit über 100 PS,
4 Gang, Scheibenbr. vorne und hinten,
Getriebe neu, Innenaustatt. neu, frisch
lackiert in Silber, Verdeck und Persen-
ning, nur 150 Test KM gel. seit Rest.,
Bilder gern per Whatsapp. € 79.500,
50858 Köln, Tel.: 0178 6237546,
E-Mail: pbloemer@gmx.de



Porsche 930 Turbo Cabriolet, 1988,
5-Gang, 2. Hand, 19.900 km, 95%
Erstlack, € 215.000, www.motorle-
genden.de, ms@motorlegenden.de,
Tel.: 0173 8687935 G



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



Hier verkaufe ich privat meinen
911 SC, Bj. 1978, 3. Hand, dt. Fahr-
zeug, 2009-2010 restauriert mit
Fotodoku, seither ca. 24.000 km ge-
laufen, Classic Data 1-, sehr gepflegt
und gewartet, € 44.911, E-Mail:
schneidermabiba@t-online.de



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



Porsche 931 Turbo 3.3 Coupe, 1987, CH-Fahrzeug, 1. Hand, original 42.000 km, 95% Erstlack, € 185.000, www.motorlegenden.de, ms@motorlegenden.de, Tel.: 0173 8687935 G

**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



BALLS | DAS KUNSTWERK | Porsche 911 GT3 RS (991) Miami blau. 91x61cm groß und ein absolutes Einzelstück. 250.000 knallbunte Bälle und ein GT3RS, der zur Hälfte im Bällepool steckt. Original Porsche-Miami blue plus garantiertem Porsche-Effekt: leuchtende Augen! Inklusive Echtheitszertifikat vom Künstler. Weltweiter, versicherter Versand. € 3500, E-Mail: fordraeger@web.de

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

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
Alle Modelle von damals bis heute

www.P-Drux.de

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

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

TEILE.COM ONLINE SHOP

**ORIGINAL PORSCHE
Winterräder**

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

NICE DRIVE



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

BIETE



Original Porsche Carrera MFI 1976. Einer von 113 Exemplaren. Der letzte Porsche mit mechanischer Einspritzung. Der Wagen wurde 1976 in die Schweiz importiert. Der 911er bietet eine gute Basis für eine Restaurierung. Standort Nähe Bodensee. Schweizer Ausweis und Porsche Geburtsurkunde sind dabei. Machen Sie ein Angebot: E-Mail: p.huerlimann@bluewin.ch



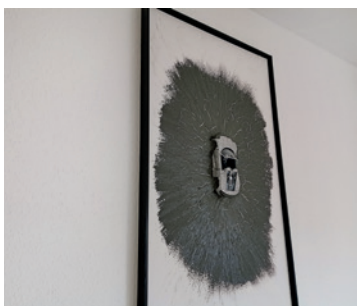
Seltener S2 von 10-91, 95tsdkm, TOP-Zustand, alles Original, kein Inst. Stau, seltene Ledersportausstattung mittelgrau, Targadach, Elektropaket-Sportsitze, 993 Turbofelgen, Sammlerzustand, TÜV neu u.v.m. Sammlerstück ohne Instandhaltungstau. E-Mail: reussner@wire-estate.de



Porsche 911 / 964 H4 Scheinwerfer, EU-Ausführung mit schwarzem Rand, passend für F- und G-Modelle und 964 ohne Höhenverstellung, neu + unbenutzt, NOS, vom Hersteller BOSCH schon sehr lange nicht mehr lieferbar, Teilenummer 0 301 800 103, H4 Glas Teilenummer 1305614005, als Satz FP € 890, Tel.: 0162 3661816



356 Speedster GT, Vollrest. Repro Neuaufb. auf altem Fahrgestl. H-Zulassung, neuer 2 Ltr Motor mit über 100 PS, 4 Gang, Scheibenbr. vorne und hinten, Getriebe neu, Innenausstatt. neu, frisch lackiert in Aquamarineblau, Verdeck und Persenning, nur 150 Test KM gel. seit Rest., Bilder gern per Whatsapp. € 79.500, 50858 Köln, Tel.: 0178 6237546, E-Mail: pbloemer@gmx.de



Einzigartiges Unikat: Porsche 918 + 5.000 ECHTE Swarovski-Kristalle. In hunderten Arbeitsstunden entstand ein 120x70cm großes Kunstwerk, welches es kein zweites Mal gibt. € 2500, E-Mail: fordraeger@web.de

Porsche 968, Bj 10/92, 70.000 km, nachtblau-metallic, Teilleder schwarz, Handschalter, 2. Hand, jap. Ausführung, Linkslenker, seit 2013 in D, alle Wartungs- u. Reparaturarbeiten im PZ Re durchgeführt, Historie belegbar, Rechnungen alle vorhanden, TÜV bis 09.19, guter Zustand, Garagenwagen, mit Saisonkennzeichen, VB 33.500, Tel.: 0172 1376820

SUCHE

Suche Porsche 996 oder Boxster S sowie Porsche 944. Tel.: 0171 8246350

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

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

30 Jahre 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

POMOTEC

- Motoren
- Getriebe
- Motorsport
- Service

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

MARTINI RACING

MARTINI RACING ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.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

Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:

Steffen Wagner
 s.wagner@heel-verlag.de
 02223 9230-53

Ausgabe 1-2020
 Erscheinungstermin: 30.10.2019 | Anzeigenschluss: 24.09.2019



TITELSTORY

Flach gemacht – 911 RUF BTR Slantnose



MADE BY PORSCHE

Scharf gemacht – 718 Spyder + Cayman GT4



REPORT

Spaß gemacht – 914 S

WEITERE THEMEN IM HEFT:

Fahrbericht Macan S · Happy End Gaisberg-Rennen ·
PF-Workshop „Motor – besser machen“ · Report 911 S Nr. 001



PORSCHE FAHRER 1-2020
erscheint am
30. Oktober 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: Walstead Central Europe

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

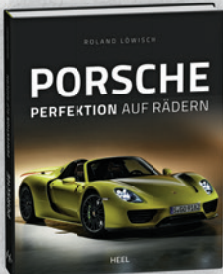
- Prämie ohne Zuzahlung
- Lieferung versandkostenfrei*
- Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- Keine Ausgabe verpassen
- Rabatt bei Workshop-Teilnahme
- Rabatt auf Car-Cover für 911
- Rabatt auf Kalender *Best of Zuffenhausen*
- Vorkaufsrecht bei bestimmten Buch-Neuerscheinungen und -Aktionen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

* im Inland, Ausland auf Anfrage

IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Moderne Autopflege
Wert: 14,99 Euro



Porsche - Perfektion auf Rädern
Wert: 9,99 Euro

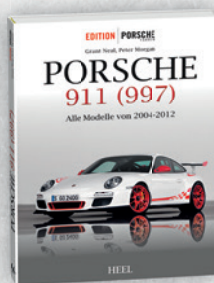


Sammelschuber
Wert: 14,99 Euro

IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Porsche Boxster
Wert: 35 Euro



Porsche 911 (997)
Wert: 29,95 Euro



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



PORSCHER 917



PORSCHER 917

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



Playmobil
Porsche Mission E
Wert: 69,99 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

© 2019 - 2.9 FILM HOLDING - MORGEN PRODUCTION
LICENSED BY PLAYMOBIL, PRONOUNCED PLAY - MO - BEEL, WWW.PLAYMOBIL.COM

Porsche und Luis Trenker.

2 Legenden,
die heute noch
Geschichte
schreiben.

Luis Trenker

Alpine Lifestyle
Since 1995