



Ausgabe 5-2020  
Juli / August 2020  
€ 7,50 (D) · CHF 11,50 (CH)  
€ 8,70 (A) · € 8,90 (B/L)  
€ 9,90 (E/I)  
[www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)

Mit  
**PORSCHE  
PREISGUIDE  
2020**  
Teil 2

## Echt und authentisch **911 ST 2.5** Rückkehr zur Rennstrecke



In achter Generation  
992 Targa 4S



Geheimer Roadster-Entwurf  
984 Junior



Zurück in die 90er  
964 C2 Cabrio Tiptronic

# WIR HABEN DIE SCHÖNSTEN KURVEN

## 4\* SUPERIOR RADISSON BLU HOTEL REUSSEN ANDERMATT

Im Zentrum von *vier grandiosen Passstrassen* - der perfekte Ausgangspunkt für unvergessliche Touren.  
Modernes Alpenchalet trifft auf Skandinavisches Design in unserem *Basislager* für alle Aktivitäten am Berg.  
Entspannung garantiert der *Uela Spa* mit 25m Innenpool, Sauna und Dampfbad.

**Radisson** **BLU**  
REUSSEN, ANDERMATT

**FEEL THE DIFFERENCE**

Nennen Sie bei Direktbuchung das Stichwort „Porschefahrer“ und erhalten Sie einen kostenlosen Tiefgaragenstellplatz für Ihren Liebling.

[radissonblu.com/hotel-andermatt](http://radissonblu.com/hotel-andermatt)

## Haben Sie in letzter ...

... Zeit mal über das weniger zu Erwartende nachgedacht? Stille Momente und Pausen vom bewährten Alltag, die dazu einladen, gab es letztlich ja genug! Wenn man dann die Gedanken schweifen lässt, rücken auch weniger prominente Akteure ins Blickfeld. Ein tendenziell argwöhnisch beäugter 911 mit Tiptronic, ein günstiger Cayman der ersten Generation, den noch kein Klassik-Liebhaber auf dem Zettel zu haben scheint, ein 924, der noch immer unter Wert geschlagen wird. Autos, die Spaß machen, ohne dabei vordergründig Mainstream zu sein.

Wir bei PORSCHE FAHRER haben ein großes Herz für all jene, die nicht immer und überall reflexartig beklatscht werden. Bestes Beispiel dafür: ein Preisguide nur für Porsche mit Wasserkühlung! Zum ersten Mal haben wir bei der 10. Auflage unseres populären, als Nachschlagewerk dienenden Preisspiegels, den die Fachleute von Classic Data auf den Punkt erstellen, eine Teilung in luft- und wassergekühlte Modelle vorgenommen. Nicht nur, weil mit Boxster, Cayman, 997 und sogar Cayenne eine neue Generation spannender Klassiker im Wartestand nach vorn drängt, sondern auch, weil die Szene der Porsche-Liebhaber, die ohne Lüfterrad im Rücken auskommen, beständig wächst. Wer es doch lieber luftgekühlt mag oder den Preisguide 2020 komplett haben möchte: Die Ausgabe 3-2020 mit Teil 1 findet sich in unserem Online-Shop unter [www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de).

Weil wir aber weitergedacht haben, planen wir für die Ausgabe 1-2021 eine Zusammenstellung all jener Porsche, die ungehobenes Geheimtipp-Potenzial bieten und/oder noch immer unterbewertet sind. Hätten Sie Vorschläge? Immer her damit! Nehmen Sie sich doch mal einen Moment Zeit und denken Sie in Ruhe darüber nach, was eine spannende, überraschende oder günstige Ergänzung zum Lieblings-Porsche in der Garage wäre.

Mit luft- und wassergekühlten Grüßen



Jan-Henrik Muche



### Zusätzliche Bildergalerien und Videos

finden Sie in unserer digitalen Ausgabe!  
Alle Infos auf [www.pf-magazin.de/app](http://www.pf-magazin.de/app)  
Abonnenten können die digitale Version für nur einen Euro pro Jahr dazubestellen!

## BESUCHEN SIE UNS ...



[www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)



[porscheFahrer.magazin](http://porscheFahrer.magazin)



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



[PORSCHE FAHRER magazin](https://www.youtube.com/channel/UC8RFeFah200)



## MASCHINEN

- 12 MADE BY PORSCHE  
911 TARGA 4 TYP 992  
IN 8. AUFLAGE
  
- 18 TITELSTORY  
964 CARRERA 2 CABRIO TIPTRONIC  
SELBER MACHEN LASSEN
  
- 48 REPORT  
984 JUNIOR – HÄTTE, WÄRE, KÖNNTE

12

### DER 911 TARGA IST WIEDER DA

Sommer, Sonne, Targa. Nach Coupé und Cabrio macht die 8. Generation des „Sicherheits-Cabriolet“ die Modellfamilie pünktlich zur schönen Jahreszeit komplett. Allradantrieb ist Pflicht, bis zu 450 PS sind möglich.



## SERVICE + TEST

- 26 FAHRBERICHT  
MACAN TURBO – DA GEHT NOCH WAS
  
- 64 TECHNIK  
911 CARRERA 3.2: MOTORREVISION  
UND LEISTUNGSSTEIGERUNG, TEIL 3  
ALLES WIRD GUT
  
- 70 MAGAZIN  
CAYMAN S ROADTRIP  
GÜNSTIGER GEHT'S NICHT!
  
- 78 KAUFBERATUNG  
CAYMAN 987C – LOCK-ANGEBOT



18

### SCHALTEN UND WALTEN

So sehen sie aus, die Neunziger! Porsche begrüßte das neue Jahrzehnt mit der ersten Automatik, die den eigenen Ansprüchen und denen der Kunden genügte. Die Tiptronic, heute noch im Dienst, feiert ihren 30. Geburtstag.



### AUSNAHME-ERSCHEINUNG

Nur einen 356 gibt es in Island, wo doch Geländewagen die erste Wahl sind. Wir treffen Einar Hördur Sigurdsson und besuchen im Super 90 Vulkane und Geysire.

40

---

## MENSCHEN + MOTOREN

- 34 MENSCHEN  
NICOLAS HUNZIKER  
KUNST UND KOMMERZ
  
- 40 PORSCHE-FANS WELTWEIT  
ISLAND  
EINAR HÖRDUR SIGURDSSON
  
- 56 SPORT-SCHAU  
911 ST 2.5 – BELLA FIGURA
  
- 86 HAPPY END  
WERBUNG FÜR DEN NEUEN  
PORSCHE 924 – REKLAME

---

## RUBRIKEN

- 06 LESERBRIEFE | NEWS
  
- 55 SPRECHEN SIE PORSCHE?
  
- 85 LITERATUR
  
- 94 PORSCHE MARKT
  
- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM



### ZURÜCK AUF DER RENNSTRECKE

56

In den Siebzigern lieferte Porsche alles, was Privatfahrer brauchten, um ihre Elfer in konkurrenzfähige Renngeräte zu verwandeln. Heute steht dieser italienische 911 ST 2.5 wieder wie zu aktiven Zeiten da.



## UNKRITISCHE BERICHTERSTATTUNG

Früher habe ich eigentlich regelmäßig Ihr Magazin gelesen. Es ist weniger geworden, weil ich die Lobeshymnen und eher unkritischen Reportagen zu den Wagen nicht mehr lesen möchte bzw. eher weichgespült finde. Jede Baureihe hat, wenn man mit den Werkstätten spricht, so ihre technischen und qualitativen Mängel. Als 997-Fahrer kann ich da mitreden. Mängel sind natürlich schwer festzustellen, wenn man immer nette Einladungen zu „Testfahrten“ mit Neuwagen in südeuropäische Gefilde bekommt.

Welcher Journalist möchte denn dabei nicht auch nächstes Jahr eine Einladung bekommen? In diesem Sinne: Schade um Ihr an sich gut gebildertes Magazin.

Carsten Kayatz

► Haben Sie vielen Dank für Ihre prompte Antwort auf meine „Beschwerde“. Selbstredend erwarte ich nach einem

Testtag mit einem neuen Fahrzeug keine Fundamentalanalyse, das geht ja auch gar nicht. Mir kommen aber viele Berichte (und ich versuche, „alles“ über Porsche zu lesen, nicht nur die aktuellen Zeitschriften) eher wie eine Hofberichterstattung vor. Kein Wunder, wenn man das neueste Modell vor irgendeiner Traumkulisse hingestellt bekommt, launigen Sundowner mit dem Marketing inklusive. Ich bezweifle auch nicht, dass Porsche im Durchschnitt qualitativ gute Autos baut, die Gebrauchtwagenstatistiken sprechen dafür. Wenn sich aber Mängel durch ganze Baureihen ziehen, wird's bedenklich, allein schon wegen der hohen Teile- und Reparaturkosten. Ich werde trotzdem Porsche-Fan bleiben (bin derzeit auf der Suche nach einem passablen 968 CS), und meinen alten 914, den ich von einem meiner ersten Gehälter 1988 gekauft und bereits einmal komplett auseinandergenommen habe, halte ich weiter in Fahrt und Pflege. Läuft zuverlässig, null Defekte seit damals über 120 tkm. Ein luftgekühlter 911 steht auch noch auf der Wunschliste. In diesem Sinne freue ich mich über kritische Artikel, weniger ehrfurchtsvolle Hofberichterstattung bei Neuwagen und weiterhin „schöne“ Bilder.

Carsten Kayatz

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

*Anm. d. Red.: Vielen Dank für Ihre Nachricht – sie beweist, dass wir mehr zu bieten haben als ein an sich gut gebildertes Magazin. Aber Sie erwarten zu viel von uns. Nach einer eintägigen Fahrzeugvorstellung schon zu wissen, wo die zukünftigen Schwachstellen eines neuen Modells liegen, haben wir nicht drauf. Übrigens testen wir die Fahrzeuge später über mehrere Tausend Kilometer in solch profanen Gefilden wie dem Rhein-Main-Gebiet. Und ganz objektiv betrachtet sind aktuelle Porsche-Modelle sehr gute Autos. Aber glauben Sie wirklich, dass wir nicht mehr eingeladen werden, wenn wir uns kritisch über ein Fahrzeug äußern? Unsere bestbesuchten PF-Workshops sind die, in denen es um die Schwächen der Wasserboxer geht. Als erste Zeitschrift haben wir darüber berichtet, was alle längst wussten. Und ja, auch der 997 trägt diese Problematik in sich, wie wir heute wissen. Wohlgemerkt: heute. Als der 997 neu war, ist uns beim Test kein Motor um die Ohren geflogen. Sollten Sie konkrete Vorschläge haben, wo wir kritischer nachhaken und weniger weichgespült berichten sollen, freue ich mich über eine Nachricht. Ansonsten empfehle ich die in Vorbereitung befindliche Reihe von Kaufberatungen, die mit der Ausgabe 5-2020 beginnt.*



Foto: Roman Rätzke

## 968-ARTIKEL

Gute Artikel über den 968 sind genauso selten wie die Type selbst. Dank PORSCHE FAHRER gibt es jetzt einen Artikel mehr. Mehr als lesenswert, wie das Modell im Kontext der Situation Porsches in den neunziger Jahren und in Relation zu 944, 911 und Boxster erklärt wurde. In einem Punkt muss ich jedoch vehement widersprechen: Bei Weitem nicht jeder Transaxle-Porsche bevorzugt einen lässigen Fahrstil. Ein 968 lässt sich tatsächlich einfacher über die Rennstrecke bewegen als ein 964, 993 oder jeder andere 911 ohne elektronische Fahrhilfen. Und eben auch schneller. In meinem Bekanntenkreis lief das mehrfach so: Der eingefleischte 911-Fahrer hat sich, als sie noch für kleines Geld weggingen, einen 968 für die Rennstrecke gekauft. Heute wollen sie nur noch mit dem 968 auf die Jagd nach Bestzeiten, auch wenn der mittlerweile einen ordentlichen Wert erreicht hat. Das hier besprochene 968 Cabrio mit Tiptronic, ich nenne selbst eines mein Eigen, ist tatsächlich prädestiniert zum gemütlichen Cruisen. Mein 968 Coupé mit Sportfahrwerk, größeren und gelochten Bremsen (M030) sowie Sperrdifferenzial (M220) aber will Kurven rauben. Lässig über den Boulevard im Stop-and-go kann er nicht.

Nils Büker

## KEIN TRANSAXLE, KEIN SPORTWAGEN

Mit einem Schmunzeln habe ich die beiden Leserbriefe zu obigem Thema in der Ausgabe 3-2020 gelesen. Wie unterschiedlich doch die Geschmäcker sind. Ich bin schon seit Langem Porsche-Fan, aber ein Porsche war lange Zeit einfach nur ein Traum. 2001 war es dann endlich so weit: mein erster eigener Porsche! Ein schwarzes 968 Cabrio. Ein tolles Auto, ein Transaxle, ein Porsche! 2013 kam ein Cayenne Diesel dazu, als Familienauto, Kilometerfresser mit zwischenzeitlich 330.000 km und ohne größere Probleme. 2018 dann mein erster 911. Klar, ich bin mittlerweile über 50, aber noch immer durch und durch Porsche-Fan und habe irgendwann beschlossen, nur noch Porsche zu fahren. Ich bin immer wieder von der Qualität der Fahrzeuge begeistert. Das PF-Magazin lese ich seit 2017. Es ist ein tolles Magazin, das alle Typen berücksichtigt – für alle Porsche-Fahrer. Wenn mein Cayenne ausgedient hat, Ziel sind mindestens 500.000 km, wird er wohl durch einen Macan ersetzt werden. Ich möchte auch im PF-Magazin über den Macan lesen!!! Also, macht weiter so – die Mischung macht's.

Michael Wild

 **REC** × **RWB**

EINE KOLLEKTION, RECYCELT AUS  
**ORIGINAL RWB-PORSCHE**

LIMITIERT AUF JEWEILS 305 EXEMPLARE



Die Kollaboration REC X RWB enthält ein Stück Metall, das direkt aus dem original RWB Stella Artois und RWB Rotana Porsche herausgeschnitten wurde – es handelt sich dabei um die privaten und legendären Rennwagen von Akira Nakai, dem Begründer von RWB. Die Zifferblätter sind visuell einzigartig und auf 305 Exemplare eines jeden Modells begrenzt.

**BESTELLEN SIE IHR EXEMPLAR UNTER  
[WWW.RECWATCHES.COM](http://WWW.RECWATCHES.COM)**



 **REC**

**RECWATCHES.COM**  
RECOVER • RECYCLE • RECLAIM

KOSTENLOSE LIEFERUNG bei allen Uhren • 2 JAHRE GARANTIE Verarbeitungsqualität der Spitzenklasse • 30 TAGE RÜCKGABERECHT Zufriedenheit garantiert



### 356 IN DER FAMILIE

Vaters rote Knickscheibe, jetzt die Knickscheibe des Sohnes, macht mich traurig. Dieser 356 sieht aus wie ein misshandeltes Dinkey-Modellauto, das über die Jahre unliebsam in einer vollgepfropften Schachtel mit anderem wertlosen Zeugs von einem bössartigen Kerlchen hin und her geschüttelt wurde. Für meine Begriffe ist diese armselige Knickscheibe mehr als nur ungepflegt! Ich sehe den Sinn nicht, warum dieser 356 als hässliches Entlein in die Geschichte eingehen soll. Wenn doch der einst glückliche Erstbesitzer noch lebt, was wunderbar und sonderbar griffig ist! Wenn der alte Mann noch an den Tätigkeiten seines Sohnes Anteil nimmt, warum sollte das nicht ein ganz intimes Projekt werden, das rettet UND glänzend die Vergangenheit wiederherstellt? Aus den Erzählungen des Vaters ist eine schöne Wiedergeburt doch schon vorgeplant. Alles andere ist für mich falsch gedacht, in

der falschen Zeit stur umgesetzt und am Vater heftig vorbeigezielt. Und von den teuren Stoßstangenhörnern, Radzierringen oder der Neuanschaffung der Denman Nylon Premium Sport Pneus und anderen köstlichen Ausgaben sollte gar nie die Rede sein. Ganz simpel ausgedrückt: So widerspricht der Sohn ungehörig einer kostbaren Erinnerung, vielleicht aus Ungeschicktheit oder aus purer Faulheit oder Besserwisserei oder doch nur, um noch besser in der Öffentlichkeit wahrgenommen zu werden – auf dass er seine aschgraue Theorie immer wieder öffentlich diskutieren darf. Bis eben dann der Vater verstorben ist.

Walter Pfäffli

## PORSCHE FAHRER-WORKSHOP TARGA-DACH

ACHTUNG, ACHTUNG: Ein paar Plätze sind noch frei! Die kleinen und größeren Probleme der komplexen Targa-Dachkonstruktion sind Thema des zweiten PORSCHE FAHRER-Workshops in diesem Jahr. Der Workshop findet am Samstag, **10. Oktober**, von 13.30 bis 17.30 Uhr in der Firma Urwerk, Industriestraße 13 d, 34260 Kaufungen statt.

**Mehr dazu finden Sie auf [www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de) unter Aktionen.**



## GÉRARD LARROUSSE FEIERT 80. GEBURTSTAG

Larrousse gehörte, ähnlich wie sein Freund Vic Elford, zu den Allesfahrern und Alleskönnern: Rallye, Bergrennen, Rundstrecke und Langstrecke. Und überall war er erfolgreich. 1966 stieg er als Profi in den Rennsport ein, nach ersten Erfolgen auf NSU und Alpine wurde der schnelle Mann aus Lyon im November 1968 in das Porsche-Werksteam berufen. 1969 gewann er nicht nur die Tour de Corse im 911 R, sondern auch die Rallye Neige de Glace und das Etappenrennen Tour de France Automobile, wo er zusammen mit Maurice Gélín sein Allround-Talent unter Beweis stellte. Gérard Larrousse: „Die Veranstaltung dauerte acht Tage, es war eine Mischung aus Rallye und Bergrennen, und als Fahrer musste man in beiden Disziplinen gut sein. Aber nur wenige waren in beiden gut, darunter Vic Elford, der mir die Tür zu Porsche geöffnet hat.“ 1969 und 1970 belegte Larrousse in Le Mans zweimal den 2. Platz. Beinahe ein Sieg war der 3. Platz bei der Tour de France 1970 mit dem 911 S 2.4 „Tour de France“ im gelb-roten Hippie-Look knapp hinter zwei Matra-Simca-Prototypen. „Ich fuhr den leichtesten 911, den das Werk je gebaut hat. Er wog 789 Kilogramm“, erzählt Larrousse. Erfolgreich war er vor allem an der Seite seines langjährigen Freundes Vic Elford. 1971 gewannen sie mit dem 917 das 12-Stunden-Rennen von Sebring und mit dem 908/03 Spyder das 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Bei Porsche wird Larrousse bis heute als Allzweckwaffe und „Gentleman von Lyon“ beschrieben. Er ist direkt, korrekt und einer der Schnellsten der Welt.



SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



**SWISSVAX™**

HIGH PERFORMANCE CAR CARE  
HAND MADE IN SWITZERLAND



CARE FOR YOUR DREAM™



THE SWISSVAX MASTER COLLECTION

NATURAL | SAFE | HANDMADE  
ACHIEVING SPECTACULAR RESULTS



SWISSVAX DETAILING CENTER  
BERATUNG | SERVICE | SUPPORT

WÄHLEN SIE IHR LAND UND BESTELLEN SIE ÜBER DEN WEBSHOP ODER BESUCHEN SIE EINEN UNSERER LIZENSIERTEN SWISSVAX-PARTNER

SWISSVAX.DE | SWISSVAX.AT | SWISSVAX.CH



## 70 JAHRE WERKSABHOLUNG

Einer muss ja den Anfang machen. Am 26. Mai 1950 nahm Ottomar Domnick auf einer Wiese in Sichtweite zum Werk 1 seinen Porsche 356 in Fischsilber mit der Kommissionsnummer 5001 entgegen. Unmittelbar vor der Übergabe seines Porsche 356 saß Domnick noch auf dem Beifahrersitz neben Herbert Linge, der ihn zu einer finalen Abnahmefahrt eingeladen hatte. Für den 43-jährigen Facharzt für Neurologie und Psychiatrie war es ein Herzenswunsch, der erste Kunde von Porsche in Deutschland zu sein, und zum großen Moment wurde mit Sekt angestoßen. Auch Ferry Porsche schaute kurz vorbei, als der Arzt seinen Sportwagen in Empfang nahm. Das Originaldokument der Bestellung von Domnick mit der Kommissionsnummer 5001 liegt heute in der Stiftung Domnick, die seinen Nachlass verwaltet. Die Order lief über den Händler Volkswagen Hahn, schließlich gab es damals noch keinen Porsche-Vertrieb in Deutschland. Per Hand wurde dort „Volkswagen“ durchgestrichen und durch „Porsche-Sport“ ersetzt.



## ZUM THEMA



Joachim Klang baut Porsche, Stein für Stein. Am liebsten Elfer aus LEGO. 911 Urmodell, Targa und Turbo, GT3 RS und RSR – alle Bauanleitungen sind in maximal 65 Bauschritten und 365 Teilen dargestellt, detaillierte Teile-Listen gibt es inklusive.

**Porsche 911 – Legenden aus LEGO-Steinen**

128 Seiten, 203 x 254 mm, Paperback, Heel, 16,99 Euro

## CAYENNE GTS – DIE RÜCKKEHR DES V8-MOTORS

Der GTS ist das Sportmodell, das die Lücke zwischen S-Variante und Turbo-Topversion schließt – da kommt dem Antrieb eine besondere Bedeutung zu. Anstelle des 3,6-Liter-V6-Biturbo aus dem Vorgängermodell schlägt nun wieder ein V8-Herz unter der Motorhaube des Cayenne GTS. 460 PS, 20 PS mehr als beim V6, und 620 Nm Drehmoment leistet der Vierliter-Biturbo. Der Sprint von 0 auf 100 km/h gelingt beiden GTS-Modellen mit Sport-Chrono-Paket in 4,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h. Neben Sportfahrwerk mit Tieferlegung und den GTS-typischen mattschwarzen Applikationen gehört eine neu komponierte Sportabgasanlage, die künftig auch für den Cayenne Turbo angeboten werden soll, zum GTS-Paket. In Deutschland beginnen die Preise bei 114.087 Euro für den Cayenne GTS und bei 118.490 Euro für das Cayenne GTS Coupé. Mehr zum neuen Cayenne GTS finden Sie in der Ausgabe 6-2020 von PORSCHE FAHRER.



# PORSCHE ONLY.



**WWW.ELFERSPOT.COM** – DER INTERNATIONALE MARKTPLATZ FÜR KLASSISCHE UND GEBRAUCHTE PORSCHE SPORTWAGEN. WÄHLEN SIE AUS ÜBER 3.200 GELISTETEN FAHRZEUGEN!

VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN

**WWW.ELFERSPOT.COM**

MADE BY PORSCHE – 911 TARGA 4 TYP 992

# IN 8. AUFLAGE

Coupé, Cabrio und jetzt der Targa. Endlich! Pünktlich zum Sommer erscheint Porsches ureigenste Modellvariante und macht den Elfer-Dreiklang komplett. Allradantrieb ist gesetzt, neu dagegen die limitierte Designer-Version im Retrolook der goldenen fünfziger und sechziger Jahre.







**A**chte Generation, zweite Auflage – so ließe sich die Position des neuen Targa der Baureihe 992 im Gesamtgefüge der 55-jährigen Targa-Evolution zusammenfassen. Als zweites Modell der Neuzeit fährt der 992 nach dem Vorgänger 991 mit dem klassischen Bügel vor – so wie die Urversion von 1965.

Als Porsche die neue 911-Variante im September 1965 auf der Frankfurter IAA ins Rampenlicht rückte, war noch ein Serienanlauf im Frühjahr 1966 geplant gewesen, passend zur Frischluft-Saison. Vier namentlich und im internationalen Stil gekennzeichnete Variationsmöglichkeiten bot Porsche „je nach Laune und Witterung“ an:

- 1) Targa Spyder: abgenommenes Dach, abgeklappte Heckpartie
- 2) Targa Bel Air: Cabriolet-Verdeck abmontiert, aber Heckpartie geschlossen (zugfreier Sonnenschein)
- 3) Targa Voyage: Cabriolet-Dach geschlossen, jedoch Heckpartie offen (Frischluft ohne Sonnenbrand)
- 4) Targa Hardtop: Dach via Schnellverschluss aufgesetzt, Heckpartie via Reißverschluss geschlossen

Dann dauerte es doch noch eine ganze Weile, bis 1967 die ersten „Sicherheits-Cabriolets“ im Straßenbild auftauchten. Vom Urmodell mit flexibler Heckscheibe – über





**VON DER WANDLUNGSFÄHIGKEIT DES URMODELLS MIT SEINEN VIER SPIELARTEN DES AUTOFAHRENS IST DER HOCH ENTWICKELTE 992 TARGA WEIT ENTFERNT.**



### 911 Targa 4 + Targa 4S Typ 992

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

**Zylinder:** 6

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

**Hubraum:** 2981 ccm

**Leistung:** 283 kW (385 PS) bei 6500/min;  
Targa 4S: 331 kW (450 PS) bei 6500/min

**Drehmoment:** 450 Nm bei 1950/min; Targa 4S: 530 Nm bei 2300/min

**Verdichtung:** 10,2 : 1

**Gemischaubereitung:** Benzindirekteinspritzung

**Kraftübertragung:** Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung, variable Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse; Targa 4S: PTV mit mech. Hinterachs-Quersperre mit asym. Sperrwirkung

**Getriebe:** Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe PDK;  
Targa 4S: a. W. Siebengangschaltgetriebe

**Karosserie:** selbsttragend, Mischbauweise

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

**Bremsen:** Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Scheibenbremsen 330 x 34 mm (vorn), 330 x 28 mm (hinten); Targa 4S: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten), gelochte und innenbelüftete Scheibenbremsen 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

**Radstand:** 2450 mm

**Spur:** 1591 mm (vorn), 1557 mm (hinten);  
Targa 4S: 1589 mm (vorn), 1557 mm (hinten)

**L x B x H:** 4519 x 1852 x 1297 mm

**Räder/Reifen:** 8,5 J x 19 mit 235/40 ZR 19 (vorn), 11,5 J x 20 mit 295/35 ZR 20 (hinten); Targa 4S: 8,5 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 21 mit 305/30 ZR 21 (hinten)

**Leergewicht:** 1665 kg; Targa 4S: 1640 kg (Schaltgetriebe)

**Zul. Gesamtgewicht:** 2060 kg; Targa 4S: 2055 kg (Schaltgetriebe)

**Höchstgeschwindigkeit:** 289 km/h; Targa 4S: 304 km/h (Schaltgetriebe)

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 4,4 s; Targa 4S: 4,4 s (Schaltgetriebe)

**Tankinhalt:** 67 l

**Durchschnittsverbrauch:** 9,8 l SP; Targa 4S: 10,3 l SP

**Basispreis:** 128.486 Euro; Targa 4S: 143.956 Euro



**PDK IST BEIM TARGA 4 GESETZT. NUR DER 450 PS STARKE  
TARGA 4S LÄSST SICH AUF WUNSCH MIT DEM NEU ENTWICKELTEN  
SIEBENGANGSCHALTGETRIEBE AUSRÜSTEN.**

die Option der gläsernen Panorama-Heckscheibe, der Glasschiebedach-Versionen der Generation 993, 996 und 997, Letztere sogar mit aufklappbarer Heckscheibe – bis zum ersten neuen Elfer mit Targa-Bügel der Generation 991 war es ein langer Weg.

Von der Wandlungsfähigkeit des Urmodells mit seinen vier Spielarten des Autofahrens ist der hoch entwickelte 992 Targa allerdings weit entfernt: Oben offen oder geschlossen, mehr Auswahl gibt es nicht. Den Tanz der Technik, das Spiel der Klappen und Elektromotoren übernimmt der aktuelle Elfer von seinem technisch ehrgeizigen Vorgänger. Nur 19 Sekunden dauert es laut Porsche, ihn zu öffnen bzw. zu schließen.

Breite Karosserie und Allradantrieb sind seit der Ende 2006 vorgestellten Generation 997 Pflicht, nicht Kür. Beim 992 ist auch das Achtgang-PDK serienmäßig, eine Alternative gibt es beim Targa 4 mit 385 PS nicht. Tatsächlich lässt sich nur der schärfere, 450 PS starke Targa 4S auf Wunsch mit einem neu entwickelten Siebengangschaltgetriebe in Verbindung mit Sport-Chrono-Paket ausrüsten, mit dem parallel ein leichter Gewichtsvor-

teil im Vergleich zum Modell mit PDK einhergeht. Bei der Leistung macht die Aufladung den Unterschied, der Hubraum von 3,0 Litern ist bei beiden identisch. Damit erreicht der Targa 4 eine Spitze von 289 km/h, der 4S ist 304 km/h schnell – das sind 2 bzw. 3 km/h mehr als bei den Vorgängern.

Wet Mode, das Erkennen der nassen Fahrbahn durch Sensoren in den Radhäusern, und das elektronisch geregelte Dämpfersystem PASM sind wie bei den anderen Elfern der Generation 992 serienmäßig. Beim Targa 4S sind darüber hinaus die größere, an den roten Bremsätteln erkennbare Bremsanlage und PTV Plus mit elektronisch geregelter Hinterachssperre ab Werk an Bord. Der Allradantrieb mit dem stärker ausgelegten, wassergekühlten Vorderachsgetriebe entspricht den verwandten Carrera-4-Modellen.

Im August und damit passend zur Sommer-Saison kommt der 992 Targa auf den Markt. Der 911 Targa 4 kostet 128.486 Euro, die 4S-Version 143.956 Euro. ◀

*Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche*





## SONDERMODELLE HABEN BEI PORSCHE TRADITION

Vom 991 Speedster ist der Look bereits bekannt: Porsche Exclusive bereitet Stilelemente der fünfziger und sechziger Jahre neu auf und garniert damit die Sondermodelle der Heritage Design Edition. Startnummer-Folierung, goldfarbene Schriftzüge, Plakette am Heckdeckelgitter oder Cord auf den Sitzen und Türverkleidungen im Stil des 356 sowie historisierende Wappen gehören zum trendbewussten HDE-Targa 4S dazu. Hierzu knallt Lack im exklusiven Cherrymetallic. Und wer mag, kann sich noch die passende Armbanduhr von Porsche Design dazubestellen. Uhr und Auto sind jeweils auf eine Stückzahl von 992 Einheiten limitiert. Im Herbst stehen die ersten Designer-Elfer beim Händler, bestellt werden kann schon jetzt. Der Preis liegt bei 183.223 Euro.

**URWERK 1:1**

PERFEKT • PRÄZISE • PORSCHE

## Der reine Innenraum



Im Auto sammeln sich über die Jahre störende Verschmutzungen und Partikel. Im Teppich und an den Verkleidungen. Bewahren Sie Ihren originalen Teppich. Original ist Original. Gönnen Sie Ihrem Klassiker jetzt eine Kur, die technisch und handwerklich die Note 1 verdient.

**Anmeldung zum Newsletter unter:**

[www.urwerk1.de](http://www.urwerk1.de)

**Restaurierung • Reparatur • Werkstatt**



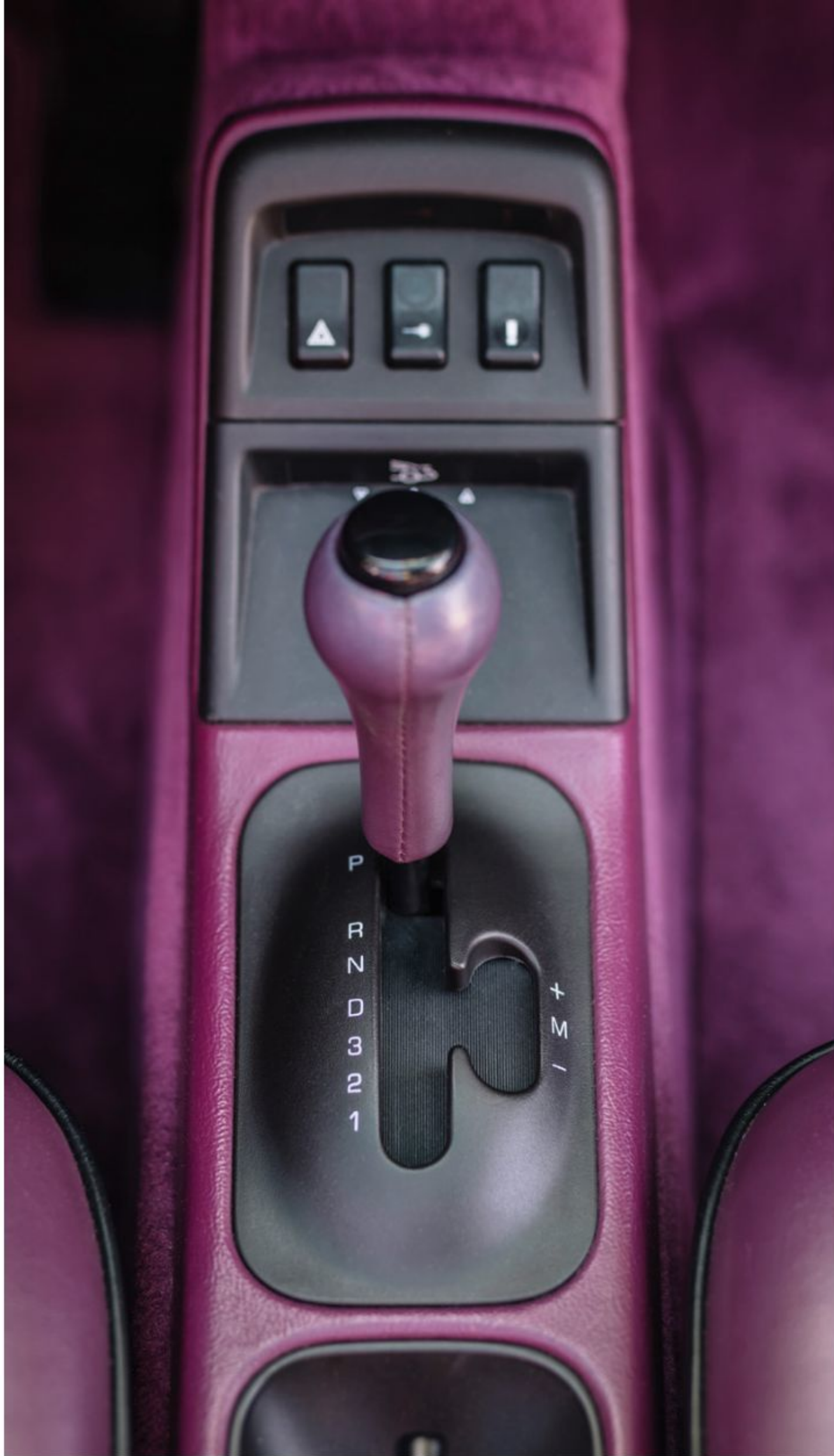
TITELSTORY – 964 CARRERA 2 CABRIO TIPTRONIC

# SELBER

The image shows the interior of a Mercedes-Benz E-Class (W124) in Amethyst-Metallic and Tiptronic. The steering wheel is black with a silver Mercedes-Benz logo and 'AIRBAG' text. The dashboard features a green digital display and various controls. The center console has a gear shifter and handbrake. The seats are upholstered in a dark, textured fabric. The overall aesthetic is classic and elegant.

# MACHEN LASSEN

Amethyst-Metallic und Tiptronic im offenen Elfer ... Boah, ist das Neunziger. Aber, halt!  
So sieht keine Modeerscheinung aus. Damals war einmal die Moderne.



**G**roß geworden ist die Tiptronic, aufs Doppelte gewachsen. 1990 redete noch niemand von Fünfgang-Automaten, vier Stufen waren Standard. Selbst bei Porsche! Und 2020? Führt die aktuelle Cayenne-Generation mit Achtgang-Tiptronic vor, und Schaltgetriebe sind selten wie Sonderausstattungen.

Im 911 gibt es die Tiptronic schon seit der Generation 997/2 nicht mehr. Mit dem Siegeszug des PDK-Getriebes endete 2008 ihre Karriere im Elfer, wo sie vor 30 Jahren begonnen hatte. Dahinter steckte der gleiche Wunsch nach Vortrieb und Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung. Das PDK-Getriebe war zwar schon zu Beginn der Achtziger bei Porsche im Rennsport unterwegs, aber im Wettstreit der Systeme – als der 964 im Werden war, lagen die bei ZF entwickelte Viergang-Automatik und die Eigenentwicklung PDK eine Weile gleich auf – schaffte es das „intelligente, lastschaltbare Antriebssystem“ zuerst in die Großserie. Auftritt der Tiptronic, die heute ihren 30. Geburtstag feiert und somit ein Klassiker ist.

Beinahe fünf Jahre lang hatte die von Porsche initiierte Entwicklung gedauert, zum Modelljahr 1990 kam sie auf den Markt. Typ 943 lautete ihre

interne Nummer, als Bezeichnung wählten die Ingenieure PDF: Porsche-Doppel-Funktion. Das beschrieb zwar präzise und betont nüchtern den Technik-Input, erschwerte aber die Suche nach weiteren Abnehmern. Vor allem sollte der Name verdeutlichen, dass es sich um mehr als nur eine schlichte Automatik handelte.

### „TIP-TIPS“ FÜR DIE KUNDEN

Also wurde daraus die Tiptronic. Der manuelle Vorgang des Gangwechsels per Druck auf den Schalthebel, Elektronik und Automatik fanden sich darin wieder. Porsche betonte, dass „das positive, handfeste Schalterlebnis mittels Schalthebels“ erhalten blieb.

Der Name war gut, der seit jeher geläufige Beiname „Tipse“ aber auch. Es schwang und schwingt immer ein mädchenhaftes Vorurteil mit, dass echte Kerle gefälligst in Eigenarbeit kuppeln und schalten. Aber schon *Christophorus*-Chefredakteur Reinhard Seiffert lieferte die erste Steilvorlage, als er den Lesern unter der Überschrift „Tip-Tips“ Funktion und Vorzüge des neuen Getriebes im 964 Carrera 2 vorstellte: „Ein Tip genügt, der andere Gang ist drin, ohne Schaltpause und ohne Verbeu-

In der Wahlhebel-Kulisse fällt die zweite Gasse für den manuellen Gangwechsel sofort ins Auge. Weil das Kupplungspedal fehlt, konnte das Bremspedal etwas breiter ausfallen.

gung aufgrund der aussetzenden Zugkraft.“ Immerhin stellte die Tiptronic die erste Alternative zum bekannten Fünfgangschaltgetriebe seit dem Auslaufen der veralteten, wenig erfolgreichen Sportomatic beim 911 SC dar.

Grundsätzlich folgte die Tiptronic der gleichen Idee: dem Fahrer die Möglichkeit zu geben, die Gänge selbst zu schalten. Was bei der Sportomatic mit ihrer automatischen Kuppelung noch Pflicht war, wurde bei der Tiptronic zur komfortablen Wahlfreiheit.

Das machte schon der Blick auf den Wählhebel klar, der völlig neuartig in zwei Schaltgasen geführt werden konnte: Links lag die Ebene für den Automatik-Betrieb, rechts die für den manuellen Eingriff. Plus (+) bedeutete Hoch-, Minus (-) Runterschalten, vorwärts in den nächsthöheren Gang, rückwärts nach unten. Im Zifferblatt des Tachometers fand sich die gleiche Systematik: links Automatik, rechts Handschaltung. Wurde beim Fahren in „D“ in die manuelle Gasse gewechselt, gab die Anzeige den aktuell gewählten Gang an. So viel zur Bedienbarkeit.

In Konstruktion und Funktion war das Ganze sehr Porsche, also technisch komplex, dabei aber ernsthaft und humorlos durchdacht und ausentwickelt. Das musste der Kundschaft näher erklärt werden.

Zumindest die Basis war bekannt: Die Mechanik der Tiptronic entsprach einer bewährten Wandler-Automatik mit vier Stufen. ZF lieferte die Hardware, Porsche machte dank neuer Software etwas Neues daraus.

### ZF LIEFERTE DIE HARDWARE

Schon im Automatik-Modus dachte die hochmoderne, unter dem Fahrersitz montierte Elektronik mit, kalkulierte auf der Basis von Geschwindigkeit, Drehzahl, Drosselklappenwinkel, Längs- und Querschleunigung das optimale Fahrprogramm. Fünf Kennfelder von Economy bis Sport standen zur Verfügung.

Gab der Fahrer beim Start schnell und energisch Gas, öffnete per Fuß die Drosselklappe mit Verve, um schnell zu beschleunigen, erlaubte die Tiptronic ein längeres Ausdrehen der Gänge und späteres Schalten, ähnlich einem Kick-down. Bei sanftem Umgang mit dem Gaspedal, ganz gleich, ob beim Gasgeben oder Gaswegnehmen nach dem Beschleunigen, wählte die Automatik hingegen ein ökonomisches Kennfeld, schaltete früh hoch und sparte Benzin.

Ging der Fahrer ruckartig und unerwartet vom Gas, wurde das als Wunsch nach schneller Verzögerung bewertet und der

Die frühen Neunziger bewiesen Mut zur Farbe.

Ein Innenraum in Magenta ist eine modische

Option, die den Cabrio-Chic noch betont.

Die Ganganzeige der Tiptronic befindet sich im

Tacho zwischen 20 und 300 km/h.



nächsthöhere Gang nicht eingelegt – alles in Millisekunden erkannt, berechnet und bestimmt. 1990 klang das wie Science-Fiction.

Hinzu kam die Verlinkung mit einem Seitenkraftsensor bzw. dem Antiblockiersystem. Um Hochschalten in einer schnell gefahrenen Kurve zu vermeiden, berechnete der Computer die Querschleunigung: Bei mehr als 0,4 g blieb der gewählte Gang drin, Hochschalten wurde unterdrückt, die Bremsleistung des Motors blieb erhalten und nach der Kurve konnte schnell herausbeschleunigt werden. Die vom ABS übermittelten Daten ließen wiederum auf den Zustand der Straße schließen. Drehten die hinteren Räder schneller, wurde zugunsten der Fahrstabilität – etwa bei Nässe oder Glätte – hochgeschaltet. Ganz schön clever!

### SPARSAMER BEIM VERBRAUCH

Aber nicht alles war neu. Drehmomentwandler schmälern den Wirkungsgrad, das galt auch für die Tiptronic. Porsche reduzierte die Unterstützung durch den Wandler und aktivierte bereits ab dem 2. oder 3. Gang bzw. bei 60 km/h oder 1750/min eine schlupffreie Wandlerüberbrückung; die mechanische Kupplung im Wandler blieb bis zu einer Drehzahl von 1000/min geschlossen.

Porsche versuchte, den Ruf der verbrauchsintensiven Automatik von Anfang an zu widerlegen, und reichte dazu die passenden Zahlen. Trotz eines Mehrgewichts von 30 Kilogramm im Vergleich zum Modell mit Schaltgetriebe (11,5 Liter) sparte der Tiptronic-Elfer (11,4 Liter) im Drittmix 0,1 Liter Benzin – für Porsche-Kunden sicherlich kein entscheidendes Argument bei der Wahl der Kraftübertragung.

Dass die Tiptronic wie hervorgehoben ohne Zugkraftunterbrechung arbeitete und schneller schaltete als jeder Fahrer, spiegelte sich zumindest in den Messwerten nicht wider. Mit einer Zeit von 6,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h war der 964 Carrera 2 mit Tiptronic deutlich langsamer als der Handschalter, der nur 5,7 Sekunden benötigte. Bei der Höchstgeschwindigkeit stand es 256 zu 260 km/h für den Elfer mit Schaltgetriebe. Die gusseisernen Traditionalisten konnten aufatmen – der Automatik-Elfer war nicht der schnellere!

30 Jahre später, an einem sonnigen Sommer-Wochenende, verfügt ein 964 mit Tiptronic über einen nostalgischen Mehrwert. Elfer wie das zeitgeistig kolorierte Carrera 2 Cabrio in gleißendem Amethyst-Metallic in Tateinheit

## 911 Carrera 2 Cabrio Tiptronic Typ 964

**Motor:** luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/02

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 100 x 76,4 mm

**Hubraum:** 3600 ccm

**Leistung:** 250 PS bei 6100/min

**Drehmoment:** 310 Nm bei 4800/min

**Verdichtung:** 11,3 : 1

**Gemischaubereitung:** Bosch Motronic M 2.1

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Viergang-Tiptronic Typ A 50/01

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

**Fahrwerk:** McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn); McPherson-Federbeine, Schräglenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

**Bremsen:** Vierkolben-Alu-Monobloc-Festsättel, innenbelüftete Scheiben 298 x 28 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

**Radstand:** 2272 mm

**Spur:** 1374 mm (vorn), 1374 mm (hinten)

**L x B x H:** 4250 x 1652 x 1310 mm

**Räder und Reifen:** 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 8 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)

**Leergewicht:** 1380 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1720 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 256 km/h

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 6,6 s

**Tankinhalt:** 77 l

**Stückzahl:** 11.013 (C2 Cabrio, Schaltgetriebe + Tiptronic)

**Bauzeit:** 1989–1993

**Preis:** 141.690 Mark (1992)



DIE GUSSEISERNEN TRADITIONALISTEN  
KONNTEN AUFATMEN – DER AUTOMATIK-ELFER  
WAR NICHT DER SCHNELLERE!



---

## TIPTRONIC IM 911 – 964, 993, 996 UND 997

1990

Für den 964 Carrera 2 wird die Tiptronic, das „intelligente, lastschaltbare Antriebssystem“, ins Programm genommen. Hoch- und Runterschalten ohne Zugkraftunterbrechung ist jetzt möglich. Bald folgt der erste Renneinsatz: Auf einem 964 Cup Tiptronic nimmt Walter Röhrl am 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring teil.

1994

Die neue Tiptronic S kann beim 993 jetzt auch über Knöpfe am Lenkrad betätigt werden, Hoch- und Runterschalten passiert an der gleichen Schaltwippe. Es bleibt aber bei vier Gängen.

1995

F. A. „Butzi“ Porsche wird 60. Als Geburtstagsgeschenk überreicht Porsche einen Speedster auf 993-Basis mit Tiptronic-S-Getriebe.

1997

Die neue Generation der Tiptronic S verfügt über fünf statt vier Gänge.

1998

Zum ersten Mal kann der 911-Fahrer beim Carrera 4 zwischen einem Sechsgangschaltgetriebe und einer Fünfgang-Tiptronic wählen.

2000

Allradantrieb und Sechsgangschaltgetriebe sind beim 996 Turbo serienmäßig, neu ist die optionale Tiptronic S. Als erster 911 Turbo lässt sich der 996 automatisch fahren.

2001

Auch der 996 Carrera 4S ist erstmals auf Wunsch mit der Tiptronic S erhältlich.

2004

Der neue 911 trägt die Typennummer 997, die Tiptronic S bleibt als Alternative zum Schaltgetriebe im Programm.

2008

Beim 911 der Generation 997/2 debütiert zum Modelljahr 2009 das PDK-Getriebe mit sieben Gängen – der Abschied von der Tiptronic im Elfer.

---

mit einer Innenausstattung in Magenta führen früher in guten Gegenden, wo solvente Besitzer viel Wert auf modisches Auftreten legten. Schaltgetriebe schienen veraltet und verzichtbar – ein Elfer war sportlich genug, und mit Tiptronic wurde der Urlaub auf Sylt gleich noch komfortabler.

Tiptronic und 911, das war vor 30 Jahren eine exklusive Kombination, die es nur in Verbindung mit Heckmotor gab. Immerhin ein Drittel der 964-Kunden entschied sich für die aufpreispflichtige Tiptronic, was mehr als ein Achtungserfolg war. Dem 944 musste eine veraltete Dreigang-Automatik als Option reichen, und auch das hochpreisige Topmodell 928 kam, obwohl bis 1995 gebaut, nicht in den Genuss der Tiptronic. Viel Leistung und viel Hubraum im 928, und dann noch Tiptronic – zweifellos eine Paarung, die Spaß bereitet hätte.

### TIPTRONIC NUR IM ELFER

2020 ist das Wechseln zwischen Automatik- und Handschaltmodus im Porsche vertraut und selbstverständlich, beim aktuellen PDK-Getriebe sind nur die Gassen vertauscht. Umso spannender ist die Frage: Wie fährt es sich mit der Tiptronic der ersten Generation?

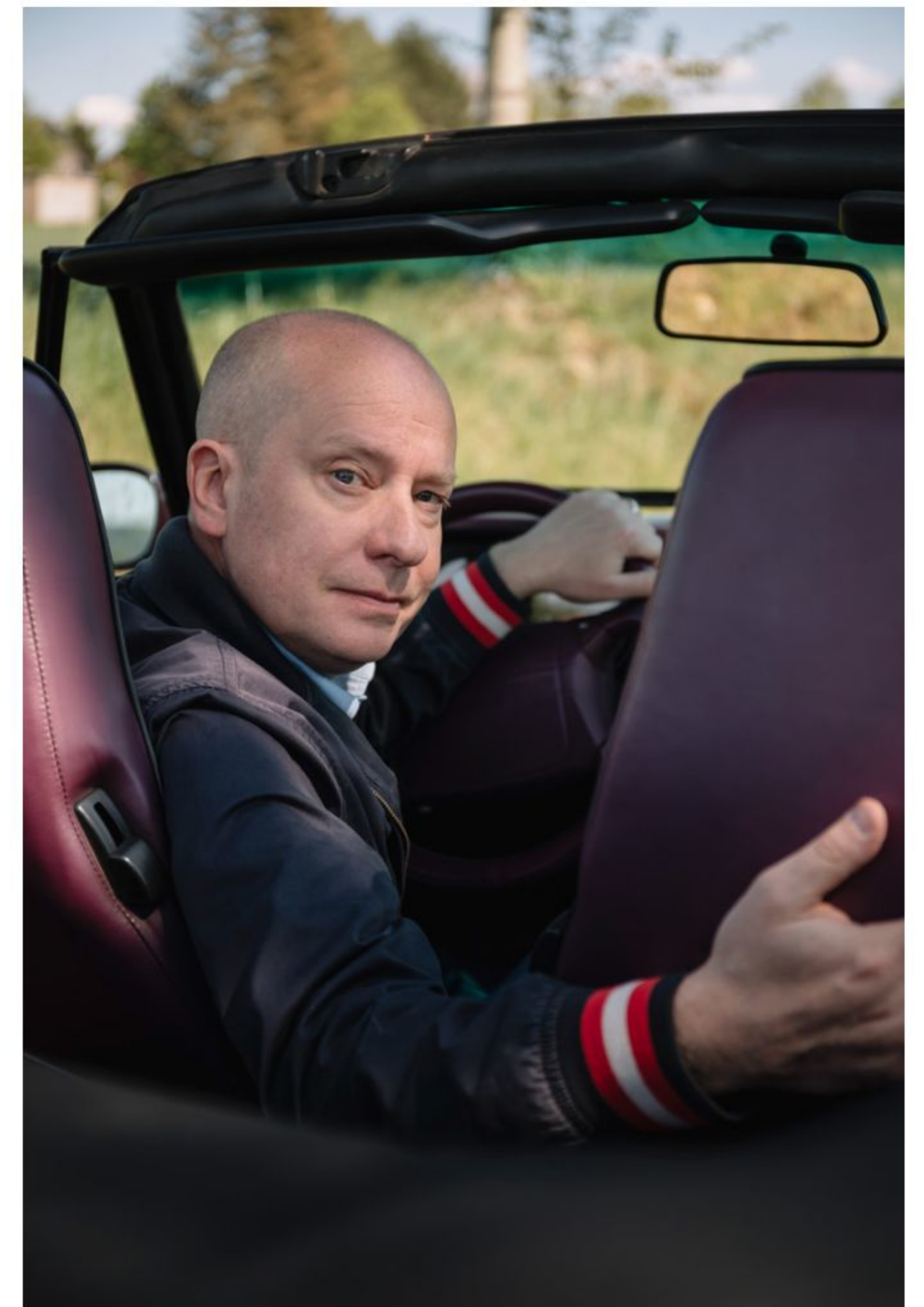
Erste Überraschung: Schon beim Start denkt sie konsequent mit! Das vergleichsweise hohe Drehzahlniveau der weit nach oben drehenden Gänge bei kaltem Motor, vom Beifahrer wegen der Belastung des Materials bemängelt, sucht sich die Tiptronic selbst aus. Das bin gar nicht ich! Um den Katalysator schnell auf Temperatur zu bringen, lässt die Getriebesteuerung den 250 PS starken 3,6-Liter-Motor anfangs etwas höher drehen – aber nie zu hoch.

Auf dem ersten Teilstück folgen wir der Empfehlung Reinhard Seifferts, der in seinen Tip-Tips zur Eingewöhnung die Automatik-Gasse empfahl und bis ins Detail den Umgang mit der für Porsche-Fahrer ungewohnten, scheinbar exotischen Automatik erklärte: „Das beim Loslassen des Bremspedals auftretende Kriechen ist sorgsam dosiert, es trägt zum weichen Anfahrtsvorgang bei und erweist sich besonders beim Rangieren als Vorteil.“ Aha. Vor allem innerstädtisch und auf Strecken mit vielen Ampeln bleibt der Hebel links.

Kontrollblick nach unten, Wechsel nach rechts in die M-Gasse. Der schöne Ledersack, mit dem sich der Schalthebel des Fünfganggetriebes schmücken darf, fehlt der Tiptronic. Was bleibt, ist eine Plastikkulisse von erschre-







ckend günstiger Haptik. Blick aufs voluminöse Airbag-Lenkrad. Nein! Die Zweiwege-Tasten am Lenkrad kamen erst beim 993 ins Spiel.

Spaß macht es schon, das Drücken und Ziehen, den Gangwechsel zu spüren – das Tippen, eben! An die Zeiten, mit denen die Tiptronic geschmeidig schnell die Gänge wechselt, kommen Hand und Fuß nicht ran. Es gibt viele modernere, automatisierte Getriebe, die ihre Arbeit deutlich schlechter machen und die Insassen kräftig mit dem Kopf nicken lassen. Respekt für diese frühe Leistung!

Viel falsch machen können wir sowieso nicht. Läuft die Drehzahl bei manuell gewähltem Gang in den Begrenzer, wechselt die Tiptronic automatisch in den nächsthöheren Gang, Gangwechsel nach unten sind auch nur im zulässigen Drehzahlbereich möglich. Unterbleibt das Runterschalten, übernimmt die Elektronik auch das und schaltet beim Bremsen im 3. oder 4. Gang bis zum Stillstand automatisch in den 2. Gang. Abwürgen ist unmöglich.

Das alles passiert völlig undramatisch, zuverlässig, vielleicht sogar: unaufgeregt. Normal eben! Nach 30 Jahren Tiptronic und zwölf Jahren PDK fühlt es sich nicht mehr wie die Sensation an, die es einmal war. Nicht die Tiptronic ist wohl etwas zu weich und verwöhnt, sondern wir sind es geworden.



Es hat sich ja gar nicht so viel geändert: Heute wie vor 30 Jahren ist die Tiptronic in der Porsche-Gemeinde diskutiert bis umstritten.

Die einen loben Komfort und problemlose Handhabung, die anderen beklagen gezügelte Sportlichkeit. Wahrscheinlich ist es eher eine Gefühlssache – zumindest mir geht es so. Zur entspannten Kraft eines 968 Cabrio scheint mir die Tiptronic perfekt zu passen, für meinen 928 S würde ich mir nichts sehnlicher wünschen als die Wahlfreiheit zwischen bequemer Automatik und sportlich manueller Gangart. Im 911, dessen Fahrdynamik eine ganz andere ist, vermisse ich aber die innige Bindung, die Hand und Fuß im Zusammenspiel mit Schaltung und Motor modellieren, schalten ist launiger als tippen. Ein Elfer mit Schaltgetriebe ist für mich die erste Wahl. ◀

*Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke*

#### » LUST AUF NOCH MEHR TOLLE FOTOS?

Zusätzliche Bilder gibt es in unserem ePaper und online auf [www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)

Die stämmige Kraft von 310 Nm bei 4800/min im 3,6-Liter-Boxer spielte den Tiptronic-Entwicklern in die Hände. Zum ruckfreien Hochschalten reduziert die Elektronik sogar kurzfristig das Drehmoment.

FAHRBERICHT – MACAN TURBO

# DA GEHT NOCH WAS

Ja, klar ... Aufladung haben sie alle, doch beim Macan Turbo steht das Suffix mit dem großen Klang noch ganz traditionell für das Topmodell der Baureihe.

440 PS im SUV kosten hier rund 92.000 Euro!





## DER AKTUELLE MACAN TURBO SETZT MIT 440 PS EINE NEUE BESTMARKE, LEISTET 40 PS MEHR ALS SEIN VORGÄNGER. MIT 92.000 EURO STEHT ER AUCH PREISLICH KLAR AN DER SPITZE.

### DAS IST ER

Wer als Porsche Turbo antritt, muss Distanz zur Masse schaffen. Das gilt für die Konkurrenz wie für das eigene Umfeld. Mit 60 PS Vorsprung auf den betont sportlichen Macan GTS gelingt es dem Macan Turbo schon einmal recht eindrucksvoll. Der Macan S mit 354 PS ist bereits ein ganzes Stück entfernt, der Vorsprung des Turbo auf das 245 PS starke Basismodell mit Vierzylinder beträgt dann beinahe 200 PS. Auch preislich steht der rund 92.000 Euro teure Turbo ganz klar an der Spitze: Der Unterschied zwischen Topmodell und Basis muss dem Käufer mehr als 40.000 Euro wert sein.

Dennoch kennt das Wachstum beim Macan kaum Grenzen. Die SUV-Modellreihen beschenken dem Unternehmen Jahr für Jahr steigende Verkaufszahlen, der Macan ist der mit Abstand populärste Porsche. 280.800 Autos, das sind zehn Prozent mehr als im Vorjahr, verkaufte Porsche 2019, alle Baureihen zusammengerechnet. Davon waren allein 99.944 Macan, was einer Steigerung von 16 Prozent gegenüber 2018 entspricht. Sechsstellig ist in Sicht – und auch da werden bestimmt ein paar Turbo dabei sein.

Innerhalb des regulären Modellrankings setzt der aktuelle Turbo mit 440 PS eine neue Bestmarke. Er leistet 40 PS mehr als der Vorgänger, muss sich der Ordnung halber jedoch den Vergleich mit dem Super-Sonder-Topmodell der vorherigen Generation, dem Turbo Performance Package (*siehe PORSCHE FAHRER 2-2018*), gefallen lassen. Dessen 3,6-Liter-V6 mit Biturbo-Aufladung leistete ebenfalls 440 PS – und darüber hinaus war

der einen Hauch schnellere Macan PP mit einem Grundpreis von 91.964 Euro sogar noch 42 Euro teurer als der Macan Turbo des Modelljahres 2020.

Dessen Ausstattung ist standesgemäß. Weil Turbo bei Porsche immer auch Komfort meint, gehören die 18-fach verstellbaren Sportsitze in Leder (ohne Sitzheizung, die kostet extra, was peinlich ist) und das BOSE-Soundsystem mit 14 Lautsprechern zum Serienumfang, ebenso der Turbo-spezifische Bugspoiler und ein feststehender Heckflügel am Dachabschluss. 20-Zoll-Turbo-Räder sowie die spektakulär schlicht aussehende Porsche Surface Coated Brake (PSCB), deren Wolframcarbid-beschichtete Bremsscheiben 90 Prozent weniger Bremsstaub als eine normale Graugussbremse abgeben, sind serienmäßig. Ist wie beim Testwagen eine gelbe PCCB-Bremsanlage verbaut, addieren sich weitere 5057 Euro hinzu – der dickste Brocken auf der langen Liste von Extras, die den Preis auf fast 115.000 Euro hochtreiben.

### DAS KANN ER

Der größte Konkurrent des üppigen Cayenne ist der drahtige Macan. 247 mm kürzer baut das kompakte SUV, was den Macan wendiger und citykompatibler macht. Unauffälliger ist er auch, zieht sogar in Mambagrün-Metallic weniger Blicke auf sich, da er viel weniger die Sicht verstellt als der massige Cayenne. Die 88 mm, die ihm der Cayenne beim Radstand voraushat, kommen dort vor allem den Passagieren im Fond zugute. Wer also im Macan mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern auf Reisen geht, kann das bisschen weniger Platz auf den hinteren Sitzplätzen gut verkraften und kommt auch mit den 488 Litern Kofferraumvolumen klar. Eine etwas weniger stylish geneigte Heckscheibe würde sogar noch etwas mehr Raum schaffen. Für vier Personen mit Gepäck reicht der Macan eigentlich immer.



DER DRAHTIGE MACAN IST WENDIGER, CITYTAUGLICHER. FÜR VIER PERSONEN UND GEPÄCK REICHT ER EIGENTLICH IMMER.



## Macan Turbo

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-V-Motor mit Biturbo-Aufladung, VarioCam Plus mit Nockenwellen-Verstellung Ein- und Auslass-Seite

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 84,5 x 86,0 mm

**Hubraum:** 2894 ccm

**Leistung:** 324 kW (440 PS) bei 5700/min

**Drehmoment:** 550 Nm bei 1800/min

**Verdichtung:** 10,1:1

**Gemischaufbereitung:** Benzindirekteinspritzung

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

**Getriebe:** Siebengang-PDK

**Karosserie:** selbsttragend, vollverzinkt

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

**Bremsen:** Sechskolben-Alubremssättel (vorn), Vierkolben-Alubremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben, 390 x 38 mm (vorn), 356 x 28 mm (hinten)

**Radstand:** 2807 mm

**Spur:** 1624 mm (vorn), 1655 mm (hinten)

**L x B x H:** 4684 x 1926 x 1624 mm

**Räder/Reifen:** 9 J x 20 mit 265/45 R 20 (vorn), 10 J x 20 mit 295/40 R 20 (hinten)

**Leergewicht:** 1945 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 2580 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 270 km/h

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 4,5 s

**Tankinhalt:** 75 l

**Preis:** 91.922 Euro (Testwagenpreis: 114.936 Euro)



270 KM/H SPITZE GEHT DER MACAN TURBO,  
IN VIEREINHALB SEKUNDEN KNACKT ER DIE 100-KM/H-  
MARKE. DIE TEMPOLIMIT-ANZEIGE FÜR 357 EURO  
EMPFIEHLT SICH DA ALS NÜTZLICHES EXTRA.

Ist dann noch der Top-Turbo-V6 drin, stellt sich das Gefühl ein, das Maximalmögliche unternommen zu haben: 270 km/h Spitze geht der Macan Turbo, in viereinhalb Sekunden knackt er die 100-km/h-Marke. Die Tempolimit-Anzeige für 357 Euro empfiehlt sich da als nützliches und vergleichsweise günstiges Extra.

Hier kommt das Geld ins Spiel. Ausgerechnet beim Spitzenmodell der Baureihe verschiebt sich der Vorteil in Richtung Cayenne. Das S-Modell verfügt über den gleichen Motor, ist nur einen Hauch langsamer und kostet bei allem gebotenen Mehrwert hinsichtlich Platzangebot und Prestige nur rund 3000 Euro mehr. Einen Macan Turbo muss man folglich wollen.

Der Modernere der beiden ist der Macan. Beim Cayenne S koppelt Porsche den 2,9-Liter-Biturbo-V6 an eine Achtgang-Tiptronic, im Macan kommt das Siebengang-PDK zum Einsatz, das noch einen Deut schneller und geschmeidiger die Gänge wechselt und die Leistung spontaner umsetzt – ohne den direkten Vergleich wird das jedoch kaum auffallen. Die Lenkung hat Porsche nachgeschärft; die bisher immer eine Spur zu leichtgängige Auslegung wirkt im Macan Turbo zielgenauer.

Mit 440 PS, Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) zum Preis von 1487 Euro, einem GT-Sportlenkrad für 1017 Euro und 21-Zoll-Rädern im 911-Turbo-Design kann der Macan mehr, als er muss, ein paar reiz- bzw. sinnvolle Extras gibt es dennoch. Die Luftfederung mit Niveauregulierung für 1487 Euro sowie der Parkassistent für vorn und hinten inkl. Kamera für 1332 Euro gehören dazu. 440 PS im zurückhaltenden Macan-Kleid können auch ihren Reiz haben.

### DAS KANN ER NICHT

Der Macan Turbo hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck, vielleicht sind aber auch nur die Erwartungen zu groß. Der aus der großen Baureihe bekannte V6-Biturbo, den wir im Fahrerbericht des Cayenne S Coupé (*siehe PORSCHE FAHRER 2-2020*) als mühelos starken Antrieb lobten, treibt das kleinere SUV zu Höchstleistungen. Natürlich – doch das erwartete Feuerwerk der Euphorie bleibt aus. Warum?

Vielleicht, weil der fast 100 PS große Leistungsunterschied zum vor einem Jahr Test gefahrenen Macan S geringer ausfällt als erwartet. Der S-Typ mit einem Hauch mehr Hubraum (rund 100 ccm), aber nur einem Turbo wirkt kaum weniger spurtstark und agil,



WER MACAN S UND TURBO IM DIREKTEN VERGLEICH ZUR PROBE FÄHRT, WIRD SICH FRAGEN, OB MEHR ALS 28.000 EURO AUFPREIS FÜR DEN MACAN TURBO WIRKLICH NÖTIG SIND.

auch wenn der Turbo rund eine halbe Sekunde schneller von 0 auf 100 km/h beschleunigt und das mittlere, 254 km/h schnelle Macan-Modell mit einer Spitze von 270 km/h deutlich distanziert. Für alles scheint der Turbo mehr Druck auf dem Gaspedal und ganz Turbo-typisch mehr Drehzahl zu benötigen. Einfach nur den Fuß senken und auf den Hammer warten – ganz so einfach ist es dann doch nicht.

Zumindest die Zahlen belegen, dass es mehr als nur ein Gefühl ist. Der Macan S erreicht seine Höchstleistung von 354 PS bei 5300/min, der Turbo seine 440 PS erst bei 5700/min. Die 480 Nm des S-Modells liegen bei knapp über 1300 Touren an, die 550 Nm des Macan Turbo bei 1800/min. Das ist alles nicht die Welt, aber eben doch spürbar.

Und wer beide Typen im direkten Vergleich beim Porsche Zentrum zur Probefahrt einstellt, wird sich fragen, ob mehr als 28.000 Euro für den Macan Turbo wirklich nötig sind. Dafür gäbe es auch einen schönen 944 Turbo! Sparen fällt mit dem Macan Turbo sowieso schwer: Den angegebenen Durchschnittsverbrauch von 9,8 Litern SP überbietet der Macan Turbo beinahe um drei Liter! Auf einer Testdistanz von über 1500 Kilometern benötigt er im Schnitt 12,5 Liter Super Plus. Auch das gehört zu einem echten Turbo.



Da geht noch was! Bei allem Überfluss an Leistung, bei aller Perfektion – der Funke will nicht überspringen, das Gefühl des Elfer-Fahrens im Kompakt-SUV stellt sich nicht ein. Zu den Qualitäten des Macan gehören seine hervorragende Handlichkeit, die hochwertige Ausführung, das gute Platzangebot für 4 + 1 Personen und die sympathische Größe. Doch dafür braucht es keine 440 PS, die sich gar nicht nach so furchtbar viel anfühlen. Wäre etwas mehr optische Dynamik gefragt, würde schon der GTS reichen, die praktischen Vorzüge des Macan kommen bereits im S-Modell voll und ganz zum Tragen. 354 PS für fast 64.000 Euro sind eine gelungene Kombination, sind einfach genug. Und auf gar keinen Fall zu wenig Porsche. Es muss nicht der Turbo sein. ◀

Text: Jan-Henrik Muche  
Fotos: Porsche / Roman Rätzke



# Akkubetriebener Mehrzwecksauger Kärcher WD 1 Compact Battery



## Ideal für die Autoinnenreinigung

Dank seiner kompakten Bauform ist der WD 1 Compact Battery prädestiniert für die Autoinnenreinigung. Das raffinierte Zubehör bietet für jede Herausforderung den richtigen Aufsatz. So können die Autositze ebenso gründlich gesäubert werden wie kleine Zwischenräume. Dank der Zubehöraufbewahrung am Gerät sind alle Utensilien sofort einsatzbereit. Zudem verfügt der WD 1 Compact Battery über einen ergonomischen Tragegriff, mit dem er sich bequem transportieren lässt. Der Mehrzwecksauger ist einzeln oder im Set mit Akku und Ladekabel erhältlich und mit weiterem Zubehör der WD-Reihe kompatibel.

## Flexibel und mit hoher Saugkraft

Der Lithium-Ionen-Akku des WD 1 Compact Battery bietet einen starken Antrieb und hohe Vielseitigkeit. Der Akku steht in zwei Varianten mit 2,5 Ah und 5,0 Ah zur Verfügung, die Laufzeit beträgt zwischen 10 Minuten (2,5 Ah) und 20 Minuten (5,0 Ah). Ein Alleinstellungsmerkmal aller Kärcher-Akkus ist das LCD-Display mit „Real Time Technology“, welches neben der verbleibenden Akkukapazität auch die Restlauf- und Restladezeit präzise in Minuten anzeigt. Und sollte der Reinigungsvorgang einmal mehr Zeit beanspruchen, lässt sich der Akku mithilfe eines Schnellladegeräts in nur 44 Minuten zu rund 80 Prozent aufladen. Das Gehäuse der Akkus ist besonders stoßfest und entsprechend der Schutzklasse IPX5 staub- und strahlwassergeschützt. Ist ein Gerät längere Zeit nicht in Betrieb, sorgt der prozessorgesteuerte, automatische Lagermodus der Battery Power-Akkus für eine lange Lebensdauer der Zellen.



## Kabelloser Allrounder

Ob Krümel auf dem Fahrersitz oder ausgelaufene Flüssigkeit im hintersten Winkel der Garage: So manche Reinigungsaufgabe ist ohne passendes Gerät mühsam. Mal ist keine Steckdose in der Nähe, dann ist das Kabel zu kurz oder der Platz zum Arbeiten beengt. Der Kärcher WD 1 Compact Battery schafft Abhilfe: Dank seines 18-Volt-Akkus ermöglicht der kabellose Mehrzwecksauger unabhängiges Arbeiten bei maximaler Bewegungsfreiheit. So kommt er immer dann zum Einsatz, wenn eine schnelle, kompakte Lösung gefordert ist.

## GEWINNSPIEL

Mit freundlicher Unterstützung von Kärcher verlosen wir ein Exemplar des Mehrzwecksaugers WD 1 Compact Battery Set im Wert von 180 Euro!

Teilnahme bis zum 16.08.2020 auf [www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de) unter Aktionen.





MENSCHEN – NICOLAS HUNZIKER

# KUNST UND KOMMERZ

Nicolas Hunziker ist Schweizer, Kunst ein Teil der Familientradition. Heute lebt Hunziker in Kalifornien, bei der Arbeit und in der Garage dreht sich alles um Porsche.

**M**an könnte sich fragen, ob die Weitergabe künstlerischer Talente in ein und derselben Familie mehr als nur ein reiner Zufall ist. Bei aller Diskussion darüber kann nicht abgestritten werden, dass immer wieder bestimmte Begabungen von einer Generation zur nächsten weitergereicht werden. Die Ahnenreihe von Nicolas Hunziker wäre ein interessanter Fall für eine tiefer gehende Analyse: Sein Urgroßvater und Großvater waren klassisch ausgebildete Maler, beide Elternteile professionelle Musiker. Allerdings widmet sich sein Vater mittlerweile auch dem Anfertigen von Gemälden, Collagen und Skulpturen – Nicolas repräsentiert somit die vierte Generation von Künstlern innerhalb der Familie.

Das Interesse an Autos sprang wohl vom Vater über. Er fuhr immer interessante Modelle, ein Umstand, der ihn schon früh zum Skizzieren oder Zeichnen von Autos inspirierte. Auch die Tatsache, dass sein Großonkel der Rennfahrer Prinz Bira von Siam war, könnte erklären, woher die Begeisterung für Sportwagen kommt. Bei Porsche schlägt das Auto-Gen besonders durch: „Ich mag alle Arten von Autos. Aber für mich ist Porsche eine Metapher für das Leben. Im Leben kann man sich seine Eltern nicht aussuchen, man kann sich seine DNA nicht aussuchen. Porsche hat genauso angefangen, denn man hatte die VW-Teile und den an der falschen Stelle eingebauten Motor geerbt. Wenn man ein Auto von Grund auf neu konstruiert, würde man es



**Kunst-Gewerbe.** Bei Nicolas Hunziker findet alles nebeneinander statt, die Autos im Atelier dienen mal als Vorlage und mal als Inspiration.

wahrscheinlich nicht mit dem Motor hinten und lustigen Scheinwerfern vorn entwerfen. Porsche tat sein Bestes, nahm, was es gab, und das ist es, was dem Auto Charakter verleiht und was letztendlich zur ikonischen Form des 911 geführt hat.“

### ATELIER DES GROSSVATERS

Nicolas Hunziker erinnert sich noch gut daran, wie er das Atelier seines Großvaters besuchte und in seiner Kindheit Spaß mit Farben hatte. Später trat er in das renommierte Art Center College of Design in Pasadena ein, studierte Werbegrafik und Transportation Design. Nach dem Studium war er sechs Jahre lang bei der Werbeagentur Saatchi & Saatchi in Los Ange-

les beschäftigt. In dieser Zeit arbeitete er mit Kunden wie zum Beispiel Toyota und Toyota Motorsports zusammen.

Der Einstieg in das Geschäft mit dem Verkauf seiner eigenen Werke geschah 2006 eher zufällig. „Ich wollte ein Kunstwerk für unser Haus. Ich mag den Art-déco-inspirierten Stil meines Großvaters, konnte aber keine Porsche-Gemälde in diesem Stil finden. Viele Gemälde sind sehr realistisch, aber ich wollte etwas Ausgefalleneres, also beschloss ich, es selbst zu malen – ein Bild, das einen 550 Spyder in Le Mans zeigt“, erzählt Hunziker. „Ich zeigte es einem Freund aus der Schweiz, und er wollte es sofort haben. Dann hatte ich keines mehr für mich selbst, also begann ich, mehr Bilder zu malen. Von die-



sem Zeitpunkt an half mir Mundpropaganda dabei, einen Kundenkreis aufzubauen, und das Geschäft expandierte.“

Atelier und Geschäft befinden sich heute in der South Bay, einer reizvollen Gegend in der Nähe von Los Angeles. Dass es in Torrance eine lebhafteste Porsche-Szene gibt, passt zur Arbeit und der eigenen Leidenschaft. Aus dem einen Bild sind zwei Unternehmen geworden.

Eines ist Hunziker Design, das sich hauptsächlich auf Bekleidung spezialisiert hat, aber auch als Souvenirladen fungiert. Es wurde zusammen mit seiner Partnerin Heather Norwood gegründet und basiert auf der Geschäfts-idee, „tragbare Kunst“ zu verkaufen: T-Shirts mit Aufdrucken seiner Gemälde, aber auch andere Fanartikel wie Drucke, Poster, Mützen,

**„EIN FREUND  
WOLLTE DAS BILD  
HABEN. DANN  
HATTE ICH KEINES  
MEHR FÜR MICH  
SELBST, ALSO BE-  
GANN ICH, MEHR  
BILDER ZU MALEN.“**

Taschen, Telefonhüllen, Tassen usw. Auch Merchandising-Artikel für Porsche, Gulf, Steve McQueen und B.R.M-Uhren gehören dazu.

#### MERCHANDISING UND BILDER

Dann ist da noch die Kunst, die nebenan stattfindet. Im Atelier entstehen Gemälde für Firmen, Privatpersonen, Sammler. Die übliche Vorgehensweise beginnt mit einer Skizze, die Hunziker auf einem normalen Blatt Papier erstellt und die er dann einscann und nachbearbeitet. Die digitale Umsetzung ermöglicht ihm eine einfachere und schnellere Kontrolle über Farben und Schriften. Dann überträgt er seinen Entwurf anhand eines Rasters auf eine große Leinwand – so ähnlich machte es schon



## T-TIME

In der südkalifornischen Oldtimer-Szene gehören gut gebrauchte Elfer zum hippen Lebensstil. „Ich fahre meinen 911 T zwar viel, wasche ihn aber nicht wirklich“, schildert Nicolas Hunziker. „Es ist ein Auto mit hoher Laufleistung, und ich fahre mindestens 8000 weitere Meilen pro Jahr – ich weiß nicht, wie oft der Tacho schon umgesprungen ist.“ Als er den Porsche übernahm, wies er bereits einige Änderungen wie Spurverbreiterungen und veränderte Kotflügel hinten, Koni-Stoßdämpfer von 1969 und leichte Kunststofftürgriffe im 911-R-Stil auf. Ein schneller gemachter Zweiliter-Motor steckt drin, und Hunziker gestaltete den Wagen so, dass er als Außenwerbung zu seinem Geschäft passt. Inzwischen ist er auch zur mobilen Autogrammkarte geworden: von Rennfahrern wie Hurley Haywood, Howden Ganley, Jürgen Barth, Vic Elford, Brian Redman und Gijs van Lennep.



der Großvater, der 1932 im Auftrag von Bugatti ein Plakat schuf.

Im nächsten Schritt malt er mit seiner eigenen Mischung aus Acrylfarbe, die er der Ölfarbe vorzieht. „Meine Technik basiert auf absoluten Farben, und ich verwende keine Halbtöne“, erklärt er. „Ich suche nach maximaler Deckkraft, und Acryl erweist sich als perfekt für diese Aufgabe.“ Er greift oft auf zeitgenössische Fotografien als Referenzmaterial zurück, um sicherzustellen, dass alle Details stimmig sind.

#### FOTOS ALS REFERENZMATERIAL

Die Frage nach dem Preis ist durchaus prosaisch: Der Preis hängt vom Arbeitsaufwand und von der Zeit ab, die er für die Fertigstellung einer Leinwand benötigt. Für ein kleineres Gemälde braucht er vielleicht zwei oder drei Tage, während er an dem fast sieben Meter breiten Werk für die Porsche-Zentrale in Atlanta über einen Monat lang arbeitete. Übrigens hat er auch zum 60-jährigen Jubiläum des 911 ein Bild für das Werksmuseum in Stuttgart angefertigt.

Eigene Porsche gibt es auch. Nebenan stehen ein 911 T von 1968 und der Nachbau eines 550 Spyder, den er zusammen mit seinem Freund, dem britischen Fernsehstar Mike Brewer, gekauft hat. Während die Karosserie des Wagens aus glasfaserverstärktem Kunststoff besteht, verbrachte der Vorbesitzer zahllose Stunden damit, viele Spyder-typische Aluminiumbleche, den Kraftstofftank und sogar die Lüfter-Abdeckung perfekt nachzubilden. Außerdem wurden auch originale Spyder-Bremsen nachgerüstet. Darüber hinaus beschäftigen sich die beiden mit einem anderen Projekt, einem roten 911 T, der zum Rennwagen umgebaut werden soll.

Mitunter sieht man Nicolas auch hinter dem Steuer eines neueren 911 GT3, den er sein „Art Car“ nennt. Finanziert wird das Ganze durch seine Kunstwerke: Das Auto hat Nicolas Hunziker gegen zwei Gemälde eingetauscht. Manchmal greifen Kunst und Kommerz wie von selbst ineinander. ◀

*Text + Fotos: Stephan Szantai  
Übersetzung: Manfred Kolb*

**FINANZIERT WURDE  
DER GT3 DURCH  
KUNSTWERKE, DAS  
AUTO TAUSCHTE  
HUNZIKER GEGEN  
ZWEI GEMÄLDE EIN.**

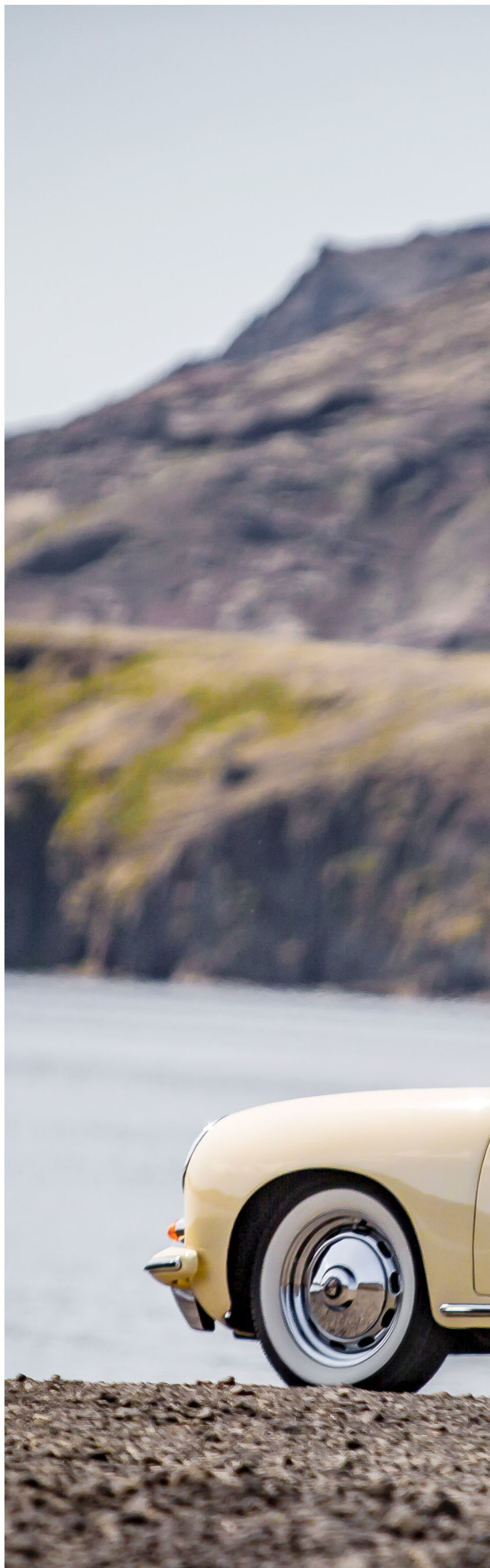
· PORSCHE-FANS WELTWEIT ·

# ISLAND

· EINAR HÖRDUR SIGURDSSON ·

AUSSERHALB VON REYKJAVÍK, DER HAUPTSTADT ISLANDS, IST EIN ALLRADFAHRZEUG MIT GROBSTOLLIGEN GELÄNDEREIFEN DAS GEEIGNETSTE FORTBEWEGUNGSMITTEL. WER MEINT, DASS EIN PORSCHE 356 B SUPER 90 VON 1963 IN DIESEM LAND EHER FEHL AM PLATZ SEI, LIEGT WOHL NICHT GANZ DANEBEN. VIELLEICHT GIBT ES AUCH DESHALB NUR DEN EINEN.

**2** 007 durchforstete Einar Hördur Sigurdsson das Internet nach einem 993, den er nach Island holen wollte. Seiner Ansicht nach war dieses Modell der perfekte klassische Porsche. Im Hinblick auf die Finanzierung entschloss er sich, seinen bisherigen Carrera 3.2 von 1989 zum Verkauf anzubieten, und suchte gleichzeitig ein burgunderfarbendes 993-Exemplar mit brauner Innenausstattung und geringer Laufleistung. Aber die Suche zog sich hin, und so begann er, seine Bemühungen auszudehnen – und stieß auf eine Anzeige für einen 356 B. Der cremefarbene Wagen hatte zwar eine hohe Kilometerleistung, schien aber gut gepflegt zu sein. Seine Frau schaute ihm dabei über die Schulter und ermutigte ihn, also drückte er auf die „Jetzt kaufen“-Taste. Nun musste sein neues Gefährt nur noch von Kalifornien in die neue Heimat transportiert werden.









Gerade erst eingefahren. Weil das wechselhafte Wetter kaum Touren zulässt, gehören Ausflüge bei Sonnenschein zu den seltenen Glücksmomenten.

Island zählt zu den Ländern mit den höchsten Lebenshaltungskosten der Welt und hat ziemlich strenge, folglich teure Einfuhrvorschriften; doch für Autos, die älter als 40 Jahre sind, reduziert sich die Steuer von 60 % des Autowerts auf lediglich 13 %.

Durch diese Ersparnis konnte Einar sogar seinen 911 behalten, was eine unerwartet glückliche Fügung war. Aber als der 356 B Super 90 endlich angeliefert wurde, war Einar zunächst ernüchtert. Das Auto war gelb und nicht cremefarben! Doch seltsamerweise entsprach die Farbe exakt der eines Modells, das er viele Jahre zuvor in einem Geschäft gekauft hatte. „Ich sah es als ein positives Signal“, berichtet Einar rückblickend.

Es ging um mehr als nur um ein neues altes Auto, das heute der älteste Porsche Islands ist. Bislang hatte Einar noch nie einen 356 bewegt, „aber ich war überrascht, wie schön er sich fahren lässt. Er fühlt sich an wie ein 911, und man kann ihn exakt so bewegen. Wenn man eine Kurve fährt, braucht man nicht groß zu verzögern, sondern lenkt ein und bleibt im gesamten Verlauf auf dem Gas“, erklärt er mit typisch isländischer Untertreibung.

Wegen einiger schlechter Sommer in den letzten Jahren und auch weil Einar viel Arbeit hatte, konnte er seit 2016 nur etwa 800 Meilen damit fahren. Aber milde 16



„ICH WAR ÜBERRASCHT, WIE SCHÖN  
ER SICH FAHREN LÄSST. ER FÜHLT SICH  
AN WIE EIN 911, UND MAN KANN IHN  
EXAKT SO BEWEGEN.“



Grad, ein fast wolkenloser Himmel und die Tatsache, dass eine Fachzeitschrift aus Deutschland kommt, um über Besitzer und Auto eine Geschichte zu machen, waren gute Gründe für einen ausgedehnten Tagesausflug.

Einar ist auf einem Bauernhof aufgewachsen und hat eine entsprechend geprägte Art, Dinge zu beschreiben. Als wir Reykjavík verlassen und durch die zerklüftete Landschaft erkalteter und jetzt moosbedeckter Lavaströme fahren, beschreibt er den Moment so: „Es ist, als würde man die Kühe nach einem langen Winter aus dem Stall lassen und sie über das Gras springen sehen.“

### ÄLTESTER PORSCHE ISLANDS

Island ist keine Nation der Raser, es fehlt wohl auch die Topografie dafür. Bei 3000/min und einer Geschwindigkeit von knapp 100 km/h rollt man entspannt dahin, und dennoch denkt Einar über den Einbau eines längeren 4. Gangs nach. Er will den 356 schonen. Trotz geschätzter 218.000 Meilen (der Vorbesitzer war sich nicht sicher, wie oft der Wegstreckenzähler umgesprungen war) ist das Auto in einem bemerkenswert originalen und guten Zustand. Der einzige auffällige Mangel zeigt sich an der Beifahrertür, die aufgrund einer leichten Fehlausrichtung etwas mehr Kraftaufwand beim Schließen erfordert.

Auch das Kennzeichen ist besonders. Kürzlich wurde das isländische Gesetz dahingehend geändert, dass jede beliebige Zahlen- und Buchstabenkombination erlaubt ist. 911 und ähnliche Statusschilder wie 1 oder NO 1 waren schnell und für viel Geld vergriffen. 356 ist dagegen nicht sehr gefragt, da Einar ja den einzigen im ganzen Land hat. Der Spaß kostete ihn umgerechnet rund 20 Euro.

Erstarrte Lavaströme, aktive Vulkane und kurvenreiche Straßen durch eine eigentlich trostlose und doch atemberaubend schöne Landschaft – ein klassischer Porsche passt gut hierher. „Er ist auf die viel schlechteren Straßen der fünfziger Jahre ausgelegt, daher ist die Federung viel weicher und hat mehr Federweg.“ An einem Hinweisschild, dass nur allradgetriebene Fahrzeuge weiterfahren sollten, gibt der uns begleitende 911 mit Einars Sohn am Steuer auf.

### KENNZEICHEN FÜR 20 EURO

Es gibt Testfahrten, die zeigen, was in einem Auto steckt, und dann gibt es noch eine Fahrt mit einem bald 60 Jahre alten Klassiker auf einer unbefestigten Schotterstraße im Schatten eines aktiven Vulkans. Ich schlage vor, dass ein bisschen Staub ein spektakuläreres Bild ergeben könnte. „Du willst Staub? Ich kann dir gern Staub aufwirbeln!“, ruft Einar, bevor er davonschießt, um über die Hügel zu driften und verdutzt blickende Touristen in Skoda Yetis zu überholen.

So reizvoll es auch ist, durch die geballte Schönheit des isländischen Landesinneren mit seinen moosgesprenkelten Vulkanen und eisblauen Seen zu fahren, es gibt



„ES IST, ALS WÜRDEN MAN DIE KÜHE NACH  
EINEM LANGEN WINTER AUS DEM STALL LASSEN  
UND SIE ÜBER DAS GRAS SPRINGEN SEHEN.“







darüber hinaus noch einige bemerkenswerte Anekdoten aus den zwölf Jahren des Fahrzeugbesitzes, die in Erinnerung geblieben sind und von denen er auch während der Fahrt gern erzählt.

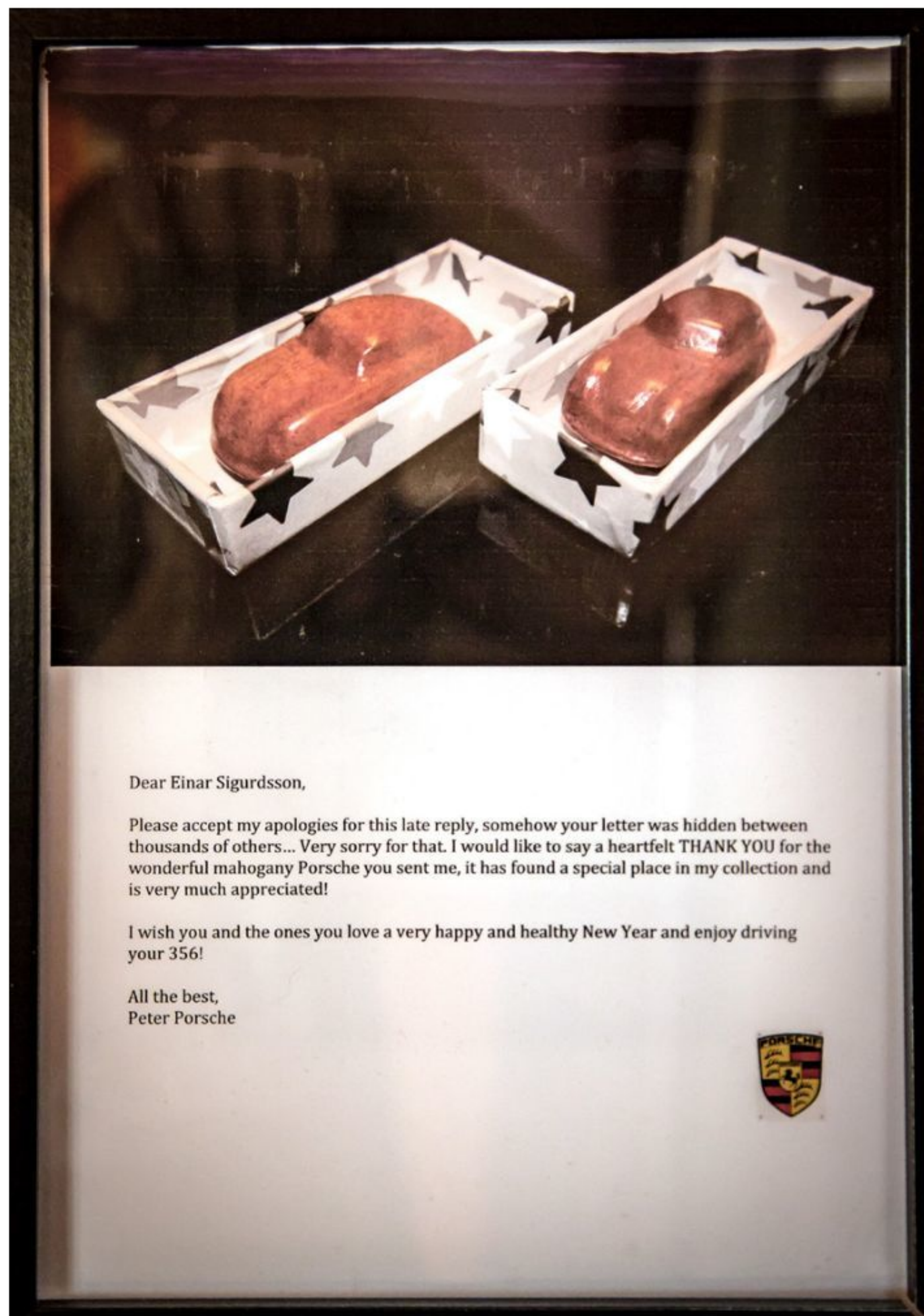
### AUSFLUG NACH HAMBURG

2012 transportierte eine Gruppe des isländischen Porsche-Clubs ihre Autos nach Hamburg, um von dort zu einer Fahrt über Stuttgart zur Porsche-Parade in Chantilly bei Paris aufzubrechen. Einige Tage später trafen die Besitzer per Flugzeug bei strömendem Regen im Hamburger Hafen ein, um ihre Autos abzuholen. Aber eines fehlte – der 356. Einar blieb fast das Herz stehen, er sah sich verzweifelt nach dem Auto um ... und fand ihn mutterseelenallein in einem riesigen Lagerhaus, weil die Hafentarbeiter sich nicht trauten, ihn mit den anderen hinaus in den Regen zu stellen.

Da die Elektrik im Regen auf der Autobahn etwas überlastet war, gab der Spannungsregler seinen Geist auf, was bei den 6-Volt-Anlagen der alten Porsche schon mal passieren kann. In Stuttgart angekommen, suchten sie Porsche Classic in Ludwigsburg auf, wo ein Mechaniker den Regler mit der Technik des 21. Jahrhunderts ausstattete. Puristen mögen meckern, doch es ist eigentlich die einzige Veränderung am Auto. Und seitdem hat Einar keine Probleme mehr, also beschwert er sich nicht.

Bei der Porsche-Parade standen die Autos des isländischen Porsche-Clubs in ihrem eigenen Bereich, und in diesem Zusammenhang erinnert sich Einar an seine beste Porsche-Geschichte. Die Ehrengäste Peter und Wolfgang Porsche spazierten über das Gelände von Chantilly und betrachteten die gut präsentierten Fahrzeuge. Einige, die davon überzeugt waren, die besten Autos ausgestellt zu haben, waren frustriert, als die Brüder lieber mit Einar über die kleinen Porsche-Schnitzereien sprachen, die er in seiner Freizeit anfertigt. Als er nach Hause kam,

**Keine Berührungsängste. Staub und Schotter sind auf der Vulkaninsel allgegenwärtig. Der 356 B steckt auch schlechte Pisten klaglos weg.**



schnitzte er ein paar 356-Modelle mit geteilter Frontscheibe und schickte sie den Porsche-Brüdern zu. Das Dankeschreiben, das er daraufhin erhielt, ist jetzt eingerahmt und hängt stolz neben einem riesigen Walwirbelknochen an der Wohnzimmerwand.

### HANDGESCHNITZTE 356

Aber gibt es auch jetzt nur einen 356 in Island? „Diese Frage habe ich mir schon häufig gestellt, besonders weil die Leute so verrückt nach ihm sind“, antwortet Einar und zuckt mit den Schultern. „Es gibt viele reiche Porsche-Liebhaber in Island, und auch wenn diese Autos mittlerweile viel teurer sind als noch vor einigen Jahren, sind sie immer noch erschwinglich. Ich schätze, der Risikofaktor schreckt die Leute ab. Denn wenn etwas schiefgehen würde, gäbe es nicht nur keine Ersatzteile, sondern auch keinen einzigen Mechaniker im ganzen Land, der je daran gearbeitet hat.“

Bisher musste niemand an Einars Auto arbeiten, denn in den über 7000 Meilen, die er damit seit seinem Kauf zurückgelegt hat, gab es noch kein größeres Problem. Um das Rost-Risiko zu minimieren, wird der 356 B nur während des kurzen isländischen Sommers hervorgeholt – und auch nur dann, wenn die Regenwahrscheinlichkeit gering ist. Es gibt ja auch Autos mit Allradantrieb. ◀

*Text + Fotos: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb*



„ES EXISTIERT NUR EIN 356 IN ISLAND.  
ICH SCHÄTZE, DER RISIKOFAKTOR  
SCHRECKT DIE LEUTE AB, DENN ERSATZ-  
TEILE UND MECHANIKER GIBT ES NICHT.“

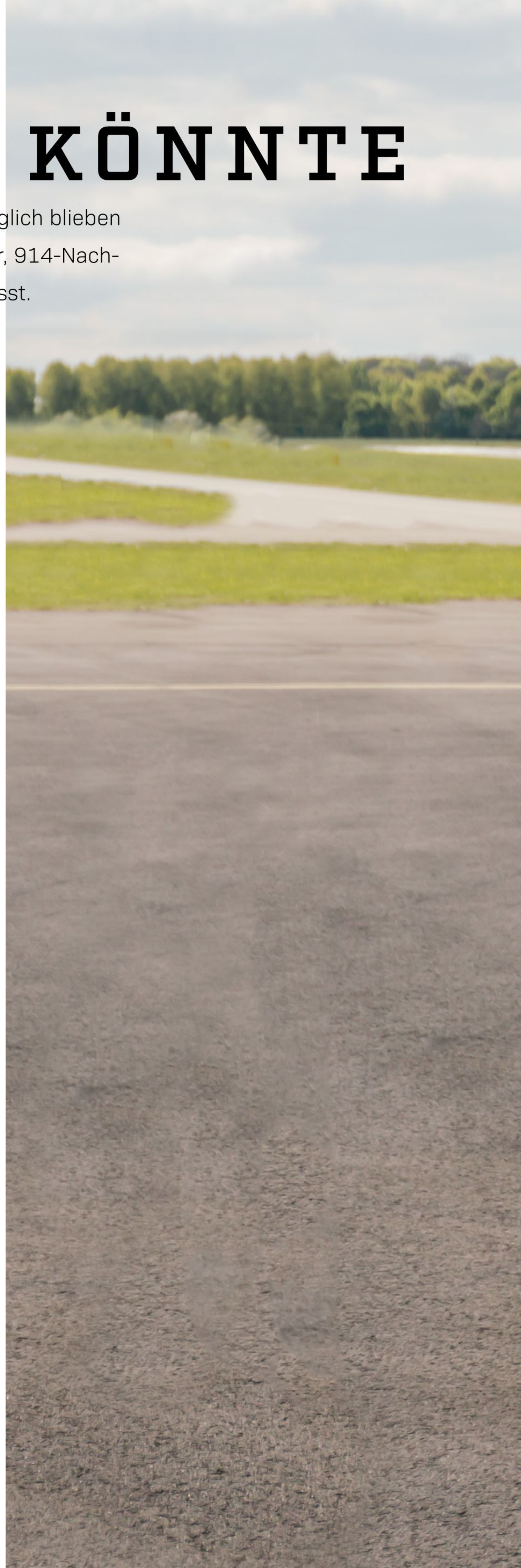
# HÄTTE, WÄRE, KÖNNTE

Der 984 gehört zu jenen Studien und Versuchsträgern, die immer nur möglich blieben und allenfalls in Teilen Realität wurden. Irgendwo zwischen Seat Roadster, 914-Nachfolger und Boxster-Vorläufer hat der Junior den Sprung in die Serie verpasst.

**K**napp daneben ist auch vorbei. Heute wissen wir, dass der Porsche 984 mehr war als eine Fingerübung der Ingenieure und Designer und dass sie ihm zutrauten, einmal in Serie zu gehen. Hätte er vielleicht sogar das Zeug gehabt, die Idee des Boxster ein paar Jahre vorzuziehen? Wäre er ein Erfolg geworden? Alles Spekulation, eine Geschichte im Konjunktiv.

Dass lange niemand mit der Nummernkombination 984 etwas anfangen konnte, ist Kalkül. Nicht nur die Entwicklung des Prototyps verläuft in den achtziger Jahren im Verborgenen, sondern auch seine Existenz und Daten werden streng geheim gehalten. Als der fahrbereite Prototyp im März 1988 mit geleertem Tank, versiegeltem Motor und Getriebe sowie ausgebauter Batterie und sorgfältig konservierten Fahrwerksteilen weggestellt wird, hat Porsche nämlich vor, sein jüngstes Kind irgendwann doch noch weiterzuverkaufen.

Tatsächlich ist der 984 ursprünglich nicht als reiner Porsche gedacht. Als die Vorausentwicklung 1984 beginnt, haben die Entwickler einen Sport-Zweisitzer auf Seat-Basis im Kopf, den Typ 2647. Im Auftrag der spanischen VW-Tochter hat Porsche für den neuen Kompaktwagen Ibiza einen 85 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder entwickelt, der sich – quer gestellt – gut als Mittelmotor eignen würde. Weil Porsche für jeden gebauten Motor eine Lizenzgebühr von 7 Mark erhält, wären größere Stückzahlen natürlich im Sinne der Entwickler.







BB-PW 984



Als Vergleichsgröße für den Seat-Zweisitzer wird ein Fiat X1/9 herangezogen, eine mögliche Porsche-Variante 984 dem 911 gegenübergestellt und bei Ausstattungsumfang und -qualität der 944 als Messlatte genommen. So der Stand im Mai 1985.

Als Seat abspringt und als Teilelieferant für das Gemeinschaftsprojekt ausfällt, macht Porsche das Beste daraus: einen Porsche!

### ROADSTER FÜR SEAT

984 lautet die nüchterne Typennummer, aber der neue Spitzname ist eingängiger. „Junior“ nennen sie ihn, weil solche Namen für neue Modelle und Prototypen bei Porsche Tradition haben und weil der kompakte Sportwagen, in der zukünftigen Modellpalette zwischen 924 und 944 verortet, ein fahraktiver, leichter und agiler Zweit-Porsche sein soll. Im März 1985 ist das Lastenheft fertig, im Juni beginnt die Konstruktion.

Da der Neue den Namen Porsche trägt, muss etwas Besonderes geboten werden, das die Konkurrenz nicht hat: Anstelle eines flattrigen Faltdachs findet beim „Festdach-Cabrio“ ein versenkbares Hardtop hinter den Sit-

zen Platz. Parallel sind Stoffdach-Cabrio und Coupé in der Diskussion.

Der Hinterradantrieb ist gesetzt, ausreichend Platz für einen optionalen Allradantrieb – seinerzeit auch für die Transaxle-Modelle erprobt, doch in der Serienfertigung nie umgesetzt – wird bereits bei der Entwicklung eingeplant. In der Ausführung wird munter improvisiert. Die Bremse kommt vom 911 Carrera 3.2, die Lenkung von dessen in Entwicklung befindlichem Nachfolger 964, die Steuerelektronik vom 928 und das überarbeitete Getriebe vom alten 912 E, der ja auch schon eine Notlösung war.

Die Ziffer 4 am Ende lässt auf die Motorisierung schließen. Der O-Ton der Entwicklungsakten klingt ehrgeizig: „Luftgekühlter Porsche-Heckmotor als Neuentwicklung. Ausführung als Boxermotor mit 4-Ventiltechnik, 4 Nockenwellen und 2 Liter Hubraum.“ Sogar der Einsatz eines Turboladers und die Weiterentwicklung zum Flugmotor werden in der Planung ausgewiesen. Der Saugmotor soll zwischen 140 und 160, die aufgeladene Version 200 bis 240 PS leisten.

Allerdings verendet die kühne Innovationsfreudigkeit schon in der Konzeptionsphase, vermutlich weil das

**Klappe zu, Klappe auf. Das voll versenkbare Hardtop, das hinter den Sitzen verschwindet, ist die große Innovation der 984-Studie.**



Geld für die Entwicklung des kostspieligen Randgruppen-Triebwerks fehlt. Stattdessen wird im Prototyp ein steinalter, beim Tuning-Betrieb Willibald immerhin frisch frasierter VW-Vierzylinder aus dem 914 verbaut. Aus 2,4 Litern Hubraum holt der Boxer, dessen Lüfterrad per Antriebswelle angetrieben wird, zahme 135 PS heraus. Wäre da nicht mehr drin gewesen? Hätte, wäre, könnte – da sind sie wieder.

### ENDE NACH VIERJÄHRIGER ENTWICKLUNGSZEIT

Weil sich die Studioarbeiten verzögern und auch die Konstruktions- und Beschaffungsphase für die Karosserieteile länger dauert als geplant, kann der Termin zur Fertigstellung des Prototyps Ende Juli 1986 nicht eingehalten werden. Eine im Oktober 1984 diskutierte Variante mit Styling-Merkmalen des 959 wird wieder verworfen.

Erst am Abend des 31. Juli 1987 startet der noch unlackierte 984-Prototyp in Festdach-Cabrio-Ausführung zur Jungfernfahrt, letztlich finden sogar Messungen im Straßenverkehr statt. Dabei fährt der 984 nicht nur, sondern er wirkt auch schon leidlich ausgereift.

Im August wird der fertige 984 Entwicklungschef Helmuth Bott präsentiert, am 17. September 1987 findet die Vorführung beim Vorstand statt. Der senkt rasch den Daumen: Das Projekt kommt zu teuer. So wird der Typ 984 im März 1988 nach vierjähriger, von vielen Unwägbarkeiten begleiteter Entwicklungszeit weggestellt, nicht ohne eine überraschend hohe Reife bescheinigt bekommen zu haben. Und weil weder das Konzept noch das Design jemand kaufen will, kommt von den 10,5 Millionen Mark Entwicklungskosten keine einzige Mark wieder rein.

Trotzdem ist die Idee eines kleinen, leichten und agilen Porsche unterhalb des 911 in der Welt, und vieles spricht für die zumindest ideelle Verwandtschaft der beiden Junior-Modelle 984 und Boxster 986: die Platzierung des Motors hinter den Passagieren, die Abmessungen und die Nähe der Typennummern, die auf den Sechszylinder beim Boxster verweist. 6 statt 4.

Heute erinnert der über alle Maße kompakte 984 gleichzeitig an viele und gar keinen Porsche. Das Frontdesign zeigt Ähnlichkeiten mit anderen Frontmotor-Typen, die Seitenlinie mit den ausgestellten vorderen Kotflügeln und die Platzierung von Türschloss und Türgriff erinnern an den 928. Die Projektionsscheinwerfer

**Außen silber, innen rot.  
Auch die Seitenlinie  
gibt einen Hinweis auf den  
Boxster. Vor den Hinterrädern  
liegen die Lufteinlässe des Heckmotors.**

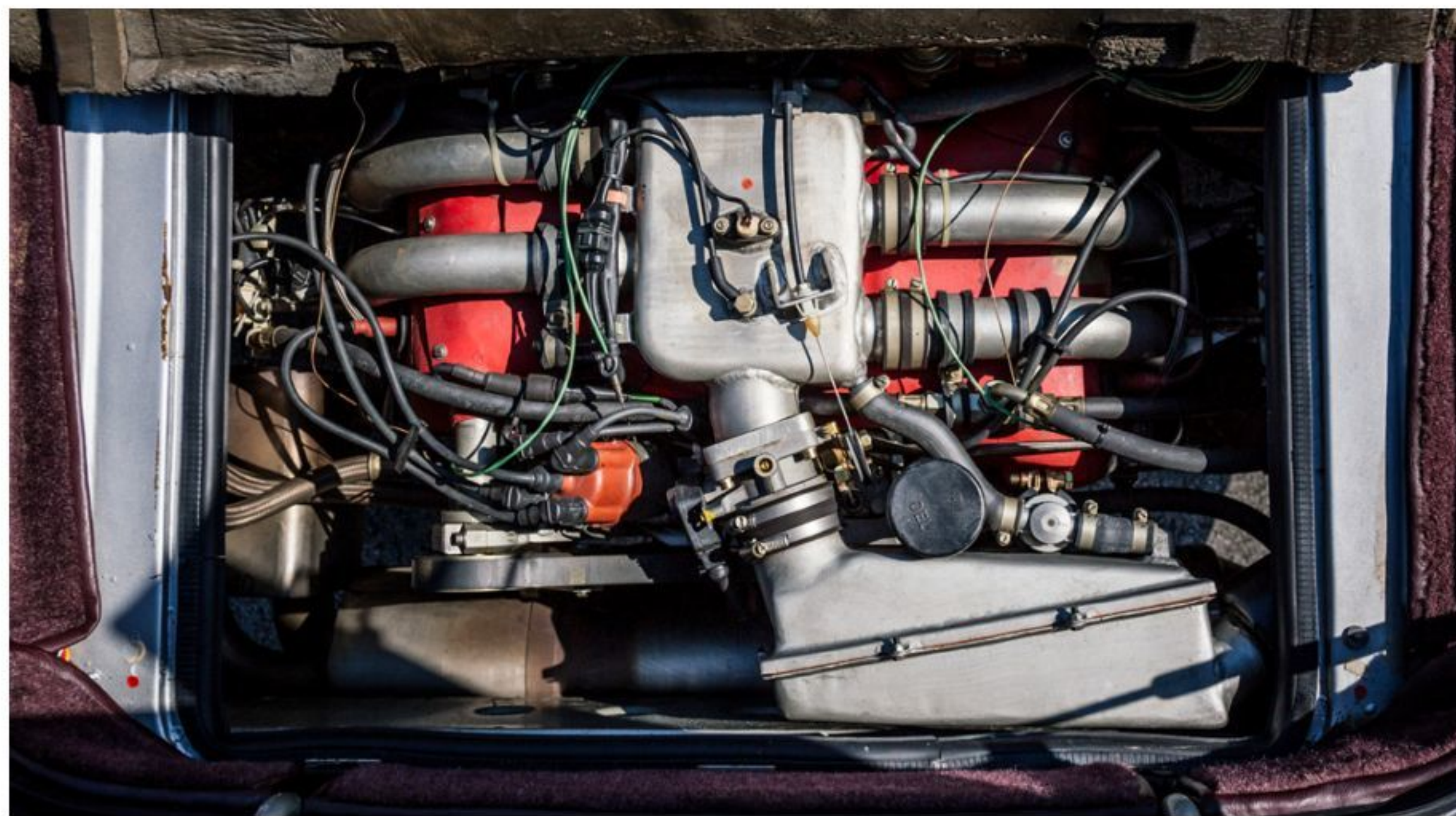
VIELES SPRICHT FÜR DIE ZUMINDEST  
IDEELLE VERWANDTSCHAFT  
DER BEIDEN JUNIOR-MODELLE  
984 UND BOXSTER 986.





### Typ 984

**Motor:** luftgekühlter ohc-Boxermotor, Typ GB  
**Zylinder:** 4  
**Hubraum:** ca. 2400 ccm  
**Leistung:** 99 kW (135 PS)  
**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb  
**Getriebe:** Fünfganggetriebe Typ 923  
**Karosserie:** selbsttragende Stahlblechkarosserie  
**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, McPherson-Federbein an Querlenkern rundum  
**Bremsen:** Scheiben rundum  
**Radstand:** 2272 mm  
**L x B x H:** 3800 x 1590 x 1170 mm  
**Reifen:** 195/50 VR 16 (vorn), 205/50 VR 16 (hinten)  
**Leergewicht:** 934 kg  
**Höchstgeschwindigkeit:** ca. 230 km/h  
**Beschleunigung 0–100 km/h:** ca. 8,0 s  
**Tankinhalt:** 50 l  
**Bauzeit:** 1987/1988  
**Stückzahl:** 1



entsprechen jenen des 928-Viersitzer-Einzelstücks, das Ferry Porsche zum 75. Geburtstag von seiner Firma geschenkt bekam. Fast erstaunt es, dass unter der vorderen Haube kein V8-Motor, sondern ein etwas zerklüfteter, aber ausreichend tiefer, mit dickem Teppich ausgelegter Kofferraum liegt.

### VERSENKBARES HARDTOP

Innen dominiert die Vierzylinder-Verwandtschaft. Das Cockpit besteht aus stimmig modifizierten, weinroten 944-Teilen, Gleiches gilt für die Türverkleidungen. Da Serienteile verwendet wurden, stimmt der Qualitätseindruck, das Ganze wirkt komplett und durchdacht: Im Drehzahlmesser, dessen roter Bereich bei 6400/min beginnt, findet sich eine Zylinderkopf-Temperaturanzeige. Selbst ein Blaupunkt Ludwigsburg SQM 26 Radio ist an Bord! Im Gegensatz zu den Transaxle-Typen liegt die Handbremse nicht links vom Fahrersitz, sie findet ihren Platz ganz konventionell auf dem Mittelunnel.

Die Nähe zu bekannten Porsche-Modellen endet abrupt hinter der Fahrgastzelle, wo die Gürtellinie die

nächste Stufe nimmt. Die eigentliche Innovation findet sich unter der großen, am Heck angeschlagenen Klappe, wo über dem Getriebe das hinter den Sitzen versenkbare Hardtop untergebracht ist.

Der Motor, dieser steinalte, mühsam getunte Vierzylinder, liegt ein Stück dahinter – im Gegensatz zum Boxster ist der Junior ein Heckmotorwagen. Die Achslastverteilung beträgt 40 Prozent vorn und 60 Prozent hinten. Unten, auf der Höhe der Schweller, befinden sich die Lufteinlässe für das luftgekühlte Vierzylinder-Triebwerk. Das Heck mit den schmalen Rückleuchten, etwas 911 und 914 steckt darin, ist dann wieder eher Porsche.

Mit großer Wahrscheinlichkeit haben Ingenieure, Designer und Vertriebsleute einen Blick auf den 984 geworfen, bevor sie das weiße Blatt Papier für den Boxster herausholten. In Ausführung und Design scheinen jedoch keine sechs, sondern mehr als ein Dutzend Jahre zwischen dem finalen Entwicklungsstand des Junior und der Boxster-Studie von 1993 zu liegen. ◀

Mehr als die Summe seiner Teile: Innenraum vom 944, Tür vom 928, Motor aus dem 914. Im 984 steckt jede Menge Großserie.

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

# SPRECHEN SIE PORSCHE?

Roland Löwisch tut es. In seinem Wörterbuch des Porsche-Alphabets erklärt er Codes und Kosenamen aus der Porsche-Welt. Wir sind nun beim D angelangt. D wie:



## DREIKANTSCHABER

Der Kosenamen ist viel leichter zu merken als die Modellbezeichnung 356 B 2000 GS Carrera GT. Der Dreikantschaber ist ein Leichtmetall-Coupé für Rennzwecke auf Basis des 356 B, das zum 24-h-Rennen von Le Mans 1963 mit Zweiliter-Motor und aerodynamischer Leichtmetall-Karosserie erschien. Das Auto besitzt eine weit nach unten gezogene Front und ein achtern abrupt endendes Dach – und hat damit fast die Form eines Dreikantschabers, also eines Werkzeugs, das auch die Modelleure in der Porsche-Designabteilung benutzten.

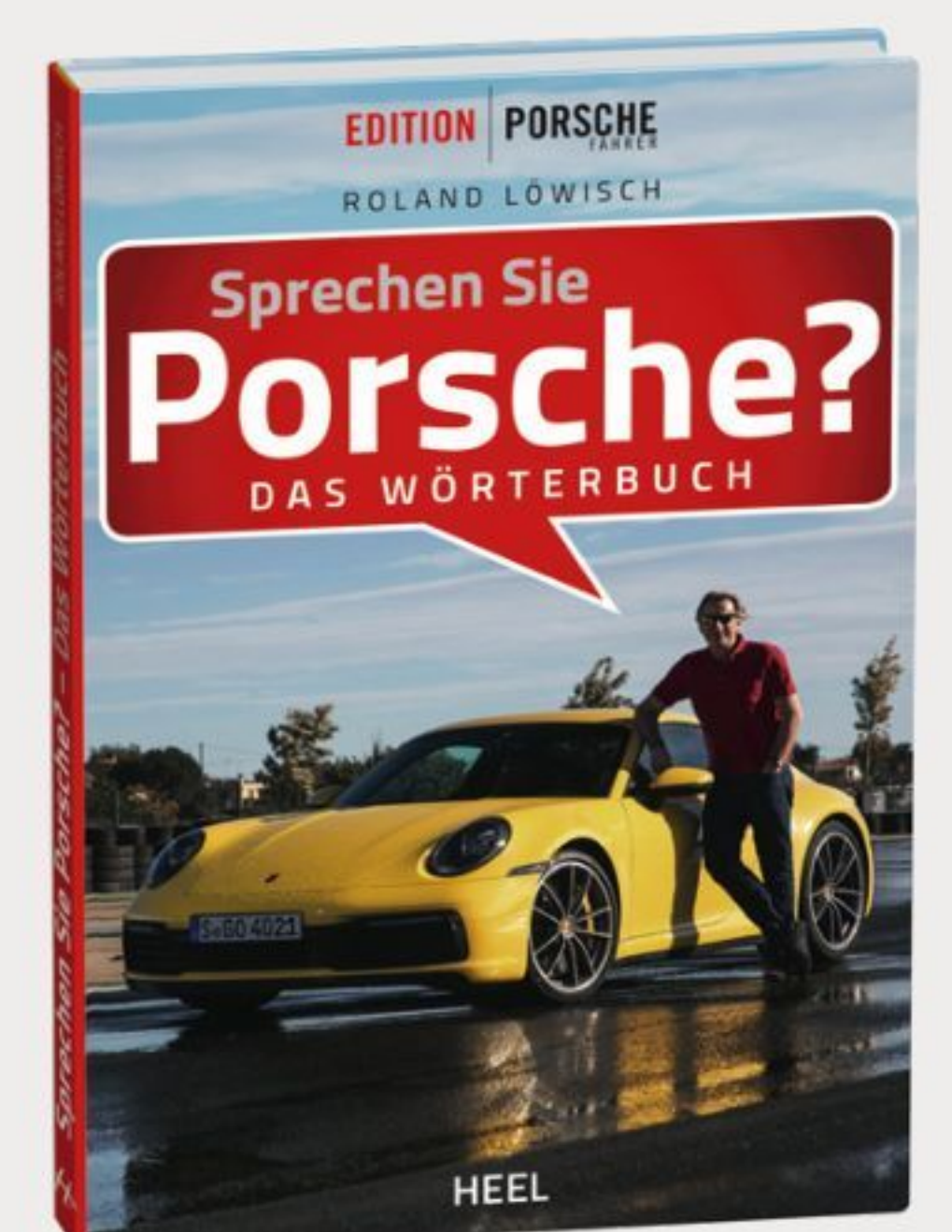


## DAME

Sorry, Ladys: Der Spitzname „Dame“ stammt aus den Anfängen der Bundesrepublik, da war eben noch der Mann der Herr (im Haus, aber erst recht im Auto). „Dame“ hießen früh die schwächsten Porsche, im Besonderen der 356 B 1600, der mit gerade mal 60 PS daherkam. Heute ist so was gesellschaftspolitisch natürlich absolut unkorrekt. Also, die Benennung. Aber es gibt ja auch kaum mehr Autos mit 60 PS ...

## DOKTOR-WAGEN

Ferry Porsche war Doktor – und als solcher bekam er zum 75. Geburtstag von seiner Belegschaft einen ganz besonderen 928 S. Erstens war er länger als andere und hatte deswegen hinten viel Beinfreiheit, zweitens war er moosgrün. Der Doktor soll ihn tatsächlich lange gefahren haben.



### » BUCHTIPP

„Sprechen Sie Porsche? Das Wörterbuch“

Roland Löwisch

138 Seiten

155 x 216 mm

14,99 Euro

ISBN 978-3-95843-943-6

SPORT-SCHAU – 911 ST 2.5

# *Bella Figura*

In den frühen siebziger Jahren war Italien nach den USA für Porsche der zweitwichtigste Markt außerhalb Deutschlands. Der 911 gehörte zu den Favoriten vieler jüngerer italienischer Piloten. Daraus entwickelte sich eine beeindruckende Erfolgsgeschichte mit zahllosen Siegen – für die Fahrer und den 911.









Zwar waren die Alfa Romeo Giulia GTA für die frühen 911 noch zu schnell, aber mit dem S-Modell gelang der Durchbruch. Der „S“ erhielt zunächst Weber-Vergaser, die später durch eine mechanische Kraftstoffeinspritzung von Bosch ersetzt wurden. Die ständige Weiterentwicklung bei Porsche führte über die erfolgreichen R- und T/R-Modelle zum 2.2 S, der im August 1969 vorgestellt wurde. Er diente als Basis für den 2.3 ST von 1970, der mit reduziertem Gewicht und erhöhter Leistung ideale Voraussetzungen mitbrachte, um auf der Rundstrecke und bei Rallyes gleichermaßen erfolgreich zu sein.

Und das gegen deutlich leichtere und stärkere Mitbewerber! Weder der Pantera von De Tomaso oder der Daytona von Ferrari noch die Wagen von BMW oder Ford konnten in so vielen verschiedenen Disziplinen so oft aufs Podium fahren wie der Porsche 911. 1972 erfolgte dann gemäß FIA-Anhang J, ausgehend vom neuen 2,4-Liter-Modell, die Hubraumaufstockung auf 2,5 Liter.

### ST-KIT ZUM NACHRÜSTEN

Neben den 911-ST-Werkswagen bot die Rennabteilung ein ST-Kit an, mit dem Rennteams einen Serien-911-S modifizieren konnten. Dieses Kit gab es in einer Rallye- und einer Rundstrecken-Ausführung. In der Rallye-Version blieb die Karosseriebreite unverändert, und die Modifikationen bezogen sich in erster Linie auf den Motor, das Getriebe, die erforderliche Sicherheitsausrüstung und einige Schutzvorrichtungen für die Fahrt auf unbefestigten Strecken.



Die Rundstrecken-Version des ST-Kits beinhaltete Kotflügelverbreiterungen, Stoßfänger vorn und hinten sowie eine Haube aus glasfaserverstärktem Kunststoff, breitere Felgen, Schalensitze mit entsprechenden Sicherheitsgurten, einen Überrollkäfig, einen 110-Liter-Tank für Langstreckenrennen, kürzere Getriebeübersetzungen sowie alle Teile für eine Hubraumerhöhung auf 2,3, später 2,5 Liter. Mit Vergasern oder Kraftstoffeinspritzung waren so Leistungssteigerungen auf 230 bzw. 250 PS möglich.

Daneben gab es noch eine dritte Option, die beim 911 dieses Artikels wahrgenommen wurde: Man kaufte bei der Porsche-Rennabteilung nur die Teile, die man brauchte, um den Wagen einsatzgerecht anzupassen. Wenn der Wagen zum Beispiel bei Bergrennen eingesetzt werden sollte, waren ein 110-Liter-Tank oder die vom 917 für den 2.5 ST übernommenen Hochleistungsbremsen sinnlos.

### GETRIEBE VOM TYP 915

Salvatore Patamia war ein junger aufstrebender Fahrer aus Kalabrien. Er träumte davon, selbst mit einem Porsche Rennen zu fahren, so wie er es als Zuschauer bei der Targa Florio auf Sizilien erlebt hatte. 1972 kaufte Salvatore schließlich einen gebrauchten 911 S mit 2,0-Liter-Motor. Dieser war im Mai 1969 an seinen ersten Besitzer ausgeliefert worden; dabei handelte es sich um eines der letzten 2000 Modelle mit mechanischer Kraftstoffeinspritzung, die vor der Einführung des 2.2 gebaut wurden.

Carlo Noce, der Werkstattleiter der italienischen Firma „Sportwagen“ aus Sassuolo bei Modena, sah ihn als gute Basis für einen ST an, bestens geeignet für einen Umbau zu einem schnellen und zuverlässigen Rennwagen. Ein anderer großer Name unter den italienischen Porsche-Spezialisten war Ennio Bonomelli, der allerdings mehr Erfahrungen mit Prototypen wie dem 908 und 910 hatte.

Der 2,0-Liter-Motor erhielt ein verstärktes Kurbelgehäuse aus Silumin, Zylinder mit entsprechenden Kolben für die Hubraumvergrößerung auf 2500 ccm, Schmiedepfeile, geänderte Nockenwellen, Doppelzündung sowie eine größere Einspritzpumpe und saugte nun ohne Luftfilteranlage an.

Dazu kam ein neues Getriebe des Typs 915, das gegenüber den Versionen 901 und 911 verstärkt wurde und bei dem der 1. und 2. Gang in einer Schaltebene lagen. Außerdem entfernte man alles aus dem Wagen, was überflüssig war. Die vordere und hintere Spurweite wurde vergrößert; für die erforderliche Radfreiheit sorgten vorn die vom Werk gelieferten Kotflügel, während die Form der

**Zurück zu alter Stärke.  
Aus dem originalen  
Zweiliter-Motor wurde mit  
mehr Hubraum und heißen  
Rennsport-Zutaten ein  
2.5-ST-Triebwerk.**

# 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>

Echt, von vorn bis hinten. RS-Bürzel, goldene Campagnolo-Felgen aus leichtem Magnesium und RSR-Stoßfänger wurden im Laufe der Zeit nachgerüstet.

hinteren Radhäuser selbst modifiziert wurde. Sie ist noch heute am Wagen zu erkennen.

Als vordere Stoßstange verblieb das originale Stahlteil, dessen seitliche Enden den breiteren Kotflügeln angepasst wurden (die Ausführung aus glasfaserverstärktem Kunststoff mit der Öffnung für den vorderen Ölkühler wurde 1973 verbaut). Bei der Farbgebung entschied man sich für ein klassisches Weiß, das mit hellblauen Streifen ergänzt wurde.

### TARGA-TEILNAHME GEPLANT

So ging Salvatore Patamia am 3. September 1972 erstmals an den Start. Beim Bergrennen Coppa dei Monti Iblei auf Sizilien wurde er Zweiter in seiner Klasse und belegte den fünften Gesamtplatz.

Für die Saison 1973 hatte er sich die Teilnahme an der Targa Florio vorgenommen und ließ den Wagen entsprechend vorbereiten. Bei „Sportwagen“ rüstete man den 911 ST mit leichten, goldenen Campagnolo-Felgen aus Magnesium aus und montierte den Stoßfänger des RSR. Zusammen mit Angelo „Carab“ Rizzo nahm Salvatore Patamia an der 57. Targa Florio teil, aber leider kamen

sie wegen technischer Probleme nicht ans Ziel. Später verließ er das Auto an Romano Bartoli („Bramen“), der damit einen leichten Unfall hatte.

Nach der Instandsetzung nahm Bramen mit dem Wagen an einigen freien Renntrainings teil. Bei einer dieser Veranstaltungen testete Odoardo „Dino“ Govoni seinen De Tomaso Pantera GTS, einen Werksrennwagen. Doch so sehr er sich auch anstrengte, der kleine 911 lag immer eine Nasenlänge vor dem schwerfälligen Pantera. Der Porsche hatte zwar nur die halbe Leistung, wog aber auch nur die Hälfte und besaß unglaublich gute Bremsen, ideale Voraussetzungen für kleine Rundkurse. Etwas, das Dino an seinem Pantera vergeblich suchte.

### FAST FERRARI-WERKSAHNER

Dino Govoni war fasziniert vom Potenzial des 911. Seine Rennfahrerlaufbahn hatte Mitte der fünfziger Jahre mit einem Maserati begonnen, es folgten Autos von Abarth, Bandini, AMS und weiteren italienischen Herstellern. Er stand sogar kurz davor, Werksfahrer bei Ferrari zu werden, was jedoch an einem Missverständnis mit Enzo Ferrari scheiterte. Aber auch so konnte er beachtliche





## DINO GOVONI, DE-TOMASO-WERKSAFHRER AUF PANTERA GTS, ERWÄHNTE DES ÖFTEREN, DASS SICH DER 911 SO EINFACH WIE EIN FAHRRAD FAHREN LIESSE.

Erfolge vorweisen und wurde schließlich zu Beginn der siebziger Jahre bei De Tomaso „Werks-Privatfahrer“ mit einem Pantera GT bzw. GTS.

Als halb offizieller und halb privater Rennfahrer war er aber nicht darauf beschränkt, nur den Pantera zu fahren. Er wurde sich mit Bramen einig und kaufte den Porsche. Dieses Auto war bei Rennen, die besondere Ansprüche an das Handling und die Zuverlässigkeit stellten, die perfekte Alternative zum Pantera.

Er erwähnte des Öfteren, dass sich der 911 so einfach wie ein Fahrrad fahren ließe. Der untere Teil des Wagens erhielt eine orangefarbene Lackierung, und so ging Dino in sein erstes Rennen. Außerdem nahm er 1974 zusammen mit Luigi Moreschi an der Targa Florio teil. Leider streikte das Getriebe, sodass sie vorzeitig aufgeben mussten.

Zwischenzeitlich erhielt der 911 den berühmten Entenbürzel des RS/RSR, der bei hohen Geschwindigkeiten für den dringend benötigten Abtrieb sorgte. Betreut vom Team „Sportwagen“, nahm er von 1974 bis 1976 mit dem Porsche sowohl an Rundstreckenrennen als auch an Bergrennen teil und fuhr in seiner Klasse immer auf das Podium.

Die Ära des alten 911 ST näherte sich allmählich dem Ende, denn der Carrera 3.0 RSR und später der 934 und 935 Turbo stellten eine völlig neue Entwicklungsstufe des 911 dar. Aber Dino Govoni entschied sich dazu, den bewährten ST 1978 noch einmal beim Giro d'Italia Automobilistico einzusetzen, einer fünf Tage dauernden Veranstaltung, bei der sich Rallye-Sektionen und Rundstreckenrennen abwechselten.

Das anspruchsvolle Rennen war die italienische Antwort auf die französische Tour de France Automobile.

**Dino Govoni (Bildmitte) ging 1974 mit seinem bunten ST bei der Targa Florio an den Start, schied aber mit Getriebeproblemen aus.**

HEUTE IST DER IN VIELEN TEILEN UNVER-  
ÄNDERTE 911 EINER DER AUTHENTISCHSTEN  
ST-UMBAUTEN VERGANGENER ZEITEN.







Leider verhinderten trotz guter Leistung von Fahrer und Wagen technische Probleme das Erreichen des Ziels. 1979 versuchte Dino es noch einmal, und man erreichte in der Gesamtwertung den 27. Platz. Nicht schlecht für ein zehn Jahre altes Rennauto.

### FÜR 20 JAHRE ABGESTELLT

Natürlich war der Porsche nicht mehr wirklich konkurrenzfähig, aber sein weiterer Weg führte keineswegs auf den Schrottplatz. Dino ließ den Wagen komplett neu in Weiß lackieren und führte für das Fahren im öffentlichen Straßenverkehr die notwendigen Umbauten durch. So verkaufte er ihn an einen jungen Journalisten namens Arturo Rizzoli, der für *Autosprint* schrieb, die bekannteste italienische Autozeitschrift.

Damals besaß der 911 ST den 2,7-Liter-Motor aus dem Carrera und wurde auch nicht auf 3,0 oder 3,2 Liter umgerüstet. So wurde er alt, uninteressant und schließlich in einer Garage vergessen. 2005 fand ein Oldtimer-Liebhaber den Wagen so, wie Arturo ihn 20 Jahre zuvor abgestellt hatte – mit goldenen Campag-

nolo-Felgen, einem vorderen Stoßfänger mit seltsamen Löchern (für die Ölkühler), Kunststoffscheiben und den Kotflügelverbreiterungen.

Er kannte sehr genau die erfolgreiche Vergangenheit mit Dino Govoni, und so entschied er sich, die Karosserie in der damaligen Farbgebung zu lackieren: in Hellblau, Weiß und Orange. Für den Wagen begann nun ein zweites Leben als historischer Rennwagen, und er wurde bei einigen Bergrennen in Italien eingesetzt. Dann kaufte ihn sein jetziger Besitzer, der ihn wieder in einen originalen 911 ST zurückbaute. Der Motor wurde zum Beispiel wieder exakt als ST-Motor mit 2,5 Litern Hubraum aufgebaut. Möglich war das durch die Expertise von Graziano Teggi, dem Teamchef von „Rennsport“ in Modena. Er sammelte 1973 als 17-jähriger Lehrling seine ersten Erfahrungen bei „Sportwagen“ – dem ersten Team, das den Porsche 1972 vorbereitet hatte! Mit dem originalen 260 PS starken 2,5-Liter-Motor, dem passenden 915-Getriebe und der erhalten gebliebenen Karosserie mit allen Änderungen ist dieser 911 heute einer der authentischsten ST-Umbauten vergangener Zeiten. ◀

*Text + Fotos: Enrico Rondinelli · Übersetzung: Manfred Kolb*

**Neuer Lack, alter Look.  
Bei der Restaurierung  
erhielt der Renn-Elfer  
seine ursprüngliche  
Farbgebung zurück.**

TECHNIK – 911 CARRERA 3.2: MOTORREVISION UND LEISTUNGSSTEIGERUNG

# ALLES WIRD GUT





Da kommt noch was, hatte ich im zweiten Teil der Carrera-Evo-Trilogie im letzten Heft angekündigt. Noch etwas mehr Leistung und vor allem ein Fazit. Wie hat der Umbau mein Auto verwandelt? Hat sich das Ganze am Ende gelohnt?

**Z**unächst ein Geständnis: Wir arbeiten und probieren noch immer aus, auch nach über einem Jahr Carrera-Evo-Projekt. Gerade testen wir eine andere Zündanlage. Es gibt so viele Ecken, in die wir noch nicht genug geschaut haben: Luftfiltergehäuse, Ansaugbrücke, kleine aerodynamische Verbesserungen wie andere Spiegel. Ich bin mir sicher, es wird nie aufhören!

Es ginge auch alles etwas leichter und einfacher. Ein guter 964 Carrera 2 ist auch heute noch zu einem vertretbaren Kurs zu bekommen und lässt sich mit weit weniger Aufwand an 300 PS heranbringen als ein 911 Carrera 3.2. Aber ich wollte es ja nicht anders.

Kurzer Rückblick: Nach einem Motorschaden an meinem Elfer von 1987 hatte sich die Gelegenheit ergeben, neue Wege beim Wiederaufbau zu beschreiten. Da auch die Zylinder neu beschichtet werden mussten, wurden sie von 95 auf 98 mm Durchmesser aufgebohrt, hinzu kamen leichtere Rennsportkolben. Damit wuchs der Hubraum von 3164 auf 3366 ccm. Es bot sich an, gleich ein zweites Kerzenloch zu setzen, also auf Doppelzündung umzubauen. Dazu kam eine schärfere Nockenwelle. Mit frei programmierbaren Motorsteuerungen hatte ich schon Erfahrung, der Wagen besaß bereits einen erleichterten Ventiltrieb sowie ein Schwungrad aus dem Porsche 964 RS. Ein verbesserter Ölkreislauf und eine andere Auspuffanlage rundeten das Paket ab. Damit sind

im Wesentlichen die Eckpunkte umrissen: 292 PS bei 6280/min und 330 Nm bei 5970/min ergab die erste Abstimmung.

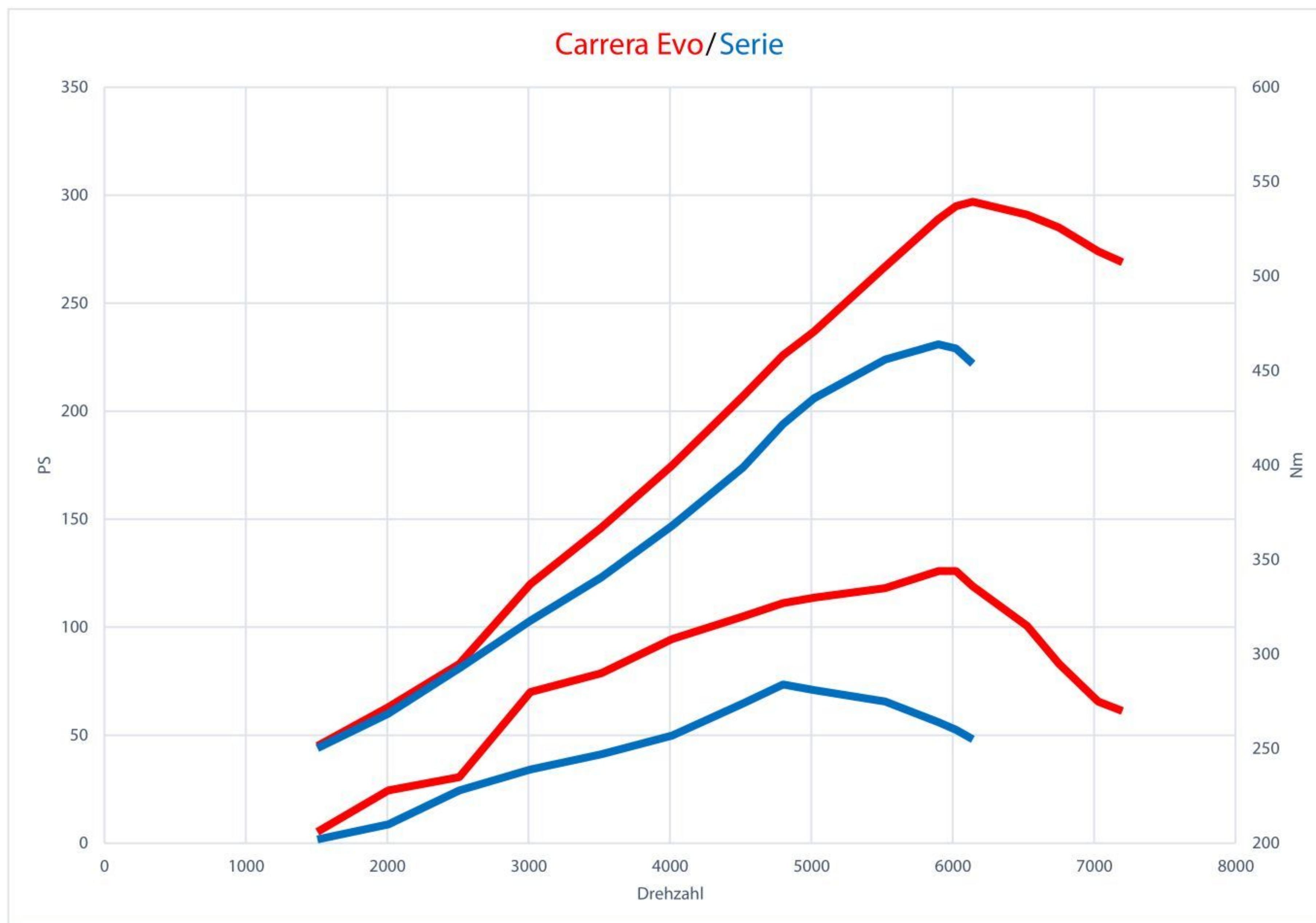
Folglich könnte die erste Antwort lauten: Nehmt euch lieber einen 964, der hat das ja fast schon alles an Bord und ihm lassen sich einfach Beine machen. Dazu ist er aerodynamisch im Vorteil, fährt deinem alten Teil mit derselben Leistung auch noch davon.

### **SCHNELLER SCHNELL IST MAN MIT EINEM 964**

Leider stimmt davon alles. Baut man einen Luftmassenmesser ein, stellt auf ein Super-Plus-Kennfeld um und optimiert die Auspuffanlage durch ein Cup-Rohr, dann sind beim 964 die 290 PS schnell durchbrochen. Hinzu kommt ein Drehmoment, das mit 350 Nm fülliger ausfällt.

Dank des größeren Hubraums von 3,6 Litern mit kraftvolleren Anschlüssen beim Hochschalten als bei einem 3,4-Liter-Motor beschleunigt er besser, und die Höchstgeschwindigkeit dürfte bei über 270 km/h liegen. Der 964 ist, wenn es um die aerodynamische Effizienz geht, bis heute unter allen 911 ungeschlagen. Ein guter cW-Wert von 0,32 wird durch eine kleine Stirnfläche von 1,79 Quadratmetern ergänzt.

Die zweite Antwort könnte lauten: Setzen wir doch einfach einen 3,6-Liter aus dem Porsche 964 ins Heck. Bei rund 290 PS wären



### Motordaten

**297 PS bei 6140/min**

(Serie 231 PS bei 5900/min)

**344 Nm bei 5890/min**

(Serie 284 Nm bei 4800/min)

**3366 ccm Hubraum**

(Serie 3164 ccm)

**98 x 74,4 mm Bohrung/Hub**

(Serie 95 x 74,4 mm)

**Höchstdrehzahl 7200/min**

(Serie 6520/min)

rund 263 km/h zu erwarten, dafür würden die 100 Kilogramm weniger Gewicht für eine bessere Beschleunigung als beim 964 sorgen. Da mein 911 Carrera 3.2 schon das G50-Getriebe mit 240-mm-Kupplung besitzt, wäre auch der Antriebsstrang der neuen Urgewalt gewachsen. Hier fällt es schon schwerer, ein Nein zu begründen.

Antwort Nummer drei ist demnach ein Versuch, etwas Unvernünftiges doch noch rational erscheinen zu lassen. Da kommen Motor-Charakteristik und Fahrspaß ins Spiel. Die bewegten Massen in meinem 3,4-Liter-Motor liegen deutlich unter denen eines 964-Triebwerks. Er dreht noch einmal 300/min höher und besitzt eine höhere Tonlage. Zudem kann man sagen: Hey, wir haben mit 234 ccm weniger Gleiches erreicht. Das entspricht etwa dem Volumen eines gut gefüllten Wasserglases, viel und wenig zugleich.

Wenn man in solchen Gesprächen auf ehrliche Begeisterung des Gegenübers stößt, ist man in der richtigen Ecke des Auto-Universums gelandet. Tuning heißt optimieren, und am Ende war der Umbau ein einziges Optimierungsprojekt. Das ist typisch Porsche.

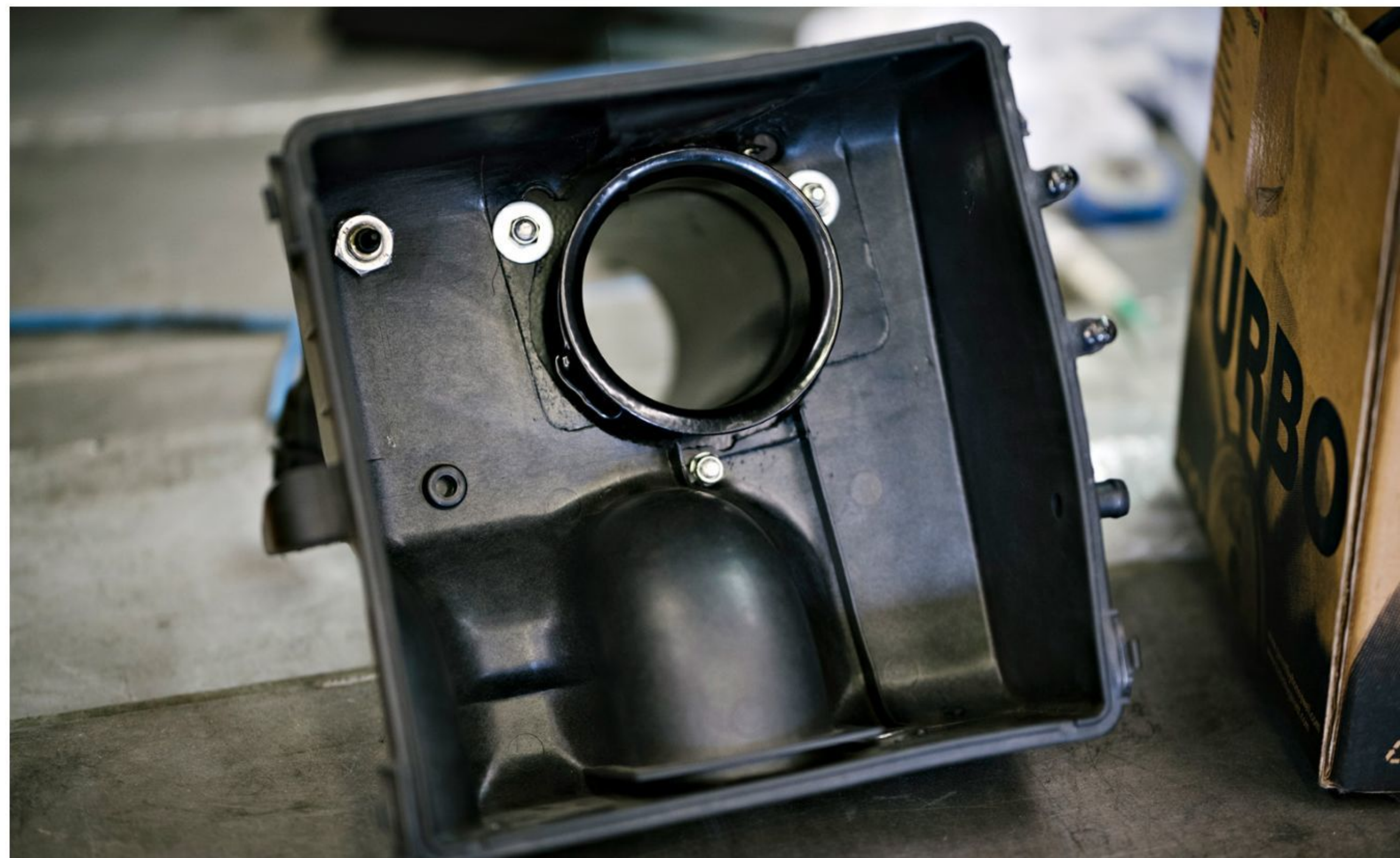
### DAS WERK HÄTTE DIE MÖGLICHKEIT GEHABT

Wie hätte ein 911 GT3 Touring aussehen können, als mein Auto vom Band lief, also 1987? Dies hatte ich als Entwicklungsziel im vergangenen Teil beschrieben. Es wäre für Porsche schon damals möglich gewesen, die Zylinder des Turbo zu verwenden, um ein Hubraum-Plus von 135 ccm zu generieren. 1985 hatte man einen Vorläufer des späteren 911 Clubsport gebaut, wesentlich konsequenter erleichtert als das nachfolgende Serienexemplar. Er besitzt auch eine modifizierte Ansaugbrücke. Leider gibt es im Werk keine Unterlagen mehr darüber, was die Modifikation gebracht hatte. Aber ohne sich zu weit aus dem Fenster zu lehnen: Porsche hätte wohl auch schon damals, etwa in Verbindung mit einer scharfen



**Mut zur Lücke:** Werden die Zündkerzen direkt über die Zündspule angesteuert, fällt der Verteiler weg. Eine kleine Abdeckung verschließt nun die Öffnung für dessen Antrieb.

**DER BLICK IN DEN LUFTFILTER  
ZEIGT ES: DANK A/N-  
MESSUNG ENTFÄLLT DER  
LUFTMENGENMESSER  
(OBEN). DIE ZÜNDBOXEN  
STEUERN DIE KERZEN NUN  
DIREKT AN (MITTE).**



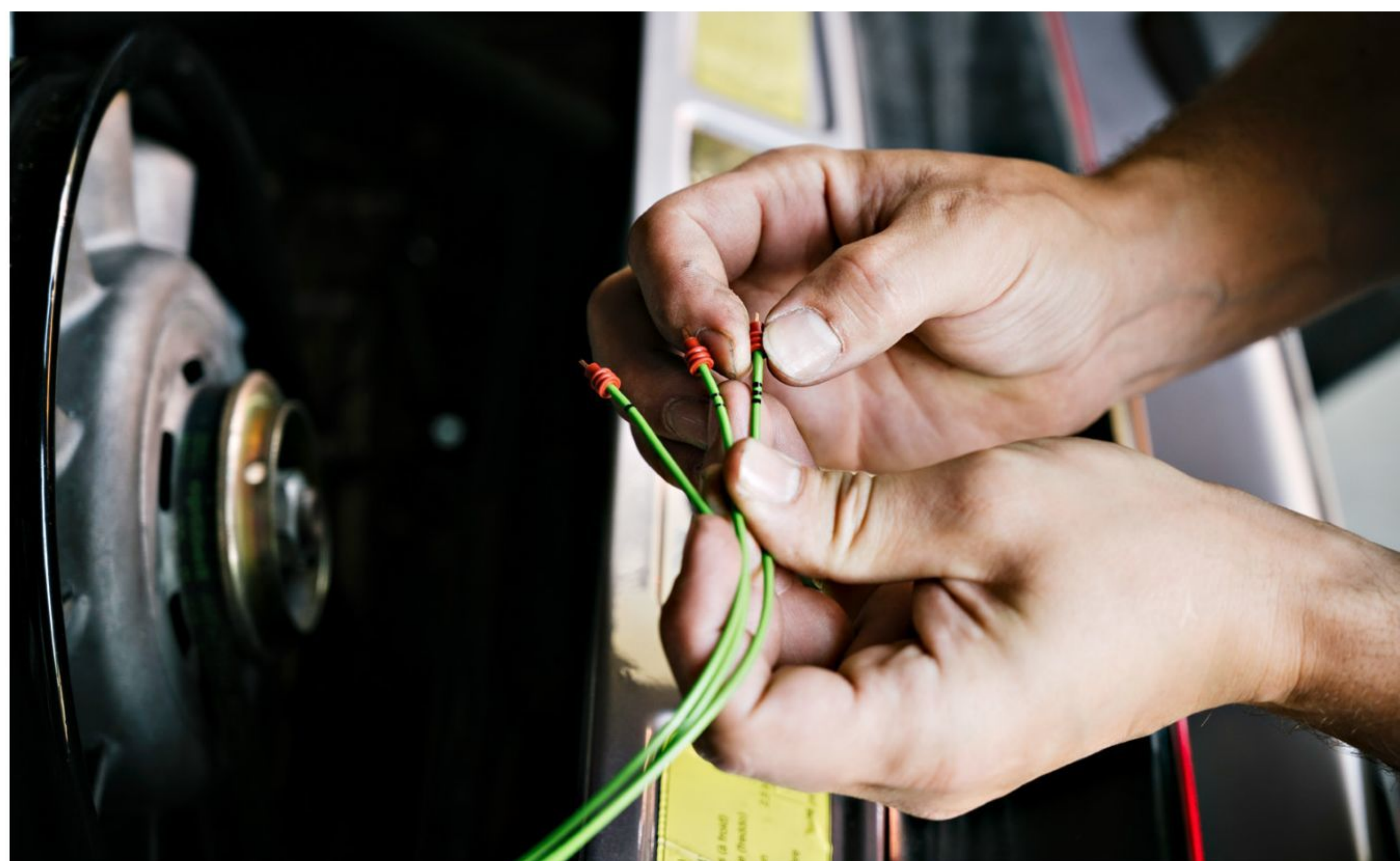
Nockenwelle, einen sportlichen Ableger des 911 Carrera 3.2 mit über 260 PS aus 3,3 Litern Hubraum auf die Straße schicken können.

Zu sagen, wir haben das nun nachgeholt – sogar noch etwas übertroffen – und damit eine vom Werk offengelassene Lücke geschlossen, wäre etwas vermessen. Dennoch schwingt in dieser Aussage ein Stück Wahrheit mit. Um konsequent sportlich zu sein, ist mein Elfer jedoch einfach zu schwer. Eine Achsvermessung mit Radlastwaage vor dem Umbau ergab vollgetankt ein Gewicht von rund 1250 Kilogramm.

Tatsächlich könnte sich das Gewicht durch den Umbau sogar etwas verringert haben, Schwungrad und Anlasser wiegen zusammen bald schon 10 Kilogramm weniger, doch es kam auch ein Ölkühler hinzu. Für ein G-Modell bleibt mein Wagen jedenfalls ein wuchtiges Gerät.

#### **NOCH EIN PAAR PS MEHR**

Immerhin fanden wir noch ein paar PS. Artur Willms von SAR Turbotechnik in Paderborn, der das Kennfeld herausgefahren hatte, war noch nicht ganz zufrieden. Man könne noch ein paar andere Düsen ausprobieren, da sollten noch ein paar Newtonmeter und PS mehr herauspringen. Er sollte recht behalten: 297 PS bei 6140/min und 344 Nm bei 5890/min aus 3366 ccm waren es nun. Um das Thema 3,6-Liter-Motor noch einmal aufzugreifen: Dieser müsste bei gleicher Literleistung 318 PS





## MESSUNG

Schaltdrehzahl Carrera Evo 7200/min (ca. 270 PS), Drehzahl bei Messbeginn (60 km/h) 3600/min (150 PS)

2. Gang bis 120 km/h, dann im 3. Gang weiter mit 4950/min (ca. 230 PS)

3. Gang bis 175 km/h, dann im 4. Gang weiter mit 5480/min (ca. 264 PS) 60–200 km/h: 17,34 s

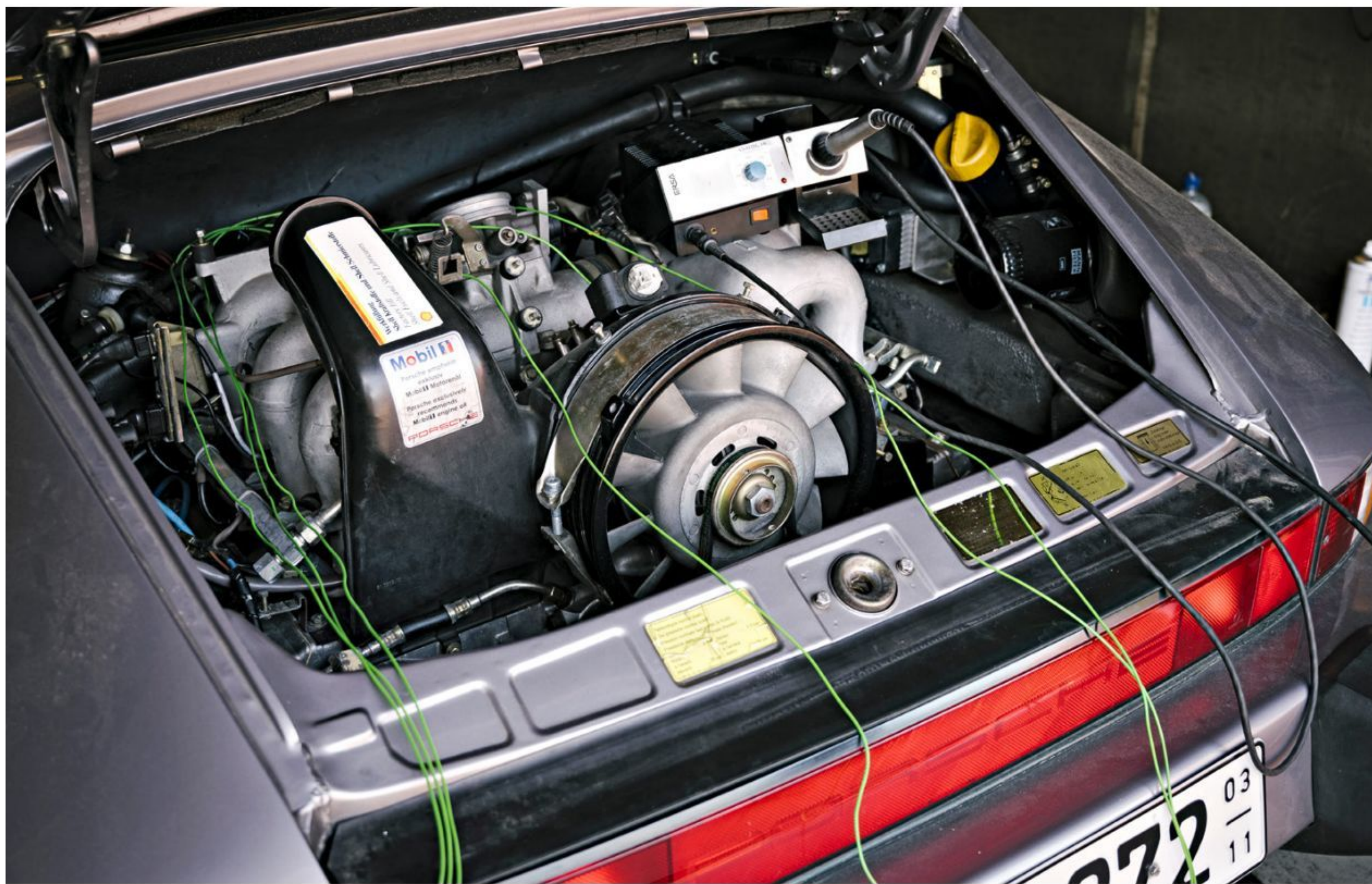
*(Wagen mit einer Person besetzt, vier Messungen, beste Messung 16,75 s)*

Schaltdrehzahl Turbo 3.3 6700/min (vermutlich 260 bis 270 PS – hier haben wir noch kein Leistungsdiagramm gefunden),

Drehzahl bei Messbeginn (60 km/h) 2830/min (160 PS)

2. Gang bis 143 km/h, dann im 3. Gang mit 4560/min weiter (ca. 285 PS) 60–200 km/h: 17,15 s

*(Wagen mit zwei Personen besetzt, vier Messungen, beste Messung 16,55 s)*



schiebt bei unserer Standardmessung von 60 auf 200 km/h nach dem Wechsel vom 2. in den 3. Gang kontinuierlich unbeeindruckt weiter, während mein Wagen nicht nur einen Schaltvorgang mehr benötigt, sondern diese Übung auch nicht so vorbildlich absolviert (siehe Infobox linke Seite), und das trotz etwa 100 Kilogramm weniger Gewicht.

Der Carrera Evo beschleunigte im Mittel aus vier Messungen in 17,34 Sekunden von 60 auf 200 km/h, der Turbo in 17,15 Sekunden. Die Werte sind nicht ganz vergleichbar, weil ich bei der Messung in meinem Wagen allein unterwegs war; im Turbo saßen wir zu zweit. Also gut, vielleicht stellen die letzten Zehntelsekunden, die wir gerade suchen, doch noch einen Gleichstand her. Seinen neuen Spitznamen „Little Rocket“ trägt er aber schon jetzt mit Würde. Er ist mein ganz eigener Elfer, in der Ausführung einmalig. Das lässt mich die üppige Arbeit schnell vergessen. ◀

Text + Fotos: Tobias Kindermann

und 367 Nm abliefern, ein 3,8-Liter-Motor 331 PS und 382 Nm. Um das zu erreichen, wären auch hier tief gehende Eingriffe erforderlich.

Aktuell läuft eine andere Zündanlage im Versuch, mit der sich der Motor vor allem im untersten Teillastbereich und Leerlauf deutlich wohler fühlt. Ob sie noch einen kleinen Leistungssprung ermöglicht, werden wir sehen. Viel mehr Vortrieb ist nicht zu erwarten. Die 300 PS zu erreichen, wäre trotzdem schön. Den moralischen Erfolg von sagen wir mal 5 zusätzlichen PS valide auf der Straße nachzuvollziehen, wird aber schwer. In der Beschleunigung von 60 auf 200 sollte es sich um einen Gewinn von wenigen Zehnteln handeln, die Höchstgeschwindigkeit dürfte sich rechnerisch von 264 auf 265,5 km/h erhöhen. Egal, es geht um Fahrspaß – und der ist bereits reichlich vorhanden.

### TURBO IST EIN STARKER GEGNER

Womit wir zum letzten Teil kommen: Wie schlägt sich mein Carrera Evo gegen einen Porsche 911 Turbo 3.3, dem damaligen Spitzenmodell? 300 PS aus 3299 ccm bei 5500/min waren damals eine Ansage. Das Drehmoment liegt bei 430 Nm bei 4000/min. Da fällt mein Sauger schon etwas ab. Der Turbo gewinnt den entscheidenden Boden nach dem Hochschalten, auch mit 4-Gang-Getriebe. Er

DER WEG ZUM GANZ PERSÖNLICHEN  
ELFER WAR WEDER LEICHT NOCH SCHNELL.  
DOCH DAS VERGISST MAN AM ENDE.



MAGAZIN – CAYMAN S ROADTRIP

# GÜNSTIGER GEHT'S NICHT!

Was hat ein billiger Porsche mit hoher Laufleistung zu bieten?

Sehr viel im Falle des unterbewerteten Cayman der ersten Generation! PORSCHE FAHRER-Autor Robb Pritchard, aufgestiegen vom Boxster 986 zum frühen Cayman S, war ein Jahr lang im 987C in seinem Alltag unterwegs, Europa-Reise inklusive.









Ich gebe zu, dass ich eigentlich einen 996 Carrera 2 wollte. Nicht nur einen Porsche, sondern einen 911 zu besitzen, das klingt verführerisch. Schon für 10.000 Pfund, also rund 11.000 Euro, gibt es einige billige Autos der ersten Baujahre da draußen.

Einer der angebotenen 996 sah auf den Bildern toll aus, also bat ich einen befreundeten Mechaniker darum, sich das Auto einmal näher anzuschauen. Reparierte Unfallschäden und eine schlecht passende Tür ließen mich vom Kauf Abstand nehmen. Beim zweiten Wagen war es ähnlich: Ein Hinweis auf der 996-Facebook-Seite, dass er nun schon zum dritten Mal von der Werkstatt angeboten wurde, sprach nicht für das Auto.

Dann entdeckte ich den Cayman, und der Umstand, dass ich für das gleiche Geld ein

zehn Jahre jüngeres Auto mit deutlich geringerer Laufleistung bekommen könnte, weckte mein Interesse.

Ein Cayman ist kein 911, aber im Vergleich zu einem Elfer gleichen Alters und Kilometerstands ist er drei- bis viermal günstiger zu bekommen! Also beschloss ich, herauszufinden, was ich für 12.000 Euro erhalten würde.

Tatsächlich war es so, dass der billigste verfügbare Wagen gleich um die Ecke stand. So wie der Cayman S von 2006 mit seinen 19-Zoll-Carrera-S-Rädern im Silberlack in der Frühlingssonne glänzte, war es trotz der hohen Laufleistung Liebe auf den ersten Blick. Es ist unerheblich, aus welchem Winkel man ihn betrachtet: Solange man ihn nicht verzweifelt als 911-Ersatz versteht, ist der Cayman ein atemberaubendes Auto, die

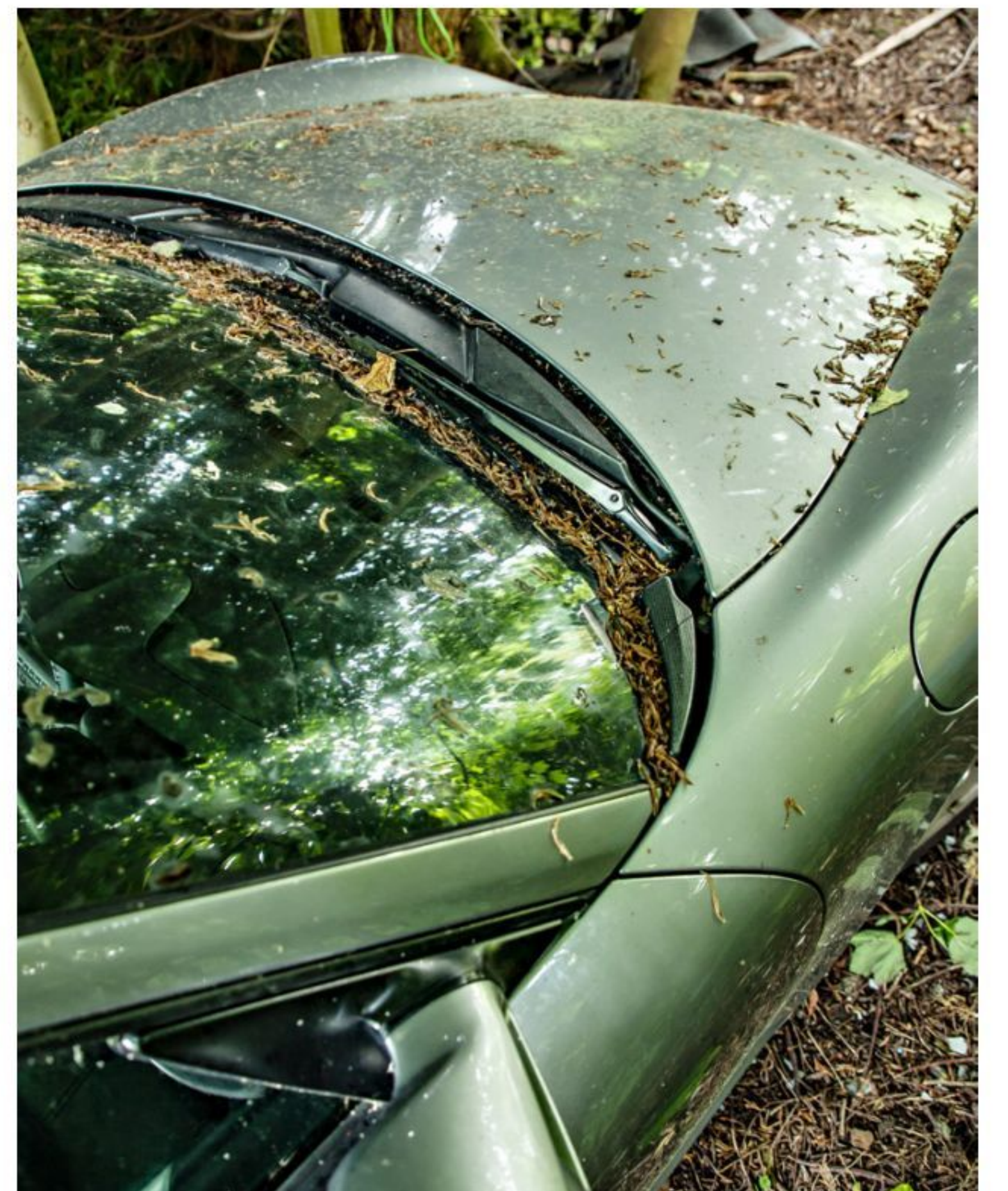
Skulptur eines Sportwagens. Die Front ist mit dem 911 identisch, dahinter schwingen die Kotflügel ins schlanke Heck – ich liebe diese Perspektive. Obwohl ich meinen vorherigen Schnäppchenpreis-Boxster mochte, wollte ich immer ein paar Änderungen an seinem Aussehen vornehmen. Beim Cayman geht es mir nie so.

#### ALTERNATIVE ZUM 996

Dass es sich um einen Garagenwagen mit einer kompletten Wartungshistorie handelte, bestärkte mich trotz leicht abgefahrener Reifen und einiger Steinschläge an der Front in meiner Entscheidung – bei mehr als 190.000 Kilometern auf der Uhr konnte ich nichts anderes erwarten.



190.000 KILOMETER STANDEN AUF DER UHR, ABER DA ES SICH UM EINEN GARAGENWAGEN HANDELTE UND DIE WARTUNGSHISTORIE STIMMTE, SCHIEN DER PREIS VON 12.000 EURO FAIR UND VERNÜNFTIG.



Zum Kaufpreis von 12.000 Euro kamen noch 336 Euro Steuern hinzu. Ich konnte mein Glück kaum fassen, dass ich solch ein Auto (mein Auto!) für so wenig Geld bekommen hatte. Etwa 50 Kilometer weiter erwischte ich eines der berühmtesten Schlaglöcher auf Yorkshires Straßen, das tief genug war, um beim Durchfahren die Frontschürze zu zerkratzen. Ich glaube, dass ich noch nie zuvor so enttäuscht von mir selbst gewesen bin ...

Wie gesagt, meinen Billig-Boxster mochte ich sehr. Es machte Spaß, mit ihm zu fahren, vor allem natürlich offen, und schon mit dem 204 PS starken 2,5-Liter-Sechszylinder war er ein vollwertiger Porsche. Der 295 PS starke Cayman S aber hat einen 3,4-Liter-Motor und fast 100 PS mehr, und wenn ich den Fuß in den Teppich drückte, die Nadel des Dreh-

zählmessers nach oben marschierte und mein Bruder nach ein paar schnellen Kreisverkehren-Passagen schreiend nach Halt suchte, wurde mir klar, dass der Cayman deutlich mehr konnte, als auf öffentlichen Straßen erlaubt war. Um Fahrleistungen und Handling in Gänze wertschätzen zu lernen, plante ich einen Besuch bei einem Track Day.

Daraus wurde nichts. Aus den paar Tagen, die ich mit einer Frau in Russland verbringen wollte, wurden ein ganzer Monat und ein Plan für ein gemeinsames Leben. Als ich wieder nach Hause kam, war der Cayman mit Blättern und sogar Moos bedeckt, sodass er fast wie ein Scheunenfund aussah.

Weil ich ursprünglich geplant hatte, nur einige Tage lang weg zu sein, hatte ich keine Maßnahmen zum Schutz der Batterie er-

griffen, und so war ich in Sorge, sie könnte leer sein. Aber dafür gab es keinen Grund – beim zweiten Anlassen sprang der Cayman an. Erstaunlich! Und nach einer gründlichen Wäsche sah der Wagen auch wieder gut aus. Verkaufen oder behalten? Dumme Frage! Ich entschied mich dafür, mit dem Cayman S auf eine einmonatige Recherche-Reise für einige Porsche-Zeitschriften zu gehen und den Sommer in Kroatien zu verbringen.

### GB-STICKER AUFS HECK UND AB AUFS FESTLAND

Das Einzige, was ich brauchte, waren neue Reifen. Der lokale Reifenhändler hatte einen Satz Pirelli P-Zero für rund 1000 Euro im Angebot, was mir zu viel war. Vier alternativ offerierte Devantis-Reifen für rund 340 Euro passten besser in mein Budget, und auch wenn die ganze Welt der Meinung war, dass das Sparen an der falschen Stelle sei, entschied ich mich für die Billig-Reifen auf meinem Billig-Porsche und kaufte zwei Devantis 265/35 R 19 für die Vorder- und zwei 235/25 R 19 für die Hinterachse.

Ich klebte die Scheinwerfer passend ab und einen GB-Sticker aufs Heck und machte

mich auf den Weg durch den Eurotunnel nach Frankreich und Belgien.

Die Geräusche des Mittelmotors, das Singen und Surren der Riemen und Mechanik im Rücken, machen mich immer ein wenig nervös. Während eines Besuchs bei Kremer Racing drehte einer der Mechaniker eine Runde mit meinem Auto und meinte, dass der etwas schwergängige 1. Gang und Geräusche völlig normal seien. Entwarnung! Was mir Sorge bereitete, war der Ölverbrauch. Es gibt keinen Peilstab, also muss der Füllstand elektronisch geprüft werden. Nach einigen Panikattacken wusste ich, dass die Anzeige empfindlich auf Neigungen reagiert und der Porsche absolut eben stehen muss. Trotzdem: Auch wenn ein Liter Öl auf 1000 Kilometern laut Porsche in der Toleranz liegt (bei meinem Boxster hatte ich nach 5000 Kilometern keinen Tropfen nachgefüllt), war ich beunruhigt. Nicht einmal mein alter Land Rover hatte so viel Öl verbraucht.

Nach einer Fotoproduktion mit dem RECARO 914/6 GT und einem Besuch im Porsche Museum sammelte ich meine Freundin und heutige Ehefrau Irina in Straßburg ein. Die Beschwerde über meine Vorgaben für die Koffergröße und den offensichtlichen Mangel eines ordentlichen

Autos verwandelte sich in ein bewunderndes „Oh“, als sie den geparkten Cayman entdeckte. Und sogar der Koffer passte problemlos in den vorderen Kofferraum. Mein Gepäck plus Fotoausrüstung wanderte nach hinten, die Picknick-Tasche passte neben ihre Füße – der Cayman erwies sich als durchaus praktisch.

In Mulhouse im Elsass traf ich Regis Mathieu und seinen 911-S-Prototyp, in München fotografierte ich den 908-Kamerawagen aus dem Film *Le Mans* und von dort aus fuhren wir zu Helmut Pfeifhofers Porsche Automuseum in Gmünd in Kärnten.

### SEHR PRAKTISCH: GEPÄCK PASSTE KOMPLETT HINEIN

In Italien entdeckten wir die Offroad-Qualitäten des Cayman. Auf der Suche nach einem Ferienhaus in einem kleinen Dorf nahe der Alpen verwandelte sich der Kiesweg in einen Feldweg, für den es einen Land Rover gebraucht hätte. Mit ächzendem Fahrwerk und in engen, steilen Kurven unter den Hinterrädern emporfliegenden Steinen, hohem Gras und Brocken, die von vorn bis hinten unter dem Wagenboden entlangkrazten – und keiner Möglichkeit



DER ÖLVERBRAUCH VON EINEM  
LITER AUF 1000 KILOMETERN BE-  
REITETE MIR SORGEN. NICHT EINMAL  
MEIN ALTER LAND ROVER  
HATTE SO VIEL ÖL VERBRAUCHT.



# JEDER, DER EINEN PORSCHE WILL, OHNE SICH DEN 911 LEISTEN ZU KÖNNEN, SOLLTE EINEN CAYMAN KAUFEN. ER WIRD ES NICHT BEREUEN.

des Wendens und Umkehrens – kamen ein verschwitzter Fahrer plus Begleitung und ein leicht angeschrammter Porsche am Ziel an. Der Hausbesitzer machte erst einmal ein Foto von uns: Er konnte kaum glauben, dass wir es mit diesem Auto bis dorthin geschafft hatten.

Auf dem Weg zurück rannte ich vorneweg, klickte die größten Steine beiseite und machte Fotos, während Irina fuhr. In Udine quietschten die Kugelgelenke so erbärmlich, dass sich die Leute umdrehten und sich fragten, warum der Porsche wie ein alter Geländewagen klang.

Wegen der lächerlich hohen Benzinpreise in Italien schleppten wir uns mit fast leerem Tank bis Buzet in Kroatien, kurz hinter der slowenischen Grenze. Weil es kein Benzin mit 100 Oktan gab, tankte ich Normal – ich bezweifelte, dass es dem Cayman ein Problem bereiten würde. Bei einem Freund schmierten wir das Fahrwerk ab, sodass das Quietschen ein Ende hatte, kaputt war nichts.

## 92-OKTAN-BENZIN REICHT NICHT

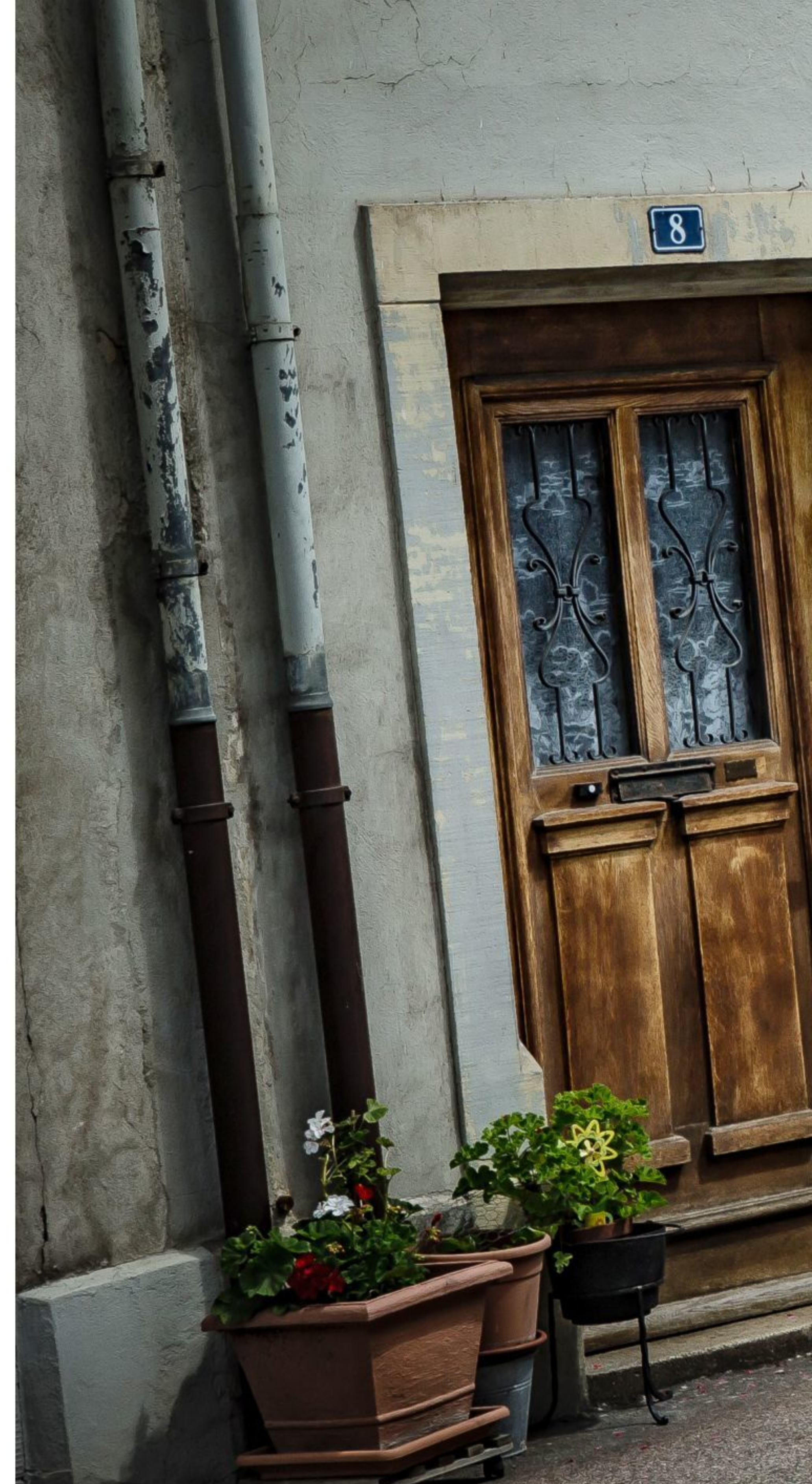
Dafür machte der Motor Probleme. Auf den Bergstraßen rund um Rijeka klang er unruhig, drehte nicht richtig hoch und lieferte um die 2000/min nicht genug Leistung. Mit dem Wissen um die Schwierigkeiten der frühen Wasserboxer-Motoren kalkulierte ich den Schrottwert und befürchtete das Schlimmste, als sie bei Porsche Zagreb den Cayman an die Computer-Diagnose anschlossen.

Die Zündung machte Probleme. Es stellte sich heraus, dass kroatischer 95-Sprit anderswo erhältlichem 92-Oktan-Benzin entspricht und die Zündanlage Schwierigkeiten hatte, das System auf den lausigen Sprit einzustellen. Nachdem ich Super Plus mit 100 Oktan nachgetankt hatte, lief der Motor wieder wie neu. Allerdings versammelten sich nun alle Mechaniker um den Diagnose-Computer – mit einem flauen Gefühl im Magen ließ ich mich hinzubitten. Allerdings nur, um mir zeigen zu lassen, dass sämtliche Werte des Motors auf einen tadellosen Zustand hinwiesen. Was für die Zuverlässigkeit eines gut gewarteten Motors spricht, abseits der Laufleistung.

Natürlich stellten sich auch Mängel heraus. Das rutschige Plastiklenkrad, das bei feuchten Händen auf den Straßen der Waliser Berge kaum noch zu halten war. Außerdem wirkt das Zentraldisplay antiquiert, und es gibt keine Möglichkeit, das Telefon anzuschließen und auf den langen Strecken durch Europa eigene Musik zu hören. Zu guter Letzt muss sich irgendwo noch ein Kokosnuss-Luftfrischer verbergen, den ich bis heute nicht finden konnte. Nach dem ersten halben Jahr waren das die einzigen echten Probleme mit meinem Cayman S.

Es ist einfach ein tolles Auto! Jeder, der einen Porsche will, ohne sich den 911 leisten zu können, sollte einen Cayman kaufen. Er wird es nicht bereuen. ◀

*Text + Fotos: Robb Pritchard  
Übersetzung: Jan-Henrik Muche*





OBEN BEIM FERIENHAUS ANGEKOMMEN, MACHTE DER HAUSBESITZER ERST EINMAL EIN FOTO VON UNS. ER KONNTE KAUM GLAUBEN, DASS WIR ES MIT DIESEM AUTO BIS DORTHIN GESCHAFFT HATTEN.

# LOOK - ANGEBOT

Für die geschlossene Version des Boxster ließ Porsche sich Zeit. Erst 2005 ging der Cayman in den Verkauf, auf einmal befand sich eine fahrdynamische Alternative zum 911 im Porsche-Programm. Wie schlägt sich die erste Generation des Mittelmotor-Coupé heute?

**E**s ist Programm, dass Porsche seine kompakten Mittelmotorsportwagen deutlich günstiger anbietet als den 911, wobei sie ihm hinsichtlich Qualität und Technik in nichts nachstehen. Allein einen Respektabstand bei Größe und Motorleistung müssen sie einhalten. Dafür geben sie sich leichter und handlicher. Der Käufer bekommt demnach nicht weniger Sportwagen, sondern einen mit anderen Akzenten.

Aktuell liegt der Preis für den günstigsten Cayman bei 55.508 Euro, ein Porsche 911 ist erst ab 106.352 Euro zu haben. So ähnlich sah es auch schon aus, als der Cayman 2005 auf den Markt kam. Und dieser Preisvorteil macht den bis 2013 gebauten 987C auch als gebrauchtes Exemplar attraktiv. Vergleicht man die Preise für ein Fahrzeug aus dem Jahr 2010 mit dem eines Porsche 997, kostet ein Cayman je nach Ausführung und Kilometerstand zwischen 12.000 und 30.000 Euro weniger. Der größte Teil der Cayman-Angebote bewegt sich zwischen 25.000 und 35.000 Euro. Dabei zeich-





net sich auch ab: Die Auswahl an gebrauchten Cayman fällt deutlich kleiner aus als beim 911.

Der Cayman basiert auf dem ein Jahr zuvor präsentierten Boxster der zweiten Generation vom Typ 987. Hier hatte Porsche sich von den 996-Scheinwerfern verabschiedet, hinzu kam ein neues Armaturenbrett. Außerdem legten die 2,7- und 3,2-Liter-Motoren noch einmal an Leistung zu. Damit sind schon die wichtigsten Änderungen umschrieben. Porsche platzierte den Cayman, den es im ersten Modelljahr nur als S-Version mit 295 PS starkem 3,4-Liter-Sechszylinder gab, preislich über dem Boxster.

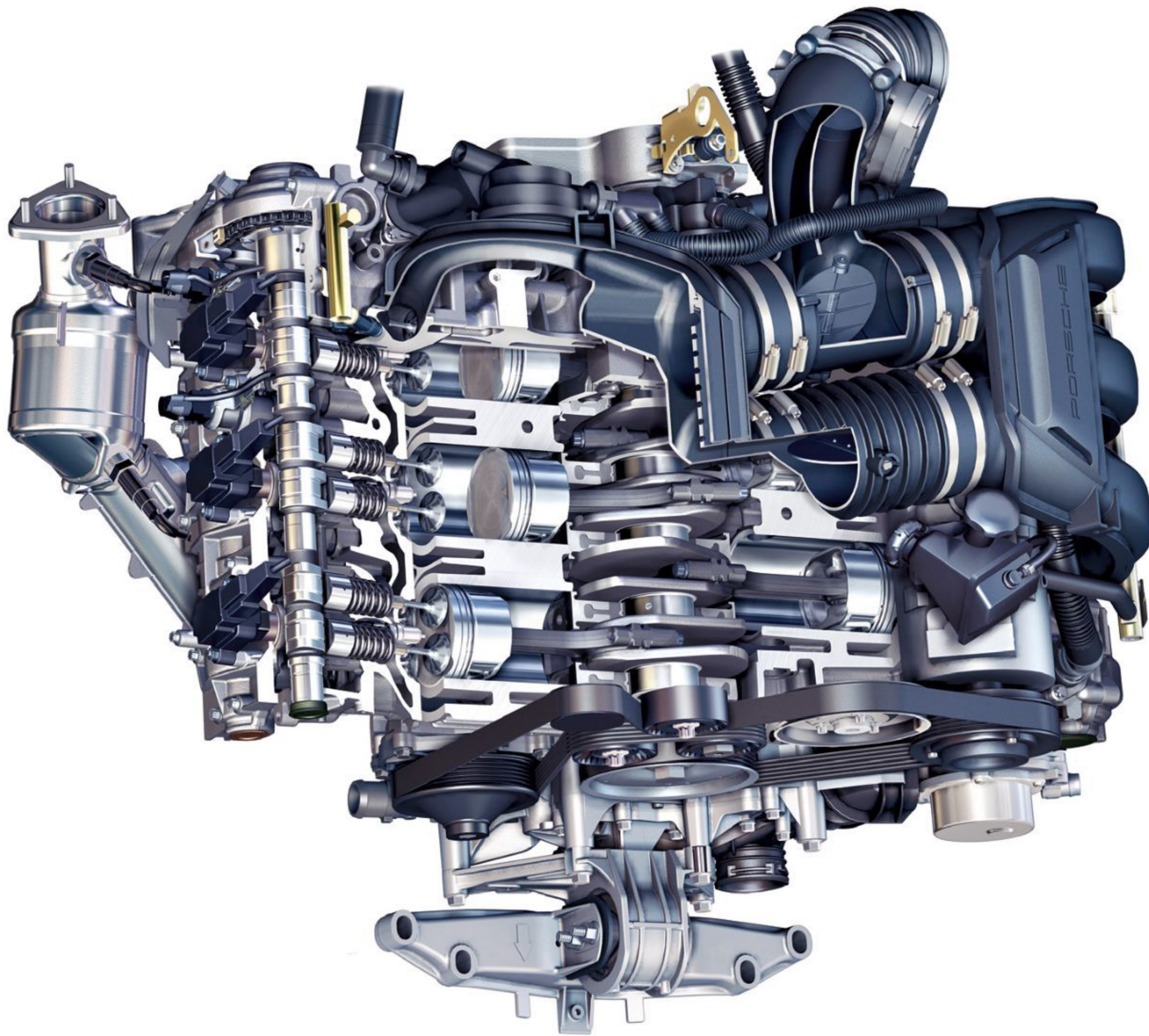
## KAROSSERIE

Die Rostvorsorge bei Porsche ist gut, Korrosion auch bei älteren Cayman kein Thema, sofern nicht ein schlecht reparierter Unfallschaden vorliegt. Ein paar Ecken sollte man dennoch inspizieren. So kann es im Inneren des vorderen Radhauses zu Rostansätzen kommen, wenn das Rad Steine gegen die In-

nenseite des Kotflügels geschleudert hat und die Zinkschicht verletzt wurde. Allgemein sollte man besonders ein Auge auf Steinschläge haben, da sich hier Rost bilden kann, nicht nur an der Front. Auch den Bereich um die Ansaugöffnungen vor dem Hinterrad sollte man nicht vergessen. Zudem können Bug und Heckschürze am Übergang zur Karosserie scheuern, wenn sich im Zwischenraum etwa Sand festgesetzt hat, was auf Dauer das Blech dort freilegt und ebenfalls zu Rostansätzen führt. Bläschen sind erste Anzeichen dafür.

Leichte Farbunterschiede von den Schürzen zum lackierten Blech sind nicht ungewöhnlich. Vor allem bei roten oder silbernen Fahrzeugen kann eine Differenz auffallen, Schwarz gilt dagegen als unproblematisch. Der Lack verhält sich auf den Kunststoffteilen etwas anders – schon ab Werk. Umgelegte Kotflügelfalze, wie sie zur Montage von Felgen mit ambitionierter Breite fällig werden, können ebenfalls eine Ursache für Rost sein, da sich im Lack eventuell Risse gebildet haben.

**Gerade einmal 15 Jahre alt und schon auf dem Weg zum Klassiker. Der erste Cayman der Baureihe 987C kam 2005 auf den Markt.**

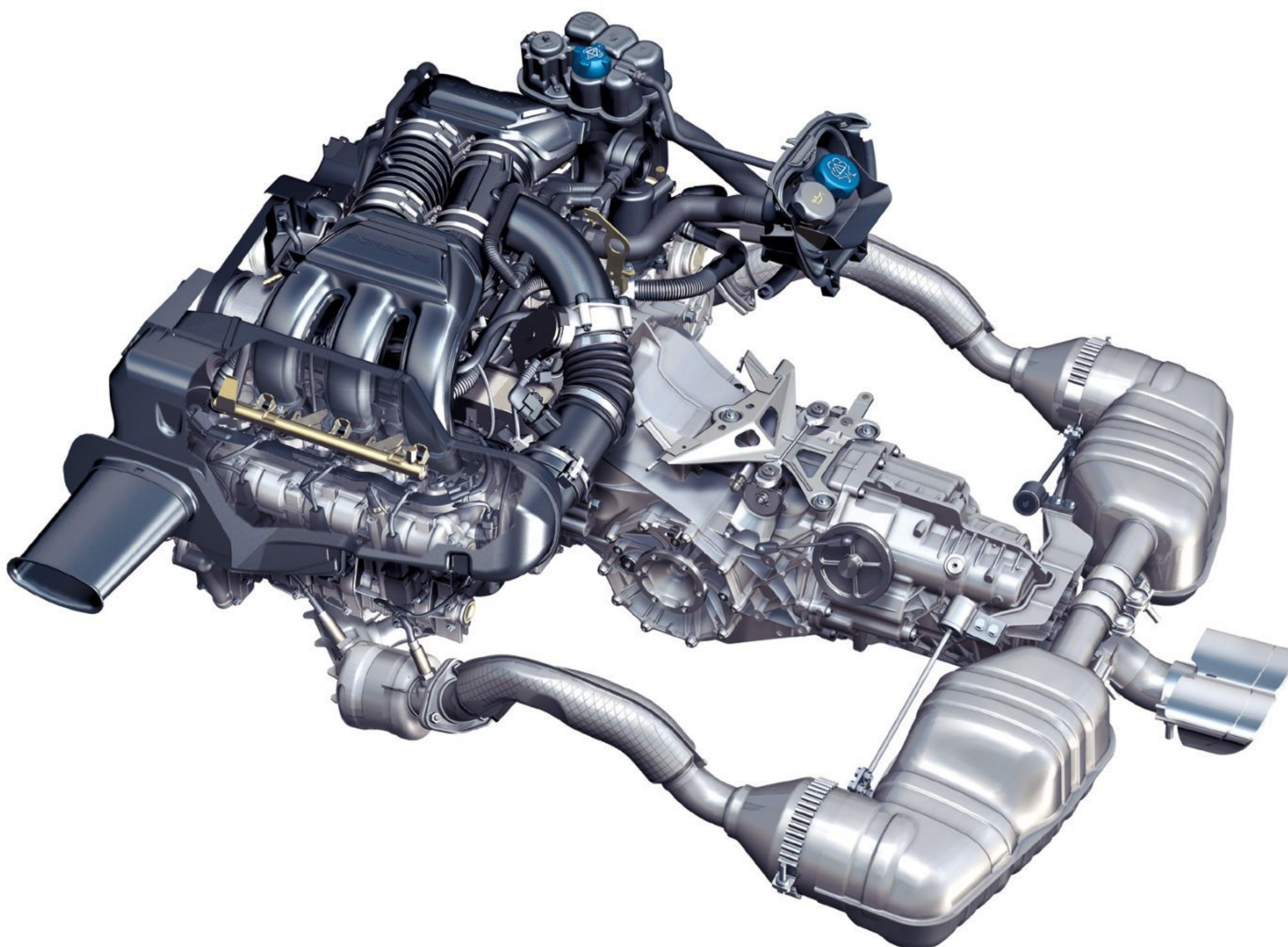


## MOTOR

Der erste Cayman wurde mit zwei Motorgenerationen angeboten. Zwischen 2005 und 2009 waren es Varianten der ersten wassergekühlten M96/M97-Maschinen, die seit 1996 im Boxster und seit 1997 im 911 zum Einsatz kamen. In den ersten Jahren fielen diese Motoren durch undichte Simmerringe auf, und Porsche verbesserte die Konstruktion, sodass dieses Problem später deutlich seltener auftrat. Ein wenig feucht darf er an der Stelle aber sein. Auch gebrochene Zwischenwellen kamen vor, hier besserte Porsche ebenfalls nach.

Diese Änderungen kamen auch dem Cayman zugute. Bei Motoren mit größerem Hubraum kam es bei vielen Exemplaren zu oval verformten Zylindern, was zu Kolbenkippen und Kolbenklemmern führte. Betroffen sind dabei eher 3,6- und 3,8-Liter-Versionen, bei denen die Zylinderwand dünner ist als etwa beim 2,7- oder 3,4-Liter-Motor des Cayman. Oft traten diese Motorschäden im Bereich

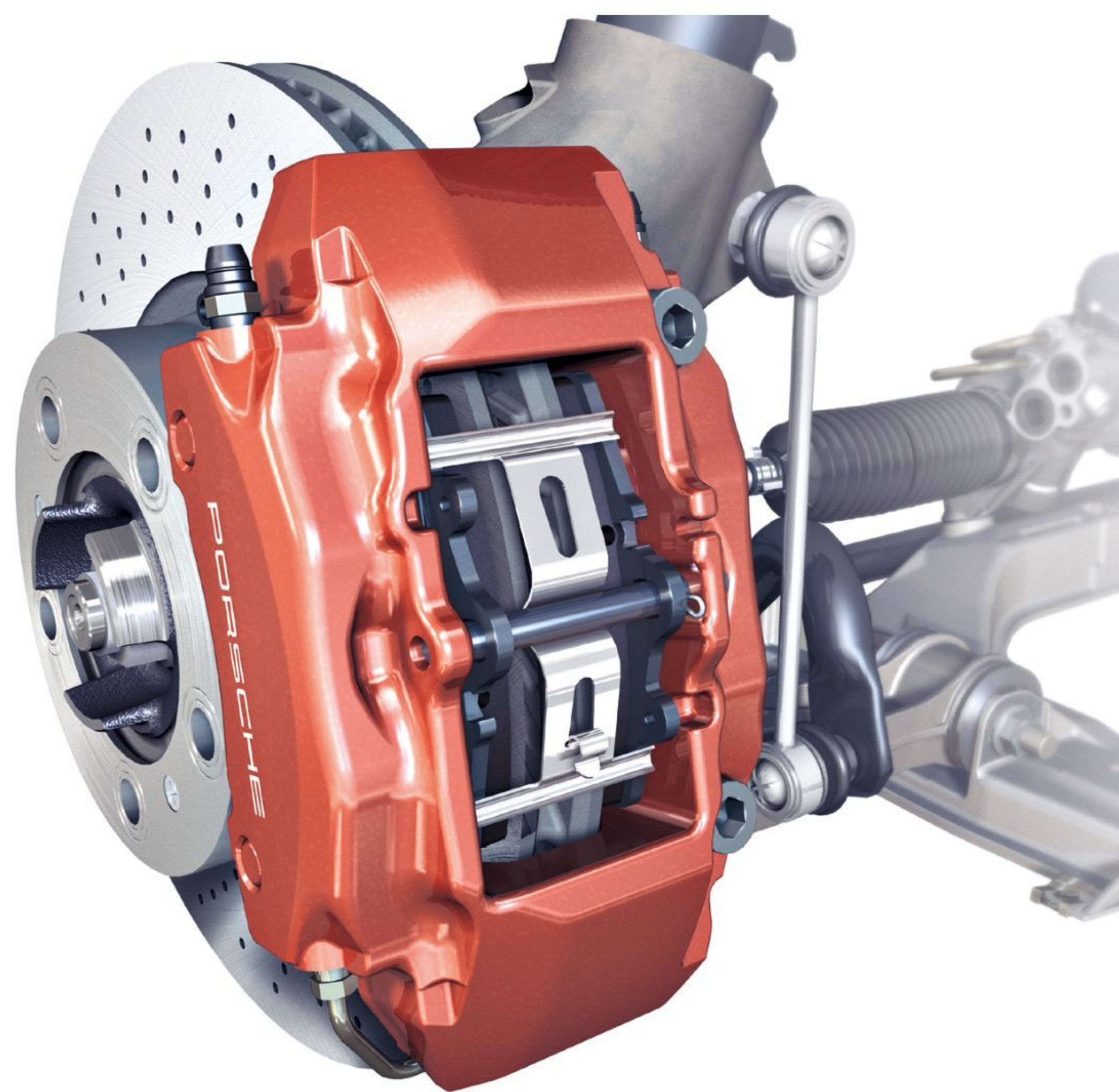
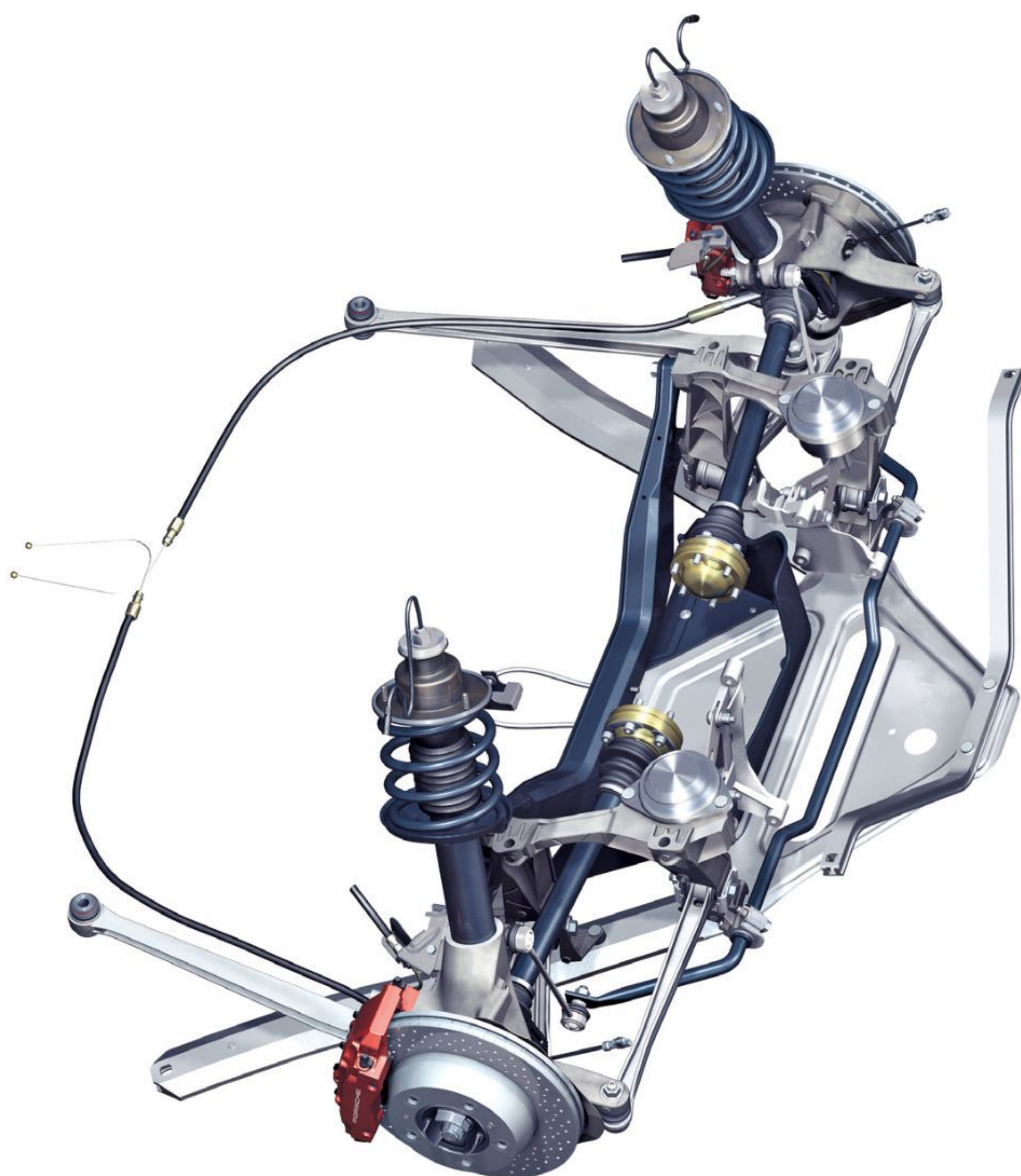
## **DIE ZWEITE WASSERBOXER-GENERATION GILT ALS UNEMPFINDLICH. BEI HUBRÄUMEN VON 2,9 UND 3,4 LITERN LIEGT DIE LEISTUNG ZWISCHEN 265 UND 330 PS.**



von 70.000 bis 80.000 Kilometer auf. Deshalb sind Tauschmotoren nicht ungewöhnlich.

Es gibt aber auch viele Exemplare, die nach deutlich sechsstelliger Kilometerleistung völlig ohne Probleme laufen. Wenn der Motor nach der Probefahrt dicht ist und keine ungewöhnlichen Geräusche macht, steht einem Kauf nichts im Wege. Der 245-PS-Motor mit 2,7 Litern Hubraum leistet 245 PS bei 6500/min und stellt zwischen 4600/min und 6000/min ein Drehmoment von 273 Nm zur Verfügung. Damit ist der Wagen ordentlich motorisiert und läuft 258 km/h Spitze. Die technischen Daten sind vergleichbar mit denen des 911 Carrera 3.2, der 231 PS bei 5900/min und 284 Nm bei 4800/min lieferte. Nur ist der Cayman rund 100 Kilogramm schwerer, was diese Ausführung eher etwas für Genießer macht, die es nicht ganz so eilig haben.

Der 3,4-Liter-Motor im Cayman S mit 295 PS bei 6250/min besitzt mit 340 Nm zwischen



4400/min und 6000/min ein deutlich höheres Drehmoment, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 275 km/h. Besonders im oberen Geschwindigkeitsbereich legt der 3,4-Liter-Motor druckvoller zu als das Basis-Triebwerk. In einer auf 700 Exemplare limitierten Sonderedition (Cayman S Sport) gab es ihn auch mit 8 PS mehr, das Resultat einer Sportauspuffanlage. Das reichte, um ihn nahe an den 997-Basis-Carrera mit 345 PS heranzurücken.

Ab Mitte 2009 kam eine neue Motorgeneration zum Einsatz. Das Gehäuse war nicht mehr vierteilig, sondern zweiteilig, zudem entfiel die Zwischenwelle. Sie gilt insgesamt als unauffällig und zuverlässig. Das Basis-Triebwerk im Cayman lieferte nun bei 2,9 Litern Hubraum 265 PS bei 7200/min und 300 Nm zwischen 4400/min und 6000/min, womit der Cayman 265 km/h schnell war. Die S-Version erhielt ein 3,4-Liter-Triebwerk mit 320 PS bei 7200/min und 370 Nm bei 4750/min, genug für Spitzentempo 277 km/h. Er besitzt zudem eine Direkteinspritzung, die sich auch nach Jahren als zuverlässig erwiesen hat. Ein Sondermodell mit etwas mehr Leistung (330 PS), der 50 Kilogramm leichtere Cayman R mit rundum sportlicher Ausprägung, war der stärkste Cayman der ersten Generation.

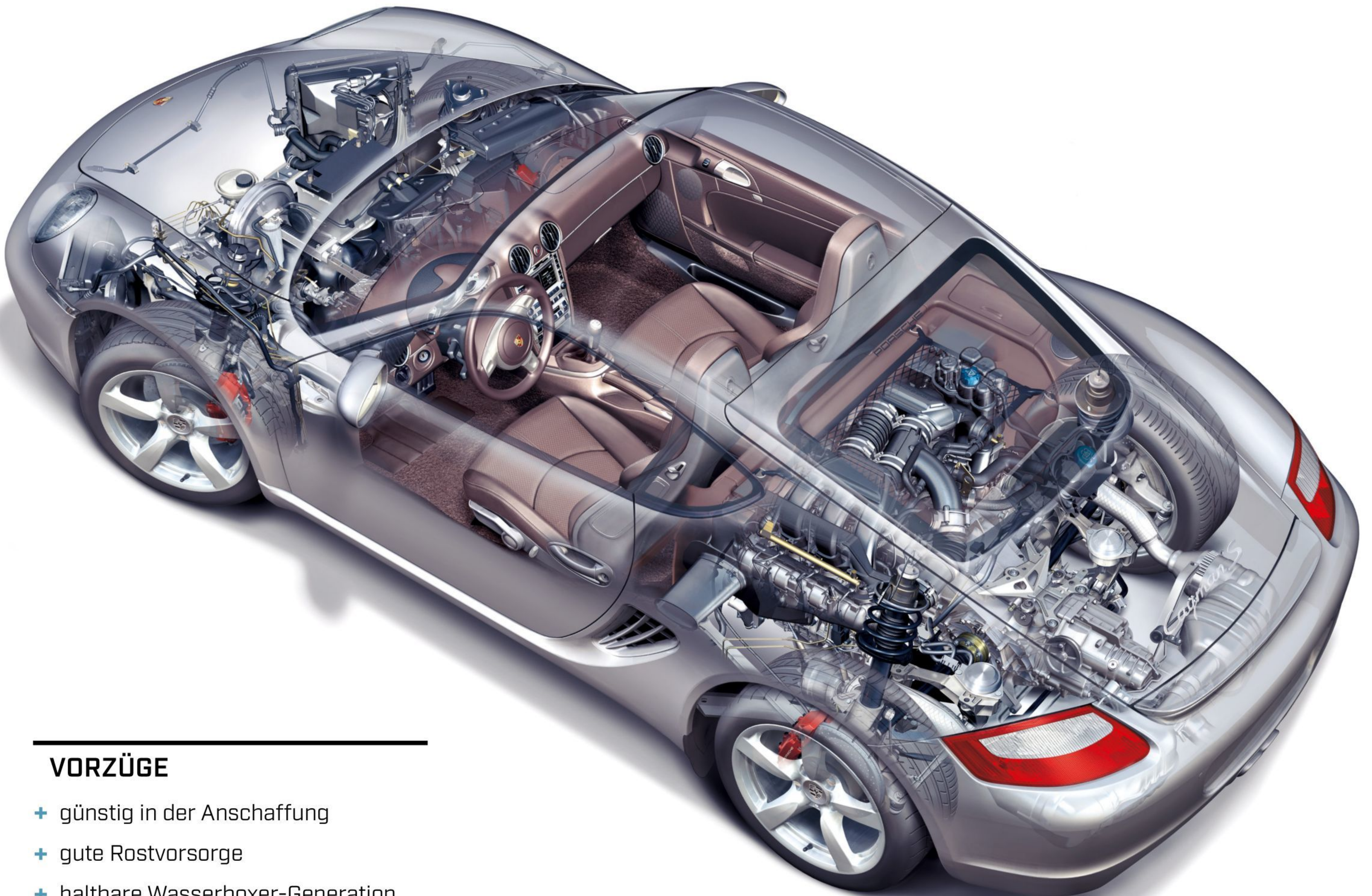
Anbauteile wie Wasserpumpe und Lichtmaschine sind sehr haltbar, die Kühler im Bug verdienen Aufmerksamkeit. Wird der Wagen nach einer Wäsche nicht sorgfältig trocken gefahren, kann Wasser in den Kühlern stehen bleiben, was zur Oxidation führt und sie undicht werden lässt. Riecht es nach der Probefahrt vorn an der Bugschürze süßlich nach Kühlerflüssigkeit, zeichnet sich ein Austausch ab.

#### GETRIEBE UND KRAFTÜBERTRAGUNG

Nur der Cayman mit der 245-PS-Maschine wurde mit einem Fünfganggetriebe angeboten, sechs Gänge waren optional erhältlich. Das Sechsganggetriebe war bei allen anderen Ausführungen serienmäßig. Lieferbar war auch eine 5-Gang-Tiptronic für die älteren Motoren, ab 2009 gab es erstmals ein Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Wer das Fahrgefühl einer klassischen Automatik bevorzugt, wird mit der Tiptronic die richtige Wahl treffen. Sie arbeitet zuverlässig, was auch fürs PDK gilt. Mit der Kupplung bei den Schaltgetrieben verhält es sich wie bei anderen Autos: Wer sie schleifen lässt, muss mit schnellerem Ersatz rechnen, grundsätzlich ist auch sie sehr haltbar. Fährt man im Rückwärtsgang an und sie neigt zum Rupfen, kündigt sich die Verschleißgrenze an.

**DAS ANGEBOT AN  
GETRIEBEN IST GROSS.  
ES STEHEN FÜNF- UND  
SECHSGANGSCHALT-  
GETRIEBE, TIPTRONIC S  
UND PDK ZUR WAHL,  
ALLE GLEICHER-  
MASSEN HALTBAR.**

**DER CAYMAN IST EIN TYPISCHER PORSCHE:  
SOLIDE UND LANGLEBIG, WENN DIE WARTUNG STIMMT  
UND DER BESITZER PFLEGLICH MIT IHM UMGEHT.**



---

## VORZÜGE

- + günstig in der Anschaffung
- + gute Rostvorsorge
- + haltbare Wasserboxer-Generation
- + solide Schalt- und Automatikgetriebe

## NACHTEILE

- teuer im Unterhalt
- Unterschiede bei lackierten Blech- und Kunststoffoberflächen
- Wasserboxer-Problematik bleibt
- Kühler korrosionsanfällig

### FAHRWERK, LENKUNG, BREMSEN

Auch hier fällt die Liste an Punkten, die es zu beachten gilt, kurz aus: Die Bremsen sind, das ist bei Porsche gute Sitte, standfest und gut dimensioniert. Bremsscheiben, die sich von der Felgenseite aus gesehen glänzend und unversehrt zeigen, können auf der Rückseite dennoch Rost angesetzt haben. Wenn nach einer Wagenwäsche die Bremse nicht gut trocken gefahren wird, bleibt auf der Rückseite, die von einem Blech abgedeckt wird, Feuchtigkeit zurück. Auch auf die Federbälge der Stoßdämpfer an der Vorderachse ist zu achten. Die Kolbenstangen neigen dazu, hier Rost anzusetzen. Dann ist ein Austausch fällig. Ausgeschlagene Längslenker an Vorder- und Hinterachse können Klappergeräusche etwa auf Kopfsteinpflaster verursachen, darüber hinaus genügt ein Blick auf die Gummiteile, um etwa eingerissene Manschetten zu finden. Dann dringt Feuchtigkeit ein, und es kommt zu Knarzgeräuschen. Diese können übrigens verschwinden, wenn man das Auto anhebt und wieder ablässt, weil sich die Kugeln dann frisches Fett geholt haben.

### INNENRAUM, ELEKTRIK UND SONSTIGES

Auch hier ist die Liste übersichtlich: In seltenen Fällen ist das Zündschloss nicht in Ordnung. Der Innenraum gibt sich haltbar. Manchmal führen falsche Pflegemittel (Cockpit-Spray) dazu, dass sich die Softlack-Oberflächen ablösen. Zudem können noch die Sitzwangen Abnutzungen aufweisen und durchgesessen sein. Doch das hängt eher davon ab, ob der Vorbesitzer korpulent oder schlank war – und wie er einstieg. Nicht jeder landet mit sportlichem Schwung im Sitz, sondern schiebt sich über die Kante hinein.

### PORSCHE-GARANTIE UND WARTUNGSKOSTEN

Die meisten Cayman sind noch jung genug, um von einer besonderen Garantie zu profitieren: Porsche hat die „Approved“ inzwischen auf 15 Jahre ausgedehnt. Das macht auch das Cayman-Fahren zu einem kalkulierbaren Ver-

**WER ES SICH LEISTEN KANN ODER WILL, IST MIT DER „APPROVED“-GARANTIE VON PORSCHE GUT BEDIENT. SIE GILT INZWISCHEN AUCH FÜR 15 JAHRE ALTE FAHRZEUGE.**





## **FÜR DEN BETRAG, DEN MAN BEIM KAUF EINEM 911 GEGENÜBER SPART, HAT MAN DEN BETRIEB EINES CAYMAN FÜR VIELE JAHRE FINANZIERT.**

gnügen, denn die meisten Exemplare sind noch jung genug, um das Angebot nutzen zu können. Ob man die Betreuung lieber einem freien Spezialisten überlässt, der in der Regel günstiger arbeitet, muss jeder selbst entscheiden.

Porsche nimmt nur Fahrzeuge im Originalzustand in die Versicherung auf, und auch die Wartung muss natürlich in einem Porsche-Zentrum erfolgen. Für ein Jahr Garantie werden rund 1300 Euro fällig, für zwei Jahre 2050 Euro. Im Preis enthalten ist ein 111-Punkte-Check. Dafür ist mit Ausnahme von Schönheitsfehlern, Klappergeräuschen

und Verschleißteilen vieles abgedeckt, zu den Details sollte man ein kurzes Gespräch mit dem PZ führen.

Wurde der Wagen vor dem Kauf nicht bei Porsche gewartet, ist zuvor eine große Inspektion fällig. Wird der Wagen nicht bei einem Porsche-Zentrum gekauft, muss der neue Besitzer zudem 90 Tage warten, bis er die „Approved“ abschließen kann, bei zuvor abgelaufener Garantie wird noch ein Zuschlag von 100 Euro fällig.

Alle 30.000 km oder zwei Jahre – je nachdem, was zuerst erreicht wird – muss der Cayman zur Inspektion. Hier wechseln sich kleine und große Inspektion ab (ca. 1000/1800 Euro). Dazu kommen Zusatzwartungen, wie etwa der alle zwei Jahre fällige Wechsel der Bremsflüssigkeit. Obwohl er in der Anschaffung billiger ist: Hier unterscheidet sich der Cayman nicht vom Porsche 911, bei Verschleiß- und Ersatzteilen verhält es sich ähnlich. Auch wenn Kosten, Vernunft und Sportwagen kein unbedingt perfekter Dreiklang sind: Für den Betrag, den man beim Kauf einem 911 gegenüber spart, hat man den Betrieb eines Cayman für viele Jahre finanziert.



Der Cayman erweist sich im Alter als ein solides Auto, das vor allem in Anbetracht des günstigen Preises ein guter Einstieg in die Porsche-Welt ist. Der preiswerten Anschaffung stehen jedoch Unterhaltskosten auf 911-Niveau gegenüber. Doch damit der Porsche auch im Alter in Form bleibt, sollte bei seiner Instandhaltung nicht gespart werden, unabhängig davon, ob der Wagen bei Porsche oder bei einem freien Spezialisten gewartet wird. ◀



*Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche*



### Die Erben des VW Käfer

Was Käfer & Co. mit Porsche zu tun haben? Na, alles natürlich. Es gibt auf der ganzen Welt keine zwei Autohersteller, die so eng miteinander verwoben sind wie die beiden Protagonisten der Luftkühlung. Noch 1960 waren beim 356 Motor-, Fahrwerks- und Getriebeteile von VW im Wert von 224 Mark verbaut, Käfer- und Golf-Komponenten fanden sich noch im 924 wieder, wo vorn ja außerdem der Audi-100-Vierzylinder arbeitete. Das Buch um den Käfer und seine Erben hilft, diese Verbindungen besser zu verstehen! Natürlich erhält auch der bei Porsche fertig entwickelte, nie in Serie gegangene Käfer-Nachfolger EA 266 seinen Platz, dessen Unterflurmotor es sogar in einen 944-Prototyp schaffte und mit dem Porsche für ein sportliches Coupé, Cabriolet und einen Kleinbus (!) plante – bis in die Siebziger hing alles mit allem zusammen. Spannend ist dabei neben den Verzweigungen zu Audi und NSU vor allem das Kapitel der unvollendeten und nie in Serie gebauten Motoren, zu deren Entstehung teilweise noch die Konstrukteure befragt wurden. Was jetzt zu diesem Thema noch fehlt, ist das Buch aus der Porsche-Perspektive.

Michael Wilm/Eberhard Kittler:  
„Die Erben des VW Käfer – Der lange Weg zu Golf, Passat & Co.“,  
176 Seiten, 215 x 285 mm,  
Hardcover, Motorbuch,  
Stuttgart 2019, 19,95 Euro,  
ISBN 978-3-613-04246-9



### Handbuch Oldtimer Restaurierung

Lust auf ein wenig Handwerk? Ein altes Auto zu restaurieren oder sich einfach mal für Stunden oder Tage in die Instandsetzung eines Solex- oder Weber-Vergasers zu vertiefen? Dann sind Sie hier richtig! Die Akribie und die Humorlosigkeit, mit denen sich Briten dem Thema Restaurierung widmen können, sind immer wieder beeindruckend. Hier beginnt es mit der korrekten Werkstattausrüstung und endet – nach wirklich, wirklich viel Text und jeder Menge Bilder – mit der Wiederinbetriebnahme der Instrumente. Dazwischen liegen die Kapitel Karosserie, Bremsen, Kraftstoffpumpen und vieles mehr. Wobei sich der Nutzwert nicht zwangsläufig auf Do-it-yourself beschränkt, sondern die Lektüre schon dem besseren Verstehen des eigenen Autos und seiner Komponenten dient. Ein gutes, inhaltsschweres und lehrreiches Buch, selbst für Nicht-Restaurierer!

Lionel Baxter/Peter + John Wallage:  
„Handbuch Oldtimer Restaurierung – Grundlagen, Tipps + Tricks“,  
320 Seiten, 215 x 275 mm,  
Hardcover, Heel, Königswinter  
2019, 39,95 Euro,  
ISBN 978-3-95843-901-6



### Ludvigsens Rückspiegel

Für 19,90 Euro ist es viel Geschichte, aber Bücher wie dieses wird es wohl nicht mehr geben. Wie auch, wenn die Porträtierten nicht mehr für Gespräche zur Verfügung stehen und eine Vita wie die des Interviewers heute beinahe undenkbar scheint? PORSCHE FAHRER-Autor Karl Ludvigsen, Jahrgang 1934, hat während seiner langen Laufbahn in der Auto-Industrie nicht nur für GM, Ford und Fiat in vorderster Front gearbeitet, sondern eben auch Leute wie Ferry Porsche, Carlo Abarth oder Anatole Lapine (Letzteren erst bei GM, später wieder bei Porsche) getroffen, dabei Informationen und Eindrücke aus erster Hand gesammelt, durch Gespräche mit anderen ergänzt und historisch eingeordnet. 23 dieser Porträts, von Albrecht Graf Goertz über Bob Lutz bis Paul Frère, hat Ludvigsen aus dem Rückspiegel betrachtet zusammengetragen; wo andere vielleicht der Versuchung erlegen wären, selbstbezogene „Ich“-Geschichten zu erzählen, bleibt Ludvigsen selbst aus dieser Perspektive in der Rolle des Chronisten, sachlich und uneitel. Es ist wie so oft: Autos sind spannend, aber die Menschen dahinter oft noch viel aufregender.

Karl Ludvigsen: „Ludvigsens Rückspiegel“,  
224 Seiten, 156 x 229 mm,  
deutsch, Paperback, Delius Klasing,  
Bielefeld 2020, 19,90 Euro,  
ISBN 978-3-667-11572-0



### Praxisratgeber Klassikerkauf Porsche 356 und 911 (Typ 997)

Zwei neue Handbücher zum Porsche-Kauf führt der Heel Verlag im Programm, eines für die kleinen großen Klassiker, das andere für die jungen Gebrauchten. Der Praxisratgeber zum 356 deckt die Baujahre 1950 bis 1965 ab, der zum Elfer der zweiten wassergekühlten Generation 997 die Baujahre 2004 bis 2012. Mit Modellvarianten, Motorisierungen und Stückzahlen bilden sie ideale Nachschlagewerke, gut, kompakt und günstig sind sie sowieso.

Brett Johnson: „Praxisratgeber Klassikerkauf Porsche 356“,  
64 Seiten, 210 x 145 mm,  
Paperback, Heel, Königswinter  
2019, 12,00 Euro,  
ISBN 978-3-95843-992-4

Adrian Streater: „Praxisratgeber Klassikerkauf Porsche 911 (997)“,  
84 Seiten, 210 x 145 mm,  
Paperback, Heel, Königswinter  
2019, 14,99 Euro,  
ISBN 978-3-95843-948-1



**Beauty-full**

**PORSCHE**



HAPPY END – WERBUNG FÜR DEN NEUEN PORSCHE 924

# REKLAME

Sein großer Bruder ist der Turbo. Alten Porsche-Kunden und neuen potenziellen Interessenten den 924 zu verkaufen, war keine leichte Aufgabe. Immerhin saß der Motor vorn, und Wasserkühlung schien eigentlich undenkbar. Porsche-Werbeleiter Georg Ledert erinnert sich.

**I**n der Presseabteilung war der Herr Plattner nicht gern gesehen, warum auch immer. Aber für uns war er ein großer Gewinn. Mithilfe der Extrem-Touren konnten wir die Haltbarkeit der neuen Transaxle-Technik unter Beweis stellen. Das Angebot, als Beifahrer mit ihm auf Reisen zu gehen, habe ich dann aber doch dankend abgelehnt.“ Für den altgedienten Porsche-Werbeleiter Georg Ledert waren die erfolgreich absolvierten Langstreckenfahrten des 924 ein Segen, die Platzierung des neuen Einsteiger-Modells Mitte der siebziger Jahre jedoch die wohl größte Herausforderung während seiner mehr als 30 Jahre bei Porsche.

1969 war Ledert zu Porsche gekommen, gleichzeitig mit dem neuen VW-Porsche-Gemeinschaftsprojekt 914, das eine Aufstockung des Personals erforderte. Die Abteilung Werbung/Verkaufsförderung war Teil des Marketings. Aus der Stuttgarter Innenstadt zog die Vertriebsgesellschaft nach

Ludwigsburg, dort standen 1974 die Zeichen auf Trennung. Das Alte ging zu Ende, der Neue stand in den Startlöchern.

„Der 924 war einfach und schwierig zugleich. Zunächst war da die Ziffernfolge. Als Nachfolger des 914 mit vier Zylindern ergab sich die logische Modellbezeichnung wie von selbst: 9, 2 und 4. Außerdem war da der Vorteil, dass es sich nicht um einen VW-Porsche, sondern eben um einen Porsche handelte“, erklärt Georg Ledert (85). „Er war in Weissach entwickelt worden, auch wenn viele VW-Teile drinsteckten. Die größten Schwierigkeiten bereitete uns der Umstand, dass er so ganz anders als der 911 und alle anderen Porsche zuvor war. Hätte es den 928 schon gegeben, wäre es leichter gewesen, einen kleinen Bruder zu verkaufen. Aber mit dem 924 fingen wir bei null an.“

Bei der Handelsorganisation stieß der neue Porsche auf großes Interesse. In Zeiten, da viele VW-Händler nebenbei Porsche verkauften, fiel es dort deutlich leichter, ein preisgünstiges



„WIR HABEN IHN NIE ALS BILLIG-LÖSUNG ODER BESCHEIDEN BEWORBEN. STATTDESSEN HABEN WIR DIE QUALITÄTEN DES ‚FAMILIEN-SPORT-KOMBIS BETONT‘, SO GEORG LEDERT.

Einsteiger-Modell an die übliche Kundschaft zu veräußern, als einen Käufer für einen teuren 911 zu finden.

Lars Schmidt, Geschäftsführer der VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft und ab Oktober 1974 Porsche-Vorstandsmitglied, ordnete den Vertrieb neu. Der Porsche-Verkauf in Deutschland wurde auf 76 Direkt-Händler und 120 Autohäuser (Stand 1977) beschränkt. Die geforderte räumliche Trennung von VW und Porsche beanspruchte Investitionen, die sich mit dem Verkauf des populären 924 schneller wieder erwirtschaften ließen.

#### KRITIKPUNKT AUDI-MOTOR

„Als Erstes haben wir uns fünf, sechs Autos von der Konkurrenz besorgt, Triumph, Opel und andere, in eine Scheune nahe Heilbronn gestellt und die Fahrzeuge abends und nachts reihum durchprobiert und gefahren, haben Vor- und Nachteile benannt.“

Als Zielgruppe nahm die Werbeabteilung jene Käufer ins Visier, die sich einen Sport-

wagen anstelle eines normalen Autos leisten konnten – aber nicht „die Drei-Auto-Familie, bei der es neben einer Limousine und einem Kleinwagen noch für einen Elfer fürs Wochenende reichte“, so Georg Ledert. „Trotzdem: Wir haben ihn nie als Billig-Lösung oder bescheiden beworben. Stattdessen haben wir die Qualitäten des ‚Familien-Sportkombis‘ betont, auf die bequemen Notsitze, den großen Kofferraum, den niedrigen Preis und den geringen Verbrauch sowie auf die hervorragende, auch für Nicht-Porsche-Experten gut zu beherrschende Straßenlage verwiesen.“

Presse und Fachpublikum schossen sich in Nachfolge des VW-Porsche auf die Formulierung des Audi-Porsche – wegen des Motors – ein, doch dem wirkte die Werbeabteilung gezielt entgegen. Georg Ledert: „Ein zentraler Punkt der Werbung war die Familienzugehörigkeit.“ Auf vielen Motiven fand sich der 924 in Gesellschaft anderer Modelle wieder. Sätze wie „Sein großer Bruder ist der Turbo“ und „Ein guter Stall ist entscheidend“ rückten das

# Familien-Ausflug

Was vielen Familien fehlt, die Porsche-Familie hat's – das »Wir-Gefühl«: gleiche Interessen, gemeinsame Ziele, Zeit füreinander. Und Zeit für das von allen geliebte Hobby: Autofahren, besser fahren als andere – und fairer dazu. In einem außergewöhnlich sicheren, außergewöhnlich zuverlässigen und außergewöhnlich attraktiven Automobil.

**PORSCHE**  
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft · 7000 Stuttgart 40 · Postfach 40 06 40

## Ein guter Stall ist entscheidend

In der Zucht von Pferdestärken prägt uns Natur etwas vor. Wohl niemand hat hier mehr Erfahrung und Erfolge. Bei allen Reiterinnen aus dem Porsche-Stall setzt man auf Sieg – wo immer sie starten. Selbst unsere zahlreichsten Pläne zum Weltliter – haben überaus wertvolle, zuverlässige, unermüdlich sind wertvoll. Die Pläne sind gesichert. Kommen Sie zum Porsche.

**PORSCHE**  
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft · 7000 Stuttgart 40

## Sein großer Bruder ist der Turbo

Der jüngste Porsche ist nur halb so stark wie der älteste, aber vier-fünftel so schnell und genauso feins. Und hat's im Korb bei den Damen. Kein Grund also für den 924, auf seinen großen Bruder zu verzichten. Und für den Turbo kein Grund zur Enttäuschung auf den Kleinen. Denn beide sind echte Porsche. Und jeder ist – auf seinem Platz – der Beste.

**PORSCHE**  
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft · 7000 Stuttgart 40 · Postfach 40 06 40

## Endlich am Ziel: im Porsche-Cockpit

**PORSCHE**

Klein, aber fein. Und bald mein. Immer wieder betont die Werbung die Zugehörigkeit des Einsteiger-Modells 924 zur großen Porsche-Familie.

**PORSCHÉ**  
**924**  
In den Farben  
des Erfolgs



Doppelweiser-Sondermodell des 924 im Renn-Look der werkstatt-eigenen Marke Porsche: weiß mit blauen und roten Streifen, Sitz und Rückseite mit roten Metallstreifen und blauen Nähten, Teppichboden und Kofferraumbelichtung in Rot. Mit Lederlenker, Stabilisator von vorn und hinten und Wehrmeister-Sonderplatte. Mit 105/70 R 14 Reifen auf weiß lackierten Leichtmetallfelgen. 1 x 14 Lkw. Selbstverständlich mit Porsche-Langzeit-Garantie.

**PORSCHÉ**  
**924**  
»Der Neue«

Mit einer neuen Konzeption. Sportlich und komfortabel. Großzügig und wirtschaftlich. Das jüngste Mitglied der Porsche-Familie. Ein echter Porsche. In Form und Technik.



Über die neue Konzeption gibt es viel zu sagen. Ausführliches Informationsmaterial liegt für Sie bereit.

Vorab die wichtigsten Daten:

2 l Hubraum, 4-Zylinder Reihenmotor – wassergekühlt, 125 PS bei 5800 U/min, K-Jetronic, Frontmotor und Heckgetriebe mit starrem Verbindungsrohr – Transaxel, 3-geteilte Sicherheitslenksäule.

Vorderräder – einzeln an Querslenkern und Federbeinen aufgehängte Räder, negativer Lenkrollradius. Hinterräder – einzeln an Schräglenkern aufgehängte Räder, querliegende Drehstäbe, 2-Kreis-Bremsanlage – Diagonalaufteilung. Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie. Selbstverständlich mit Porsche Langzeitgarantie.

Unverbindliche Preisempfehlung DM 23.240,-.

**Informationsscheck**

Hauptstadt  Platz

Vorname  Postleitzahl

Nachname  Telefon

Strasse  Telefax

Ort  Motor

Fahrzeugtyp  Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft

1000 Stuttgart 40 Porschestraße 42

**Form mit Funktion**  
Sehr hohe Fahrleistungen bei sehr niedrigem Verbrauch



**PORSCHÉ**

# Feuer und Flamme

Ein Porsche bereichert Ihr Leben.  
Er holt die Romantik zurück und das Abenteuer.  
Er schenkt Ihnen neue Freuden und neue Freunde. Er bringt harte Männer zum Träumen und Träumer in Fahrt. Er bricht das eisigste Schweigen und eiskalte Rechner erwärmt er für sich.  
Ein Porsche läßt keinen kalt.  
Er fasziniert alle – wie das Spiel mit dem Feuer.



**PORSCHÉ**

Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft · Postfach 40 06 40 · 7000 Stuttgart 40

Die ersten in der Normandie entstandenen Aufnahmen des neuen Porsche fanden sich in vielen Werbeanzeigen und Pressebildern wieder.

„ZU VIELEN, VIELEN TREFFEN MIT DEN  
PORSCHE-CLUBS, TEILWEISE  
ELITÄRE KREISE, BIN ICH ABSICHTLICH  
MIT DEM 924 GEFAHREN.“

Einsteiger-Modell in die Nähe der berühmten Verwandten. Mit den Slogans „Endlich am Ziel: im Porsche-Cockpit“ oder „Getriebe hinten, Motor vorn, Transaxle dazwischen. Mehr Fahrsicherheit, aktive und passive“ betonte Porsche eher Erreichbarkeit und praktische Vorzüge des 924.

Im Januar 1975 hatte die seit Langem mit Porsche verbundene Werbeagentur Strenger aus Stuttgart Zuschlag und Vertrag für neue Werbemaßnahmen erhalten. Die örtliche Nähe sparte Kosten, Laufwege und Telefonate, die kurzen Wege vereinfachten das Arbeiten. Große Teile der Produktion übernahm Strenger in Eigenregie, oft unter Zuhilfenahme der Werbeabteilung.

#### WERBUNG VOR ORT, ARBEIT AUF KURZEN WEGEN

„Bei den Menschen auf den Fotos handelt es sich oft um Mitarbeiter der Agentur. Auch Erich Strengers Ehefrau diente als Model, und bei einer Aufnahme sitze ich mit am Lagerfeuer“, berichtet Ledert. „Das sparte Geld! Und alle Beteiligten durften mit dem Porsche am Wochenende mal nach Frankreich fahren – so einfach war das damals manchmal.“

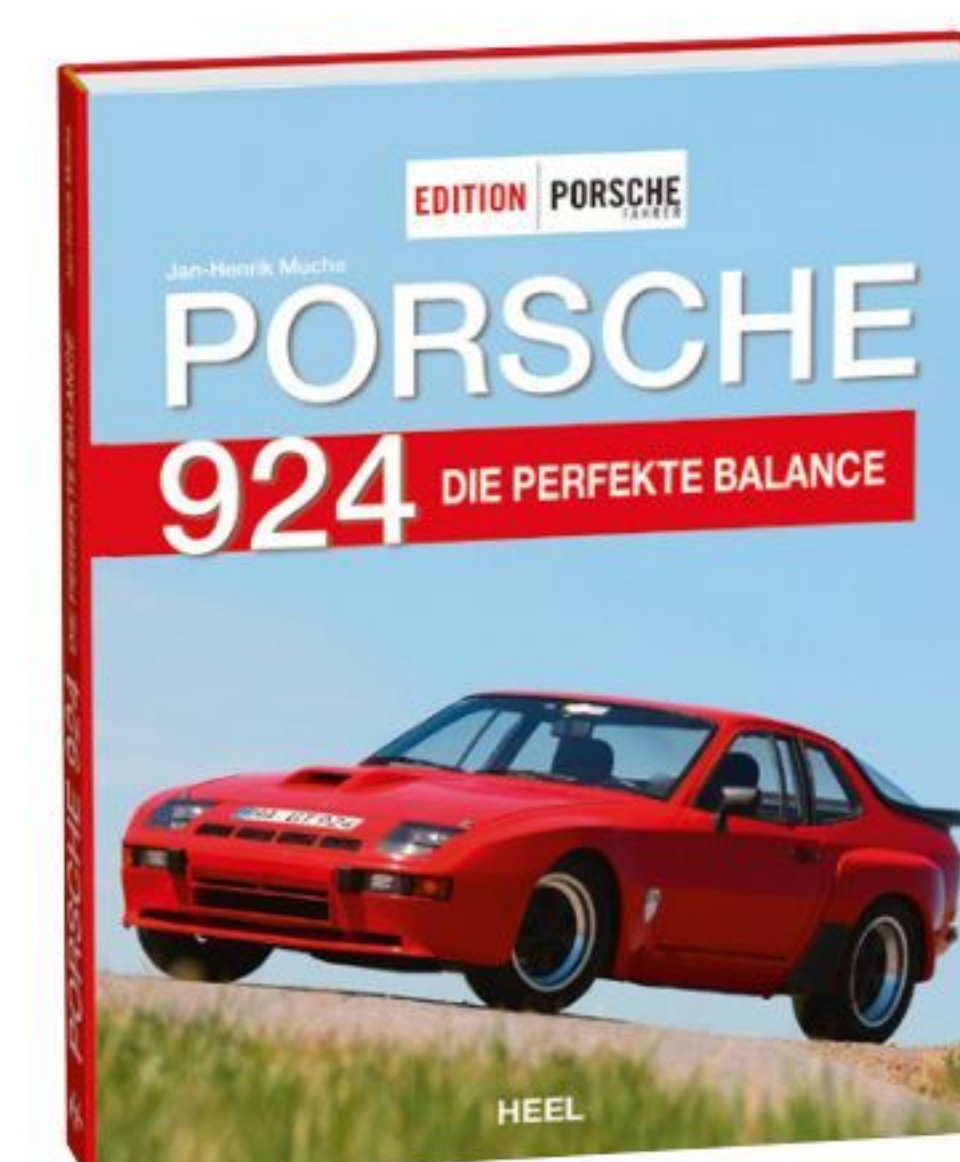
Die ersten Werbeaufnahmen entstanden in der Normandie, auch vor dem Hintergrund des im Meer stehenden Mont Saint Michel. Die Fahrt dorthin absolvierte der 924 abgedeckt auf einem Anhänger hinter einem BMW, Ehefrau Ursula Strenger beschwichtigte französische Polizisten. In einem anderen Fall musste sogar ein noch nicht eröffnetes Autobahn-Teilstück nahe Stuttgart für Filmaufnahmen herhalten, was einen Hubschrau-

ber-Einsatz der Polizei zur Folge hatte. „Wir bekamen die Mahnung mit auf den Weg, beim nächsten Mal doch bitte Bescheid zu geben.“

Den Importeuren ließ Porsche die Möglichkeit, die Werbung den eigenen Gegebenheiten anzupassen. Aus dem Slogan „Köln-München ohne Tankstopp“ wurde in Schweizer Anzeigen „Zürich-Genf ohne Tankstopp“.

„Natürlich gab es auch im Haus zwei Fraktionen: pro und kontra 924. So, wie auch draußen viele der ‚Gusseisernen‘ den 924 ablehnten.“ Auch in der Zusammenarbeit mit den Clubs habe der 924 für Erklärungsbedarf gesorgt, wie sich Georg Ledert erinnert. „Zu vielen, vielen Treffen mit den Porsche-Clubs, teilweise elitäre Kreise, bin ich absichtlich mit dem 924 gefahren. Vor Ort war die Neugier groß, und ich glaube, dass so viele Elfer-Fahrer von den Vorzügen des kleinen Porsche überzeugt werden konnten.“ In der Öffentlichkeit kam die Botschaft zumindest an: Drei Jahre in Folge, 1977, 1978 und 1979, wurde der Porsche 924 bei der Leserwahl von *auto, motor und sport* zum „Besten Sportwagen bis 2000 cm<sup>3</sup>“ gewählt. Den zweiten Platz, mit 17 Prozent weit abgeschlagen, belegte 1977 der unleugbar verwandte VW Scirocco, dem EA 425 einst hatte Platz machen müssen. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



#### » BUCHTIPP

„Porsche 924 – Die perfekte Balance“

Jan-Henrik Muche

192 Seiten

245 x 290 mm

19,99 Euro

ISBN 978-3-95843-498-1

## Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

### Porsche 911 Carrera RSR

#### Martini Racing

Solido entdeckt immer mehr Lücken im Bereich Porsche 911 und hat mit den zwei hier präsentierten Modellautos im Format 1:18 interessante Varianten zum Dauerläufer aus Stuttgart vorgestellt. Die Miniaturen aus Diecast beamen den Sammler ins Jahr 1973 zurück, genauer gesagt zur damaligen Targa Florio, der 57. Ausgabe dieses Straßenrennens, das auf Sizilien durchgeführt wurde und als sechster Wertungslauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft zählte. Die Modellautos

mit der Artikelnummer MAP02181018 bilden den Porsche 911 Carrera RSR 2.8 von Martini-Racing nach, mit dem die Fahrer Leo Kinnunen und Claude Haldi den 3. Platz einfuhren. Das Team brachte auch Günter Steckkönig und Giulio Pucci an den Start, die das Rennen auf dem sechsten Rang beendeten. Die Miniaturen mit der Artikelnummer S1801108 stammen aus dem Fachhandelsprogramm von Solido; das zuerst genannte Modell aus der Kollektion des Porsche Museums. Die Unterschiede im Auftritt sind fein herausgearbeitet; beide Modellautos verfügen über zu öffnende Türen und den charakteristischen Entenbürzel am Heck. Fans des Porsche 911 werden sich über die originalgetreu nachgemachten Fuchsfelgen freuen.

UVP 49<sup>95</sup> € Artikelnummer: **MAP02181018** & UVP 39<sup>95</sup> € Artikelnummer: **S1801108**.



### Porsche 911 (991) Turbo S

#### Exclusive Series

Zwei Maßstäbe, ein Hersteller: Spark hat die Lizenz zum Nachbau des Porsche 911 Turbo S der Exclusive Series auf Basis der Baureihe 991 erhalten. Als stärker, extravaganter und selten bezeichnete der Stuttgarter Sportwagenbauer den stärksten und seltensten 911 Turbo S vor, der jemals erschienen ist: Stand 2017. Das Coupé leistet 446 kW / 607 PS und war weltweit auf 500 Exemplare limitiert. Der Porsche 911 Turbo S Exclusive Series unterscheidet sich vom 911 Turbo S der Serie durch ein eigenständiges Design, noch edlere Materialien und extravagante Lösungen im Detail. Der Sportwagen

wurde in der seinerzeit neuen Porsche Exclusive Manufaktur am Stammwerk in Zuffenhausen in aufwendiger Handarbeit veredelt. Die Modellautos dazu sind im Maßstab 1:43 nun für ab 29,95 Euro statt 74,95 Euro erhältlich und kommen in weiß unter der Artikelnummer WAP0209060H, in graumetallic unter WAP0209050H sowie im Format 1:18 mit Vitrine für 149,95 Euro statt deren 329,95 (WAP0219020H). Auf jeweils 1.911 Stück limitiert stellt Spark sie aus dem hochwertigen Polyurethan-Gießharz Resine her und hebt die Fronthaube, das Dach und die Schweller aus Carbon sichtbar hervor.

UVP ab 29<sup>95</sup> statt 79<sup>95</sup> Artikelnummer: **WAP0209060H, WAP0209050H & WAP0219020H**.



### Porsche 911 (991 II)

#### GT3 Touring Package

Porsche baut seine Palette des Typs 911 immer wieder aus; sowohl für die Straße als auch die Vitrinen der Modellautosammler. Anlässlich der IAA 2017 ergänzten die Stuttgarter das Angebot um den 911 GT3 mit Touring Paket, bei dem einige Details verändert wurden: Dieser Vertreter der Baureihe 991 II ist ausschließlich mit manuellem Sechsgang-Getriebe zu haben und besitzt statt des feststehenden Heckflügels einen variablen Heckspoiler wie der 911 Carrera; ergänzt allerdings um einen sogenannten Gurney Flap, eine Abrisskante auf dem wie üblich aufstellbaren Spoiler. Der Sechszylinder mit 4,0 Liter Hubraum leistet im 911 GT3

Touring 368 kW / 500 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 460 Newtonmetern (Nm). Optimale Gangwechsel vorausgesetzt beschleunigt der Vertreter der Baureihe 991 II in 3,9 Sekunden auf Tempo 100. Das können die auf jeweils 1.911 Stück limitierten Modellautos aus dem Haus Spark nicht, aber sie bilden die Vorbilder aus dem hochwertigen Polyurethan-Gießharz Resine in miami blau mit der Artikelnummer WAP0201630J sowie dem beliebten lava orange (WAP0201640J) zum Preis von je 29,95 Euro in handwerklich perfekter Weise nach.

UVP ab 29<sup>95</sup> statt 79<sup>95</sup> Art.: **WAP0201640J** Art.: **WAP0201630J**.



## Porsche 911 (964)

### RWB Rauh-Welt

Die Arbeit des japanischen Tuners Akira Nakai hat nun auch Eingang in das Programm des Modellautolabels Schuco gefunden. Mit jeweils zwei Miniaturen zum Porsche 964 sowie zum Nachfolger 993 im Maßstab 1:43 überträgt Schuco Fahrzeuge von dessen Firma Rauh-Welt Begriff oder kurz RWB auf Modellen in vier unterschiedlichen Farben: Die 964 in rot und blau sind unter den Artikelnummern 450911300 und 450911400, die des Porsche 993 in den Lackierungen violett und grün unter 450911600 sowie 450911700. Nakai kombiniert japanische mit europäischen Tuningelementen und setzt vor allen Dingen auf extremen Breitbau und üppige Doppel-Heckspoiler. Er tauft seine Autos, denen er den Beinamen „Zweite Entwicklung“ verleiht, denn die Fahrzeuge führen nach den per Hand vorgenommenen Eingriffen auch ein ganz anderes Leben als zuvor. Schuco hat es ausgezeichnet verstanden, die eigenwillige Linienführung der überarbeiteten Sportwagen auf die Modelle zu übertragen. Mit den veränderten Formen, den an der Karosserie montierten Splintern und dem gewaltigen Heckspoiler bilden sie eine reizvolle Ergänzung zu den Neunelfern, die im Serienkleid die Sammlervitrinen ausfüllen. Nominiert zum Modellauto des Jahres 2020. UVP Modell je 59<sup>95</sup> €, Artikelnummer: **450911300, 450911400, 450911600 & 450911700.**



**Schuco**<sup>®</sup>

## Porsche 935

### 911 (991 II) GT2 RS

Zwei Modellautos sind es, die in ihren jeweiligen Baugrößen ganz besonders viel Aufmerksamkeit in ihren Vitrinen generieren: Wir sprechen vom Porsche 935 mit der Startnummer 70 aus dem Jahr 2018, mit dem der Stuttgarter Sportwagenbauer u.a. seinen 70. Geburtstag zelebriert hat. Der 515 KW / 700 PS starke Rennwagen, dessen Karosserie an den legendären Porsche 935/78 erinnert, wurde in einer Kleinserie von 77 Stück gefertigt. „Dieses spektakuläre Auto ist das Geburtstagsgeschenk von Porsche Motorsport an die Fans in aller Welt“, sagte Dr. Frank-Steffen Walliser, Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge dazu. Die Technik des Rennwagens für Clubsport-Veranstaltungen und private Rennstrecken-Trainings basiert auf dem Hochleistungssportwagen 911 GT2 RS. Wie bereits beim historischen Vorbild wurden große Teile der Karosserie durch Anbauteile aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff (CFK) ersetzt beziehungsweise ergänzt. Die Miniaturen erscheinen aus Diecast im Maßstab 1:43 unter der Artikelnummer WAP0200890L001 von Minichamps in einer Auflage von 2020 Einheiten sowie in der Baugröße 1:18 von Spark unter WAP0219030K aus Resine-Kunststoff auf 1.911 Stück limitiert. Modell 1:18 179<sup>95</sup>€ statt 329<sup>95</sup>€, Artikelnummer: **WAP0219030K.** Modell 1:43 49<sup>95</sup>€ statt 74<sup>95</sup>€, Artikelnummer: **WAP0200890L001.**



**MINICHAMPS**<sup>®</sup>

**spark**



**www.ck-modelcars.de**



Online oder telefonisch bestellen:  
+49 6443 - 81284-28

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





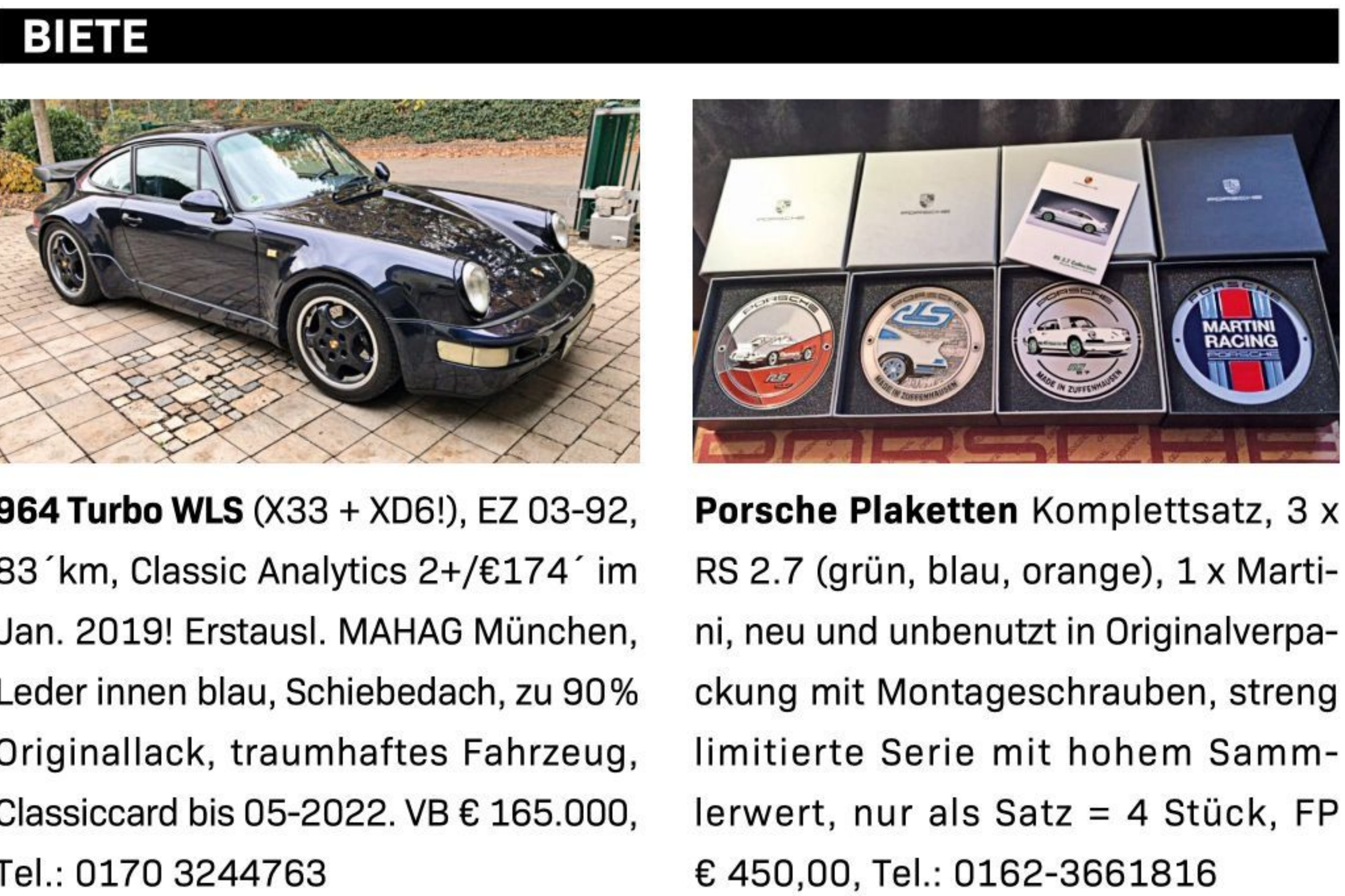
**Wir restaurieren die Fuchs® Felgen nicht... Wir retten sie!**

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

**ART WHEELS**  
[info@art-wheels.eu](mailto:info@art-wheels.eu)  
[www.art-wheels.eu](http://www.art-wheels.eu)  
 Tel +33 981 961 992

*ART wheels*

## BIETE



**964 Turbo WLS** (X33 + XD6!), EZ 03-92, 83´ km, Classic Analytics 2+ / €174´ im Jan. 2019! Erstausl. MAHAG München, Leder innen blau, Schiebedach, zu 90% Originallack, traumhaftes Fahrzeug, Classiccard bis 05-2022. VB € 165.000, Tel.: 0170 3244763

**Porsche Plaketten** Komplettsatz, 3 x RS 2.7 (grün, blau, orange), 1 x Martini, neu und unbenutzt in Originalverpackung mit Montageschrauben, streng limitierte Serie mit hohem Sammlerwert, nur als Satz = 4 Stück, FP € 450,00, Tel.: 0162-3661816

## BOTT FAHRZEUGTECHNIK

[www.bott-fahrzeugtechnik.de](http://www.bott-fahrzeugtechnik.de)  
[www.bott-parts.de](http://www.bott-parts.de)

Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930, G50, Sportomatic  
 CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914  
 Tel.: +49(0)6681 - 9170742



**Porsche CS Clubsport Lenkrad** mit Nabe und farbigem Porsche Emblem, passend für 964 / 968 / 924 + 944, neu und unbenutzt mit ABE, FP € 575,00, Tel.: 0162-3661816




Die perfekte Ergänzung zu Ihrem Porsche: **Golf GTI Clubsport S**, limitiert auf 400 Stück, gebaut zum GTI Jubiläum. Nummer 041/400. Immer schonend warmgefahren! Nie im Winter bewegt. Perfekt gepflegt. EZ 08/2018, 3500 km, 310 PS. Innen schwarze Ausstattung. Preis 41.000,- VB. Bei Interesse anrufen unter: 08176/313

## MITTELMOTOR™

MACRO MasterCard PayPal VISA AMERICAN EXPRESS

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT

FACEBOOK.COM/MITTELMOTOR INSTAGRAM.COM/MITTELMOTOR.DE  
 BOCHUM / GERMANY  
 T +49 234 935 14-14  
 INFO@MITTELMOTOR.COM



**MITTEL MOTOR .COM**



**SANDELPLAN 356**

Ersatzteile für Porsche 356  
[www.sandelplan-356.com](http://www.sandelplan-356.com)

Kalandrik und Lessmeister GmbH  
 Siebengebirgblick 15  
 53343 Wachtberg

WERKSTATT FÜR SPORTWAGEN

# 911 und

[www.9und11.de](http://www.9und11.de) · Tel. 0228 90855993



[porschefahrer\\_magazin](https://www.instagram.com/porschefahrer_magazin)

PORSCHE FOR COLLECTORS  
**EARLY 911S**

ANKAUF:

WERKSTATTAUFLÖSUNGEN

FAHRZEUGE

## WIR KAUFEN:

Porsche Ersatzteile, Lagerauflösungen und Nachlass von 1950 bis 1998, Karosserien, Motoren, Getriebe, Mechanikteile, Interieur etc.







**Porsche 944 S**, CH-Fahrzeug, Jahrgang 1986, 190 PS, 16 Ventiler, ab MFK (TÜV) mit Code 180, 06 2018, 209.950 km, neue Pneus, Wasserpumpe und Zahnriemen wurden ersetzt, Service wurde ausgeführt, sehr gepflegtes Fahrzeug, Preis 17.500 Euro, Tel.: +41 79 358 79 52



**964 Turbo 3.3 WLS**, X33, sauberer 964 Turbo, 124tkm, alle Dokumente incl. Kaufrechnung, unfallfrei, 3 Vorbesitzer, X33 im Werk, Polarsilber, PZ Mailand, seit 2007 in Deutschland, ohne Wartungsstau, VB 128 T€, claus.meirich@t-online.de, 0157 74499306, in 44805 Bochum NRW angemeldet. Tausch gegen 911 möglich



**Porsche 996 911 Turbo Cabriolet**, Farbe: Schwarz, Laufleistung: 38.595 km, Erstzulassung: 08.09.2006, HU: 05/2021, Hardtop, WR (neu, ungefahren), technisch, optisch sehr gepflegt. VB: 98.000 EUR, Tel.: 0173 8610883



**Porsche 911/912/H4 Scheinwerfer**, Ausführung mit Chromring, passend für F- und G-Modelle, neu + unbezogen, Hersteller BOSCH, Teilenummer 0 301 800 101, Glas Teilenummer 1305614005, Satz FP € 790,00, Tel.: 0162-3661816

**Porsche 924 Motorblock** mit Ölwanne, Bj. 1985, komplett überholt, 1.800 Euro VB. Tel.: 0202 473966

Tachometer-Uhr Modell Po260 Automatik

**9 vor 11**  
 9vor11 Horological  
 Mail:info@9vor11.de  
 www.9vor11Uhren.de

Preis 289,00 €

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

**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

MOTOREN

TECHNIK

ERSATZTEILE

ABGEBROCHENE RESTAURATIONEN

**WIR SUCHEN:**

- 2.0 / 2.2 S / 2.4 S
- Carrera RS / Carrera 2.7 (1974-76)
- Turbo 3.0 / Turbo 3.3 Targa
- 3.2 Liter Clubsport / Speedster / SCRS
- 964 RS / NGT / Cup / 3.8
- 965 Turbo 3.6
- 993 RS / NGT / Cup / GT2 / Turbo WLS2

- Paint-to-sample Sonderfarbfahrzeuge
- Presse- / Polizei- und Versuchsfahrzeuge
- Jagdwagen
- Abgebrochene Restaurationen



**Willkommen** in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. [www.porschefreunde-bergischesland.de](http://www.porschefreunde-bergischesland.de)

[www.early911s.de](http://www.early911s.de)

[mh@early911s.de](mailto:mh@early911s.de)



# A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY

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



**JOMAPARTS.COM**  
porsche classic parts

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

Nederlands Français English Deutsch Italiano Português

## BIETE



**Boxster 986 2.7**, 220 PS, Baujahr 2001, ca. 175tkm, Farbe Lapis-Blau, innen Marine-Blau, Vollleder Sportsitze schwarz mit weißer Rückschale, inklusive Hardtop in Silber und Continental-Winterräder 205/50 ZR17 und 255/40 ZR17 in neuwertigem Zustand, Bilstein-Sportfahrwerk, Tieferlegung mit HR Federn und Spurverbreiterung (Distanzscheiben), K&N Sportluftfilter u.v.m. TÜV 08/21, immer behutsam warmgefahren und gepflegt behandelt. Rechnungs-/Reparatur-Historie von mir und teilweise vom Vorbesitzer vorhanden. VB 11.689 €. 0179 6430721



**Porsche 930 Turbo 3.3 Armaturen Komplettsatz**, DZM mit Ladedruckanzeige bis 1,0 bar, VDO Kienzle überholt, elektr. Tacho „genullt“, Gläser und Zierringe erneuert, Topzustand, FP € 1.990,00, Tel.: 0162-3661816

## SUCHE

**Kontakt**  
0561- 4916354 **Manfred Führer**



**Wiking Autos**, Schiffe, Flugzeuge, Zubehör gesucht, auch alt und defekt. Siehe Beispiel-Foto. Freue mich über jedes Angebot, gerne auch per Mail an [Wikingauto@web.de](mailto:Wikingauto@web.de)



Suche einen alten **Recaro Sitz** aus den 70er Jahren. Über ein passendes Angebot würde ich mich freuen. Tel.: 0173 8546599



**„DIE TURBOGARAGE“**  
Die mit dem großen in der Mitte Deutschlands.

Ob Sie einen klassischen oder modernen Porsche fahren, wir kümmern uns um Ihr Fahrzeug. Versprochen!  
Unser komplettes Leistungsspektrum unter [www.gt2.de](http://www.gt2.de)

**Fa. M.u.S. Nonn GmbH, Turbogarage, im Wehregrund 2, 34560 Fritzlar, Tel. 05622/7981492, m.nonn@gt2.de**

**GÖTZ**  
[www.goetz-pulverbeschichtung.de](http://www.goetz-pulverbeschichtung.de)

**Maria-Merian-Straße 5**  
**70736 Fellbach**  
Telefon **0711/51099560**  
E-mail: [info@goetz-pulverbeschichtung.de](mailto:info@goetz-pulverbeschichtung.de)

- Pulverbeschichtung
- Chemisches Entlacken
- Strahlarbeiten



**PS-HISTORACING**  
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

[www.ps-historacing.de](http://www.ps-historacing.de)

**Getriebeüberholungen**

901 – 911 – 914 – 915 – 930

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

**Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile**

## 1



**Vintage Racing Zündanlagen**  
„Moderne Plasmazündsysteme in authentischen Gehäusen“. Frei programmierbare Zündkennlinien über USB oder Bluetooth. Mehr Motorleistung - geringerer Schadstoffausstoß. Für alle 908/910/917/911/912 und 356. **Weltneuheit!**

## 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 verbesserte Performance. Street legal! Bis zu 300 PS beim 964, bis zu 270 PS beim 911 - 3,2 ltr.

**CARTRONIC motorsport** Ing.GmbH    Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · [www.cartronic-motors.com](http://www.cartronic-motors.com) · [info@cartronic-motors.com](mailto:info@cartronic-motors.com)



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)

# BRUNOX<sup>®</sup> epoxy

pat. Roststopp + Grundierer in Einem!

- Kein Abwaschen mit Wasser! → Kein Anschleifen!
- Hervorragendes Kriechvermögen in die Rostporen!
- Keine Pinselspuren!
- Enthält Epoxyharze!
- Unbeschränkt lagerbar!




BRUNOX Korrosionsschutz GmbH DE - 85001 Ingolstadt    [www.brunox.de](http://www.brunox.de)

Döpper – Porsche-Bezugsstoffe

[www.doepper-profile.de](http://www.doepper-profile.de)

Tel.: 0 22 61 – 2 45 93

MARTINI RACING

# MARTINI RACING

ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires



order online: [maxpart-racing.de](http://maxpart-racing.de)



## IHR PORSCHE IN DEN BESTEN HÄNDEN

KUNDENDIENST | SERVICE | REPARATUR

Humbaur GmbH

KAROSSERIE + LACKPROFI    Sportwagenservice

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

www.humbaur-autoservice.de



PORSCHEFAHRER.Magazin

Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:

**Steffen Wagner**  
[s.wagner@heel-verlag.de](mailto:s.wagner@heel-verlag.de)  
02223 9230-53

# PORSCHE FAHRER

**Ausgabe 6-2020**  
Erscheinungstermin: 11.09.2020 | Anzeigenschluss: 07.08.2020



Christian Petzoldt

## DAS GROSSE BUCH DER FAHRZEUGPFLEGE

Neu- und Gebrauchtfahrzeuge · Klassiker · Cabrios



[www.petzoldts.de](http://www.petzoldts.de)

Petzoldt's OHG · Lütkenheider Str. 10 · 58099 Hagen · Tel.: 023 31-48 33 40

## VORSCHAU



### FAHRBERICHT

Er ist wieder da. 911 Targa 4S



### TUNING

Voll Achtziger. 911 Turbo Gruppe B



### HAPPY END

928 mal anders. Artz Golf

### WEITERE THEMEN IM HEFT:

Made by Porsche – Cayenne GTS · Sport-Schau – Devin D ·  
Auto-Archäologie – 911 S + 356 C



**PORSCHE FAHRER 6-2020**  
erscheint am  
**11. September 2020**

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:

Andreas Beyer, Stefan Commertz, Kieron Fennelly,  
Melanie Jaschob-Ahaus (Lektorat), Tobias Kindermann, Manfred Kolb, Karl Ludvigsen,  
Roland Löwisch, Robb Pritchard, Roman Rätzke, Götz von Sternenfels, Peter Trautmann

### Objekt- und Anzeigenleitung 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 2020.

### 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:** pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH, 76829 Landau

### Preise und Erscheinungsweise:

Im Jahresabonnement erhalten Sie PORSCHE FAHRER sechsmal im Jahr. Der Preis für ein Jahresabonnement beträgt im Inland € 39,- inkl. Versandkosten (Europa: € 50,04; 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 Deutscher Pressevertrieb GmbH  
Postfach 570402, 22773 Hamburg  
Tel.: 040 37845-0 | Fax: 040 37845-6215 | www.dpv.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

**Gerichtsstand:** Königswinter

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@vuserver.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.

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
924	Cpe	76-79	4	2.0	125	20.000	13.000	7000	3000	k. N.
924	Cpe	79-86	4	2.0	125	17.000	11.000	6000	3000	k. N.
924 S	Cpe	85-87	4	2.5	150	18.000	12.000	7000	3000	k. N.
924 Turbo	Cpe	78-82	4	2.0	170	27.000	19.000	9000	4000	k. N.
924 Carrera GT	Cpe	80-81	4	2.0	210	k. N.	66.000	48.000	32.000	k. N.
924 Carrera GTS	Cpe	80-80	4	2.0	245	k. N.	185.000	145.000	k. N.	k. N.
944	Cpe	81-87	4	2.5	163	k. N.	13.000	7600	3700	k. N.
944 Turbo	Cpe	85-88	4	2.5	220	k. N.	26.000	16.000	8400	k. N.
944	Cpe	88-91	4	2.7	165	k. N.	14.000	8400	3800	k. N.
944 Turbo	Cpe	88-91	4	2.5	250	k. N.	26.000	16.000	8400	k. N.
944 S	Cpe	86-88	4	2.5	190	k. N.	14.000	9500	4700	k. N.
944 S2	Cpe	88-91	4	3.0	211	k. N.	21.500	14.000	7500	k. N.
944 S2	Cab	89-91	4	3.0	211	k. N.	27.000	20.500	12.000	k. N.
944 Turbo	Cab	90-91	4	2.5	250	k. N.	40.000	25.000	14.000	k. N.
968	Cpe	91-95	4	3.0	240	k. N.	29.500	17.500	8800	k. N.
968	Cab	91-95	4	3.0	240	k. N.	33.000	22.000	11.000	k. N.
968 CS	Cpe	93-95	4	3.0	239	k. N.	41.000	27.000	14.000	k. N.
928	Cpe	77-82	8	4.5	240	45.000	31.000	17.500	9200	k. N.
928 GT	Cpe	89-91	8	5.0	330	85.000	58.000	40.000	k. N.	k. N.
928 S	Cpe	79-86	8	4.7	300	40.000	28.000	19.000	10.000	k. N.
928 S Kat.	Cpe	85-86	8	5.0	288	39.000	27.000	18.000	9000	k. N.
928 S4	Cpe	86-91	8	5.0	320	42.000	29.000	20.000	10.000	k. N.
928 GTS	Cpe	91-95	8	5.4	350	82.000	50.000	28.600	17.500	k. N.
Boxster 2.5 (986)	Rds	96-99	6	2.5	204	k. N.	12.000	8000	5000	k. N.
Boxster 2.7 (986)	Rds	99-04	6	2.7	220	k. N.	15.000	11.000	7000	k. N.
Boxster S 3.2 (986)	Rds	96-04	6	3.2	252	k. N.	16.000	11.000	7000	k. N.
Boxster 2.7 (987)	Cab	04-08	6	2.7	240	k. N.	22.500	11.600	k. N.	k. N.
Boxster S 3.2 (987)	Cab	04-06	6	3.2	280	k. N.	24.800	12.800	k. N.	k. N.
Boxster S 3.4 (987)	Cab	06-08	6	3.4	295	k. N.	22.800	11.800	k. N.	k. N.
Boxster 2.9 (987)	Cab	08-11	6	2.9	255	k. N.	22.500	11.600	k. N.	k. N.
Boxster S 3.4 (987)	Cab	08-12	6	3.4	310	k. N.	28.500	14.900	k. N.	k. N.
Boxster S „RS 60 Spyder“ (987)	Cab	08-08	6	3.4	303	k. N.	33.300	17.400	k. N.	k. N.
Boxster S „Design Edition 2“ (987)	Cab	08-09	6	3.4	303	k. N.	31.600	16.500	k. N.	k. N.
Boxster Spyder 3.4 (987)	Cab	10-11	6	3.4	320	k. N.	51.100	26.900	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cpe	97-01	6	3.4	300	k. N.	24.000	18.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	97-01	6	3.4	300	k. N.	27.000	20.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	97-01	6	3.4	300	k. N.	22.000	17.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	97-01	6	3.4	300	k. N.	28.100	19.300	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cpe	01-05	6	3.6	320	k. N.	28.000	22.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	01-05	6	3.6	320	k. N.	34.000	24.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	01-05	6	3.6	320	k. N.	29.500	23.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	02-05	6	3.6	320	k. N.	29.200	19.900	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cpe	01-05	6	3.6	320	k. N.	35.000	25.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Trg	02-06	6	3.6	320	k. N.	30.000	23.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cab	03-05	6	3.6	320	k. N.	35.000	24.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	00-02	6	3.6	420	k. N.	51.000	38.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cab	03-04	6	3.6	420	k. N.	56.000	47.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	02-05	6	3.6	420	k. N.	51.300	37.900	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cpe	04-05	6	3.6	450	k. N.	80.000	57.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cab	04-05	6	3.6	450	k. N.	85.000	60.000	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	99-01	6	3.6	360	105.000	75.000	46.700	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	03-05	6	3.6	381	115.000	70.000	39.900	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (996)	Cpe	03-04	6	3.6	381	190.000	130.000	100.000	k. N.	k. N.
911 GT3 R (996)	Cpe	99-01	6	3.6	415	200.000	130.000	80.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RSR (996)	Cpe	04-04	6	3.6	455	330.000	220.000	155.000	k. N.	k. N.

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 GT2 (996)	Cpe	01-03	6	3.6	462	155.000	92.500	65.000	k. N.	k. N.
911 GT2 (996)	Cpe	03-05	6	3.6	483	220.000	140.000	100.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996) Millennium	Cpe	99-00	6	3.4	300	65.000	40.000	28.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)										
Jubiläumsmodell 40 Jahre 911	Cpe	03-04	6	3.6	345	80.000	50.000	k. N.	k. N.	k. N.
Cayman 2.7 (987C)	Cpe	06-09	6	2.7	245	k. N.	25.000	18.000	k. N.	k. N.
Cayman S 3.4 (987C)	Cpe	05-09	6	3.4	295	k. N.	25.400	17.600	k. N.	k. N.
Cayman S Sport 3.4 (987C)	Cpe	08-09	6	3.4	303	k. N.	25.400	17.600	k. N.	k. N.
Cayman S (987C)	Cpe	09-13	6	3.4	320	k. N.	33.100	23.900	k. N.	k. N.
Cayman R (987C)	Cpe	10-13	6	3.4	330	k. N.	k. N.	k. N.	k. N.	k. N.
Cayman S										
Porsche Design Edition 1 (987C)	Cpe	07-07	6	3.4	295	k. N.	26.200	18.100	k. N.	k. N.
Cayenne	SUV	04-07	6	3.2	250	k. N.	13.400	7700	3900	k. N.
Cayenne S	SUV	02-07	8	4.5	340	k. N.	14.900	8500	4300	k. N.
Cayenne GTS	SUV	07-09	8	4.8	405	k. N.	22.500	16.500	k. N.	k. N.
Cayenne Turbo	SUV	02-07	8	4.5	450	k. N.	16.400	9400	4700	k. N.
Cayenne Turbo S	SUV	06-07	8	4.5	521	k. N.	k. N.	k. N.	k. N.	k. N.
Carrera GT	Trg	03-06	10	5.7	612	710.000	500.000	310.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cpe	04-08	6	3.6	325	k. N.	40.000	30.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cab	04-08	6	3.6	325	k. N.	44.000	33.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (997)	Cpe	05-08	6	3.6	325	k. N.	41.000	31.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (997)	Trg	05-08	6	3.6	325	k. N.	47.500	36.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997/2)	Cpe	08-12	6	3.6	345	k. N.	45.000	35.000	k. N.	k. N.
911 Targa 4 (997)	Trg	08-12	6	3.6	345	k. N.	58.000	38.000	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cpe	04-08	6	3.8	355	k. N.	42.000	32.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	05-08	6	3.8	355	k. N.	43.000	33.000	k. N.	k. N.
911 Targa 4 (997)	Trg	05-08	6	3.8	355	k. N.	50.000	38.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Trg	05-08	6	3.8	355	k. N.	50.000	41.000	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cab	04-08	6	3.8	355	k. N.	46.000	35.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	05-08	6	3.8	355	k. N.	47.000	36.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	385	k. N.	49.000	38.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	08-12	6	3.8	385	k. N.	50.000	33.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Trg	08-12	6	3.8	385	k. N.	60.000	40.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cab	08-12	6	3.8	385	k. N.	51.000	34.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	08-12	6	3.8	385	k. N.	53.000	35.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cpe	05-08	6	3.6	480	k. N.	60.000	45.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cab	06-10	6	3.6	480	120.000	70.000	50.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	500	122.000	89.000	66.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cab	08-12	6	3.8	500	120.000	90.000	65.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (997/2)	Cpe	10-12	6	3.8	530	145.000	100.000	70.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (997/2)	Cab	10-12	6	3.8	530	160.000	110.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 (997)	Cpe	06-08	6	3.6	415	95.000	70.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 (997/2)	Cpe	09-11	6	3.8	435	115.000	85.500	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997)	Cpe	07-08	6	3.6	415	170.000	110.000	80.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997/2)	Cpe	09-11	6	3.8	450	180.000	120.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 RS 4.0 (997/2)	Cpe	11-12	6	4.0	500	350.000	240.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 (997)	Cpe	07-08	6	3.6	530	210.000	145.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 RS (997/2)	Cpe	10-10	6	3.6	620	390.000	270.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Sport Classic (997)	Cpe	10-10	6	3.8	408	375.000	300.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Speedster (997/2)	Rds	10-11	6	3.8	408	330.000	250.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	408	100.000	75.000	55.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3.8	408	100.000	75.000	55.000	k. N.	k. N.
911 Carrera GTS (997/2)	Cab	08-12	6	3.8	408	100.000	75.000	55.000	k. N.	k. N.
918 Spyder	Trg	14-15	8	4.6	608	1.300.000	900.000	k. N.	k. N.	k. N.





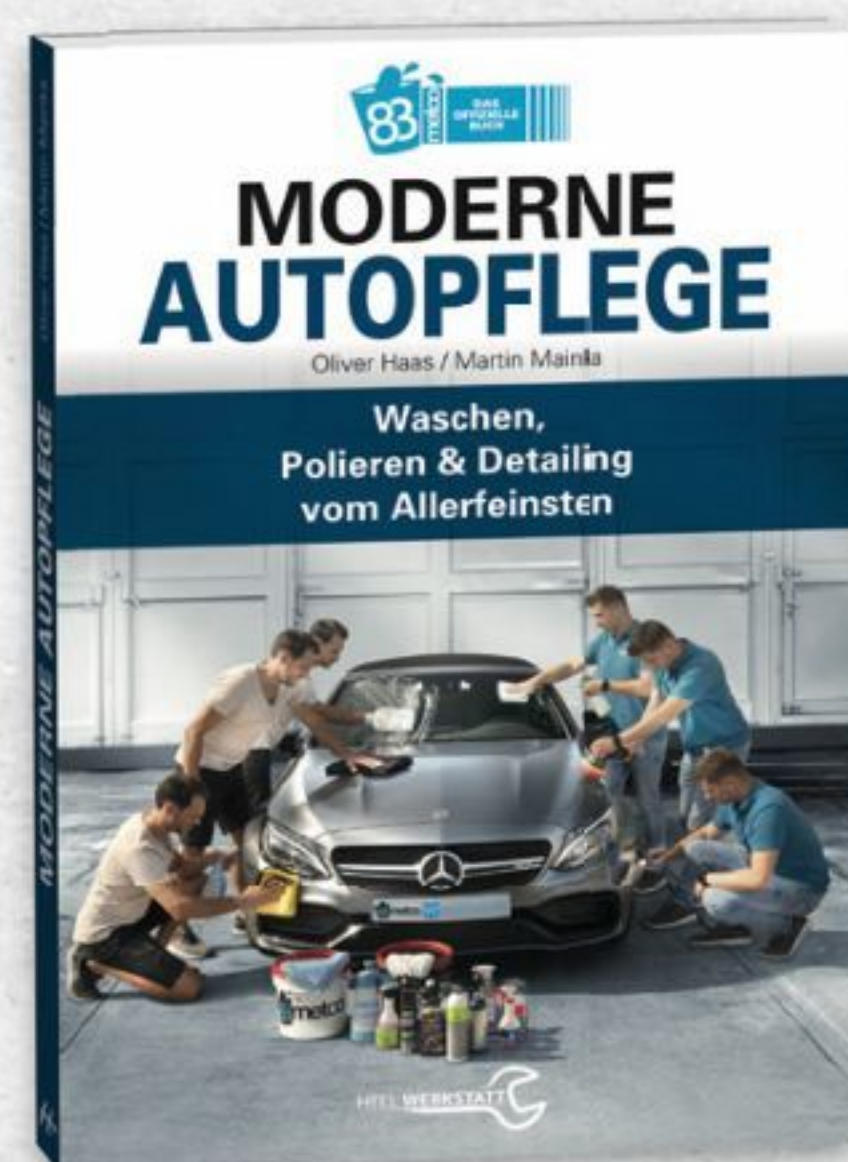
# ABONNIEREN LOHNT SICH!

- 6 Ausgaben pro Jahr
- Wunsch-Prämie ohne Zuzahlung
- Lieferung versandkostenfrei\*
- Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- Keine Ausgabe verpassen
- Zusätzliches ePaper für nur 1 €/Jahr
- Nach Ablauf des Jahres bzw. der zwei Jahre jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar

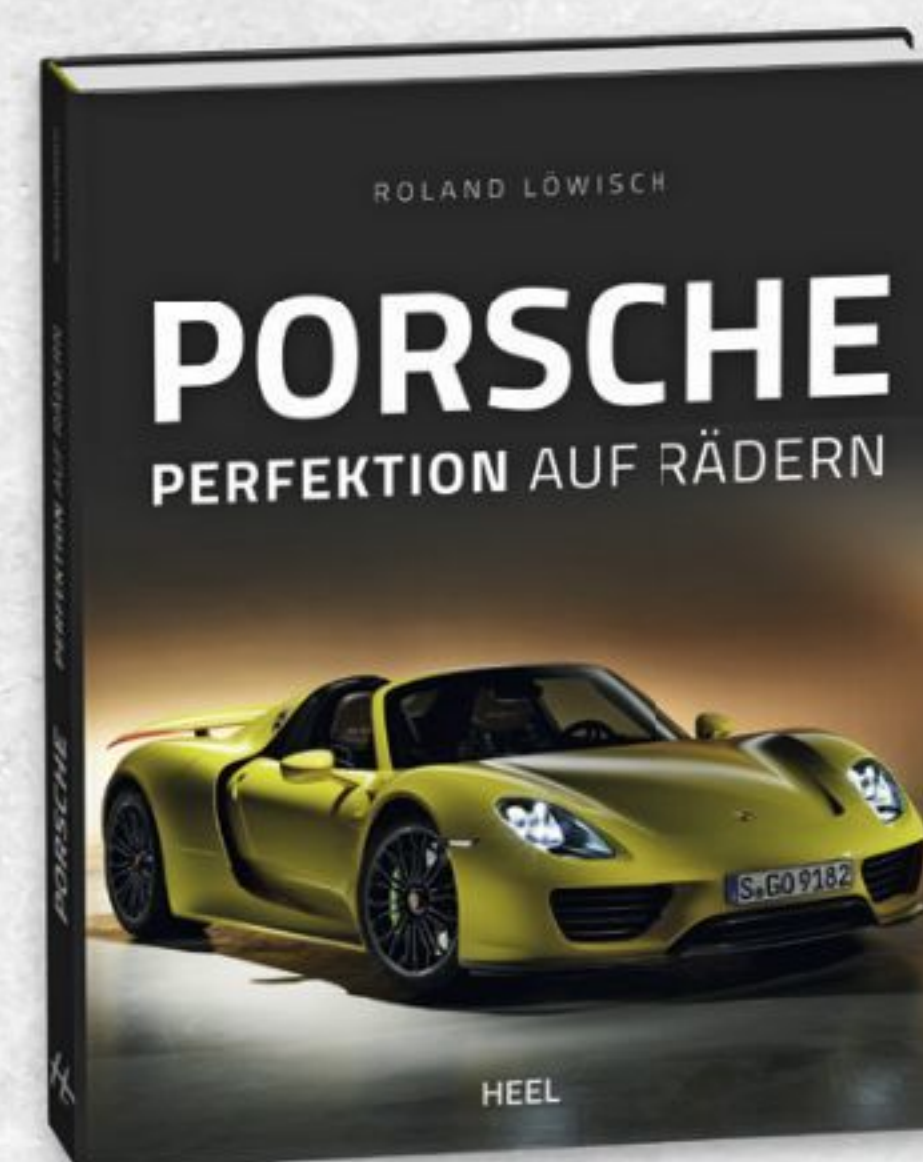
**>13% sparen**  
gegenüber dem Einzelkauf

\* im Inland, Ausland auf Anfrage

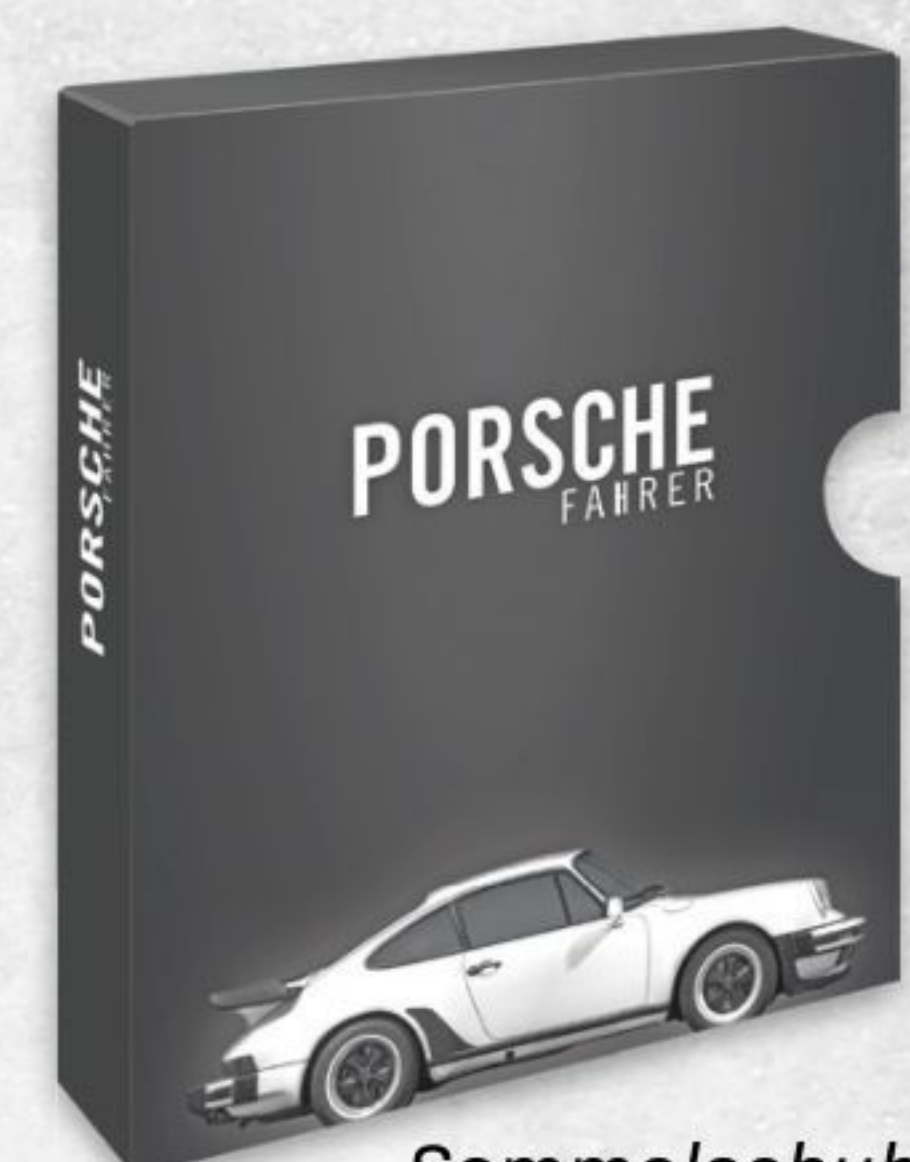
## IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 14,99 Euro

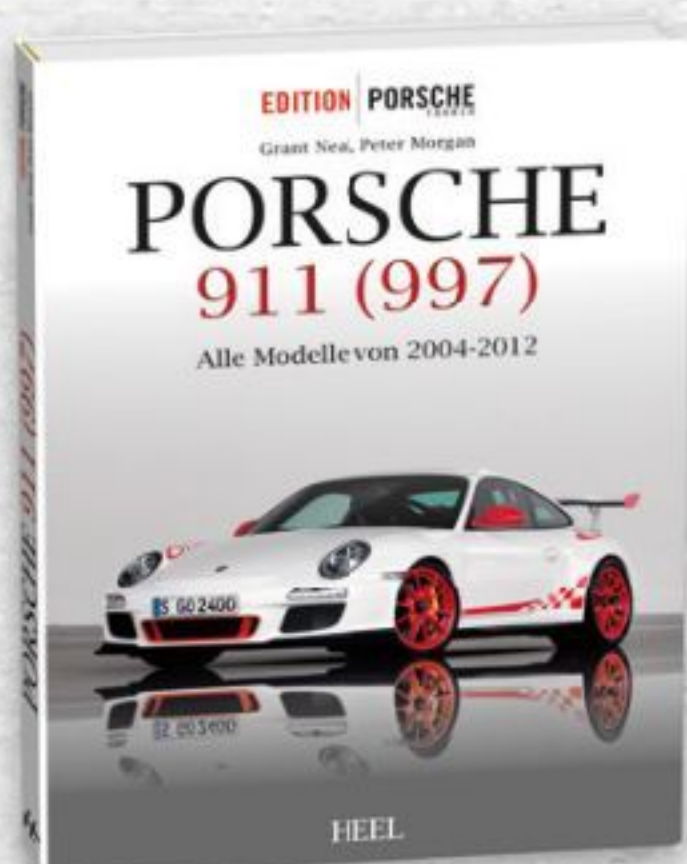


Wert: 9,99 Euro



Sammelalbum  
Wert: 14,99 Euro

## IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Wert: 29,95 Euro



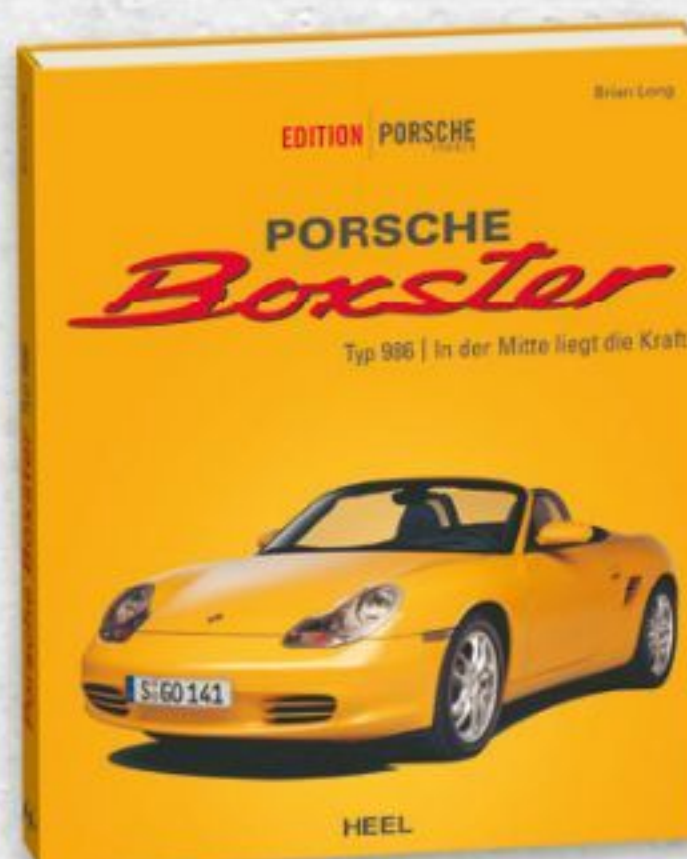
3D Puzzle 911 R  
Wert: 34,99 Euro



Polizei 911  
Wert: 47,99 Euro



PORSCHER 917



Wert: 35,- Euro



3D Puzzle GT3 Cup  
Wert: 33,99 Euro



Feuerwehr Macan  
Wert: 54,99 Euro



PORSCHER 917

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

**BESTELLEN SIE IHR ABO AUF [WWW.PORSCHER-FAHRER.DE](http://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](http://ds.heel-verlag.de)

# PORSCHE DESIGN

## ZEIT FÜR EINE NEUE IKONE.

Abgeleitet vom ikonischen Porsche 911 hat Porsche Design den 1919 Chronotimer Flyback entwickelt. Dank höchster Funktionalität und klarem Design steht er seinem Vorbild in nichts nach. Angetrieben vom ersten in-house entwickelten Kaliber, dem Flyback WERK 01.200, misst der Chronograph aufeinanderfolgende Zeiten mühelos. In nur einem Vorgang lässt sich so starten, stoppen und wieder auf null stellen – auf der Rennstrecke wie im Alltag.

### 1919 CHRONOTIMER FLYBACK

PORSCHE DESIGN KALIBER WERK 01.200

[www.porsche-design.com/1919Flyback](http://www.porsche-design.com/1919Flyback)

