

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 1-2021
November / Dezember 2020
€ 7,50 (D) · CHF 11,50 (CH)
€ 8,70 (A) · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

MIT
GROSSEM
WEIHNACHTS
GEWINN
SPIEL



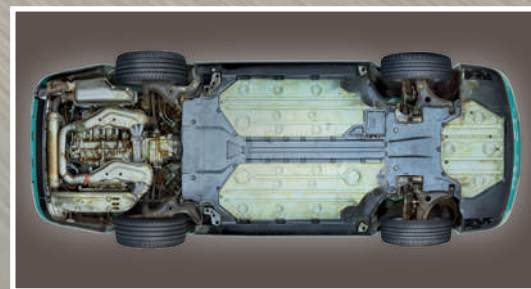
WALTER RÖHRL SPECIAL - 911 ST 3.5



In zweiter Hand
356 Carrera Speedster



Goldene Rennsport-Zeiten
Die frühen Kremer-Jahre



Perspektiv-Wechsel
Porsche von unten

HEINZBAUER.COM | +49-7121-620626



HEINZ BAUER
MANUFAKT

Eine Fahrt im ...

... offenen Porsche gehörte zum Besten, was einem in diesem Sommer passieren konnte. Wenn es nicht gerade für ein paar schnelle Tage ein aktuelles 992 Carrera Cabrio im Testbetrieb war, saß ich in meinem 20 Jahre alten Boxster S oder im 911 Carrera 3.2 Targa von 1985. Hauptsache offen! Viel frische Luft, Sonnenbrille statt Maske, nie mehr als ein Beifahrer an Bord. Bewusst gewählte Einsamkeit: Diesen Aspekt des Cabriofahrens habe ich erst 2020 kennengelernt. Und ich bin mir sicher, dass wir uns mit dem veränderten Umgang miteinander, der Unsicherheit, was wir uns und anderen zumuten können und dürfen, auch im nächsten Sommer noch beschäftigen werden.

Auch bei PORSCHE FAHRER gab es bei allem guten Wetter durchaus Licht und Schatten. Viele gelungene Fotoproduktionen haben wir erleben dürfen, schon allein deshalb, weil die Mitwirkenden jetzt viel Zeit und Muße dafür hatten. Es gab weniger berufliche Termine, mehr Zeit zu Hause, kaum Treffen oder Ausfahrten – wie schön, wenn da zumindest ein paar Porsche-verstrahlte Typen von der Presse zu Besuch kommen! Das Blitzerfoto von Redakteur und Fotograf im 964 Cabrio wird uns wohl auch nicht mehr erreichen. Zu den Sonnenbrillen trugen beide vorschriftsmäßig einen Mund-Nasen-Schutz, sicher ist sicher. Was früher unter das Vermummungsverbot fiel, ist heute ein Teil des Hygienekonzepts. Die sonnige Leserreise nach Tirol im September gehörte ebenso zu den Highlights, nur eine Woche später wäre sie aber schon nicht mehr möglich gewesen. Risikogebiet! Und die von uns geplanten Workshops, seit Jahren fester Bestandteil der PORSCHE FAHRER-Community und stets ausgebuchter Ausflug ins Praktische, mussten wir erst verschieben und dann absagen. Auf die Frage, wie sich 20 Teilnehmer mit Mindestabstand um ein Getriebe oder Targadach versammeln sollen, gab es nur eine Antwort: in Corona-Zeiten gar nicht.

Wie und wann wir uns 2021 wiedersehen, ob im Club, auf der Messe oder beim Workshop (den Getriebe-WS hatte ich fest in meinen Kalender eingetragen, denn endlich wollte ich mehr über mein sperriges 915-Räderwerk erfahren), hat viel mit uns selbst zu tun. Mit Disziplin, Ausdauer und vor allem Vernunft. Lieber noch ein wenig allein weiterfahren, egal bei welchem Wetter. Freuen wir uns auf bessere Zeiten, blicken wir mit Zuversicht dem Frühjahr entgegen – beides wird kommen. So viel ist sicher.

Ellbogen-Check!



Jan-Henrik Mueche



Zusätzliche Bildergalerien und Videos

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

Abonnenten können die digitale Version für nur einen Euro pro Jahr dazubestellen!

BESUCHEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



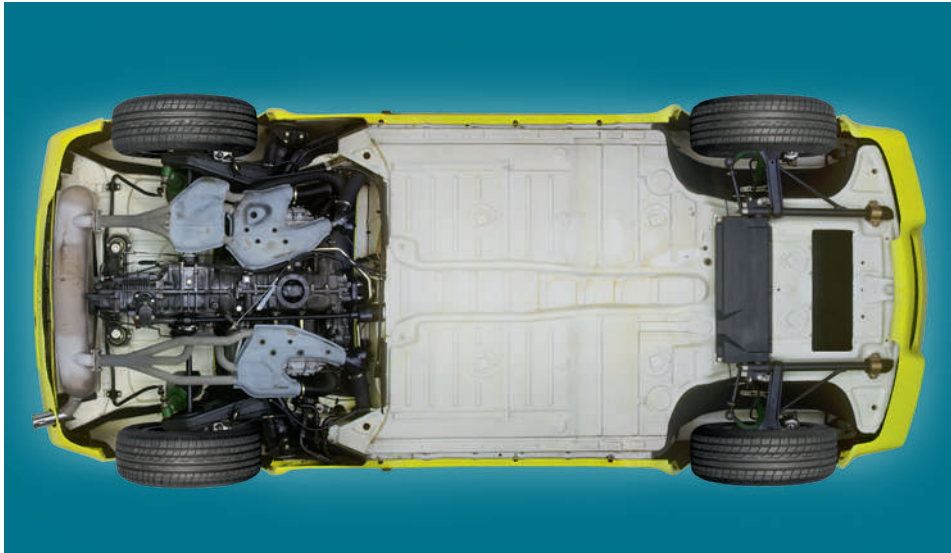
porscheFahrer.magazin



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



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



MASCHINEN

- 12 MADE BY PORSCHE
PANAMERA GTS + 4S E-HYBRID
VARIANTEN EINES THEMAS
- 20 TITELSTORY
PORSCHE VON UNTEN
NEUE PERSPEKTIVEN
- 54 SPORT-SCHAU
KREMER RACING – GRÜNDERSZENE

20

UNGEWOHNTEN ANSICHTEN

Dreiviertelansicht von vorn, Motor, Cockpit – alles bekannt, unzählige Male gesehen. Fotograf Claus Bachl suchte den neuen Blickwinkel und fand das Auto von unten. Erkennen Sie, um welchen Porsche es sich handelt?



SERVICE, TEST + TECHNIK

- 44 FAHRTENBUCH
911 CARRERA CABRIO TYP 992
EITEL SONNENSCHEN
- 70 MAGAZIN
CAYENNE S TYP 9PA
HERRSCHAFTS-ZEITEN
- 76 KAUFBERATUNG
CAYENNE 9PA
MEHR PORSCHE FÜRS GELD



34

AUF DEN LEIB GESCHNEIDERT

Wie sieht der ideale Elfer aus, das Traumauto eines Rallye-Weltmeisters? Genau so! Rund 320 PS aus 3,5 Litern holt der 911 ST 3.5 Special auf F-Modell-Basis, den sich Walter Röhrl nach seinen Vorstellungen bauen ließ. Wir durften als Erste zur Probefahrt einsteigen.



DIE REINE LEHRE

Keine Spielereien, kein Chichi, keine Sicken. Designchef Michael Mauer spricht über seinen Werdegang und seine Vorstellung, was die Formgestaltung eines echten Porsche ausmacht.

46

MENSCHEN + MOTOREN

- 34 TUNING
911 ST 3.5 WALTER-RÖHRL-SPECIAL
SO UND NICHT ANDERS

- 46 DESIGN
MICHAEL MAUER – PROPORTIONEN

- 62 PORSCHE-FANS WELTWEIT
DEUTSCHLAND – ANDRÉ SEBASTIAN

- 84 HAPPY END
356 A 1500 GS CARRERA SPEEDSTER
WAHR, SCHÖN, GUT

RUBRIKEN

- 06 LESERBRIEFE | NEWS

- 91 LITERATUR

- 94 PORSCHE MARKT

- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM



WASSER STATT LUFT

62

„Porsche-Fans weltweit“ spielt dieses Mal in Thüringen. André Sebastian mag Boxster und Elfer, und zwar vor allem die modernen. Schwerpunkt der Sammlung ist der Typ 996, am liebsten mit dem Kürzel GT in der Modellbezeichnung.



CAYMAN S – ROADTRIP UND KAUFBERATUNG

Beide Artikel sind gut beschrieben und zeigen sehr gut die Stärken des Cayman. Meinen gebrauchten Cayman S aus dem Baujahr 2006 habe ich mir im Jahre 2008 aus fast dem gleichen Grund gekauft wie in dem Artikel „Roadtrip“ beschrieben: Ein 911 war wesentlich teurer und lag außerhalb meiner Preisvorstellungen. Der wesentliche Unterschied zu dem Cayman im Artikel war die viel geringere Kilometerleistung und der entsprechend höhere Preis. Auch wir haben mit dem Fahrzeug ausgiebige Urlaubsreisen unternommen. Die beiden Kofferräume sind völlig ausreichend. Wir benutzen dafür ein Maßkofferset. Gestatten Sie mir noch ein paar Anmerkungen: Warum hat Robb Pritchard seine Scheinwerfer für den Linksverkehr abkleben müssen? Bei meinen Fahrzeugen gibt es für den Rechtsverkehr einen Hebel, womit man die Scheinwerfer umstellen kann. Er hätte vielleicht einmal in das Handbuch sehen müssen, dort wird dies beschrieben. Seine Reifenwahl kann ich nicht nachvollziehen. Da wurde aus meiner Sicht am falschen Ende gespart. Ich finde, dass auf einen Cayman Markenreifen mit Porsche-Freigabe gehören, auch in Bezug auf die Performance und die Maximalgeschwindigkeit. Der extreme Ölverbrauch ist nicht normal – hoffentlich ist in dem Motor noch alles in Ordnung! Bisher habe ich meinen eigenen Cayman-Kauf noch nie bereut. Jeder, der einen echten Porsche fahren möchte und bei dem ein 911 außerhalb des Budgets liegt, sollte sich mit einem Cayman beschäftigen. Leider sind die Wartungskosten ähnlich hoch. Aus meiner Sicht wird das Auto unterschätzt.

Ulrich Netz



Foto: Rüdiger Fischer

BOXSTER UND CAYMAN – UNGLEICHE ZWILLINGE

Seit November 2006 befinden sich ein Cayman und seit August 2018 ein Boxster aus dem gleichen Modelljahr im Familienbesitz. Die „Twins“ haben jetzt eine Laufleistung von rund 110.000 km, wobei der Cayman über 10 Jahre als beruflicher Daily Driver diente. Der Wunsch nach einem alltagstauglichen Cabrio führte nach langjähriger Abstinenz (Saab Cabrio) über Morgan und VW 1303 Cabrio zum Boxster aus 2. Hand. Bei artgerechter Haltung und sachgerechter Pflege unter Berücksichtigung bekannter Schwachstellen (Motorkühlung/Zwischenwellenlager) zeigen beide Fahrzeuge keine elementaren Probleme. So dürfen sie weiter dem „Klassikerstatus“ entgegenreifen.

Rüdiger Fischer



Foto: Roman Rätzke

DEVIN D – NUANCIERT UND BLUMENREICH

Vielen Dank für die schöne Ausgabe 6-2020 mit den wirklich vielfältigen und informativen Beiträgen und Berichten! Ich habe Ihren Bericht über den Devin D regelrecht genossen. Sie schreiben darin so wunderbar nuanciert und abgestuft und blumenreich in unserer Muttersprache Deutsch, dass es eine Freude ist! Sie sollten nur wissen, dass es auch Leser gibt, die solche in den aktuellen Medien leider nicht mehr so oft anzutreffenden Formulierungen und Beschreibungen sehr zu schätzen wissen und dabei wirklich Spaß beim Lesen haben. Und im Übrigen ja auch ein interessantes Auto und eine interessante Geschichte. Vielen Dank!

Gerhard F. Spenz

MACAN TURBO – OBJEKTIV UND NEUTRAL

Die beste Antwort zum Vorwurf der unkritischen Berichterstattung haben Sie in der letzten Ausgabe mit dem Artikel zum Macan Turbo gegeben; ein sehr guter Beitrag, der eben nicht blind das (teurere) Topmodell präferiert, sondern objektiv und neutral vergleicht. Gut gemacht! Das ist es, was ich als Leser und Abonnent von einem hochwertigen Magazin erwarte. Zum Thema Berichterstattung bei neuen Modellen generell: Selbstredend ist mit einem „Früher war alles besser“ niemandem geholfen, der Blick muss immer nach vorne gehen! Aber auch hier gilt es, kritisch zu sein, natürlich Positives, aber auch Negatives zu benennen. Als Beispiel fällt mir da der 992 ein: ganz klar gesteigerter Komfort, tolle Fahrleistungen, tolle Fahrdynamik. Dann gibt es aber auch andere Punkte, die klar benannt werden sollten in einem Magazin, das den Anspruch erhebt, kritisch sein zu wollen – etwa unpraktische Design-Gimmicks wie ausfahrende Türgriffe oder durch das Lenkrad verdeckte Anzeigen. Für mich noch eklatanter: die spürbar gesunkene Qualität der Materialien und Verarbeitung! Wer aus einem gut ausgestatteten 997.2 oder 991 in einen 992 umsteigt, bemerkt auf Anhieb die vorgenommenen Sparmaßnahmen an allen Ecken und Enden: Sitze, die quietschen und sich nicht mehr satt anfühlen, der (Hart-)Plastik-Materialmix im Cockpit selbst bei Volleder, Armaturenbrett und Seitenverkleidungen, die im Neuzustand schon knistern und rappeln, Lenkräder, die knarzen. Ich denke, hier dürfte ruhig kritisch berichtet werden (ja, gerade auch von den Liebhabern der Marke). Ansonsten: viel Lob für das rundum gelungene Magazin!

Bernd Mink

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



SIEBENGANG-PDK FÜR SECHSZYLINDER-718

Für die einen klingt es nach Abkehr von der reinen Lehre, die anderen werden bereits darauf gewartet haben: Beide 718 GTS 4,0-Liter-Varianten – Boxster und Cayman – sowie die Spitzenmodelle 718 Spyder und 718 Cayman GT4 gibt es nun auch mit Siebengang-PDK. Der Komfortgewinn dürfte bei Wahl des PDK deutlich größer ausfallen als der Zeitvorteil bei der Beschleunigung. Im Vergleich zu den 718-Modellen mit manuellem Schaltgetriebe beschleunigen die 420 PS starken GT-Modelle Boxster Spyder und 718 Cayman GT4 nun eine halbe Sekunde schneller auf 100 km/h – in nur 3,9 Sekunden. Die 200-km/h-Marke erreichen sie in 13,4 Sekunden (minus 0,4 Sekunden). Die entsprechenden Werte für den 718 Cayman GTS 4.0 und 718 Boxster GTS 4.0 mit 400 PS verbessern sich beim Sprint auf Tempo 100 und 200 ebenfalls um rund eine halbe Sekunde auf 4,0 beziehungsweise 13,7 Sekunden. Der siebte Gang des PDK ist bei allen 718-Vierliter-Saugmotor-Derivaten kürzer übersetzt. Darüber hinaus startet die 718-Familie mit einer Reihe weiterer Neuerungen in das Modelljahr 2021. Atmungsaktive Race-Tex-Stoffe lösen das Alcantara ab, die neuen Stoffe sind den Bezügen von Rennsitzen nachempfunden. Außerdem wird die Farbpalette der GT-Modelle 718 Cayman GT4 und 718 Spyder mit Pythongrün um eine grelle Sonderlackierung erweitert. Darüber hinaus kann der Spyder anstelle der serienmäßigen Ultra-High-Performance-Reifen auf Wunsch mit normalen Sommerreifen in identischen Dimensionen bestellt werden.

LEICHTER LADEN BEIM TAYCAN

Im neuen Jahr soll alles einfacher werden – vor allem das Stromtanken beim Taycan. Die neue Funktion Plug & Charge erlaubt bequemes Laden und Bezahlen ohne Karte oder App: Sobald das Ladekabel eingesteckt ist, kommuniziert der Taycan verschlüsselt mit der Plug-&-Charge-fähigen Ladestation. In der Folge startet der Ladevorgang automatisch, der Bezahlvorgang erfolgt ebenfalls automatisch. Plug & Charge funktioniert bereits an Ionity-Ladesäulen in Deutschland, Norwegen, Dänemark, Schweden, Finnland, Italien und Tschechien. Anfang 2021 folgen zwölf weitere Länder in Europa. Neu als Sonderausstattung ist außerdem ein On-Board-AC-Ladegerät mit 22 kW. Damit lässt sich die Batterie etwa doppelt so schnell aufladen wie mit dem serienmäßigen 11-kW-Lader mit Wechselstrom. Eine weitere neue Funktion ist das batterieschonende Laden. Mit ihr lässt sich an geeigneten Ladestationen die Ladeleistung auf circa 200 kW begrenzen, sofern ohnehin eine längere Pause geplant ist. Das verlängert die Lebensdauer der Batterie und verringert in Summe die Verlustleistung. Die Funktion batterieschonendes Laden kann vom Fahrer am Zentral-Display gewählt werden. Geschieht dies nicht, ist an 800-Volt-High-Power-Charging-Säulen auch weiterhin eine Ladeleistung von bis zu 270 kW möglich. In Verbindung mit dem Mobile Charger Connect und dem Home Energy Manager stehen weitere neue Ladefunktionen zur Verfügung. Dazu zählen die Stromwächter-Funktion, welche die Überlastung des Hausanschlusses nun auch phasenindividuell verhindern kann, und das eigenstromoptimierte Laden. Mit dieser Funktion kann der Taycan gezielt mit hauseigenem Solarstrom geladen werden. Ist die frei wählbare, minimale Batterieladung erreicht, wird nur noch vom Haus nicht genutzter Solarstrom verwendet.





» zeitlos und
zeitgemäß «



GOLDEN GATES – Glänzende Konzepte für den Schutz Ihres Vermögens

Mit dem Kauf von Gold, Silber oder anderen wertvollen Edelmetallen
frieren Sie die Kaufkraft Ihres Vermögens ein und erhalten es für die Zukunft.

Vereinbaren Sie jetzt Ihren persönlichen Beratungstermin unter info@goldengates.de.
Wir beraten Sie gern.

www.goldengates.de

GOLDEN GATES





PORSCHE FAHRER-WORKSHOP GETRIEBE + TARGADACH – AUF EIN NEUES IN 2021

Corona hat auch uns einen Strich durch die Rechnung gemacht: Die geplanten Workshops zum Thema „Getriebe – reparieren und optimieren“ sowie „Targadach“ mussten wir in diesem Jahr ausfallen lassen. Die Gesundheit der Teilnehmer und Veranstalter hatte und hat Priorität! Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. In 2021 werden wir unter hoffentlich besseren und vor allem für alle Beteiligten gefahrlos und kommunikativen Bedingungen beide Termine nachholen. Wann die Workshops stattfinden werden, lässt sich derzeit noch nicht abschließend sagen – wir halten Sie auf dem Laufenden!

WEIHNACHTSMARKT



ADVENTSKALENDER 911 CARRERA RS 2.7

Lieber bis Weihnachten warten, nach und nach montieren oder gleich Diorama sowie Modell aufbauen und dazu im Handbuch zu Auto und Entwicklungsgeschichte blättern? Beides klingt verlockend. In 24 Schritten lassen sich der Hintergrund und das zehnteilige 911 Carrera RS 2.7 Modell in der Farbe Blutorange im Maßstab 1:24 zusammenstecken und schrauben, bis am 24.12. alles fertig ist. Auf www.pf-magazin.de verlost PORSCHE FAHRER einen Carrera-RS-Kalender sowie weitere Porsche-911- und Diesel-Kalender von Franzis. Handbuch 52 Seiten, Bausatz zehn Teile, Franzis, 99,95 Euro

www.franzis.de



TISCHKALENDER 2021

Steffen Imhofs Skizzen bewegter Porsche sind die Vorstufe seiner großformatigen Bilder – und wie in jedem Jahr wird ein kompakter Tischkalender im CD-Format daraus. Motto für 2021: 911, für Straße und Rennsport. Die Auflage ist limitiert, 999 Exemplare des 911-Kalenders legt Imhof auf. Der Preis beträgt 9,90 Euro (plus Porto).

www.steffenimhof.de



„BEST OF ZUFFENHAUSEN 2021“

Klassiker im neuen Look. Grafisch geht der „Best of Zuffenhausen“-Kalender zum Jahr 2021 neue Wege. Zu den von Fotograf Dieter Rebmann in Szene gesetzten 911-Modellen der Baujahre 1966 bis 2019 gehört eine visuelle Gestaltung, die Modell und Baujahr aufnimmt. So viel Farbe war nie!

14 Seiten, 595 x 480 mm, Heel, 29,95 Euro, ISBN 978-3-96664-043-5

www.heel-verlag.de

ZUM THEMA



**Porsche 924 –
Die perfekte Balance**
192 Seiten, 245 x 290 mm,
Hardcover,
19,99 Euro



**Porsche 917
917-023 – eine Autobiographie**
320 Seiten, 260 x 310 mm,
Hardcover im Schuber,
129,00 Euro



**Der Porsche Katalog –
Der ultimative Marktführer**
160 Seiten, 210 x 297 mm,
Softcover,
19,99 Euro

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 – PANAMERA GTS + 4S E-HYBRID

VARIANTEN



EINES THEMAS

Nach vier Jahren Bauzeit frischt Porsche den Panamera auf. Die optischen Änderungen sind überschaubar, doch es gibt eine neue Variante, die Traditionalisten nachdenklich machen wird.



Und, welchen bist du lieber gefahren?“, fragt Porsche-Testfahrer Lars Kern und lacht. Der rote Panamera GTS macht nach der 55-Kilometer-Runde Pause. Mit seinem in schwarzem Alcantara ausgekleideten Innenraum und den roten Nähten hat er einen umschmeichelt. Das 8-Gang-PDK schaltete schon im Modus „Normal“ beflissen, aber nicht hektisch hoch und herunter. Alles schön.

Die kleinen Landstraßen rund um den Bilster Berg sind zwar nicht das Gelände, in dem sich die von Porsche hervorgehobene neue Charakteristik des V8-Turbo-Motors mit nun 480 PS in endgültiger Bestimmung herausfahren lässt. 480 PS, das sind 20 PS mehr als beim Vorgänger, das Drehmoment liegt bei 620 Nm. Der Biturbo-V8 soll nun durch eine andere Abstimmung den kontinuierlichen Leistungsanstieg eines Saugmotors bieten, Porsche scheint nicht zu übertreiben. Doch natürlich, der Wagen beeindruckt. Aber er zeigt auch das Dilemma, in dem der Hersteller steckt. Denn es gibt nun einen Panamera 4S E-Hybrid, der einem GTS das Leben schwer macht.

Im Grunde genommen erlebt hier ein bekanntes Duell eine neue Auflage. Als Porsche die überarbeitete Variante des ersten Panamera Mitte 2013 auf den Markt brachte, hielten erstmals aufgeladene V6-Motoren Einzug, die den V8-Sauger ablösten. Nur beim GTS durfte der 4,8 Liter große Motor mit 440 PS weiterleben, ein hochdrehender Sportmotor, der seine Höchstleistung bei 6700/min abgab. Doch der neue, drehmomentstarke V6 mit 420 PS



im Panamera 4S kam seiner Arbeit ebenfalls überzeugend nach – bei praktisch identischen Fahrleistungen sowie einem günstigeren Einstandspreis und 55 Kilo weniger Gewicht.

ZUSCHLAG VON 20 PS

Vergleicht man sieben Jahre später Panamera GTS und 4S E-Hybrid, haben sich die Gewichte noch weiter verschoben. Trotz Hybridtechnik an Bord kostet der in der Modellhierarchie unter dem GTS angesiedelte 4S E-Hybrid 10.000 Euro weniger und wartet mit einer umfangreicheren Serienausstattung auf.

Der GTS ist zum sportlich ausgelegten Einstieg in die V8-Welt geworden, ein Fall für Liebhaber, die Porsche mit einem geschmackvoll arrangierten Gesamtpaket lockt. Die GTS-Modelle besitzen in der Redaktion durchaus einen Favoritenstatus, weil sie sehr Porsche

sind und wir uns ihrem sportlichen Geist verpflichtet fühlen. Das Herz sagt GTS, aber der Verstand 4S E-Hybrid, um auch die Frage von Lars Kern zu beantworten.

Dabei ist die Fahrt im Hybrid alles andere als eine emotionslose Angelegenheit. Um das „Mehr“ des 4S E-Hybrid zu entdecken, diente die erste Runde auf der 55-Kilometer-Strecke. Die erste Begegnung sollte nicht zu impulsiv ausfallen, etwa im Ausloten der Dynamikmöglichkeiten des im Verbund 560 PS starken Antriebs mit 750 Nm. Einzeln aufgeschlüsselt liefert der V6 440 PS, der E-Motor 136 PS. Damit beschleunigt der Hybrid fast so schnell wie der Vorgänger-Panamera als Turbo mit 550 PS von 0 auf 100 km/h (3,7 zu 3,6 s), und dass er mit 298 km/h statt 306 km/h etwas langsamer ist, sehen wir ihm nach. Damit hat er diese Modellvariante praktisch obsolet gemacht.

Auch den GTS hat er im Griff, trotz 200 Kilo Mehrgewicht (etwa 2,2 zu 2 t). Der benötigt 0,2 Sekunden mehr für den Sprint auf 100 km/h (3,9 s) und kann sich mit 300 km/h Spitze nicht absetzen.

Porsche hat die elektrische Reichweite um etwa 30 Prozent vergrößert. Das geschah relativ simpel durch die Verwendung neuerer Batteriezellen, die mehr Leistung liefern. Der Bauraum blieb unverändert. 54 Kilometer nur auf Strom versprechen die Angaben nach WLTP-Norm. Das lässt sich in der Realität durchaus nachvollziehen. Der Start erfolgte mit voller Batterie, 47 Kilometer reichte die Energie bei eingeschalteter Klimaanlage und normaler Fahrweise, nur an einigen Steigungen schaltete sich der V6-Motor zu, übrigens völlig ohne Ruck. Hier merkt man, dass inzwischen viel Erfahrung vorhanden ist. Der erste Hybrid-Panamera kam schließlich schon 2011 auf den Markt.

Anders als beim Vorgänger gibt es keinen Druckpunkt mehr im Gaspedal, wenn zum Elektromotor zusätzlich der Verbrenner aktiv wird. Es soll doch sehr viele Kunden gegeben haben, denen das System nicht zusagte, ein unzufriedener Hybrid-Fahrer wählte für den Druckpunkt das Wort „Knackfrosch“, wird erzählt.

Eine kleine Reihe von grünen LEDs zeigt im unteren Rand des Drehzahlmessers in aufsteigender Reihenfolge nach links an, wie weit

man die Leistung des Elektromotors ausnutzt, umgekehrt – also mit einem Ausschlag nach rechts – wird angezeigt, wie stark rekuperiert wird. Dadurch passiert es durchaus etwas öfter als gewünscht, dass sich der V6 einklinkt. Auf der anderen Seite ist das auch kein großes Unglück, denn die Längsdynamik der Elektromaschine ist überschaubar. Aus dem Stand beschleunigt der Hybrid-Panamera überraschend agil, aber schon ab Tempo 60 braucht es Geduld, bis die schwere Fuhre weiter in Fahrt kommt.

DIE REICHWEITE BETRÄGT RUND 50 KILOMETER

Die Möglichkeit zur Energierückgewinnung erfordert eine Umstellung beim Fahren. Man lässt den Wagen nicht mehr rollen und bremst dann mit Nachdruck. Ausrollstrecken werden so angegangen, dass die rechten LEDs möglichst lange leuchten und die Bremse keine Energie in Wärme umwandelt.

In Summe hat sich hier gegenüber dem Vorgänger sicherlich nicht viel geändert, aber natürlich ist die gestiegene elektrische Reichweite von rund 30 Prozent spürbar. Wer sich in seinem täglichen Fahrprofil bei 50 Kilometern einfach zum Ziel bewegt, wird das zu schätzen wissen, zumal sich das Batteriepaket in rund fünf Stunden an einer üblichen Steckdose wie-

Das Schnellladen ist möglich, aber nicht notwendig. An der normalen Steckdose dauert der Ladevorgang des 17,9-kWh-Batteriepakets rund fünf Stunden.



DER GTS IST ZUM
SPORTLICH AUS-
GELEGTEN EINSTIEG
IN DIE V8-WELT
GEWORDEN, EIN FALL
FÜR LIEBHABER.



Panamera GTS

Motor: wassergekühlter 32V-dohc-V-Motor, VarioCam Plus mit adaptiver Zylindersteuerung, Nockenwellenverstellung Ein- und Auslass-Seite, Zylinderabschaltung, Biturbo

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 86,0 x 86,0 mm

Hubraum: 3996 ccm

Leistung: 338 kW (480 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 620 Nm bei 1800 bis 4000/min

Verdichtung: 10,1:1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung (PTM)

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk/Lenkung: Einzelradaufhängung rundum, adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Luftfedern und Porsche Active Suspension Management (PASM); elektromechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung (HAL), Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung

Bremsen: Sechskolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben 390 x 38 mm (vorn), 365 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2950 mm

Spur: 1657 mm (vorn), 1639 mm (hinten)

L x B x H: 5053 x 1937 x 1417 mm
(Sport Turismo Höhe: 1422 mm)

Räder/Reifen: 9,5 J x 20 mit 275/40 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 20 mit 315/35 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 2020 kg (Sport Turismo: 2040 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 2585 kg
(Sport Turismo: 2700 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h
(Sport Turismo: 292 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,9 s
Tankinhalt: 90 l

Durchschnittsverbrauch: 10,8 l SP
(Sport Turismo: 11,0 l SP)

Preis: 136.933 Euro (Sport Turismo: 139.717 Euro)





Panamera 4S E-Hybrid

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-V-Motor mit VarioCam Plus mit Nockenwellenverstellung Ein- und Auslass-Seite, Biturbo sowie Elektromotor mit elektromagnetischer Trennkupplung

Zylinder: 6

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

Hubraum: 2894 ccm

Leistung: 324 kW (440 PS) bei 5650–6600/min

Drehmoment: 550 Nm bei 2000 bis 5500/min

Verdichtung: 10,5:1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung
Elektromotor

Leistung: 100 kW (136 PS) bei 2800/min

Drehmoment: 400 Nm bei 100 bis 2300/min

Systemleistung: 412 kW (560 PS) bei 6000/min

Drehmoment: 750 Nm bei 1400 bis 4500/min

Batterie: 17,9 kWh, Onboardlader mit 3,6 kW (optional 7,2 kW)

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

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

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

Bremsen: Sechskolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben 410 x 38 mm (vorn), 365 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2950 mm

Spur: 1657 mm (vorn), 1639 mm (hinten)

L x B x H: 5049 x 1937 x 1423 mm (Sport Turismo Höhe: 1428 mm)

Räder/Reifen: 9,5 J x 20 mit 275/40 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 20 mit 315/35 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 2225 kg (Sport Turismo: 2240 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 2750 kg (Sport Turismo: 2835 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 298 km/h (Sport Turismo: 293 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,7 s

Tankinhalt: 80 l

Durchschnittsverbrauch nach Norm: 2,1 l SP

Stromverbrauch: 18,1–17,4 kWh (Sport Turismo: 19,3–17,4 kWh)

Preis: 126.841 Euro (Sport Turismo: 129.625 Euro)



DIE MÖGLICHKEIT ZUR ENERGIERÜCKGEWINNUNG ERFORDERT BEIM 4S E-HYBRID EINE UMSTELLUNG BEIM FAHREN.



Klassisch. Beim Panamera GTS steht der zentral liegende, wie zur Warnung rot eingefärbte Drehzahlmesser im Mittelpunkt. Bei 6500/min leistet der Biturbo-Achtzylinder 480 PS. Viel Alcantara im Innenraum ist ein Kennzeichen der GTS-Version.

der füllen lässt. Wer ein Eigenheim samt Solaranlage besitzt, kann so etwas zu unschlagbar günstigen Konditionen machen und fährt klimaneutral. Die Batterie besitzt eine Kapazität von 17,9 kWh, nutzbar sind effektiv 14 davon, weil Leerfahren der Lebensdauer schadet.

Dank der 440 statt bisher 330 Verbrenner-PS im Panamera 4 E-Hybrid geht es weiter flott voran, wenn der Strom zur Neige geht. Da bietet der GTS mit 480 PS nicht sehr viel mehr. Dessen schweren V8 spürt man schon bei Landstraßentempo etwas mehr auf der Vorderachse, wohl auch deshalb, weil das Heck leichter ist. Dort sitzen beim 4S Hybrid die Batterien – und daher gibt es ihn auch nicht mit Anhängerkupplung. Crash-Vorschriften.

Am Ende der kleinen Runde von 53,5 Kilometern zeigte der Bordcomputer des Hybrid schlanke 3,4 Liter auf 100 Kilometer bei einem Durchschnittstempo von 52,5 km/h an – also etwa 1,7 Liter Benzin blieben auf der Strecke. Ganz anders beim GTS. Er lag bei einem ähnlich gefahrenen Tempo (53 km mit 54 km/h Schnitt) bei 13,3 Litern. Und was fast noch schwerer

wiegt: So zurückhaltend gefahren entfaltet ein GTS nicht unbedingt seinen spezifischen Reiz, leert den Tank aber dennoch zügig.

BATTERIEN LIEGEN IM HECK

Wenn es richtig schnell gehen soll, gibt es dafür nun den Panamera Turbo S. Porsche garnierte dessen Einführung auch gleich mit einem Rundenrekord auf der Nordschleife: 7:29,81 Minuten. Vor fünf Jahren waren das noch Werte, mit denen die GT3-Modelle Ehrfurcht erregten. Tatsächlich gab sich der Wagen auch bei zügigem Tempo auf dem Rundkurs des Bilster Berges wenig beeindruckt. Eine Runde mit Lars Kern zeigt: Es geht noch mal deutlich schneller.

Wie schon beim neuen 992 Turbo S hat Porsche mit Mehrleistung nicht gegeizt. Bisher gab es den Panamera als Turbo mit 550 PS, ergänzt um den Elektromotor mit 136 PS mutierte er zum Turbo S E-Hybrid mit 680 PS Systemleistung.

Nun bietet der Turbo S 630 PS – satte 80 PS mehr. Das Drehmoment liegt bei 820 Nm,



50 Nm mehr als bisher. 3,1 Sekunden dauert der Sprint von 0 auf 100 km/h, die Spitze liegt bei 315 km/h. Der Turbo S wird im Zahlenspiel die Nase vorn behalten, denn in der Neuauflage wird der Turbo S E-Hybrid nur eine kleine Leistungszulage bekommen (von 550 bis auf 571 PS) und im Verbund mit dem weiterhin 136 PS starken Elektromotor eine Systemleistung von 700 PS bereitstellen. Auch er erreicht 315 km/h, ist aber im Sprint von 0 auf 100 mit 3,2 Sekunden einen Wimpernschlag langsamer, was in der Praxis kaum Relevanz besitzt. Der Panamera 4 E-Hybrid, der im Programm bleibt, behält den 330 PS starken Verbrenner und erreicht mit dem identischen E-Motor eine Systemleistung von 462 PS. Damit hat Porsche nun drei Varianten im Programm, die alle von der leicht gestiegenen elektrischen Reichweite profitieren.

Optisch hat sich beim Panamera wenig getan. Er wird jetzt mit der bisher optionalen Sport-Design-Front ausgeliefert, der Turbo S bekommt eine Bugschürze mit große-

ren Lufterlässen. Taucht der Panamera im Rückspiegel auf, wirkt er damit weiter deutlich weniger aggressiv als die Konkurrenz. Technisch hat Porsche vor allem das Arsenal an Fahrwerkssystemen überarbeitet, und auch die digitale Ausstattung wurde weiterentwickelt und erweitert. Dazu kommt ein überarbeitetes Rücklicht – nun auch über die Wagenbreite beleuchtet.

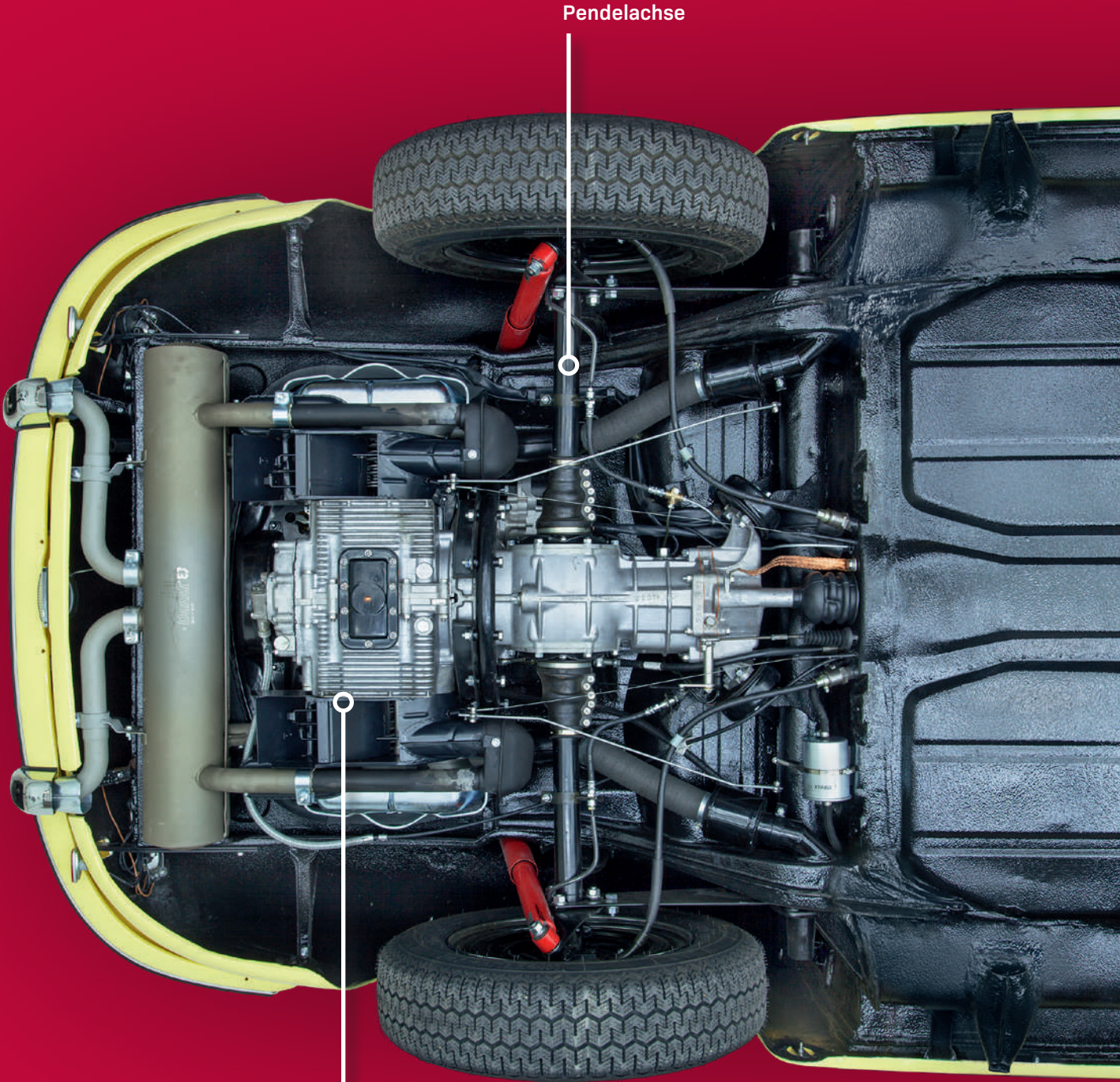
60 Prozent der Käufer in Europa haben sich bisher für eines der beiden Panamera-Hybrid-Modelle entschieden. Der neue 4S E-Hybrid ist nach der Überarbeitung des Angebots vorläufig der einzige Wagen dieser Art im Panamera-Portfolio. Schon bisher dürfte der 4 E-Hybrid das Volumenmodell gewesen sein, der 4S E-Hybrid kann nun alles ein wenig besser – ist aber auch um rund 15.000 Euro teurer. Aber dieses Modell kauft man nicht unbedingt aus Freude am Sparen. Das ist eher ein Nebenprodukt einer anderen Art zu fahren, die im Alltag viel Freude bereitet. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

Modern. Die Batterie-Ladeanzeige hat der Fahrer beim 4S E-Hybrid stets im Blick. Mit einer kombinierten Systemleistung von 560 PS ist er dem GTS-Verbrenner deutlich voraus. Wer noch mehr PS will, muss zu Turbo oder Turbo S E-Hybrid greifen.

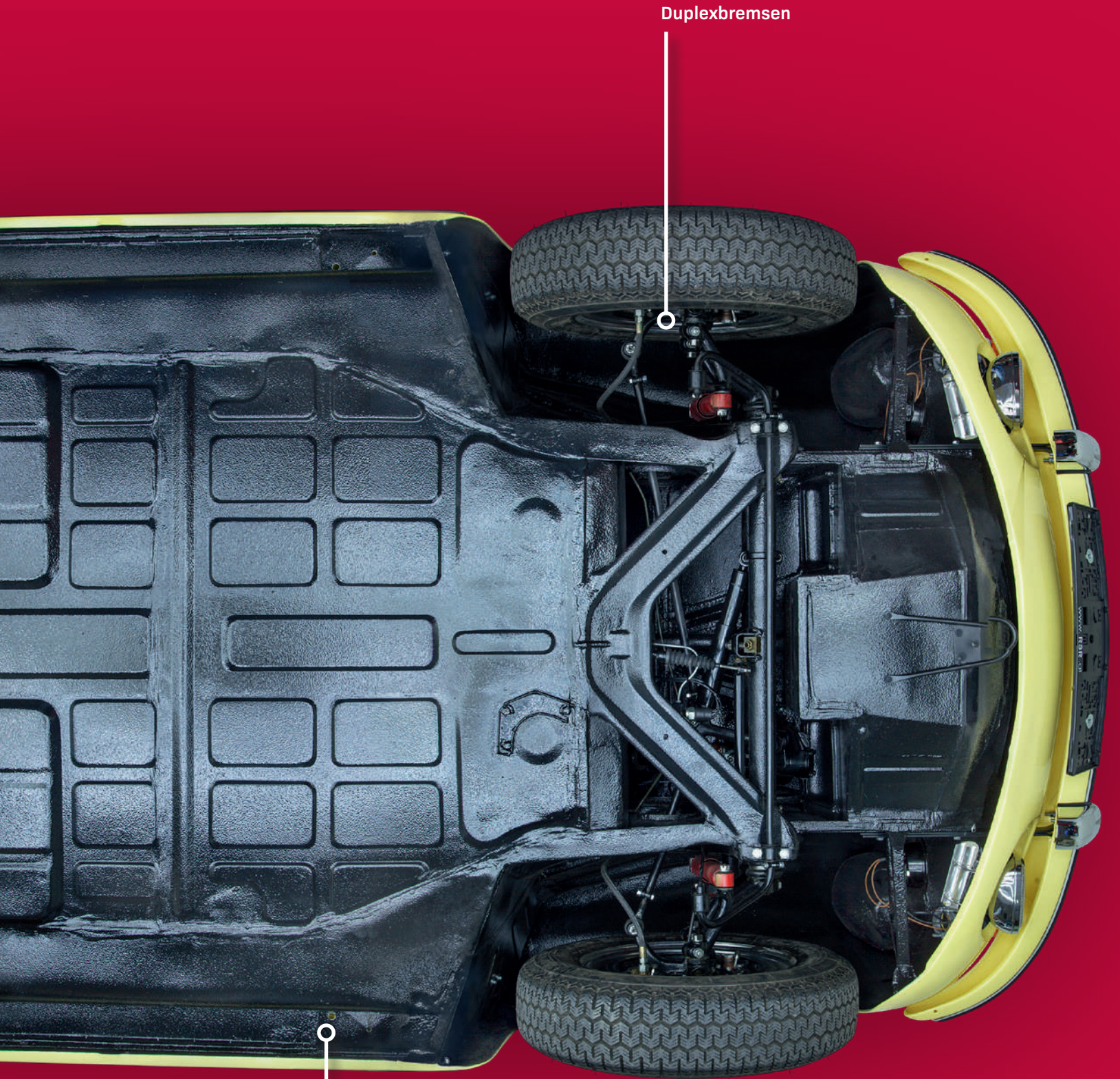
NEUE PERSPEKTIVEN

356 B



Pendelachse

Vierzylinder-Boxer
Typ 616/1 -Typ 616/2 - 616/7



Duplexbremsen

selbsttragende Ganzstahlkarosserie

356 B

Baujahr: 1955–1959

Hubraum: 1582 ccm

Leistung: 60/75/90 PS

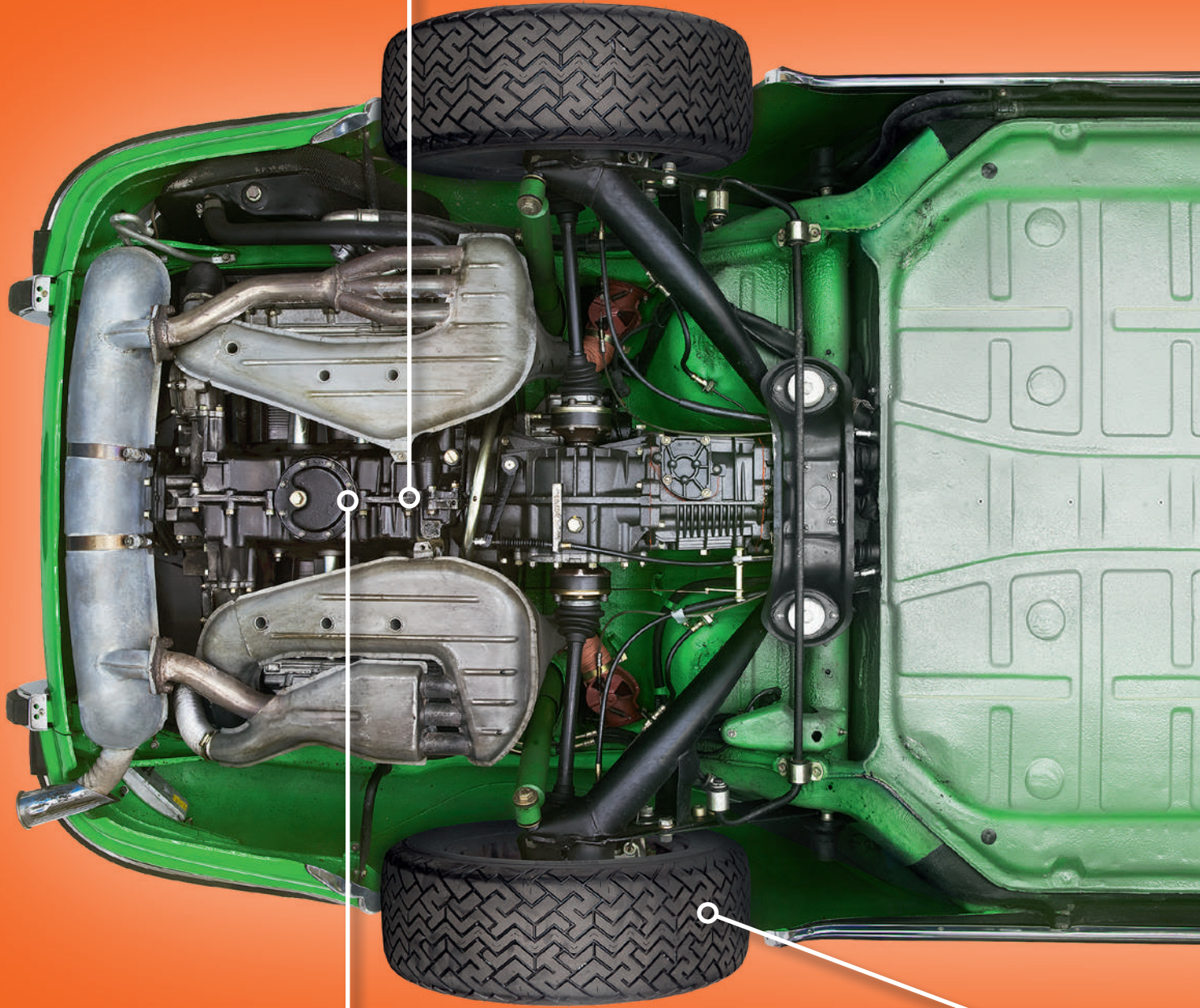
Höchstgeschwindigkeit: 155/175/180 km/h

Preis: 12.700–18.450 Mark

911 CARRERA RS 2.7

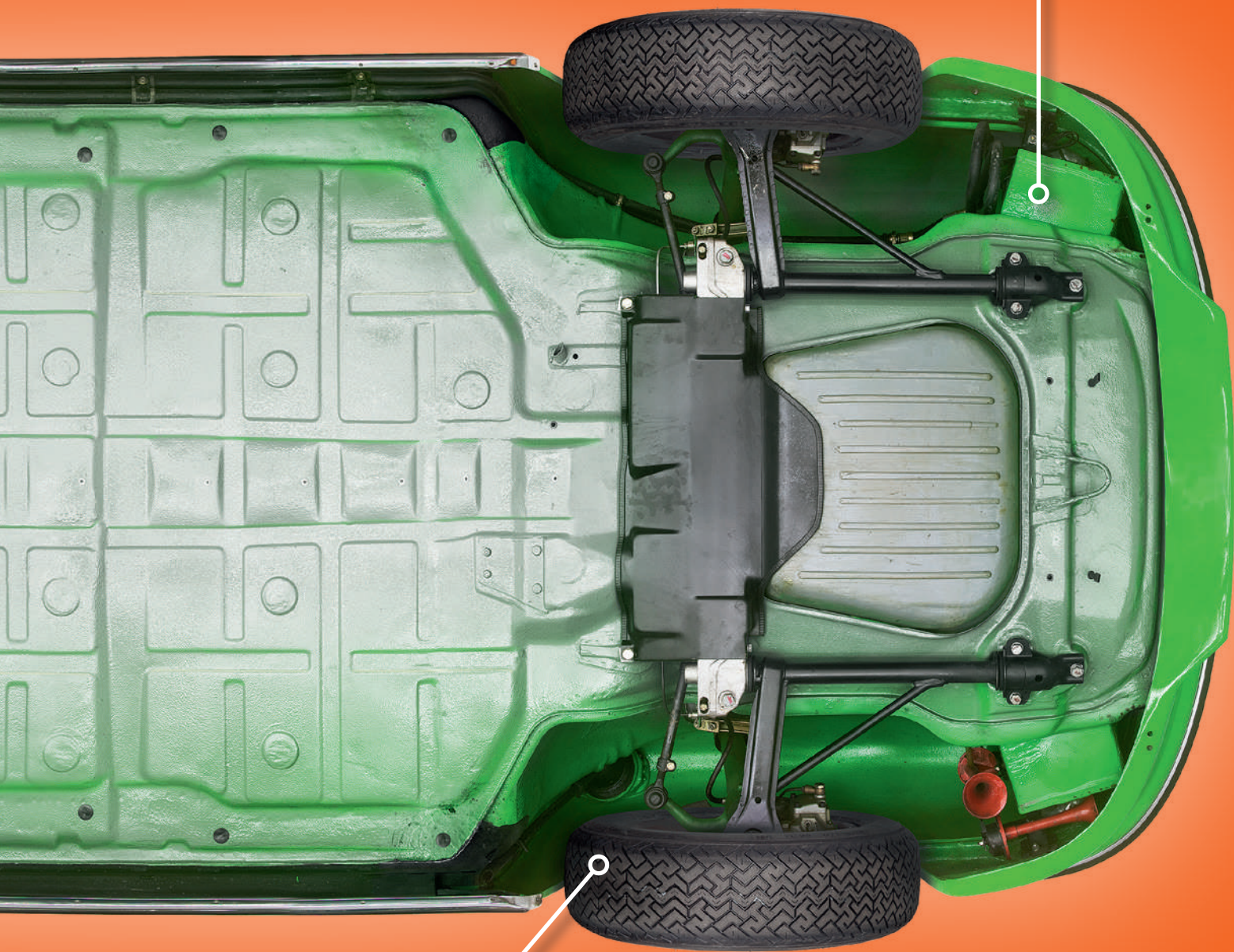
TITELSTORY

mechanische Saugrohreinspritzung



Sechszylinder-Boxer Typ 911/83

Vipergrün



unterschiedliche Reifendimensionen an Vorder- und Hinterachse

911 Carrera RS 2.7

Baujahr: 1972–1973

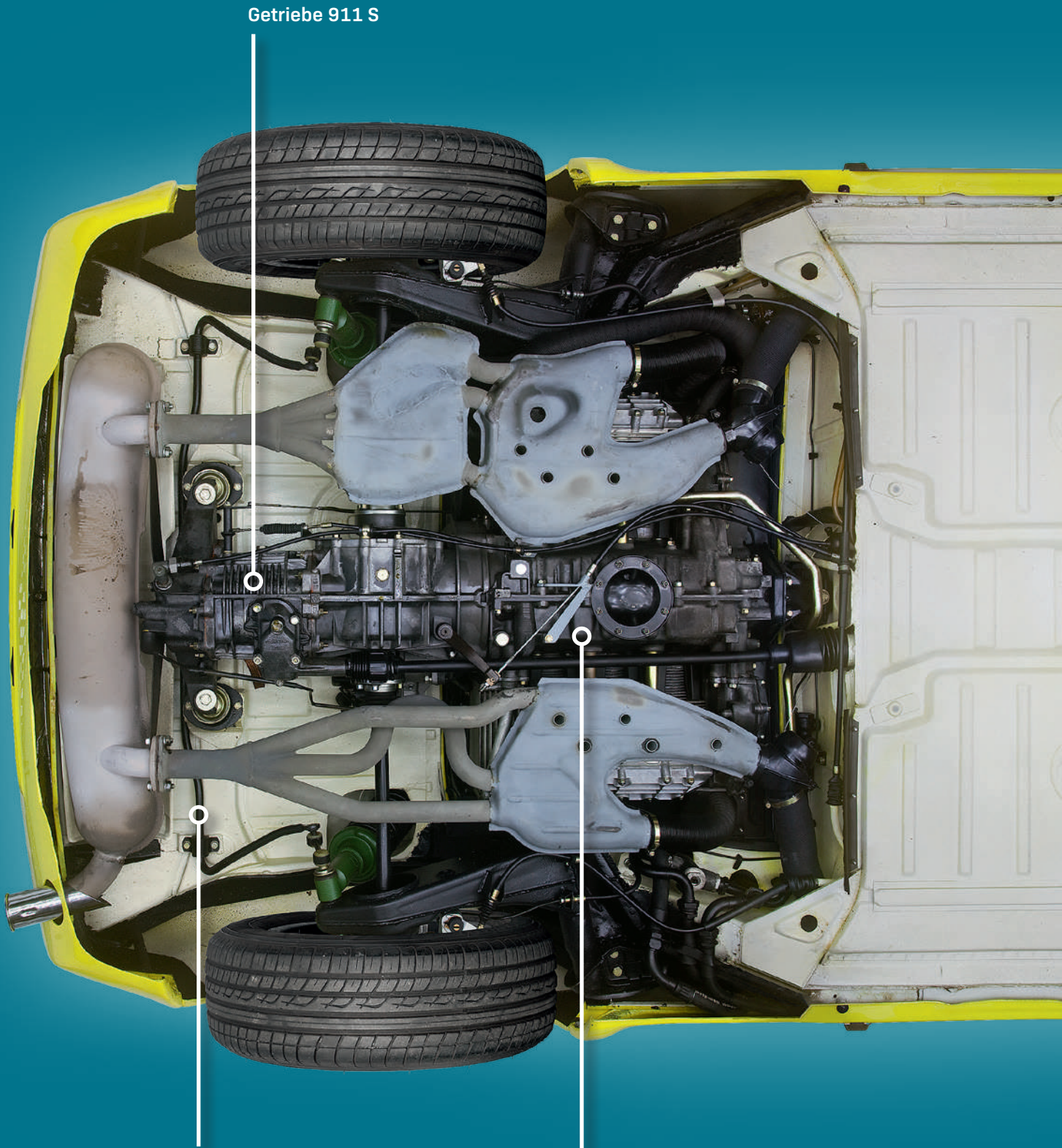
Hubraum: 2687 ccm

Leistung: 210 PS

Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h

Preis: 34.000 Mark

916

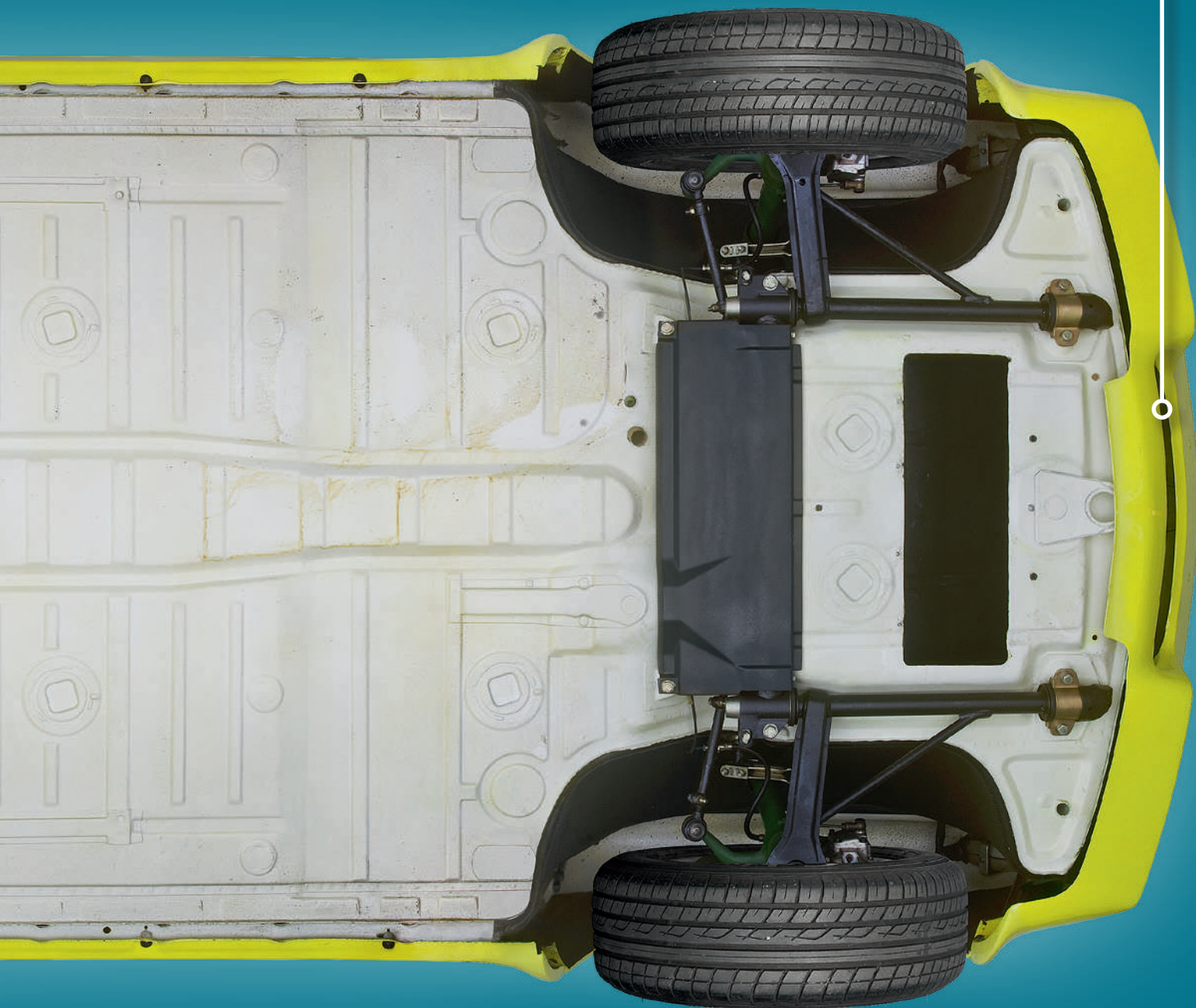


Getriebe 911 S

Stabilisator M 475

Sechszylinder-Boxer Typ 911/56

Frontölkühler



916

Baujahr: 1972

Hubraum: 2341 ccm

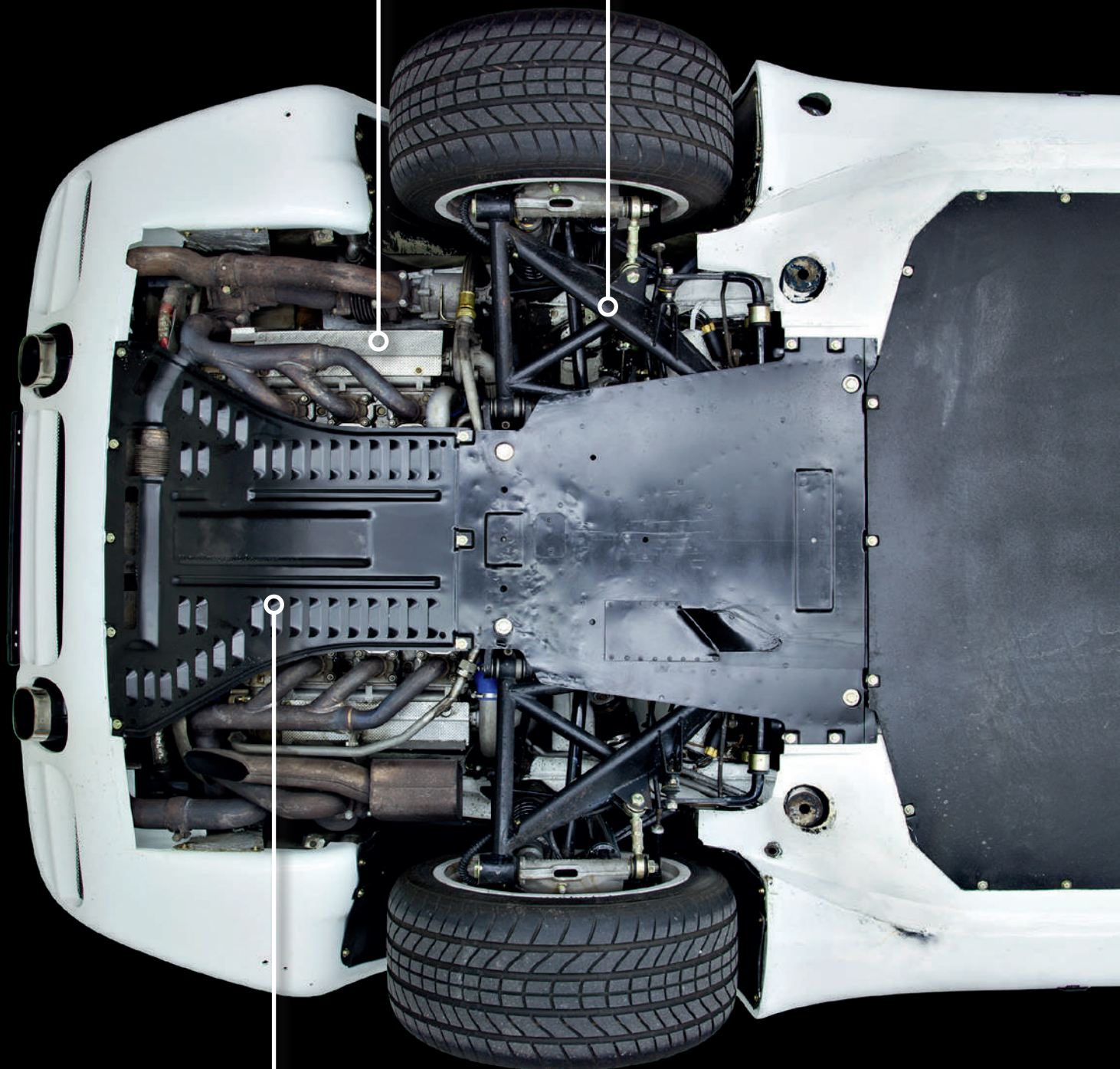
Leistung: 190 PS

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Preis: 39.980 Mark

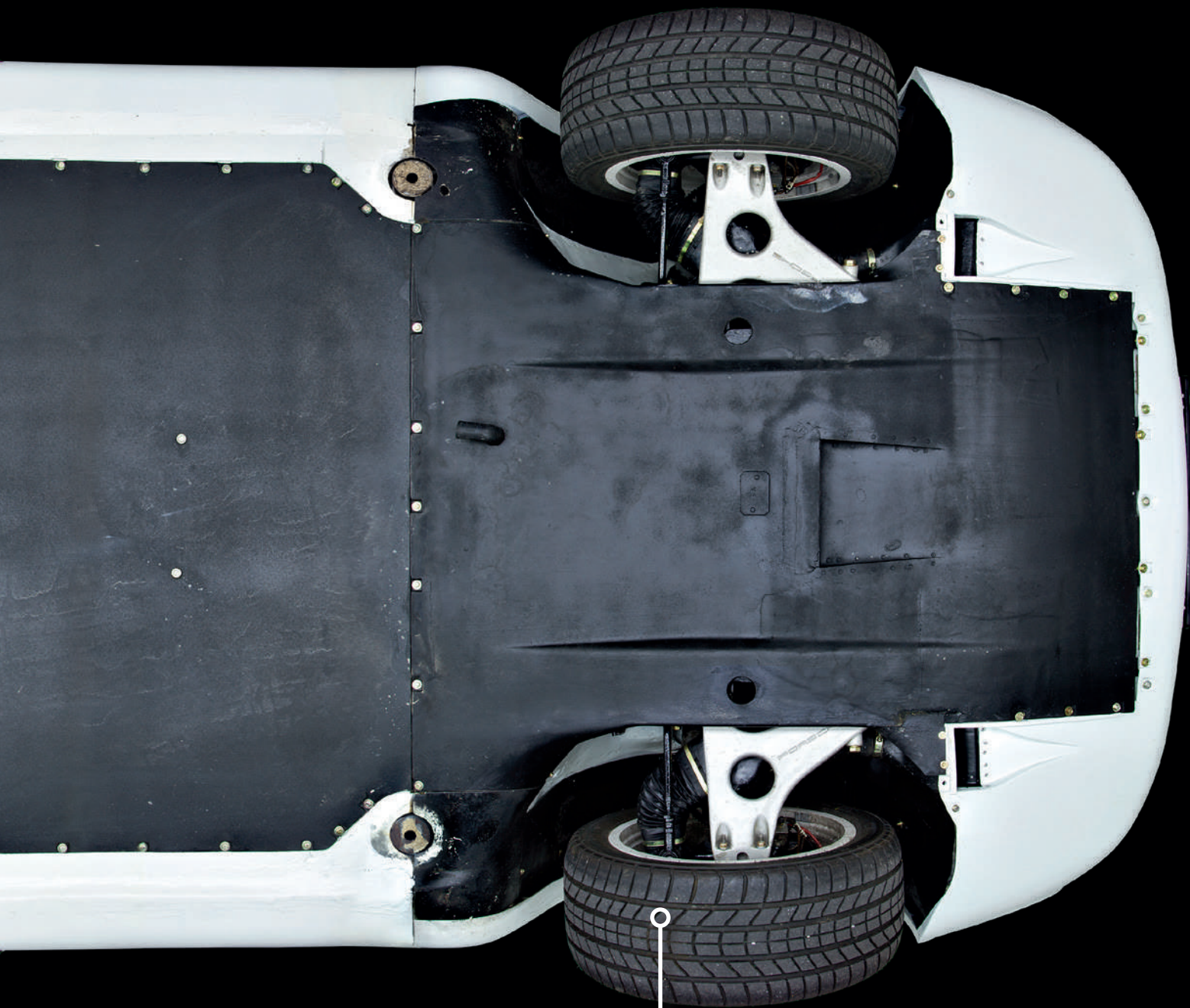
Allradantrieb in Transaxle-Bauweise

wassergekühlte Zylinderköpfe



Sechszylinder-Boxer Typ 959/50

959



Luftdruck-Kontrollsystem

959

Baujahr: 1986–1988

Hubraum: 2849 ccm

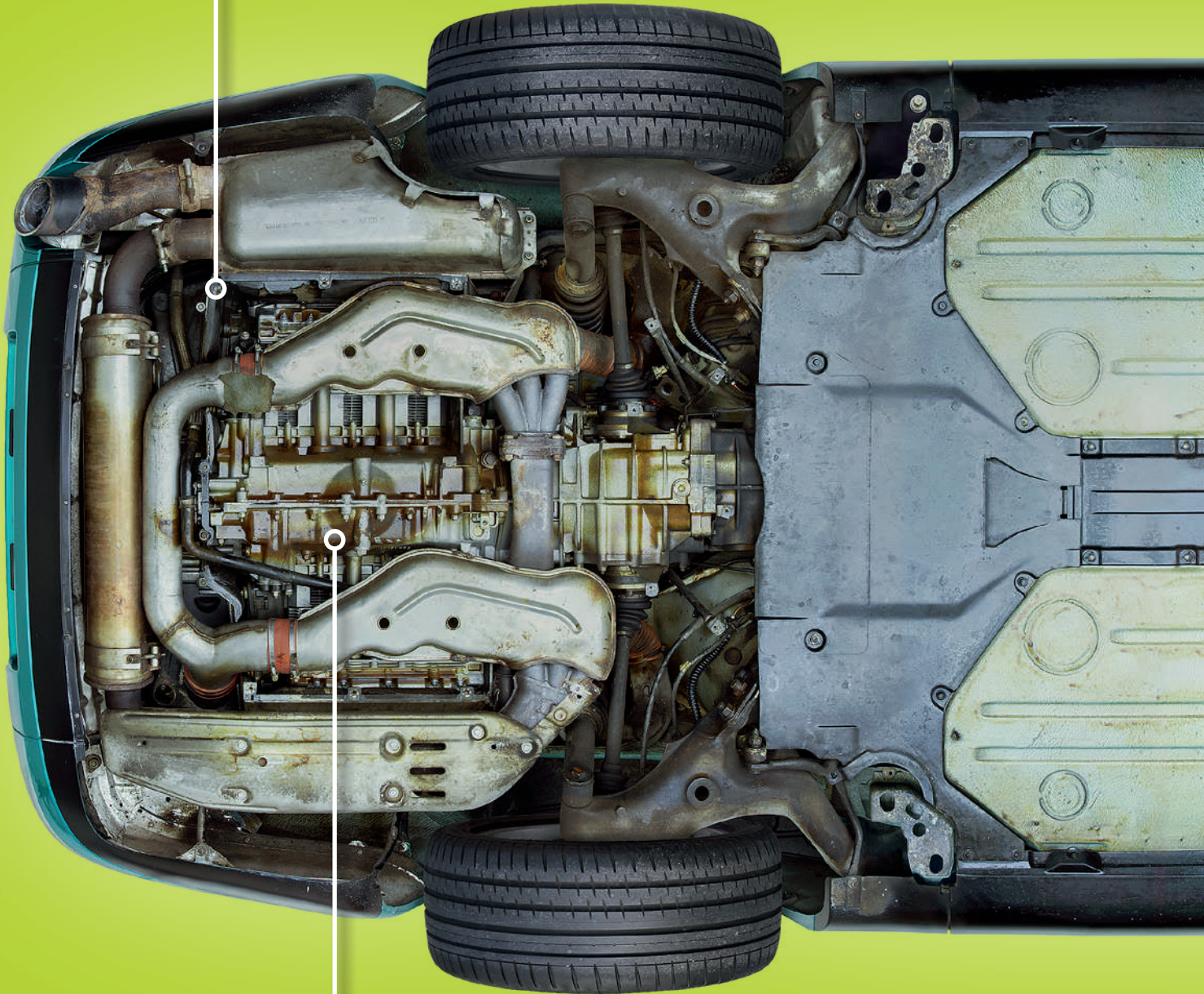
Leistung: 450 PS

Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h

Preis: 420.000 Mark

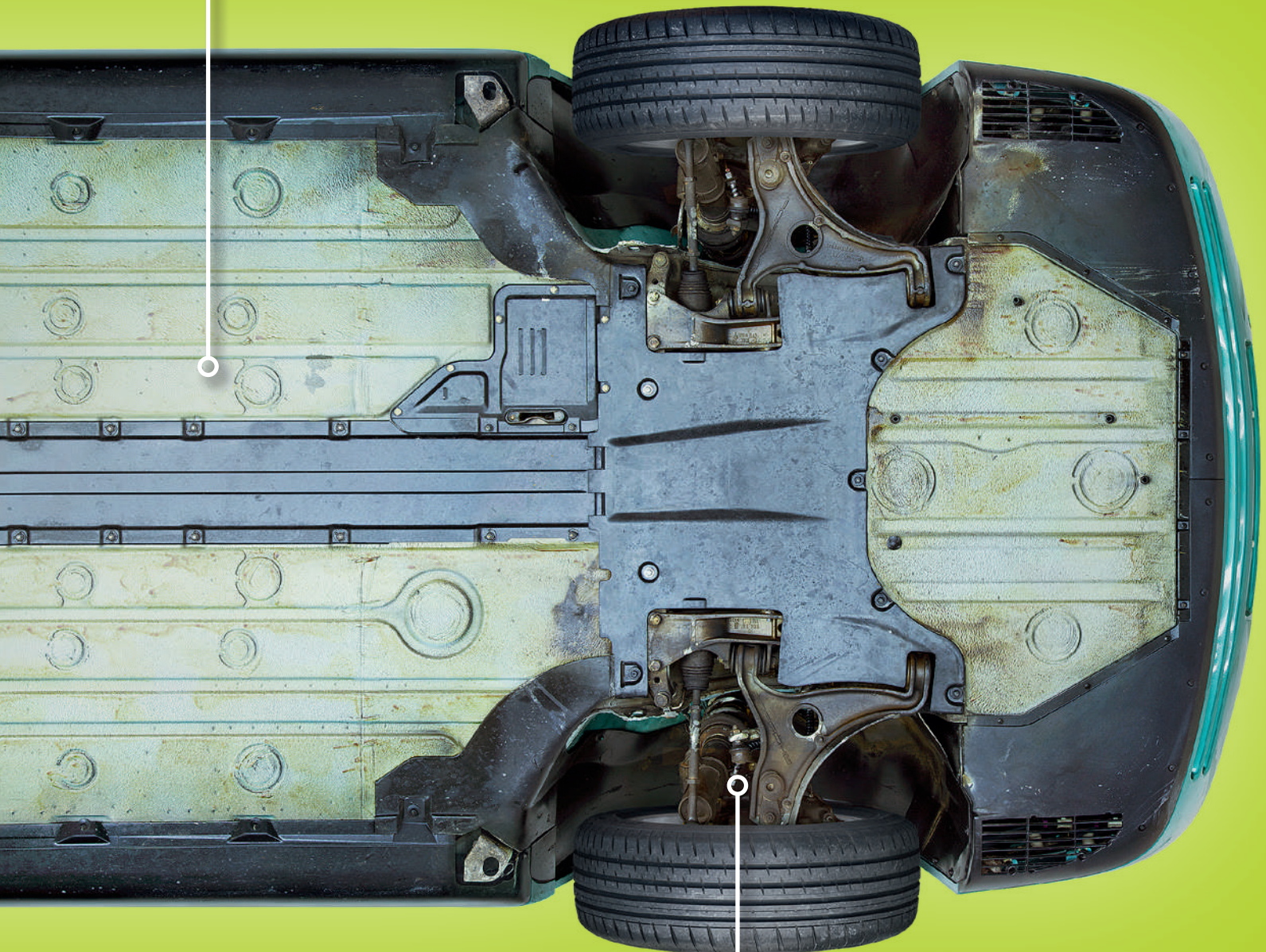
964 SPEEDSTER

Doppelzündung



Sechszylinder-Boxer Typ 964/01

vollverkleideter Unterboden



Schraubenfedern rundum

964 Speedster

Baujahr: 1992–1993

Hubraum: 3600 ccm

Leistung: 250 PS

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Preis: 131.500 Mark

356 B



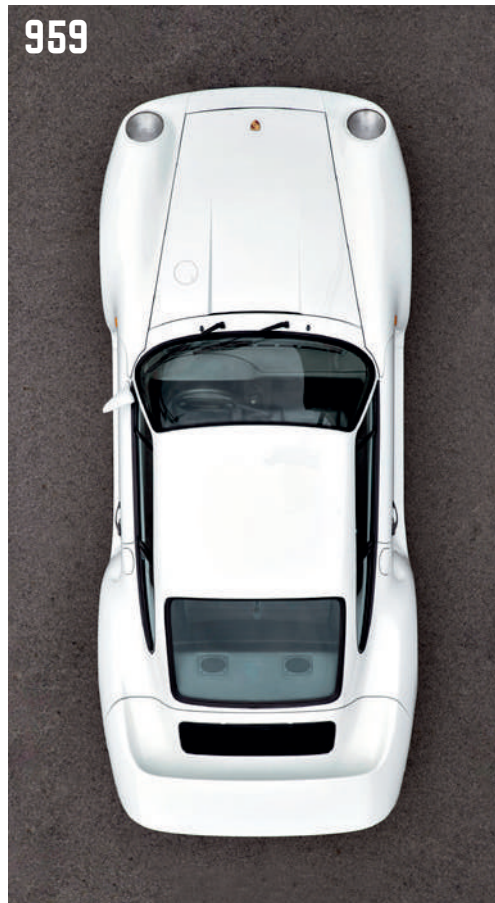
911 CARRERA RS 2.7



916



959



964 SPEEDSTER





Ein Auto, viele Fotos. Aus einzelnen Aufnahmen setzt Claus Bachl am Computer die Unterboden-Ansicht eines Fahrzeugs zusammen. Klassische Stillleben (o.) entstehen dagegen schnell.

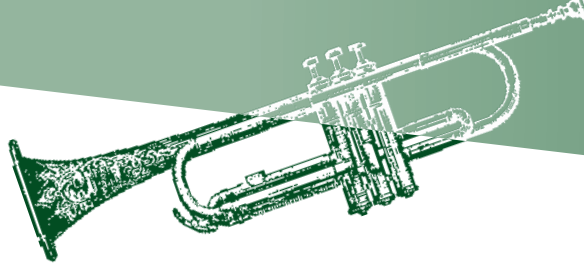
Wie genau Claus Bachl die hochauflösenden Aufnahmen seiner Fahrzeug-Unterseiten macht, soll hier gar nicht so genau erklärt werden – neben dem Österreicher gibt es nur zwei weitere Fotografen auf der Welt, die ähnlich detaillierte Fotos von jenem Teil des Autos machen, der den meisten verborgen bleibt. Die Technik ist Betriebsgeheimnis. Nur so viel kann Bachl (57) verraten: „Alle zehn Zentimeter mache ich ein Bild. Die Länge eines Wagens entscheidet also, wie viele Fotos ich benötige. Für das komplette Foto eines Elfers von unten brauche ich demnach rund 46 Aufnahmen, die ich anschließend am Computer zu einem Bild zusammensetze.“ Am Ende ist es die Arbeit eines ganzen Tages, die Datenmenge beträgt schlussendlich gigantische 2 Gigabyte – aber dafür lassen sich auch Motor- und Getriebeummer ablesen. „Es ist spannend zu sehen, wie unterschiedlich die Fahrzeuge sind, wie sie sich in Details unterscheiden. Es zeigt die DNA des Autos“, erklärt Bachl und gibt zu, dass es Technikverständnis und Technikverliebtheit brauche, damit am Ende alles stimmt. „Die Bearbeitung ist mehr als knifflig, ein schöpferischer Prozess. Wenn ein Bild schließlich fertig ist, bekomme ich noch immer jedes Mal eine Gänsehaut.“

Begonnen hat Claus Bachl mit der Arbeit im Untergrund vor vier Jahren, der ungewöhnliche Auftrag eines Freundes und Kunden, dessen 911 Carrera RS 2.7 Touring von unten zu fotografieren, war der Auslöser. „Wer lässt so was schon machen?!“ Die Idee, einen Kran zu nutzen, erwies sich als Irrweg, bis heute reicht eine Hebebühne. „Als Versuchsfahrzeug habe ich meinen eigenen 993 Turbo genommen.“ ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Claus Bachl

WEIHNACHTS-GEWINNSPIEL

LASSEN SIE SICH BESCHENKEN



Life Fitness IC4 Indoor Cycle
Wert: 1545 Euro

Das Life Fitness IC4 Indoor Cycle vereint innovatives Design und hochwertige Mechanik. Der leise Riemenantrieb, das Magnetbremssystem und die hydraulische Lenkereinstellung machen es zum Premiumbike in seiner Klasse. Das IC4 bietet ein optimales Fahrgefühl und Studioqualität für das Training zu Hause.

www.lifefitness.com



Aufenthalt im Romantik- & Wellnesshotel Deimann
Wert: 1020 Euro

Dass sich Aktivität und Erholung nicht ausschließen, beweist das Fünf-Sterne-Romantik- & Wellnesshotel Deimann im Land der tausend Berge. Eingebettet in die malerische Landschaft des Schmallenberger Sauerlands ist der ehemalige Gutshof von 1917 der ideale Ausgangspunkt für erlebnisreiche Ausfahrten – zum Beispiel im hauseigenen Porsche Taycan Turbo S ...

www.deimann.de



Porsche-Großmodell von Minichamps
Wert: 1460 Euro

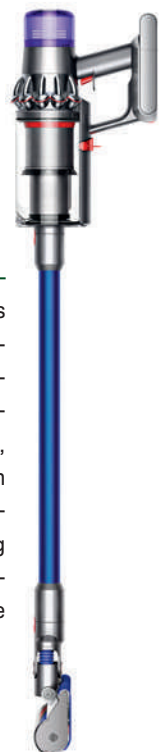
Dieses Minichamps-Großmodell (Maßstab 1:8) des Porsche 911 Carrera RS 2.7 Leichtbau (1972) in Weiß mit grünem Dekor ist weltweit auf 99 Exemplare limitiert und wurde in enger Zusammenarbeit mit Porsche entwickelt. Mit ein bisschen Glück und der richtigen Antwort gehört es vielleicht schon ganz bald Ihnen.

www.minichamps.de

Dyson V11™
Absolute Extra Pro
Wert: 770 Euro

Der V11 Absolute Extra Pro ist Dysons kabelloser Staubsauger mit der höchsten Saugkraft und intelligenter Technologie. Dank zusätzlichem Akku reinigen Sie mit ihm bis zu 120 Minuten, und er passt sich dabei automatisch an Teppich- und Hartboden an. Er bietet eine konstant hohe Akkuleistung und zeigt diese im Display an. Die perfekte Voraussetzung für eine optimale Autoreinigung!

www.dyson.de



In diesem Jahr verlosen wir Preise im Gesamtwert von fast 7000 Euro und möchten von Ihnen wissen:

Welches 911-Modell aus welchem Baujahr lieferte die Basis für Walter Röhrls 911 ST 3.5?



Tresor Otto 300
Wert: 620 Euro

Wertvolle Dinge vor unbefugtem Zugriff schützen. Verwahren Sie luxuriöse Uhren, teuren Schmuck, den Zweitschlüssel Ihres Autos in einem Wertschutzschrank. Gewinnen Sie den Tresor Otto 300 mit elektronischem Zahlenschloss – vom Qualitätsanbieter Nummer 1 in Deutschland.

www.hartmann-tresore.de



Sonos One
Wert: 229 Euro

Der Sonos One ist ein kompakter Smart Speaker, der raumfüllenden Sound garantiert und sich bequem per Stimme steuern lässt. Er spielt Musik, Hörbücher, Podcasts und sämtliche Audioinhalte von über 80 Streaming-Diensten ab. Dank der Integration von Google Assistant und Amazon Alexa kann er sogar via Sprache gesteuert werden.

www.sonos.de



Mobiler Pizzaofen von Ooni
Wert: 380 Euro

Das schottische Unternehmen Ooni bietet mit mobilen und stylischen Pizzaöfen die Grundlage für beste neapolitanische Pizza außerhalb Italiens, die in nur 60 Sekunden knusprig gebacken ist. Der perfekte Pizzaabend mit Freunden kann kommen! Erst recht mit diesem dreiteiligen Set (inkl. Schieber und Infrarot-Thermometer).

www.ooni.de



Handkaffee-Starter-Paket
Wert: 230 Euro

Mehr Zeit für Genuss! Bei roastmarket finden Sie Ihren neuen Lieblingskaffee jetzt ganz einfach online im Sortiment der Top-Röster und Testsieger – zusammengestellt von leidenschaftlichen Experten. Für Ihren perfekten Kaffeemoment.

www.roastmarket.de

Drei Sets von Shaping New Tomorrow
Wert: je 189 Euro

SHAPING NEW TOMORROW hebt mit ihren „Perfect Pants“ klassische Menswear auf ein neues Niveau. Eine speziell entwickelte Technologie namens Freefiber™ sorgt für außergewöhnlichen Tragekomfort und Style. SHAPING NEW TOMORROW verlost 3 Outfits bestehend aus einer außergewöhnlich bequemen Hose und Hemd.

www.shapingnewtomorrow.de



Teilnahme auf
www.porsche-fahrer.de
oder per Postkarte
(an: PORSCHE FAHRER,
Stichwort Weihnachten,
Pottscheid 1, 53639 Königswinter).
Teilnahmeschluss ist der 20.12.2020.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Ausführliche Informationen
zu den Preisen und die
Teilnahmebedingungen finden Sie auf
www.porsche-fahrer.de.

TUNING – 911 ST 3.5

50





UND NICHT ANDERS

Wenn Walter Röhrl sich einen Elfer bauen könnte, wie würde er aussehen? Er hat diese Frage selbst beantwortet und es einfach umgesetzt: In rund zweijähriger Aufbauzeit entstand ein Fahrzeug ganz nach seinen Vorstellungen. Wir waren bei den ersten Ausfahrten dabei.

DIE VORGABEN WAREN EINDEUTIG: WENIGER ALS 1000 KILOGRAMM TROCKENGEWICHT UND EIN MOTOR MIT STRAMMEM DREHMOMENTVERLAUF.

Oak-Grün-Metallic, die Lieblingsfarbe von Ferry Porsche. Edel schimmert sie auf dem Blechkleid dieses F-Modells. Zwei breite, silberne Streifen laufen über Kofferraumhaube und Dach bis über den Motordeckel, wo silbern abgesetzt ein „Porsche“-Schriftzug den Abschluss bildet und sich auch ein Hinweis findet, womit man es zu tun haben könnte: 911 ST.

Doch so einfach ist es nicht, Walter Röhrls ganz persönlichen 911 zu erfassen, wenngleich man schon einen Hinweis bekommt. Denn mit einem 911 ST fängt die Geschichte vom Entwurf dieses ungewöhnlichen Autos an. Der Unternehmer Josef Mühlbauer, Mit-ausrichter des großen Porsche-Treffens in

Roding, besitzt ein privates Porsche-Museum, in dem eine Halle Fahrzeugen gewidmet ist, die mit Herbert Linge in Verbindung stehen. Dafür ließ er sich einen 911 ST aufbauen, der im Dress der ONS-Sicherheitsstaffel daherkommt, die Linge einst gründete. Linge selbst fuhr damals so einen Wagen.

Als das Fahrzeug fertig war, machte Walter Röhrl eine Probefahrt rund um seinen Heimatort Sankt Englmar, auch weil Mühlbauer meinte, der ST gäbe sich doch etwas rappelig. Röhrl konnte ihn beruhigen – das sei eben so. „Ich war auf Anhieb begeistert von dem Wagen. Nach drei Kilometern war mir klar: So einen leichten Porsche muss ich auch haben, das ist eine ganz andere Welt von Autofahren. So wurde die Idee geboren.“

Die spontane Reaktion auf Lenkbefehle und leichtes Bremsen: „Da merkt man einfach, dass keine Masse dahintersteht.“ Daraufhin ging Röhrl auf Rafael Diez zu, der ihm bereits einen ungewöhnlichen 356 mit 3,0-Turbo-Motor gebaut hatte. „Es gibt aber einen wichtigen Unterschied: Der 356 war ein Projekt eines



Enthusiasten, das wir fertiggestellt haben. Dies aber sollte Walters ganz persönlicher 911 werden“, erzählt Diez.

Bislang bevorzugte Walter Röhrl für solche Ausflüge gern sein Porsche 911 2,7 Carrera G-Modell mit dem 210-PS-Motor aus dem RS: „Da habe ich schon in etwa erlebt, was das für ein tolles Fahrgefühl ist, aber der ST gefiel mir dann auch optisch mit seinen Verbreiterungen weit besser.“ Der Plan: Der Carrera 2,7 sollte für einen sehr speziellen ST Platz machen.

Die Vorgaben von Walter Röhrl lauteten: Trockengewicht von unter 1000 Kilogramm und ein Motor mit einem strammen Drehmomentverlauf und deutlich mehr Leistung als ein ST mit 2,5 Litern Hubraum oder ein 2,7 RS. Dazu Verzicht auf Elektronik und alle Komfortextras. „Und an keiner Stelle sparen: die besten Bremsen montieren und den Rohbau verstärken.“

Röhrl und Diez beschlossen, auf der Basis einer Rohkarosse ein Auto aufzubauen. „Ich hatte noch die Karosserie eines 911 T von 1971 bei mir stehen, Originalfarbe Irischgrün“, erinnert sich Diez. Das Lastenheft füllte sich weiter: Ein Überrollbügel sollte vorwiegend

zum Versteifen dienen und aus Alu bestehen, zudem sollte man noch normal einsteigen können. „Hohe Steifigkeit war ich von meinen Rallye-Autos gewöhnt. Gemessen an dem, was man heute gewohnt ist, sind die alten Karosserien weich, da kann man mit Verstärkungen schon viel bewirken“, berichtet Röhrl.

Über ein Dutzend Mal kam Walter Röhrl in die Werkstatt in Süßen bei Göppingen. Jeder Schritt beim Aufbau wurde im Detail mit ihm durchgegangen. „Ich wollte ihm ja nicht einfach ein fertiges Auto hinstellen, ich wollte, dass er mitmacht und sieht, wie alles entsteht“, führt Rafael Diez aus. Am Ende zeigte sich, dass die technischen Vorgaben auch ein optisch stimmiges Paket erzeugten.

1 VERSTÄRKUNGEN

Das ist der Bereich, an dem mit besonderer Hingabe gearbeitet wurde und von dem am Ende am wenigsten zu sehen ist. Die Rohkarosse wurde an fast allen Ecken nachgearbeitet, an vielen auf den ersten Blick unverdächtigen Stellen verstärkt. Ex-Porsche-Ingenieur und -Rennfahrer Roland Kussmaul war mit dabei,



Spezielle Rallye-Sitze von Recaro, ein Satz Turbo-Bremsen hinter den Felgen – beim Umbau wurde an keiner Stelle gespart.



um vor Ort alle Punkte durchzugehen. „Er besitzt sehr viel Erfahrung darin, weil er für Porsche damals die Rallye-911 mit aufgebaut hat“, sagt Röhrli. Im Heck wurden die Aufnahmen der hinteren Motorlager überarbeitet und die Dome hinten mehrfach verstärkt, das Achsquerrohr für die Aufnahme der Drehstabfedern wurde zusätzlich abgestützt und die Aufnahmen der Stabilisatoren wurden dicker gemacht. Am ganzen Fahrzeug zog Diez die Schweißnähte nach, am Vorderwagen besonders viele, wo auch der untere Rahmenbereich verstärkt wurde. Hier natürlich ebenfalls das ganze Programm: verstärkte Dome und verstärkte Aufnahmen der Querlenker, zusätzliche kleine Bleche an kritischen Punkten.

Bei der Integration des Überrollbügels ging man zum Teil neue Wege: Er stützt sich bis nach hinten auf die Längsholme im Motorraum ab, ist an dieser Stelle auch aus Stahl, damit er dort direkt verschweißt werden konnte. Die Strebe im Bereich der Fahrertür steigt nach vorn leicht an und stützt sich dort fast mittig auf der ebenfalls verstärkten A-Säule ab. Auch die B-Säule bekam ein gedoppeltes Blech. Dann der Vorderwagen: „Der ist in der Serie so weich, dass das Blech schon beim Kurvenfahren nachgibt, er besitzt wenig Steifigkeit über die Querachse“, weiß Rafael Diez. Die Domstrebe im Vorderwagen wurde deshalb durch ein Kreuz ergänzt: „Hier fangen wir die Kräfte am vorderen Montagepunkt des Querlenkers ab, ein besonders kritischer Punkt.“ In der Summe sei so die Konstruktion einer Aussteifung entstanden, die es in dieser Form noch nicht gegeben habe. Auch die Schwingen der Hinterachse wurden nach Art der Versionen im 2,7 RS verändert.

2 MOTOR

„Vergaser oder mechanische Einspritzung waren mir einfach sympathisch“, gibt Walter Röhrli zu. Diez habe sich viel mit mechanischen Einspritzanlagen beschäftigt, deshalb sei es zu dieser Lösung gekommen. Röhrli bevorzugte zudem das schwerere, aber stabile Aluminium-Gehäuse, das Porsche ab dem Carrera 3,0 einsetzte, obwohl das etwa 20 Kilogramm mehr Gewicht bedeutete. „Wenn wir so ein Auto bauen, soll es auf lange Sicht haltbar sein.“

Als Basis diente ein 3,2-Liter-Motor, tiefgehend modifiziert, unter anderem mit einer 996-GT3-Kurbelwelle, die nicht nur etwa 500 Gramm leichter ist, sondern auch mehr Hub

DIESER 911 ST IST EIN SPASSGERÄT FÜR DIE LANDSTRASSE: STARKER MOTOR, WENIG GEWICHT UND KEINE KOMFORT-AUSSTATTUNG, DIE DAS DIREKTE FAHRGEFÜHL DÄMPFT.



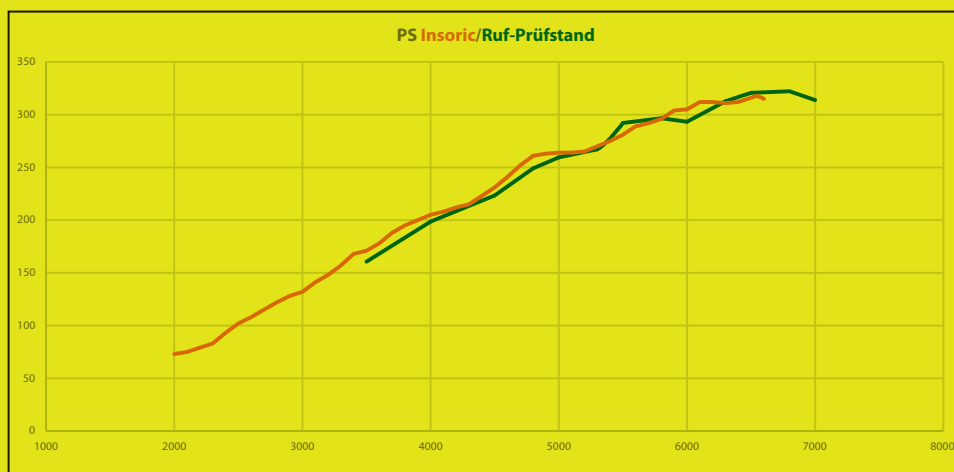
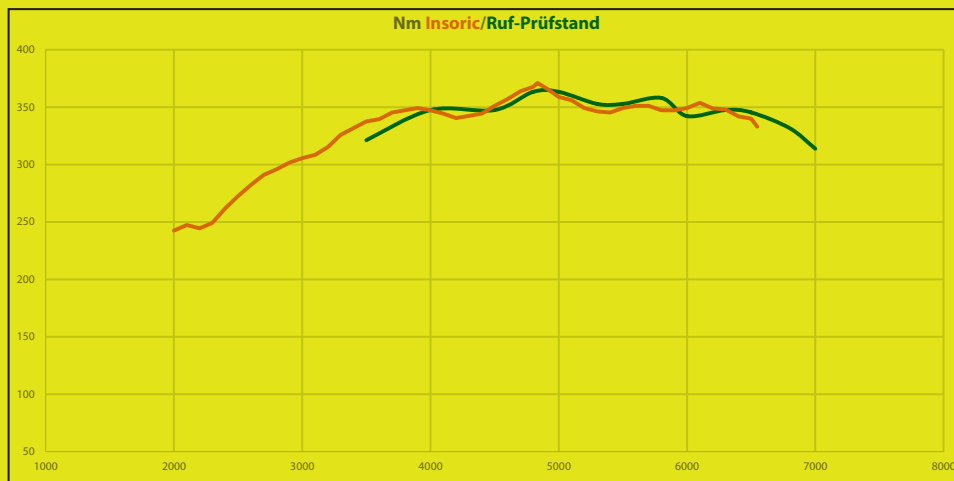


MESSUNG

Es geht nichts über eine Messung auf einem geeichten Motorprüfstand, aber immer gleich den Motor ausbauen, das ist doch sehr aufwendig. Auch Rollenprüfstände bieten eine gute Orientierung. Hier beschleunigt der Wagen in der Regel im 4. Gang von niedrigen Drehzahlen, etwa ab 1500 bis 2000/min, bis zum Drehzahlbegrenzer. Dann wird ausgekuppelt und die sogenannte Schleppleistung ermittelt, also jene Kraft, die der Antriebsstrang benötigt. Radleistung plus Verlustleistung ergibt dann die Motorleistung.

Im Prinzip funktioniert die Arbeit mit einem Winkelbeschleunigungssensor ähnlich. Er wird am Rad im Zentrum der Felge befestigt, man beschleunigt den Wagen auf einer ebenen Strecke bis an den Drehzahlbegrenzer und kuppelt aus. Anhand der Zu- und Abnahme der Raddrehzahl-Differenzen lassen sich ähnlich wie auf einem Rollenprüfstand anhand einer Auswertungssoftware Leistungsdaten ermitteln. Nach diesem Prinzip arbeitet das System der Schweizer Firma Insoric. Wir haben, weil die Mess-Strecke kurz war, im 3. Gang gemessen.

Das Beispiel der Leistungsmessung an Walter Röhrls Porsche zeigt: So etwas kann einem im redaktionellen Alltag eine große Hilfe sein. Die Kurve unterscheidet sich etwas im oberen Teil, weil die Zeit, in der im 3. Gang der Drehzahlbereich durchfahren wurde, sehr kurz ist. Die Masse des Fahrzeugs dämpft deshalb Ausschläge in der Leistung nach oben oder unten.



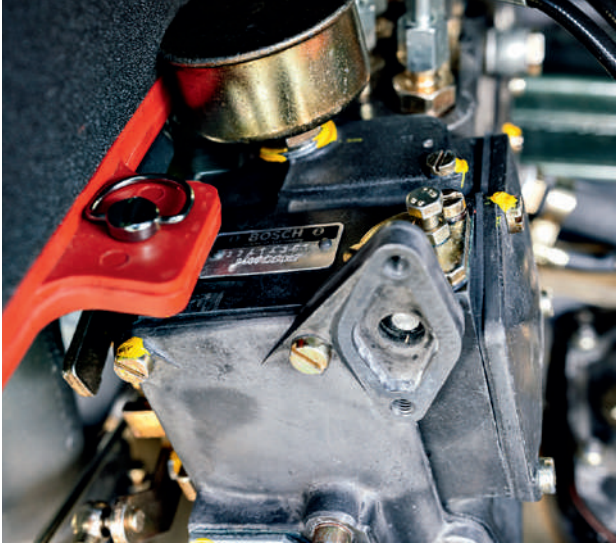
bereitstellt: 76,4 statt 74,4 mm. Sie wurde leicht gekürzt und mit einem neuen Gewinde versehen, um die Flucht für die Riemenscheibe passend zu bekommen. Die Zylinder wuchsen im Durchmesser von 95 auf 98 mm und sind weiterhin mit Nikasil beschichtet. Das ergibt einen Hubraum von 3458 ccm. Innen laufen leichte Wössner-Kolben mit RSR-Dach, die Verdichtung liegt bei 10,5 : 1, dazu kommt nun eine Doppelzündung.

Natürlich wurden auch Kurbelwellengehäuse und Pleuel, die vom 911 SC stammen, bearbeitet. Die Zylinderköpfe vom 3,2 blieben weitgehend serienmäßig, allerdings wurden Ventile vom 911 Turbo 3,3 verwendet, die auf der Auslass-Seite natriumgekühlt und leichter sind. Gesteuert werden sie von einer Nockenwelle mit einem modifizierten Profil aus dem 911 S.

Die Einspritzanlage kommt vom Porsche 911 2,7 RS, ebenso der Raumnocken. Die Einspritzmenge wurde auf den höheren Hubraum angepasst. Die Einzeldrosselanlage stammt vom Porsche 911 mit zwei Litern Hubraum und wurde modifiziert. Unter anderem wuchsen die Saugrohre im oberen Bereich noch einmal um 20 mm – der maximale Wert, mit dem sie noch samt Luftfiltern im Heck Platz fanden. „Das soll das Drehmoment weiter verbessern“, so Rafael Diez.

Fächerkrümmer mit 42 mm Durchmesser münden in einem Auspuff mit zwei Endrohren, die Anlage stammt von Friedrich Motorsport. Schließlich wurde der Motor auf dem geeichten Prüfstand bei Ruf in Pfaffenhausen vom ehemaligen Leiter der Abteilung Motor und Getriebe Kundensport, dem unter Insidern hochgeschätzten Helmut Pietsch, geprüft. Gleichzeitig testete man auch noch eine andere Auspuffanlage im Vergleich, die aber weniger Drehmoment bereitstellte.

Das Ergebnis ist beeindruckend: Auf dem Motorprüfstand liegen zwischen 4800 und 5000/min 363 Nm Drehmoment an. Bei 6800/min leistet der Motor 322,2 PS. Wir nahmen selbst eine Messung mit dem Winkelbeschleunigungssensor der Schweizer Firma Insoric vor, der nun zur Testausrüstung unserer Redaktion zählt (siehe Box), um auch noch eine Leistungskurve unterhalb von 3500/min zu bekommen, die bei Ruf nicht abgefahren wurde. Die Messung ergab einen weitgehend deckungsgleichen Verlauf. Im oberen Bereich waren wir vorsichtig und drehten den Motor bis etwa 6900/min laut Drehzahlmesser.



Schon ab 2000/min liegen etwa 240 Nm an, ab 3000/min 300 Nm, die danach bis zur Drehzahlgrenze von 7000/min nicht mehr unterschritten werden. Bei etwa 4850/min ermittelten wir ein Drehmoment-Maximum von 370 Nm, bei 6550/min 318 PS.

Das Getriebe ist ein Typ 915 aus einem 911 SC mit einer Drexler-Sperre, die Schwingscheibe stammt vom RSR, dazu kommt eine Alu-Druckplatte. Über einen kleinen Schalter am Armaturenbrett lässt sich das Motorölthermometer umschalten, um die Getriebe-temperatur zu beobachten. In jedem Kotflügel vorn sitzt zudem ein Ölkühler.

3 GEWICHT + KAROSSE + FAHRWERK

Es sollte keine „Klapperkiste“ werden, gab Röhl mit auf den Weg. So kam es beim Auskleiden des Autos zu einem Mittelweg zwischen leicht und komfortabel: Alle nackten Flächen wurden mit Filz versehen, was verhindert, dass der Wagen dröhnt. Zudem gibt

es Türtafeln, was den Innenraum wohnlicher gestaltet. Front- und Heckhaube sind aus GFK, ebenso die Stoßstangen, alles andere ist aus Blech gefertigt. Gespart wurde an Dämmung und Unterbodenschutz. Die Sitze steuerte Recaro bei. „Die gab es schon in den Achtzigern, sie waren etwa in den Audi Quattros verbaut. Sie wurden aber nie in großer Auflage gefertigt. Diese Recaro Rallye 1 Schale wurde nach oben hin verlängert“, erläutert Diez.

„Man hätte das Auto durchaus noch um 50 Kilo leichter bauen können, mit GFK-Kotflügeln und -Verbreiterungen sowie Kunststoffscheiben, aber dann rappelt es wieder.“ Wie schwer ist es nun? Vollgetankt kamen wir mit geeichten Waagen auf exakt 1078 Kilogramm. Darin sind

Kurzer Stopp während der Fotoaufnahmen: Carsten Geyer, unseren Lesern als Experte aus vielen Technik-Workshops bekannt, und Walter Röhl diskutieren über die technische Umsetzung des Projekts.



aber 100 Liter Benzin im großen Tank enthalten. Trocken – also ohne Benzin und Öl – liegt das Gewicht bei 970 Kilo. Walter Röhrls Vorgabe wurde folglich unterboten, trotz einiger gewichtstreibender Teile.

Vorn rollt der ST auf Fuchsfelgen der Größe 8 x 15, hinten sind es 9 x 15, damit passen die maximal möglichen Reifenbreiten unter die Verbreiterungen. Auf den Rädern sind optisch passend Pirelli P7 in 225/50 R 15 (vorn) und 285/40 R 15 (hinten) montiert. Dazu kommen einstellbare Bilstein-Einrohr-Gasdruckdämpfer. Alle Fahrwerksteile sind in serienmäßigen Gummibuchsen gelagert.

Vorn federt der ST weiter mit 19-mm-Drehstäben, die hinteren mit 26 mm Durchmesser steuert der Porsche Turbo 3,3 bei. Der vordere Stabilisator ist 15 mm stark, der hintere 18 mm. Auch die Bremsanlage kommt vom

930 Turbo 3,3, die Bremsbalance lässt sich im Cockpit verstellen.

„Das ist das erste Auto, das exakt so für mich gebaut wurde, wie ich es mir vorstelle: leicht, stabil, keine unnützen Dinge darin, gescheites Fahrwerk, vernünftige Sitze. Das gehört für mich zu einer Fahrmaschine dazu“, resümiert Röhrl. Einen 993 als Basis zu verwenden, kam nicht infrage: „Das ist ein sehr schönes Auto, für mich aber schon die absolute Grenze, was den Einsatz von Elektronik betrifft. Für Porsche war er aber im Bereich der Fahrwerksentwicklung ein Meilenstein. Das war ein großer Schritt nach vorn, was die Gutmütigkeit beim Fahren betrifft. Mein Auto ist sicherlich deutlich schwerer zu fahren als ein moderner Wagen, darüber muss man sich im Klaren sein. Es kommt viel deutlicher zum Vorschein, dass er ein Heckmotorwagen ist. Da muss man auf die

Masse bei Lastwechseln aufpassen, zudem hat der Motor so viel Kraft, dass er beim Gasgeben nach engen Kurven ausbrechen kann. Es liegt an einem selbst, ob das Auto gut fährt, und nicht am kleinen Mann im Computer.“

Aber das sei gerade der Spaß an dem Wagen. „Man muss spüren, wann der Wagen kommt, die Lenkung rechtzeitig aufmachen.“ Mit einem Bürzel vom RS ließe er sich bei höheren Geschwindigkeiten ab 160 km/h etwas gutmütiger machen. „Aber das will ich nicht. Es soll ein ästhetisch ansprechendes Auto bleiben.“ Im 5. Gang auf die Kurve zufahren, mit Zwischengas herunterschalten. „Bamm, bamm, bamm, das ist Autofahren, weich ein-kuppeln, weiter geht's – das ist super.“

Wie fährt sich das Auto? Man müsse schon ein Hardcore-Fan sein, urteilt Röhrl: „Die Geräuscentwicklung in so einem Auto ist schon



anders. Das Getriebe hört man deutlich, weil kein Dämm-Material vorhanden ist.“ Da hat er recht, zeigt die Mitfahrt. Sein ST lässt einen auch hier einen direkten Draht zu Fahrwerk und Maschine spüren. Er stürmt ansatzlos nach vorn, spielerisch und leichtfüßig dank des geringen Gewichts. Er gibt sich deutlich ziviler als ein Renngerät trotz der Geräuschkulisse, was auch am angenehm zurückhaltenden Klang der Auspuffanlage liegt. Das Fahrwerk läuft dank der Lagerung in Gummi ruhig.

Für lange Strecken zu Geschäftsterminen schätzt Walter Röhrh dagegen seinen 911 Turbo S, mit dem sich entspannt Hunderte von Kilometern zurücklegen lassen. „Man muss wissen, was man will, und wenn ich mir sage, heute willst du Spaß haben, wähle ich immer den ST.“ ◀

Text + Fotos: Tobias Kindermann

„WENN ICH MIR SAGE,
HEUTE WILLST DU SPASS HABEN,
WÄHLE ICH IMMER DEN ST.“

EITEL SONNENSCHNEIN

Mit Heckantrieb und 385 Biturbo-PS beginnt der Einstieg ins Elfer-Fahren unter freiem Himmel. Wohin schlägt das Pendel – ist das Carrera Cabrio ein Elfer für ein paar schöne Stunden oder einer für immer?



Aber warum müssen es eigentlich immer Allrad und S-Triebwerk sein? Schon die Basisversion, da ist das Wort wieder, bietet mehr als genug!

385 PS, 450 Nm bei knapp 2000/min, der Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,4 Sekunden und 291 km/h Höchstgeschwindigkeit – es gab mal Zeiten im Elfer-Kosmos, in denen brauchte es für solche Werte Topversionen à la GT3 oder Turbo.

Um die Bestzeiten auszuloten, bleibt das Dach geschlossen. Am Prinzip der vor über 20 Jahren eingeführten Z-Faltung hat sich nichts geändert, allerdings hat der Geräuschpegel bei schneller Fahrt einen neuen Tiefstand erreicht. Auf der Autobahn, bei schneller Fahrt, sind die Windgeräusche gering, machen das gut sitzende Verdeck und die optimierte Aerodynamik das Cabrio zum ernsthaften Sportwagen, dessen Fahrleistungen und Handling über jeden Zweifel erhaben sind. Die S-Motorisierung mit 450 PS vermissen wir kein bisschen, schon gar nicht unter freiem Himmel.

Wird das Dach geöffnet, kommt der Komfort-Charakter des 992 wie von selbst zum Tragen. Der Gasfuß hebt sich, die hereinwehende Luft auf kurvigen Landstraßen beflügelt die Stimmung. Zwölf Sekunden braucht es, bis das Verdeck hinter den Sitzen verschwunden ist. Auch das ist eine gute Zeit.

Mit dem Dach legt der 992 auch eine gewisse Schwere in der Bedienung ab. Ist das Verdeck zu, sitzt es sich weit unten im Dunkeln. Die fehlenden Fensterflächen, über die Coupé und Targa verfügen, sorgen bei der Cabrio-Version für eine traditionell schlechte Übersicht nach hinten. Rückwärts fahren oder einparken gelingt

Basis klingt nach wenig, nach Verzicht und spröder Einfachheit. Das 992 Cabrio mit seinem Dreiliter-Biturbo-Boxer, dem elektrischen Verdeck und dem serienmäßigen Achtgang-PDK als Basisversion zu bezeichnen, verfehlt daher das Thema. Tatsächlich ist es mit einem Preis von rund 117.000 Euro aber die günstigste Variante unter den offenen Elfern, ein Einstiegsmodell auf hohem Niveau.

Das liegt auch daran, dass Porsche dem Cabrio im Gegensatz zum frisch gebügelten Targa die Möglichkeit einräumt, ganz puristisch mit Heckantrieb unterwegs zu sein. Allradantrieb ist beim Bügel-Elfer hingegen Pflicht und treibt den Preis: Mehr als 125.000 Euro teuer ist der Targa 4, die 4S-Version kostet mit 140.327 Euro exakt so viel wie das 911 4S Cabrio.

Daten in Kürze

Motor: Sechszylinder-Boxer/Biturbo

Hubraum: 2981 ccm

Leistung: 283 kW (385 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 450 Nm bei 1950/min

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Höchstgeschwindigkeit: 291 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,4 s

Durchschnitts-Verbrauch auf 1000 km: 10,6 l SP
(Werksangabe: 9,6 l SP)

Basispreis: 117.591 Euro



am besten mit geöffnetem Dach, die Kamera am Heck hat das groß und breit gewordene 911 Cabrio bitternotig. Hell und übersichtlich wird es erst unter freiem Himmel. Bei Handlichkeit und alltagsfreundlicher Bedienung hat der kompaktere 718 Boxster dem großen Bruder 911 Cabrio eine Menge voraus.

Hinzu kommen bekannte 992-Schwächen wie teilweise vom Lenkrad verdeckte Instrumente, eine in vielen Untermenüs verborgene Bedienung oder die schnell als Spielerei empfundenen elektrisch ausfahrbaren Türgriffe. Wie viele Male hält der Mechanismus das aus und fahren sie auch wirklich wieder ein? Echt jetzt, braucht es das wirklich?! Der filigrane Wählhebel des feinnervig agierenden PDK ist Geschmackssache, taugt aber nicht zum Ablegen der rechten Hand wie bisher. Dennoch stellt sich die Frage, ob ein ähnlich kompakter Hebel an der Lenksäule nicht konsequenter wäre und weiteren Platz auf der Mittelkonsole schaffen würde.

Zurück zur Basis. Einfach ist das racinggelbe 992 Carrera Cabrio der Testwagen-Abteilung natürlich nicht. Die Liste der Extras umfasst 25 Optionen im Wert von 34.000 Euro, von den farblich passenden Sicherheitsgurten zu 429 Euro bis zu der 8700 Euro teuren PCCB-Bremsanlage mit gelben Bremsätteln. Auch hier gilt, dass es durchaus mit weniger ginge.

Die Carrera Classic Räder zum Preis von 2157 Euro stehen dem Elfer hervorragend, belüftete Sitze für 1000 Euro machen bei hoch stehender Sonne Sinn und der optionale 90-Liter-Tank, der tatsächlich nur 185 Euro Aufpreis kostet, ist auf jeden Fall eine vernünftige Wahl und sollte in jedem 992 Stan-

dard sein. Bei einem Verbrauch von mehr als 10 Litern auf 100 Kilometern engt der serienmäßige Tankinhalt von nur 64 Litern den Radius unnötig ein. Hier stimmt es dann doch: Manchmal darf es etwas mehr sein.



Ein Schönwetter-Elfer bleibt Geschmackssache. Die Puristen greifen bevorzugt zum geschlossenen 911, die meisten offenen dürften Zweit-, Dritt- oder Viertfahrzeuge für sonnige Tage zwischendurch sein. Gerade dann macht die Basisversion alles richtig: 385 PS und klassischer Heckantrieb sind ideale Begleiter, zum Genießen braucht es nicht mehr. Schnell geht auch. Wer wollte bei einer Spitze jenseits der 290-km/h-Marke schon meckern? Weil der Aufpreis von rund 14.000 Euro im Vergleich zum Coupé noch moderat ausfällt, ist das 992 Cabrio eine Überlegung wert. ◀

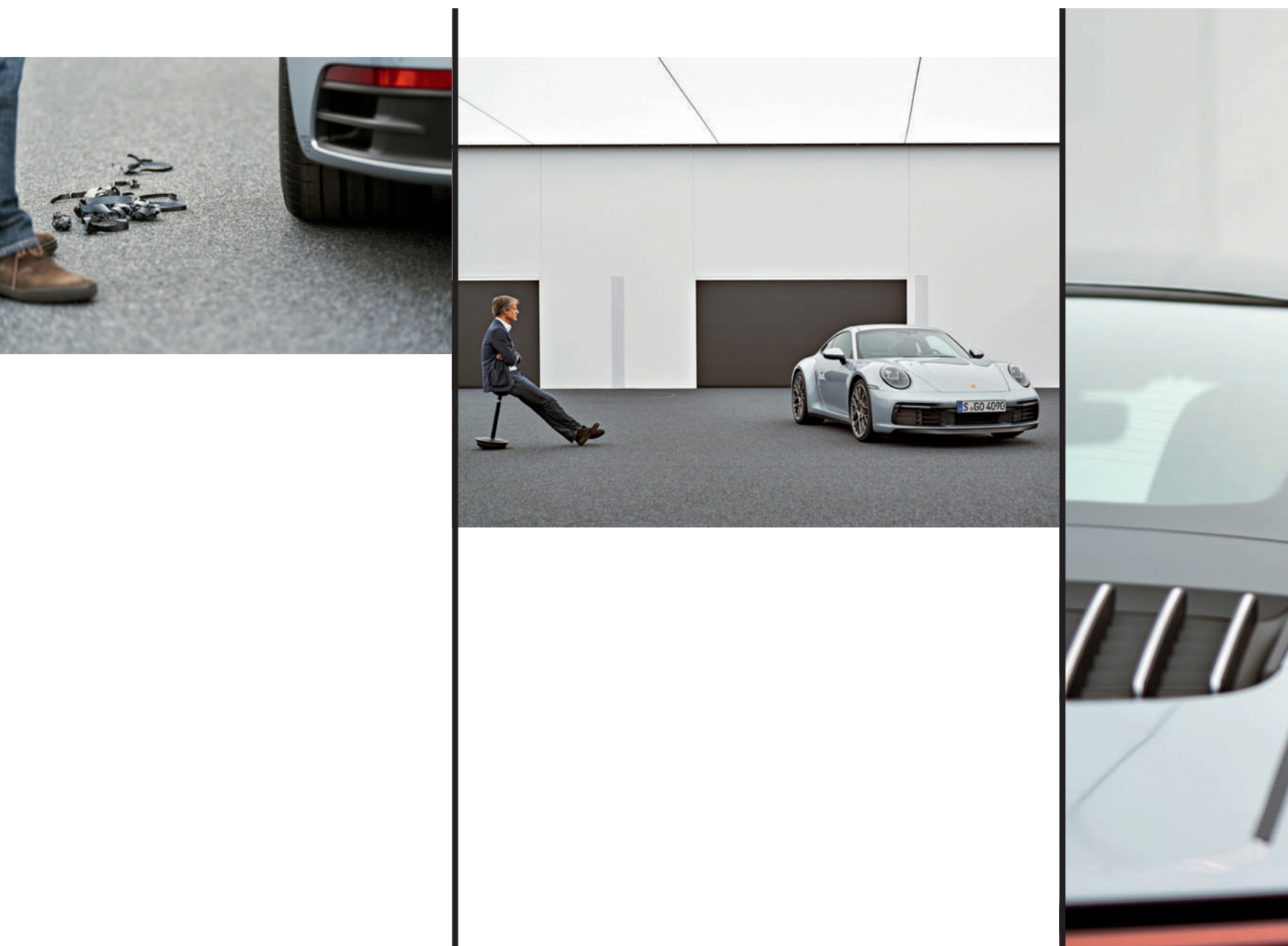
Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche / Jan Weiden

DIE S-MOTORISIERUNG MIT 450 PS VERMISSEN WIR KEIN BISSCHEN, SCHON GAR NICHT UNTER FREIEM HIMMEL.



DESIGN – MICHAEL MAUER

PROPOR



Kein Porsche-Chefdesigner hatte es je so einfach wie Michael Mauer. Während fast jeder seiner Vorgänger irgendwann die Firmenpleite vor Augen hatte und mit dementsprechend knappsten Budgets auskommen musste, kann Mauer auf mehr als zwei Jahrzehnte gigantischen Erfolgs bauen und aus dem Vollen schöpfen.

T I O N E N





Ohne Klebeband geht es nicht: Tape Drawing visualisiert die Linien und ist bei aller Digitalisierung ein kaum zu ersetzendes analoges Mittel im Autodesign.



LAUT MAUER EXISTIEREN DREI SÄULEN DES GUTEN AUTO- DESIGNS: „PROPORTIONEN, PROPORTIONEN, PROPORTIONEN.“

Gleichzeitig gilt aber auch: Kein Porsche-Chefdesigner hatte es je so schwer wie Michael Mauer. Denn nicht nur generiert immenser Erfolg seinen ganz eigenen Druck – Mauer muss auch darauf achten, dass die explodierte Modellpalette die Marke Porsche nicht gewöhnlich und dadurch irgendwann beliebig erscheinen lässt. Mit uninspirierter „Politik der ruhigen Hand“ ist es jedenfalls nicht getan.

Michael Mauer ist kein Selbstdarsteller. Unter Auto-Designern stellt das beinahe eine Seltenheit dar. Seine Designphilosophie besitzt dementsprechend auch keine blumig-prätentiöse Marketing-Bezeichnung, wie es bei der Konkurrenz mittlerweile gang und gäbe ist, sondern könnte mit „Porsche, aktualisiert“ – vielleicht noch ergänzt um die Zusätze „konzentriert“ oder „deutsch“ – recht prosaisch zusammengefasst werden. Gleichwohl steht das beste Design immer für sich selbst und bedarf keiner weiteren Erklärungen.

Laut Mauer existieren drei Säulen guten Autodesigns: „Proportionen, Proportionen, Proportionen.“ Was wie eine Binse klingt, ist tatsächlich ein Bekenntnis zum Design-Handwerk, das vielerlei Mühe und Arbeit bedingt – so tragen eben genau jene präzise abgewandelten Proportionen maßgeblich dazu bei, dass ein Macan nicht wie ein verbastelter Audi Q5 daherkommt und der Taycan sich tatsächlich wie ein viertüriger Elfer duckt. Einen Porsche – den noch immer etwas faden Cayenne ausgenommen – erkennt man daher auch mit verdecktem Wappen, während mancher Konkurrent die bis zur Unkenntlichkeit verwässerten Markenwerte hinter immer gigantischeren Frontgrill-Applikationen zu verstecken versucht.

Völlig neue Modelle von Traditionsmarken sind gewissermaßen eine Art Mauer-Spezialität. Als junger Designer, frisch von der Pforzheimer Hochschule kommend, entwarf er bei Mercedes Anfang der neunziger Jahre den ersten SLK. Die Gegenentwürfe seiner erfahrenen Designkollegen hatten genau dem Bild des „Corvette fighters“ entsprochen, den die Mercedes-Geschäftsführung bei der Designabteilung in Auftrag gegeben hatte. Ausgestellte Radkästen und „coke bottle hips“ beherrschten das Bild. „Allesamt sehr schöne Roadster, aber kein Mercedes“, wie Mauer meint. Er setzte sich daher über die

Vorgabe hinweg und entwarf einen Mercedes-Roadster mit klaren Linien und kaum Firlefanzen. Der Rest ist ein kleines Kapitel Autodesign-Geschichte.

Auch über den SLK-Erfolg hinausgehend waren die 14 Jahre, die Mauer „beim Daimler“ verbrachte, folgenreich – und eine exzellente Vorbereitung für sein zukünftiges Amt als Wächter über die Form der anderen schwäbischen Automobil-Ikone. Denn in Sindelfingen (wohin Mauer anfangs einmal pro Woche von Pforzheim aus per Fahrrad pendelte) arbeitete der Designer unter dem großen Bruno Sacco. Dessen Verständnis für Markenwerte weit jenseits offensichtlicher Insignien wie auch sein Hang zum Purismus haben Mauer stark geprägt. Ebenso wie Saccos ruhiges diplomatisches Auftreten, das mitnichten einen Mangel an Autorität nach sich zog.

LEHRZEIT BEI BRUNO SACCO

Diese „Sacco Schule“ des ruhigen Handels und der klaren „deutschen“ Formen schlug sich vor Mauers Engagement in Weissach schon in Schweden nieder, wo er vier Jahre lang als Saab-Chefdesigner mehrere bemerkenswerte Konzeptstudien verantwortete, beginnend mit dem 9-X von 2001. Leider blieben diese concept cars weitgehend folgenlos und vermochten nichts an der Missachtung der Marke seitens des Mutterkonzerns GM zu ändern. „Irgendwann war ich dann schon enttäuscht, weshalb ich mich über den Anruf von Porsche freute.“

Nach jenem Anruf zog es Mauer 2004 zurück ins Schwäbische, eben nach Weissach. Der Sessel seines Amtsvorgängers Harm Lagaay dürfte bei Mauers Ankunft noch warm gewesen sein, denn Mauer wurde nicht aufgrund



DAS ENTSCHEIDENDSTE DESIGN DER ÄRA MAUER IST DER TAYCAN, DER DIE QUADRATUR DES KREISES WAGT.

irgendeiner Unzufriedenheit angeheuert, sondern sollte das geschätzte Werk seines in die Rente verabschiedeten Vorgängers tunlichst fortführen. Somit war Mauer, ob schon hörbar Schwabe, „der Neue“, der sich erst einmal zu beweisen haben würde. Ein krachender gestalterischer Umbruch war somit weder möglich noch erwünscht.

Folgerichtig fließend verlief der Übergang der Ära Lagaay in die Ära Mauer. Jene begann denn auch vollumfänglich erst mit dem 991-Elfer im Jahr 2011: Dessen völlig neue Plattform, aber auch allerlei Personalwechsel an der Spitze hatten dem nicht mehr ganz so neuen Chefdesigner deutlich mehr Freiheiten verschafft. Seinem Wesen entsprechend nutzte Mauer diese Freiheiten noch immer nicht für einen brutalen Bruch, sondern für zielgerichtete, kontinuierliche Veränderungen und Verfeinerungen.

Während die Porsche-Welt immer komplexer wird – was Technik wie Produktpalette anbelangt –, wurden die „Mauer-Porsche“ als Konsequenz zunehmend puristischer. Der aktuelle 992 ist dafür das beste Beispiel: Seine Rücklichter bestehen aus nicht viel mehr als einem dünnen Leuchtband. An Front wie Heck sind sämtliche Lüftungsschlitze, Leuchten und Endrohre sauber in grafische Einheiten zusammengefasst. Dazu noch Oberflächen, die mehr gegossen denn gepresst wirken. Et voilà: der visuell klarste Elfer seit dem allseits verehrten 993. Und dazu noch eine Huldigung „nachhaltiger“ deutscher Designwerte, wie sie auch Mauers Lehrmeister Bruno Sacco praktizierte.

TAYCAN IST PORSCHE PUR

Das entscheidendste Design, das unter Mauers Ägide bislang entstand, ist indes der Taycan. Dieser wagt eine Quadratur des Kreises, indem er weder gezielt provoziert und mit Marken-Konventionen bricht (wie etwa ein BMW i3) noch zu kaschieren versucht, dass es sich bei ihm um ein Elektroauto handelt (wie diverse zum



MAUER FORDERT VON SEINEN DESIGNERN, DASS SIE „ES AUSHALTEN KÖNNEN, KEINE SICKE REINZUMACHEN“.

Elektrofahrzeug umgebastelte SUV-Modelle). Dieser Balanceakt gelang, indem die Designer gewisse Freiheiten, die eine Elektro-Architektur bietet, nutzten, um einen tatsächlichen viertürigen Sportwagen zu erschaffen – was mit einem hoch bauenden Verbrenner-Motor als Antriebsquelle nicht möglich gewesen wäre. Doch so folgerichtig der Taycan heute auch erscheinen mag, so mühsam waren die Diskussionen, die letztlich in diesem ersten Porsche-BEV (Battery Electric Vehicle) mündeten.

Technisch am einfachsten ist es, die Batterien eines Elektroautos flächig im Fahrzeugboden zu verteilen und die Kabine darauf aufzubauen – daher die vielen wie Pilze aus dem Boden schießenden BEV-Derivate auf SUV-Basis. „Auch hier im Hause gab es die Tendenz, zu sagen: ‚SUVs sind doch erfolgreich, machen wir’s uns einfach!‘ [...] Aber der E-Motor im Porsche ist so ein großer Schritt, da muss das Design aus jeder Pore sagen: ‚Ich bin der Porsche unter den E-Autos.‘ Das ist mit einem SUV nicht möglich.“ Viele Diskussionen und Überzeugungsarbeit waren die Folge, der flache, athletische Taycan die Konsequenz.

Mauer legt Wert darauf, dass die Marke Porsche „gläubwürdig“ bleibt. Auch das klingt nach Binse, ist aber ein nobles Ansinnen in Zeiten, in denen Markenwerte immer weniger und exponentielles Wachstum immer mehr zählen. Diese Glaubwürdigkeit zeigt sich für Mauer nicht nur im Grundkonzept des Taycan, sondern auch im reduzierten Auftritt des Porsche-Designs. Während die Konkurrenz immer „expressiver“ wird und Grill-Größe wie Sicken-An-

zahl keine Grenzen mehr zu kennen scheinen, fordert Mauer von seinen Designern ein, „es aushalten zu können, keine Sicke reinzumachen“. Weniger ist mehr und macht – wenn es einem damit ernst ist – auch mehr Arbeit.

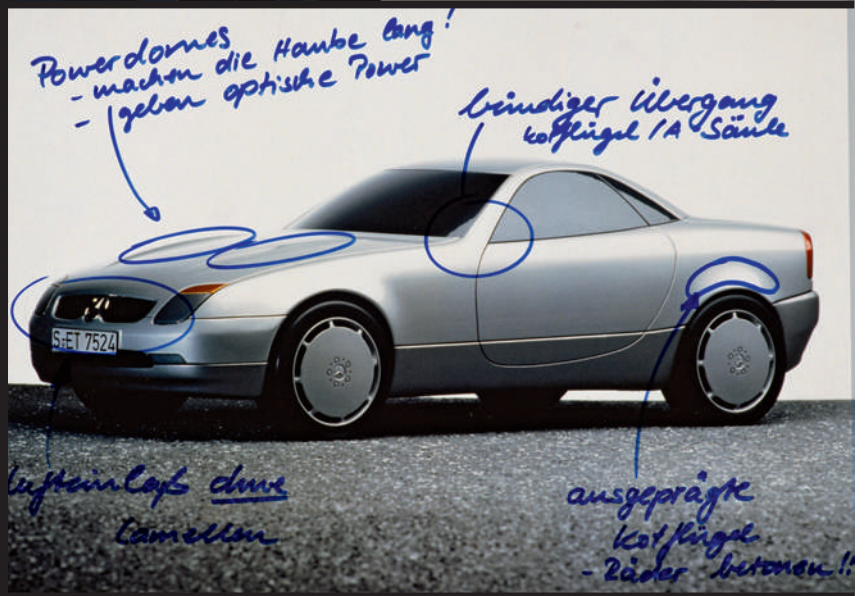
SOUVERÄN STATT SPEKTAKULÄR

Denn wer sein Auto ohne Sicken gestaltet, muss wissen, was er tut. Ohne derlei Ablenkung fallen nämlich mangelhafte Proportionen oder spannungsarme Oberflächen schonungslos auf. Oder in anderen Worten: Die weiche Porsche-Form käme wie ein kraftloses Stück Pudding statt wie ein dezent verpackter Muskel daher. Um jenen Effekt zu erzielen, sind gutes Handwerk und fähige Handwerker durch nichts zu ersetzen. Erfreulicherweise weiß Mauer einige solche Handwerker in seinen Reihen. Darunter befinden sich etwa Modelleure, die in den Worten Mitja Borkerts (heute Lamborghini-Chefdesigner, zuvor u. a. Macan-Exterieur-Designer) „die Porsche-Form im Armmuskel haben“, um, wie Mauer es nennt, „Hochspannungsflächen“ zu kreieren.

Es liegt verführerisch nahe, das Design der aktuellen Porsche-Modelle als rein evolutionär und daher unter kreativen Aspekten unerheblich abzutun. Dabei ist es durchaus zutreffend, dass Michael Mauer kein Revolutionär ist, der das Familienporzellan erst zertrümmert, um es dann abstrakt neu zusammensetzen. Stattdessen lässt er tradierte Porsche-Formen auffrischen und, wo nötig, um zeitgemäße Komponenten ergänzen – ganz wie sein Lehrmeister Bruno Sacco es einige Jahre lang bei Mercedes-Benz handhaben durfte. In ihrer Gründlichkeit steht diese Herangehensweise auch in der Tradition deutscher Designschulen, unabhängig davon, ob diese sich in Weimar oder Ulm befanden. Ein Verweis, der bei anderen deutschen Marken derzeit an Lächerlichkeit nicht zu überbieten wäre, im Falle von Porsche aber durchaus angebracht werden darf.

Das Mauer-Design mag nicht immer spektakulär erscheinen. Aber auch in diesem Mut zur Zurückhaltung zeigt sich seine übergeordnete Eigenschaft: Souveränität. ◀

Text: Christopher Butt · Fotos: Porsche



Der mutige, aber sofort als Saab erkennbare 9-X (2001) blieb ein Prototyp (o.). Als frühes Meisterwerk darf der populäre Mercedes SLK (1996) gelten.



SPORT-SCHAU – KREMER RACING

GRÜNDER SZENE

Dies ist die Geschichte eines Start-ups. Sie erzählt vom kometenhaften Aufstieg einer Hinterhof-Werkstatt zum Le-Mans-Teilnehmer, dem dort später sogar der Sieg mit einem eigenen Auto gelingt. Auf den schleichenden Niedergang folgt die Wiederauferstehung.





Ein Blick in die Rennsportgeschichte offenbart, dass nur einige wenige Privatteams für ihren finanziellen und personellen Aufwand, der für eine erfolgreiche Teilnahme an hochklassigen Rennen und im Kampf um Meisterschaften erforderlich ist, belohnt wurden. Aber kaum eines kann auf so viele Erfolge zurückblicken wie Kremer Racing. Einige der erfolgreichsten Porsche-Rennwagen kamen aus Köln und nicht aus Stuttgart.

Die außergewöhnliche Geschichte begann 1962, als die Brüder Erwin und Manfred Kremer für 500 Mark einen verunfallten Porsche 356 erwarben. Nachdem sie ihn auf dem kleinen Schrottplatz hinter ihrem Haus zerlegt und alle verwendbaren Ersatzteile verkauft hatten, blieben mehr als 1000 Prozent Gewinn übrig. Offenbar ein gelungenes Geschäftsmodell! Dieser havarierte 356 war die Initialzündung für die zukünftige Porsche-Verbundenheit. Einige Zeit später bereiteten sie gemeinsam einen 356 B Super 90 vor, mit dem der ältere Bruder Erwin an kleinen Rallyes und lokalen Bergrennen teilnahm.

Der erste nennenswerte Erfolg stellte sich im Sommer 1966 ein, als Erwin Kremer mit einem neu erworbenen 911 bei der ADAC Grenzland-Rallye die Klasse GT 2000 gewann. Dank mehrerer Klassen- und Gesamtsiege in der Tourenwagen-Europameisterschaft stieg der Bekanntheitsgrad der Brüder, sechs der Top-10-Fahrer in der Meisterschaft von 1968 fuhren von Kremer vorbereitete Fahrzeuge.

911 L MIT CARRERA-6-MOTOR

Beim 24-h-Rennen von Spa im Juli 1968 lieferte Kremer ein gutes Beispiel dafür, wie die Auslegung der Regeln bis an ihre Grenzen getrieben werden konnte. Es gelang das Kunststück, einen Porsche 911 L zu homologieren, in dessen Heck ein Carrera-6-Motor eingebaut war. Als Fahrer gingen neben Erwin Kremer auch Helmut Kelleners und Willi Kauhsen an den Start, die beide später zu großen Namen in der Porsche-Geschichte werden sollten. Während ein Favorit nach dem anderen auf der Strecke blieb, drehten sie unablässig ihre Runden, und am nächsten Nachmittag hatte das kleine Team einen großen Sieg geholt. Dieser Erfolg trug nicht nur dazu bei, dass Porsche in diesem Jahr die Hersteller-Meisterschaft gewann, sondern festigte auch den Ruf der Gebrüder Kremer als renommierte Porsche-Tuning-Spezialisten.

Mit Erwin hinter dem Lenkrad und Manfred als Teamchef hinter der Boxenmauer fuhr Kremer Racing in den folgenden Jahren weitere Siege ein. Der wichtigste war der Klassensieg bei den GT-Wagen in Le Mans 1970, dem Jahr des ersten Gesamtsieges von Porsche. Unter dem Banner der Ecurie Luxembourg ging Erwin Kremer mit Nicolas Koob auf einem selbst vorbereiteten Porsche 911 S ins Rennen und erreichte am Ende den siebten Platz in der Gesamtwertung.

Ein weiterer bedeutender Meilenstein in der Geschichte der Brüder war das Jahr 1972. Vier Jahre nach dem historischen Sieg beim 24-h-Rennen von Spa dominierte Kremer Racing die neu ins Leben gerufene GT-Europameisterschaft. Der britische Fahrer John Fitzpatrick am Steuer eines 911 S 2,5 im gelb-grünen „Hippie“-Look holte sich den Titel mit mehr als doppelt so vielen

Punkten wie der zweitplatzierte Konkurrent. Mit einem neuen RSR 2,8 in schwarz-oranger Samson-Lackierung gelang im Folgejahr Clemens Schickentanz die Titelverteidigung. Allerdings war der Punkteabstand zum Zweitplatzierten, Claude Ballot-Léna, jetzt wesentlich geringer – so gering, dass dieser nach einer FIA-Entscheidung ebenfalls zum Meister erklärt wurde.

Zu dieser Zeit wechselten die Fahrer häufig die Teams, und so war es 1974 wieder John Fitzpatrick, der im Kremer-Samson-Porsche den Sieg davontrug. Aber Kremer Racing hatte die Aufmerksamkeit bereits auf die nächste Herausforderung gerichtet, die viel mehr Modifikationen an den Rennwagen erlaubte: die Marken-Weltmeisterschaft.

Erwin Kremer zog sich als Fahrer zurück, um sich auf die Leitung des Teams zu konzentrieren. Außerdem konnte die Firma Vaillant

als Hauptsponsor gewonnen werden, was nicht nur dringend benötigte Mittel einbrachte, sondern auch zu einer der bekanntesten Rennlackierungen von Porsche führte.

KAMPF DER HERSTELLER IN DER MARKEN-WM

Für 1976 hatte Porsche zwei neue Rennwagen für die Gruppen 4 und 5 entwickelt: den 934 für Privatfahrer und den 935 für das Werksteam. Kremer baute eine eigene, maßgeblich vom Karosserie-Spezialisten Ekkehard Zimmermann entwickelte Version, den K1. Der in Eigenregie aufgebaute 3,2-Liter-Motor produzierte mit einem KKK-Turbolader 635 PS, alle Arbeiten an der damals völlig neuen Technologie der Ladeluftkühlung wurden im Haus durchgeführt. Motortuning-Genie Herman Burvenich lieferte die Leistung, Ek-

kehard Zimmermann die Form. Einige der innovativen, stets das Reglement auf Maximum beanspruchenden Ideen gingen so weit, dass deren Regelkonformität von anderen Teams infrage gestellt wurde. So erschien Kremer einige Male bei Veranstaltungen, ohne sicher zu sein, ob das Team am Rennen überhaupt würde teilnehmen dürfen.

Nicht immer erwies sich die Technik als standfest. Doch trotz einer Reihe von Antriebswellen- und Turbolader-Schäden sammelten Bob Wollek und Hans Heyer mit drei zweiten Plätzen für Porsche genügend Punkte zum Gewinn der Weltmeisterschaft – auch wenn die BMW-Konkurrenten manchmal schneller waren.

Die nächste Ausbaustufe, der 670 PS starke K2 mit keilförmiger Fronthaube und mächtigen Verbreiterungen, war optisch zwar eine deutliche Kopie des Porsche 935, aber in

KREMER ERSCHIEN EINIGE MALE BEI
VERANSTALTUNGEN, OHNE SICHER ZU SEIN,
OB DAS TEAM AM RENNEN ÜBERHAUPT
WÜRDTE TEILNEHMEN DÜRFEN.





einigen Punkten wesentlich verändert. So bestand die Karosserie aus Kohlefaser/Kevlar-Verbundwerkstoff anstelle von Glasfaser, was eine Gewichtseinsparung von etwa 30 kg bedeutete. Die Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1977, der Vorläufer der heutigen DTM, wurde nach dem Gruppe-5-Reglement ausgetragen. Die Division 1 war überwiegend eine Porsche-Angelegenheit, wobei das Feld fast ausschließlich aus Wagen des Typs 934 und 935 bestand. K2-Fahrer Bob Wollek kämpfte nach vier Siegen gegen Rolf Stommelen in einem Ex-Werks-935 von Gelo Racing in einem Herzschlagfinale um den Titel, den Stommelen mit acht Punkten Vorsprung gewann.

Es war schließlich der K3 mit Doppel-Turboaufladung, der Kremer Racing zu einer Institution machte. Zu den Innovationen des K3 gehörten eine ausgefeilte Aerodynamik sowie der Austausch der Porsche-Ladeluftkühlung mittels Wasser durch eine wesentlich leichtere und problemlosere luftgekühlte Ausführung. Im Debütjahr 1979 gewann Spitzenfahrer Klaus Ludwig elf von zwölf DRM-Rennen, wobei sich das 24-h-Rennen von Le Mans besonders einprägte.

Klaus Ludwig wurde zusammen mit Don und Bill Whittington in einem Team eingesetzt. Die Planung sah vor, dass im Startgetümmel der erfahrene Ludwig hinter dem

Steuer sitzen sollte, doch die Whittingtons waren damit nicht einverstanden. Auf Erwin Kremers Hinweis, wenn ihnen das Auto gehörte, könnten sie tun, was sie wollen, erfolgte die Übergabe eines Koffers mit Bargeld, und beim Start saß Bill im Cockpit. Aufgrund des starken Regens, der den Prototypen ihren Leistungsvorteil raubte, einer hohen Ausfallrate und auch dank der abgeklärten Fahrweise von Ludwig holte das Team den Sieg – den ersten eines Produktionswagens über favorisierte Prototypen. Und das, obwohl gegen Ende ein 16-Runden-Vorsprung dahinschmolz, weil der Zahnriemen der Einspritzpumpe gerissen war und neben der Rennstrecke notdürftig repariert werden musste.

SIEG IN LE MANS 1979

Auf den K3 folgte der K4. Basierend auf den Werksentwürfen des 935/78 „Moby Dick“ verzichtete Kremer Racing hier im Gegensatz zu den bisherigen K-Modellen auf die Plattform der Straßenmodelle und verwendete auch sonst kaum noch deren Karosserieteile. Lediglich das Dach und die A-Säulen stammten aus der Serienproduktion. Als Basis diente ein selbst entwickelter Gitterrohrrahmen, der 3,2-Liter-Motor mit Doppel-Turboaufladung leistete bei vollem Ladedruck über 800 PS.

**PR-Termin von der uneitlen Sorte.
1976 unterschreibt Klaus Ludwig (3. v. r.)
in Köln seinen Vertrag bei Kremer Racing.**



SCHLUSSENDLICH WAR ES
DER K3 MIT DOPPEL-TURBO-
AUFLADUNG, DER KREMER
RACING ZU EINER
INSTITUTION MACHTE.

In der Deutschen Rennsport-Meisterschaft 1981 fuhr Bob Wollek den K4 in der leuchtend orangenen Jägermeister-Lackierung zu zwei Siegen und vier Podiumsplätzen und wurde hinter Klaus Ludwig, der jetzt für Ford fuhr, Zweiter in der Meisterschaft. 1982 wurde der Wagen nach Amerika verschifft, um in der IMSA-Serie eingesetzt zu werden: John Fitzpatrick gewann damit vier weitere Rennen. Mit dem Ende der Gruppe 5 und dem Aufkommen der Gruppe C war die Einsatzdauer des K4 begrenzt, und die beiden hergestellten Autos bekamen keine Gelegenheit, die Erfolge des Vorgängermodells zu wiederholen.

Ein weiteres Projekt von Kremer Racing war ein knallgelber 917 mit einer stark modernisierten Karosserie. Zehn Jahre nachdem Porsche das Modell aus dem Rennsport zurückgezogen hatte, tauchte dieser außergewöhnliche Wagen einige Male auf. Man hoffte bei Kremer, mit einem verstärkten Aluminium-Chassis und modernisierten Rad-aufhängungen, gepaart mit modernen Reifen

und einer besseren Aerodynamik, wieder konkurrenzfähig zu sein.

Durch Verzögerungen wurde das Auto allerdings viel später fertig als geplant, und so blieb vor dem Renneinsatz nicht genug Zeit, die Aerodynamik im Windkanal zu testen. Nach der Ankunft in Le Mans musste man feststellen, dass der Wagen auf der 4 km langen Mulsanne-Geraden Schwächen zeigte. Im Rennen arbeiteten sich die Fahrer durch das Mittelfeld nach vorn, bis bei einem Abflug von der Strecke eine Ölleitung durchtrennt wurde. Beim folgenden 1000-km-Rennen von Brands Hatch hätte das Konzept fast seine Bestätigung erhalten: Bob Wollek hatte sich an die Spitze gekämpft, als ein Schaden am Fahrwerk dem mutigen Projekt ein vorzeitiges Ende bereitete.

Der Erfolg der dreizehn Kremer K3 war sowohl der Höhepunkt als auch das Ende einer Ära gewesen. Die Gruppe C stellte eine neue Generation technisch hochgerüsteter Autos dar. Sie entstanden als Sonderanfertigungen in den Rennabteilungen der Hersteller, vorange-



trieben von einem millionenschweren Budget. Doch da der neue 956 von Porsche nicht in großer Zahl für Privatfahrer zur Verfügung stehen würde, sahen Erwin und Manfred eine weitere Marktlücke, wie es einige Jahre zuvor mit dem K1 schon einmal der Fall gewesen war. Basierend auf dem aktuellen Le-Mans-Sieger 936 mit einem 3,0-Liter-Turbomotor wurde für das neue Projekt CK5 ein Chassis aus Aluminiumrohren konstruiert, die Karosserie entwarf erneut Design- und Kunststoffexperte Ekkehard Zimmermann von dp Motorsport.

Der CK5 von 1982 war einer der auffälligsten Vertreter dieser Zeit und tatsächlich das erste Auto der Gruppe C mit Ground-Effect-Aerodynamik – eine Technologie, die zuvor nur in der F1 zu finden war. Der Wagen erreichte in Le Mans auf der Mulsanne-Geraden über 350 km/h und ging von Startplatz 8 ins Rennen, schied jedoch nach einigen Stunden mit Motorschaden aus. Rolf Stommelen gewann damit 1983 einen DRM-Lauf; außerdem war es das erste Gruppe-C-Auto, das der Rennfahrer

Stefan Bellof fuhr. Dabei bestritt er gemeinsam mit Stommelen bei der Langstrecken-Weltmeisterschaft das 1000-km-Rennen von Spa.

GRUPPE C IST EINE ZÄSUR

Zum ersten Mal war ein Kremer-Auto den Werkswagen nicht ebenbürtig, und so wurde der CK5 bald gestoppt. Als jedoch der erste Porsche 956 erhältlich war, entwickelte Kremer Racing eine eigene Version. In der Folge bot man schließlich mit Unterstützung von Porsche eigene Rennwagen mit Honeycomb-Chassis für den Einsatz in der Gruppe C an und bediente so die Privatfahrer, die keinen der ehemaligen Werksrennwagen ergattern konnten.

1988 waren die von Kremer modifizierten 962 so eigenständig geworden, dass sie die Bezeichnung CK6 erhielten; bei den letzten Versionen bestand das Chassis vollständig aus Kohlefaser. Im Laufe der Zeit zog die Gruppe C viele der großen Hersteller an, die mit ihren gewaltigen Budgets die Möglichkeiten der Pri-

Mit türkisgrüner Vaillant-Lackierung und Biturbo-Power brannte sich der K3 ins kollektive Rennsportgedächtnis ein.



vatfahrer weit in den Schatten stellten. Daher konnten diese nur selten gute Ergebnisse erzielen. 1991 wurden die Regeln für die Motoren ähnlich wie die in der Formel 1 geändert, was eine dramatische Kostensteigerung mit sich brachte. Nachdem Porsche die Aktivitäten eingestellt hatte, zog sich auch Kremer zurück.

Kremer Racing richtete die Aufmerksamkeit nun auf die wenig bekannte, aber heiß umkämpfte Interserie. Die recht lockeren Regeln für die teilnehmenden Fahrzeuge ermöglichten den Einsatz des CK6. Damit er mit den F1-Wagen und Indy-Cars konkurrieren konnte, erhielt er eine offene Karosserie und damit die neue Bezeichnung K7. Mit deutlich niedrigerem Gewicht als die Ausführung der Gruppe C und einer Leistung von 900 PS waren so wettbewerbsfähige Rennwagen entstanden. 1992 gewann Manuel Reuter die Fahrermeisterschaft und Kremer Racing die Teamwertung. 1993 wurde Giovanni Lavaggi als erfolgreichster Fahrer geehrt, während Kremer in der Teamwertung den zweiten Platz belegte.

HART UMKÄMPFTE INTERSERIE

Für 1994 wurde die Formel des offenen Cockpits für die IMSA GP-Meisterschaft und Le Mans übernommen. Damit war der K7 eine geeignete Basis für die Entwicklung des K8. Mit beträchtlichen Sponsorengeldern von Gulf Oil und der Verpflichtung von Derek Bell als Fahrer waren beste Voraussetzungen vorhanden, um ein konkurrenzfähiges Auto zu entwickeln und auch einzusetzen. Anstelle des 3,2-Liter-

MIT DEM NICHT LÄNGER KONKURRENZFÄHIGEN K8 BEGANN DER LANGSAME NIEDERGANG DES RENNSTALLS.

Motors des K7 musste reglementbedingt eine 3,0-Liter-Ausführung verwendet werden. Dennoch lag das Team 1994 in Le Mans die meiste Zeit auf den vorderen Rängen und landete schließlich auf Platz 6 im Gesamtklassement.

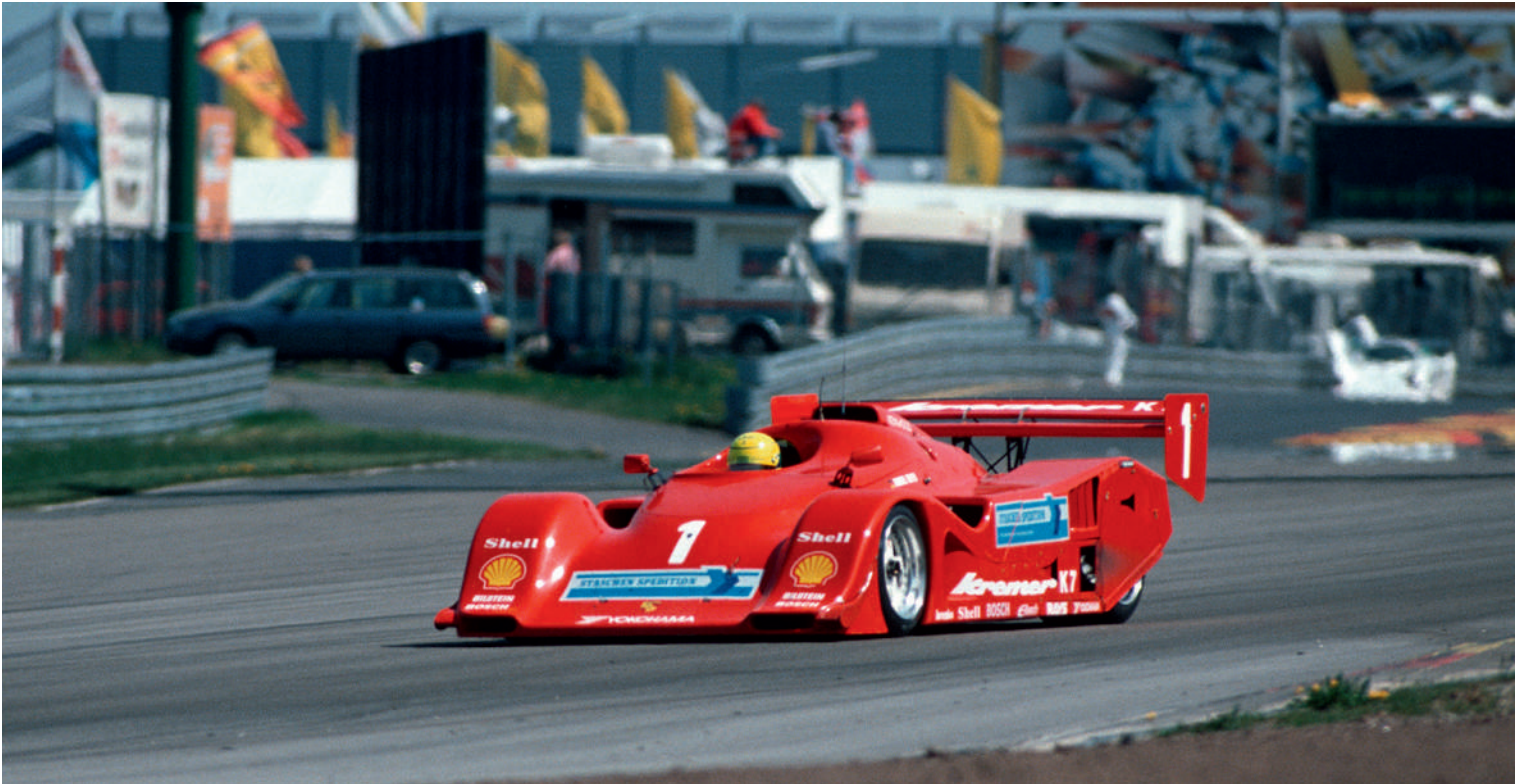
Anfang 1995 trat das Team beim 24-h-Rennen von Daytona an. Im Qualifying belegte es den 17. Platz, rund 10 Sekunden hinter den führenden Ferrari 333 SP. Aber in einem Langstreckenrennen ist Geschwindigkeit oft nicht die wichtigste Eigenschaft. Wie schon in Spa 1968 bekamen die führenden Autos Schwierigkeiten, und Giovanni Lavaggi, Jürgen Lässig, Marco Werner und Christophe Bouchut übernahmen die Führung bis zur Zielflagge. Neben dem Sieg in Spa 27 Jahre zuvor und dem Gelingen in Le Mans 1979 war dieser Erfolg einer der bedeutendsten in der Kremer-eigenen Motorsportgeschichte.

Im Gegensatz zu den früheren Siegen läutete der Triumph jedoch keine neue Erfolgsära ein. Die K8 mit ihren jahrzehntealten, vom 935 abgeleiteten Motoren fuhren bis 1999 bei IMSA-Veranstaltungen mit und sammelten noch einige Podiumsplätze. Kremer Racing setzte auch einige 911 GT2 in der BPR Global GT Serie ein und leistete 1993/94 Unterstützung beim Einsatz eines Honda NSX im ADAC GT-Cup – der Niedergang hatte begonnen. Heute gibt es wieder einen Kremer K3, der an die goldenen Zeiten erinnern soll. Mehr dazu in PORSCHE FAHRER 2-2021. ◀

Text: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche





IM GEGENSATZ ZU DEN FRÜHEREN SIEGEN
LÄUTETE DER TRIUMPH BEIM 24-H-RENNEN VON
DAYTONA KEINE NEUE ERFOLGSÄRA EIN.



· PORSCHE-FANS WELTWEIT ·

DEUTSCH LAND

· ANDRÉ SEBASTIAN ·

DIE ERSTEN ELFER MIT WASSERKÜHLUNG, DIE JUNGEN 997, DER BOXSTER ALS JUNIOR-PARTNER – WAS ANDERSWO NOCH GEFAHREN WIRD, HAT BEI ANDRÉ SEBASTIAN SCHON SAMMLERSTATUS. 911 MIT LUFTKÜHLUNG GEHÖREN AUCH ZUR KOLLEKTION, ABER DIE MODERNEREN MODELLE SIND IHM EINFACH LIEBER.

Man darf ja wohl noch Träume und Pläne haben. Die von André Sebastian (42) aus Gera sahen vor, mit 30 einen Porsche zu fahren. Es hat geklappt und es wurde mehr daraus. Aus dem einen, dem ersten Porsche, im Alter von 28 zwei Jahre vor dem selbst gesteckten Ziel gekauft, ist eine ganze Sammlung geworden. Mehr als ein Dutzend Elfer, vom 911 3.2 Speedster über 964 Jubi, 993 Turbo S, 996 GT2 bis zum 997 Turbo S Edition 918 Spyder, gehören dazu, plus ein Boxster 550 Spyder als Ausreißer nach unten in das etwas kostengünstigere Segment. „Ein schwarzer Boxster S vom Typ 986 war mein erster Porsche, deswegen muss auch hier ein Boxster dabei sein“, erzählt Sebastian.

Das Jubiläumsmodell der ersten Boxster-Generation steht neben einem 996 Targa ganz hinten in der Ecke der groß gewordenen Halle, aber das schmälert nicht die Bedeutung. „2012 habe ich einen 993 Turbo S gekauft, im Mai war das. Das war der Anfang der ganzen Geschichte“, erinnert sich André Sebastian und zeigt auf die hintere Reihe der Autos.





„Damals reichten noch die vier ursprünglichen Garagenplätze, aber bald musste ich ein größeres Gebäude davorsetzen. 18 Autos passen jetzt rein, es ist also noch Platz für zwei weitere und es wird langsam eng.“ Links ist die luftgekühlte Fraktion, hinten finden sich die eher sanften Typen wie Boxster, 996 Targa und Cabrio, rechts recken 996 GT2, GT3, GT3 Clubsport und 997 GT3 RS ihre Heckflügel in die Luft. Dass sie sich gegenseitig im

Weg stehen, stört Sebastian gar nicht. „Ich fahre gar nicht viel mit den Autos. Mir reicht es, sie anzuschauen und mich daran zu erfreuen.“

GT-TYPEN IN EINER REIHE

Dass die Autos wenig gefahren werden, passt ins Konzept. Mit dem 993 Turbo S fing sie an, die Begeisterung für taschentuchgepflegte Fahrzeuge mit Lebens-Laufleistungen, die so mancher Außendienstler mit seinem Dieseldieselkombi in zwei Monaten absputzt. „Der 993 hat nur 16.000 Kilometer auf dem Tacho, beim 996 GT2 sind es 9000 und beim 996 Cabrio sogar nur 5701 Kilometer. Viele Autos habe ich aus erster Hand gekauft.“ Und dass bei dem 996-Jubiläumsmodell mit der Nummer 0048, die Nummer 1489 steht direkt daneben, noch die passenden, nie benutzten Koffer im Gepäckraum liegen, entspricht dem Anspruch an Patina-freie Autos. „Zwei ganz normale Koffer, in Papiertüten“, sagt André Sebastian kopfschüttelnd und legt sie wieder vorn rein. „Wenn man

„ICH FAHRE GAR NICHT VIEL
MIT DEN AUTOS. MIR REICHT ES,
SIE ANZUSCHAUEN UND MICH
DARAN ZU ERFREUEN.“





Seinen Lieblings-Elfer, den 996 Turbo S, holte André Sebastian auf dem Hänger aus Schweden. Jetzt fahren beide ab und zu mal an die Ostsee, denn Bewegung muss sein.

sieht, was die heute kosten sollen, kann man sich schon mal wundern.“

Kfz-Mechaniker hat Sebastian mal gelernt, heute organisiert er Events und Veranstaltungen und führt nebenbei einen Betrieb für Wohnmobile und Wohnwagen. „Ich habe mich gewundert, dass niemand mal eine große Party veranstaltet, dass es so was hier nicht gibt – also habe ich das gemacht.“ Trotzdem, Auto muss sein.

LÜFTKÜHLUNG IST AUSNAHME

Dem Mann vom Fach in ihm sind die jüngeren Porsche deutlich näher, der Speedster der G-Serie ist eigentlich zu weit von der Faszination des modernen 911 entfernt, qualifiziert sich aber durch Seltenheit und Zustand. Ausnahmsweise sind hier einmal die 911 mit Luftkühlung die Ausnahme. Einen Porsche Diesel Standard habe er auch mal gehabt, aber der hätte schnell wieder gehen müssen. Mit der alten, rauen Technik und dem begrenzten Aktionsradius, das sei nichts gewesen, schildert der 42-Jährige.

„356 und frühe 911 sind schöne Autos, aber für meinen Geschmack einfach zu alt.“ Dass andere dafür den 996 noch immer nicht für voll nähmen, könne er sowie-



„DIE SCHEINWERFER SEHEN DOCH MEGA AUS!
ICH FINDE, 996 UND 997 SIND TOLLE AUTOS,
UND MAN KANN SIE RICHTIG SCHNELL FAHREN.“



D GRZ TS996

PS AUTOMOBILE



Auf hohem Niveau: gelbe Bremse, indischroter Lack. Aussehen und Erhaltungszustand entsprechen einem Auto aus dem Prospekt.



so nicht verstehen. „Die Scheinwerfer? Die sehen doch mega aus! Ich finde, 996 und 997 sind tolle Autos, haben die notwendigen Assistenzsysteme, genug Komfort. Und man kann sie richtig schnell fahren.“ Es klingt so, als müsse mal endlich einer mit dem Sammeln von 996 und Co. beginnen.

Wenige Autos, wie etwa einen 997 Speedster, sucht André Sebastian aktiv (und noch immer), „fast alle Elfer sind über Tipps oder Empfehlung zu mir gekommen“. Den 964 Carrera 2 im breiten Werksturbolook kaufte Sebastian gleich im Doppelpack mit dem 964-Jubi-Modell. „Den 959, der mir 2012 angeboten wurde, konnte ich leider nicht kaufen, da steckte ich finanziell in anderen Projekten. Finde ich heute noch schade, dass es damit nicht geklappt hat.“

AUTOKAUF AUF TIPP ODER EMPFEHLUNG

Dafür sei aber der seltene, limitierte 997 Turbo S Edition 918 Spyder mit den Applikationen im kreischenden Acid Green, den Porsche 2011 den Beziehern eines 918 Spyder zur Überbrückung der langen Wartezeit anbot, gar nicht mal teuer gewesen.

„An den indischroten 996 Turbo S bin ich auch über einen Freund gekommen. Der hatte den Wagen in Malmö entdeckt. Ein paar Tage später sind wir mit dem Anhänger los und haben den Wagen abgeholt“, führt Sebastian aus. Heute fährt er den 450 PS starken Turbo S am liebsten: zu Ausflügen am Wochenende, zu Bewegungsfahrten, damit er sich nicht die Niederquerschnittsreifen eckig steht, oder zum Kurzurlaub an



die Ostsee, mit der Tochter im Kindersitz hinten drin. „Wenn das Hotel eine Tiefgarage hat. Draußen lasse ich den nicht stehen!“

Manchmal sei es mit den vielen Autos schon kompliziert. „Ich habe mir eine Excel-Tabelle erstellt, in der alle Autos drin sind und in der ich aufliste, wann ich mit welchem gefahren bin und wann wieder Ölwechsel und Service dran sind“, gibt André Sebastian zu und muss dabei selbst lachen. „Damit Ordnung herrscht.“ ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer

„ICH HABE MIR EINE EXCEL-TABELLE ERSTELLT, IN DER ICH AUFLISTE, WANN ICH MIT WELCHEM AUTO GEFAHREN BIN. DAMIT ORDNUNG HERRSCHT.“

playmobil®

PORSCHE



**Rettung aus
brenzligen Situationen:
Einsatz für den
Porsche Macan S Feuerwehr
von PLAYMOBIL**

Macan S

MAGAZIN – CAYENNE S TYP 9PA

HERRSCHAFTS-ZEITEN





Liebhaberstück oder billiger Gebraucher? Wann ist der richtige Moment gekommen, um günstig einen Cayenne der ersten Generation zu schießen? Nirgendwo gibt es gerade so unverschämt viel Auto fürs Geld. Schon mit 5000 Euro sind Sie dabei – ein wenig Mut vorausgesetzt.

Achim Vondung (54) ist vorbelastet. Der Maschinenbaumeister aus Waldsee in der Rhein-Pfalz fuhr bereits 944, 911 2.7 und 911 SC, hat sich durch alle selbst hindurchrepariert und bei Letzterem sämtliche Restaurierungs- und Servicearbeiten, vom Wechsel der Bremsflüssigkeit bis zur Konservierung der Karosserie und dem Ausbau des Motors, selbst vorgenommen. Dass er in dieser Beziehung ein Pedant sei, helfe beim Umgang mit den Autos und der Technik.

„Den 911 SC hatte ich vor einigen Jahren verkauft, jetzt war ich auf der Suche nach einem Auto für immer, einem Ersatz für das Cabrio, das ich im Winter nicht fahren möchte. So bin ich auf den Cayenne gekommen, die erste Generation, denn die ist derzeit am günstigsten zu haben“, erzählt Vondung. „Früher war so ein Auto teuer und ganz weit weg, jetzt ist es auf einmal erreichbar.“

Zur Erinnerung: Die ersten Cayenne sind bereits 18 Jahre alt, und eben jene Modelle der Generation 9PA befinden sich in einem Alter, das sich in der Regel als die schwierigste Phase im Leben eines Gebrauchtwagens entpuppt. Zu jung für die Youngtimer-Karriere und zu alt, um auf dem Markt als gesuchter Gebraucher durchzugehen. Dabei ist das Angebot groß, fast unübersichtlich: Ein paar Hundert Fahrzeuge finden sich auf den digitalen Marktplätzen, die Preise liegen grob zwischen 3000 und 30.000 Euro.



Die Vielfalt und Reihenfolge der Modellvarianten ist Porsche-typisch. Den Anfang im neuen Segment machten die zum August 2002 eingeführten Typen Cayenne S und Cayenne Turbo, beide, der eine als Sauger, der andere mit Aufladung, mit einem 4,5 Liter großen V8 ausgerüstet und 340 bzw. 450 PS stark.

CAYENNE S UND TURBO MACHTEN DEN ANFANG

Ein Jahr später erschien das Einstiegsmodell mit dem von VW und Audi übernommenen 3,2-Liter-V6-Motor, bei dem die konstruktive Verwandtschaft zu den S-verwandten SUV-Modellen Touareg und Q7 am stärksten ausgeprägt war. Mit 250 PS ist der Cayenne (ohne Suffix) der ersten Generation die schwächste Ausführung der Baureihe. Deutlich mehr Porsche waren hingegen der im Sommer 2005 vorgestellte Cayenne Turbo mit leistungsgesteigertem 500-PS-Biturbo-V8 und die kurz darauf nachgereichte High-End-Variante Turbo S mit 521 PS, die neu rund 117.000 Euro kostete. Einen Cayenne S gab es zur gleichen Zeit für etwa die Hälfte!

Für detailliert aufbereitete Kaufberatungen ist der Cayenne 9PA noch zu jung, die Recherche zu Stärken und Schwächen fand bei Achim Vondung im Internet statt, wo Fahrer, Liebhaber und Kaufinteressierte miteinander im

Austausch sind. „Man sollte meinen, die Basisversion ist der ideale Einstieg. Tatsächlich kommt man an einige Bauteile des quer eingebauten V6 aber schwieriger heran als beim längs eingebauten V8, und bei den Preisen gibt es keine großen Unterschiede. Auch deshalb habe ich mich für einen stärkeren Cayenne S entschieden, aber ganz bewusst nach einem wirklich billigen Auto gesucht – wer weiß, was da noch kommt, dachte ich mir. Es ist besser, noch etwas Geld in der Hinterhand zu haben!“

Achim Vondung suchte nicht das ultimative Schnäppchen, sondern das bezahlbare Auto mit der überschaubaren Ausstattung und den berechenbaren Problemen – kurz: den kalkulierbaren Einstieg in das Thema Cayenne. „Ich wollte beispielsweise auf gar keinen Fall einen Wagen mit höhenverstellbarer Luftfederung; wenn die kaputt geht, braucht es oft teure Ersatzteile, und die Instandsetzung macht viel Arbeit. Außerdem war mir der Originalzustand wichtig, mit Basteleien der Vorbesitzer wollte ich mich nicht herumärgern müssen.“

KALKULIERBARER EINSTIEG

Es wurde ein Cayenne S von 2005 in Silber, der Einheitsfarbe der nuller Jahre, angeboten von einem Privatmann nicht weit entfernt in Heppenheim. „Es war ein Auto aus Italien mit wenig Ausstattung, aus zweiter Hand. Weder die Historie des Wagens noch die der Servicearbeiten war nachvollziehbar, der originale Zündschlüssel fehlte, außerdem lief der Motor trotz eines kürzlich ausgetauschten Nockenwellensensors holprig“, berichtet Achim Vondung.

„Der Wagen stand schon lange im Netz, herangetraut hatte sich aber niemand, obwohl nur 135.000 Kilometer auf der Uhr standen. 4500 Euro habe ich im Sommer 2019 bezahlt, das war günstig.“ Leder und Klimaautomatik gehörten zur Serienausstattung des S-Modells, bis auf die Sechsgang-Tiptronic S hatte sich der Erstbesitzer allerdings jedes weitere Extra verkrieffen.

Zum mageren Auftreten passte der sparsame Pflegezustand mit mattem Lack, unschönen Lederpolstern, Plastikteilen im Innenraum und Teppichen sowie vielen Kratzern, Gebrauchsspuren und Bordsteinschrammen an den serienmäßigen 18-Zoll-Rädern. Eine Auf-

Genug ist besser als zu viel: Tiptronic und V8 leben in harmonischer Beziehung, die serienmäßige Stahlfederung ist leicht am einzelnen Verstellrad auf der Mittelkonsole zu erkennen. Leder und elektrisch verstellbare Sitze sind serienmäßig.



Cayenne S Typ 9PA

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-V-Motor Typ M 48/00

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 93,0 x 83,0 mm

Hubraum: 4511 ccm

Leistung: 250 kW (340 PS) bei 6000/min

Drehmoment: 420 Nm bei 2500/min

Verdichtung: 11,5:1

Gemischaufbereitung: DME Bosch Motronic ME 7.1

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Längssperre, Reduktionsgetriebe und Antriebsschlupfregelung (ASR)

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 48/00 (Sechsgang-Tiptronic S Typ A 48/00)

Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Karosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, a. W. Luftfederung mit Niveauregulierung, Höhenverstellung

Bremsen: Sechskolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Scheibenbremsen 350 x 34 mm (vorn), 330 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2855 mm

Spur: 1647 mm (vorn), 1662 mm (hinten)

Länge x Breite x Höhe: 4782 x 1928 x 1699 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 255/55 R 18, a. W. 9 J x 19 mit 275/45 R 15, 9 J x 20 mit 275/40 R 20, 9 J x 20 (vorn) und 10 J x 20 mit 275/40 R 20

Leergewicht: 2225 kg (Tiptronic: 2245 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 3060 kg; ab Modelljahr 2004: 3080 kg

Höchstgeschwindigkeit: 242 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,8 s (Tiptronic: 7,2 s)

Tankinhalt: 100 l

Stückzahl: 76.123

Bauzeit: 2002–2006

Preis 2005: 63.285 Euro (Tiptronic: 68.860 Euro)



„BEI DEN PREISEN GIBT ES ZWISCHEN V6 UND V8 KEINE GROSSEN UNTERSCHIEDE. AUCH DESHALB HABE ICH MICH FÜR EINEN STÄRKEREN CAYENNE S ENTSCHIEDEN.“

bereitung des Lacks und Innenraums ließ den Cayenne gleich besser dastehen, den unruhigen Motorlauf behob Vondung mit dem Einbau eines neuen Kurbelwellensensors.

„Ich habe per On-Board-Diagnose den Fehlerspeicher ausgelesen und mich an die Arbeit gemacht: neue Batterie und Zündkerzen eingebaut, Motoröl und Automatikgetriebeöl mit den dazugehörigen Filtern sowie Luftfilter und Innenraumfilter gewechselt. Schon zum Kerzenwechsel muss man allerdings viele Blenden auf der Oberseite des Motors abbauen.“ Achim Vondung ersetzte außerdem Bremsbeläge und Bremsflüssigkeit, wechselte das Differenzialöl sowie das Öl des Verteilergetriebes, baute Ersatz für die müden Gasdruckdämpfer der Heckklappe ein und behandelte den Unterboden mit Wachs.

RECHERCHE IN INTERNET-FOREN

Weil der Cayenne schon in der Basisversion auf ein Leergewicht von über zwei Tonnen kommt, empfiehlt Vondung grundsätzlich eine Inspektion der hoch belasteten Bremsanlage der Vorderachse. In ein anderes Problem musste er sich in Internet-Foren erst einarbeiten: „Der Antrieb machte Geräusche, fing an zu dröhnen: Das äußere Lagergummi des Mittellagers der Kardanwelle hatte sich aufgelöst, das Lager selbst aber war okay. Das ist ein Problem, das auch Touareg und Q7 haben. Auch das habe ich nach etwas Internet-Recherche selbst repariert bekommen“, so Achim Vondung. Tatsächlich lässt sich das Gummilager vergleichsweise einfach und kostengünstig ersetzen, ohne dabei die Welle zu demontieren und ein komplett neues Lager aufzuziehen.



Auch Wasserverlust durch defekte Zylinderkopfdichtungen sei beim Cayenne S häufiger zu beobachten, aber im Grunde genommen sei jeder Kauf eines überraschend günstigen 9PA mit unklarer Wartungshistorie „ein Überraschungspaket“, wie Vondung nun aus eigener Erfahrung weiß. „Das muss man wollen! Und ob demnächst nach 20 Jahren Steuergeräte und Elektronik Macken entwickeln, kann man natürlich auch noch nicht sagen.“

Für Achim Vondung fällt nach der ersten Saison und rund 5000 Kilometern die Bilanz positiv aus: Zum Kaufpreis von 4500 Euro kamen rund 700 Euro an Ersatzteilen plus Eigenarbeit hinzu. „Da ist dann auch ein Verbrauch zwischen 13,5 und 17,5 Litern Super Plus zu verschmerzen.“ Nicht vergessen: Vor 15 Jahren lag der Neupreis des Cayenne S bei über 68.000 Euro! Mehr Porsche fürs Geld ist derzeit nicht zu bekommen. ◀

Text: Jan-Henrik Muehe · Fotos: Andreas Beyer

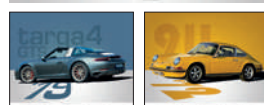
Typisch Porsche. Dach- und Schulterlinie, die ausgestellten Radhäuser sollen an die verwandten Sportwagen erinnern. In der Heckansicht steckt eine Spur 996.

Neu im HEEL Verlag



Mit unserem neuen Porsche-Katalog behalten Sie die Übersicht und sind bestens informiert, denn dieser Katalog enthält alles, was man wissen muss. Alle Porsche – alle Preise... 911, 924, 959? Alles dabei!

160 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 210 x 297 mm, Softcover
Bestell-Nr.: 668136
€ (D) 19,99



Kalender Best of Zuffenhausen 2021
Bestell-Nr.: 668043
€ (D) 29,95



Kalender Motorsport aus Zuffenhausen 2021
Bestell-Nr.: 668086
€ (D) 14,99

www.heel-verlag.de

info@heel-verlag.de · Tel.: 0531 7088560

HEEL Verlag GmbH | Pottscheid 1 | 53639 Königswinter

VSB erhebt Ihre Daten im Auftrag des HEEL Verlags 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 finden Sie unter: ds.heel-verlag.de

MEHR PORSCHE FÜRS GELD

Es war ein bescheidener Anfang: Ab 2002 schraubten 300 Mitarbeiter in einem neuen Werk in Leipzig 90 Fahrzeuge aus vielen zugelieferten Teilen am Tag zusammen. Die Geschichte des dritten Porsche, wie man im Werk selbstbewusst titelte, begann kleiner, als sie inzwischen erscheint.

Wie schlägt sich das Urmodell heute als Gebrauchter?

Der sportliche Geländewagen Cayenne läutete für das Unternehmen eine neue Epoche ein, weit einschneidender als die Umstellung des 911 auf Wasserkühlung fünf Jahre zuvor. Bald schon 20 Jahre ist das her.

Beim Streifzug durchs Internet beginnt das Staunen: so viel Auto für teilweise deutlich weniger als 10.000 Euro! Exemplare aus dem Jahr 2007 mit wenigen Kilometern stoßen an die Grenze von 25.000 Euro. Rund 500 Fahrzeuge der Baujahre 2002 bis 2007 ergibt die Suche, einige Inserate feiern ihn schon als Youngtimer. Hinzu kommen die Verwandten VW Touareg und Audi Q7, die sich mit dem Cayenne die Plattform teilen.

Der Typ 9PA in seiner ersten Ausprägung hat den Schritt zum Klassiker noch vor sich, was auch darauf zurückzuführen ist, dass er im Alltag ein praktisches Automobil ist, wenn man ein solides, geräumiges Fahrzeug mit Langzeitqualitäten sucht und Spaß an großvolumigen V8-Motoren mit sportlichen Akzenten hat. Als Turbo bietet er eine Höchstgeschwindigkeit von 266 km/h, was 2002 kein geländetauglicher Wagen besser konnte.

Rund 280.000 Cayenne der ersten Generation baute Porsche in Leipzig, 2007 gab es ein

Facelift und neue Motoren. Auch die heute um die 15 Jahre alten Fahrzeuge stehen im Kern gut da: „Der erste Cayenne ist ein grundsätzlich solides Auto“, sagt Alexander Winkler vom Classic Partner Porsche Zentrum Hofheim.

Wo die Preise niedrig und die Reparatur- und Wartungsaufwendungen nicht günstiger geworden sind, gilt es noch mehr als bei anderen Porsche-Fahrzeugen, einen genauen Blick auf das Wunschobjekt zu werfen. Bei den verhältnismäßig geringen Aufschlägen für gepflegte originale Exemplare ohne Unfall sind sie Sanierungsobjekten mit einem Einstandspreis von wenigen Tausend Euro klar vorzuziehen.

KAROSSERIE

Sie ist wie bei den Sportwagen von Porsche vollverzinkt, was gute Voraussetzungen für ein langes Leben bietet. Tatsächlich findet sich nur wenig Korrosion an älteren Wagen. Eine Stelle, an der man öfter fündig wird, sind erstaunlicherweise die hinteren Türen an der Kante hin zum hinteren Radlauf. „Wir hatten es schon bei einigen Exemplaren, dass wir sie tauschen mussten“, erzählt Winkler. Bei den Fronttüren ist Rost dagegen deutlich seltener anzutreffen. Unterwanderung von Kotflügeln



oder Dächern ist ebenfalls kein Thema. An der Heckklappe findet sich gelegentlich Rost um den Kennzeichenbereich. Das war es schon. Es ist wichtig, die Wasserabläufe frei zu halten, andernfalls kann Wasser in den Innenraum laufen und dazu führen, dass man den Teppich ausbauen muss, um den Wagen wieder trocken zu bekommen.

MOTOR

Zum Start ab Herbst 2002 wurde der Cayenne mit zwei V8-Motoren angeboten, als Sauger- und als Turbo-Variante. Sie wurden bei Porsche in Zuffenhausen gebaut. Die Maschine mit 4511 ccm Hubraum ist mit einer Bohrung von 93 mm und einem kurzen Hub von nur 83 mm eher sportlich ausgelegt. Hydraulischer Ventilspielausgleich und eine VarioCam-Nockenwellenverstellung besitzen beide Motoren, der Sauger dazu eine Ansauganlage mit Schwingrohraufladung, die für ein breites Drehmoment von 420 Nm zwischen 2500 und 5500/min sorgt. 340 PS ist seine Höchstleistung bei 6000/min. Das genügt, um den Cayenne S in 6,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu bringen (Schaltgetriebe), erst bei 242 km/h endet der Vorwärtsdrang.

Der Turbo wird über zwei parallel geschaltete Abgasturbolader unter Druck gesetzt, 620 Nm liegen zwischen 2250 und 4750/min an, die Höchstleistung von 450 PS bei 6000/min. In 5,6 Sekunden ist Tempo 100 erreicht. Dazu kamen eine Werksleistungssteigerung auf 500 PS (700 Nm, 5,3 s, 270 km/h) und ein Turbo S (521 PS, 5,2 s, 270 km/h).

Ab Herbst 2003 – zum Modelljahr 2004 – ergänzte ein V6-Motor aus dem VW-Konzern das Angebot. Der mit dieser Maschine als Cayenne (ohne S) angebotene Wagen wurde zum Einstiegsmodell. Er ist langhubig ausgelegt mit einem Hub von 95,9 mm bei einer Bohrung von 84 mm und besitzt ebenfalls eine Verstellung von Einlass- und Auslassnockenwelle sowie ein Schaltsaugrohr. 310 Nm zwischen 2500 und 5500/min liegen an, die Höchstleistung von 250 PS bei 6000/min. Zwar wurde der Wagen etwas leichter, 2160 kg statt 2255 kg (Cayenne S) oder 2355 kg (Cayenne Turbo), doch mit einer Beschleunigung von 9,1 Sekunden auf 100 km/h und einer Spitze von 214 km/h ist er deutlich weniger dynamisch als der Cayenne S.

Dafür fällt er mit wenigen Problemen im Alter auf: „Bei Fahrzeugen mit einer Laufleistung zwischen 100.000 und 150.000 Kilometern haben wir es öfter gehabt, dass sich die

Abseits der Straße.
Rund 50 Jahre nach dem Jagdwagen
war der Cayenne der erste für den
Offroad-Einsatz konzipierte Porsche.



Jede Menge Räder-Reifen-Kombinationen.
18-Zoll-LM-Räder mit Reifen im Format
255/55 R 18 (o.) waren Standard.

Steuerkette gelangt hat.“ Darüber hinaus seien diese Maschinen grundsolide und problemlos.

Anders sieht die Situation bei den V8-Exemplaren aus. Sie besitzen eine Nikasil-Beschichtung der Zylinderlaufbuchsen. Sie kann abplatzen, was zu immer größeren Beschädigungen führt. „Hier muss man auf ein Klackern aus dem Motorraum achten“, weiß Winkler, ein untrügliches Zeichen dafür, dass sich so ein Motorschaden ankündigt. „Das hört sich so ähnlich an wie ein defekter Hydrostößel.“

Gut zu hören sei das Kolbenkippen im Leerlauf, Sauger scheinen öfter betroffen zu sein als die Turbo-Varianten. Auch ein erhöhter Ölverbrauch sei ein Indiz dafür. „Dann schraubt man am besten die Zündkerzen heraus und kontrolliert mit einem Endoskop die Laufbahn der Zylinder auf Beschädigungen.“ Betroffen seien davon sowohl Exemplare mit geringen Laufleistungen als auch Langstreckenfahrzeuge. Oft bedeutet so etwas den wirtschaftlichen Totalschaden für ein Fahrzeug.

Bei den Turboladern kann sich im Alter Öl in die Ansaugluftschläuche durchdrücken. „Das kann man aber bei der Wartung durch Reinigen beseitigen.“ Zum Thema Ölverbrauch: Ein Liter auf 10.000 Kilometer ist ein normaler Wert.

Ein Thema bei allen Versionen: Die Gehäuse der Zündspulen auf den Kerzensteckern altern durch die Hitze am Ventildeckel, platzen auf und gehen dann kaputt, weil das Innenleben korrodiert. „Hier sollte man darauf schauen, dass der neueste Baustand montiert wurde. Die sind thermisch belastbarer.“

Der V6 benötigt bei moderater Fahrweise zwischen 13 und 15 Liter pro 100 km, der V8-Sauger etwa 15 bis 18 Liter. Der Turbo leert den großen Tank mit einem Verbrauch von 18 Litern aufwärts. Und es ist kein Schaden am Bordcomputer vorhanden, wenn er 33 Liter bei sportlicher Fahrweise anzeigt. Porsche hat allen Cayenne-Versionen einen 100-Liter-Tank mitgegeben, was eine gute Entscheidung war, denn so hat man zumindest eine brauchbare Reichweite bis zum nächsten Tankstellenbesuch.

GETRIEBE

Zum Start war der V8-Cayenne nur mit Automatik erhältlich, eine 6-Gang-Schaltung beim Cayenne S folgte wenig später, beim V6-Motor gab es ebenfalls beide Optionen. „Alle Getriebe funktionieren ohne Probleme, man sollte jedoch darauf achten, nach einer ge-

wissen Laufzeit eine Getriebespülung vorzunehmen. Porsche schreibt das nach 16 Jahren oder 240.000 Kilometern vor, was fast ein wenig zu spät ist bei so einem Auto“, erklärt Winkler. Er empfiehlt, das Intervall kürzer anzusetzen und dabei auch noch alle Achsgetriebeöle mit auszutauschen. Fallen einem beim Automatikgetriebe leichte Schaltrücke auf, sei das der erste Punkt, den man prüfen sollte. Nach einem Wechsel verbessere sich die Schaltqualität.

ANTRIEB UND ACHSEN

Eine kleine Schwachstelle gibt es: Im Antriebsstrang geht öfter das Mittellager kaputt. Doch insgesamt präsentierten sich Differenziale und Achsen beim Cayenne auch nach vielen Kilometern noch in einem guten Zustand. Auch ausgeschlagene Tragelenke kommen selten vor. „Da ist der Cayenne superstabil.“



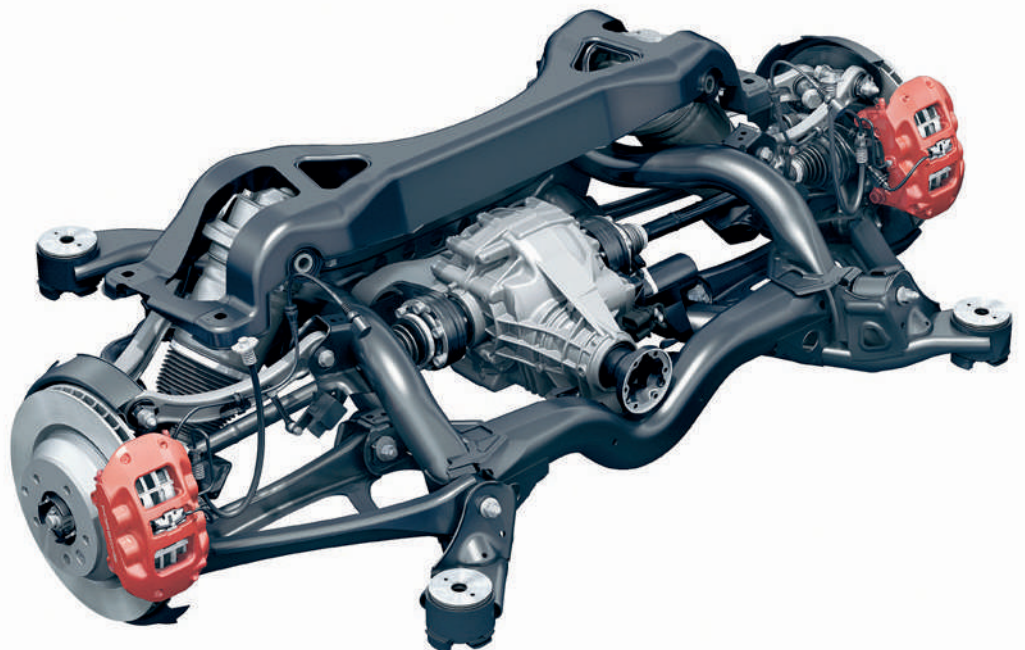
BEIM V8 KANN DIE NIKASIL-BESCHICHTUNG DER ZYLINDER ABPLATZEN. EIN KLACKERN IM LEERLAUF KANN AUF EINEN BEGINNENDEN MOTORSCHADEN HINDEUTEN.

LENKUNG

Hier sollte man auf ungewöhnliche Geräusche achten: „Jault sie, ohne stark eingeschlagen zu sein, kann das an einer defekten Servopumpe liegen.“

BREMSEN

Sie zeigen sich, wie bei Porsche üblich, großzügig dimensioniert. Je nach Fahrweise steht zwischen 15.000 und 30.000 Kilometern ein Austausch der Beläge an, beim zweiten Mal sollten auch die Scheiben gewechselt werden. Das ist nicht günstig: Etwa 1200 Euro kostet das bei Porsche an der Vorderachse, kommt die Hinterachse dazu, erhöht sich der Betrag auf 2800 Euro. Wenn auch noch abgefahrene Reifen auf den Felgen sind, rechtfertigt das einen deutlichen Preisabschlag auch bei einem sonst guten Fahrzeug.





**ZU DEN TYPISCHEN
YOUNGTIMER-LEIDEN
GEHÖRT DIE DECKEN-
BESPANNUNG: LÖST SICH
DER KLEBER, HÄNGT
DER DACHHIMMEL.**



INNENRAUM

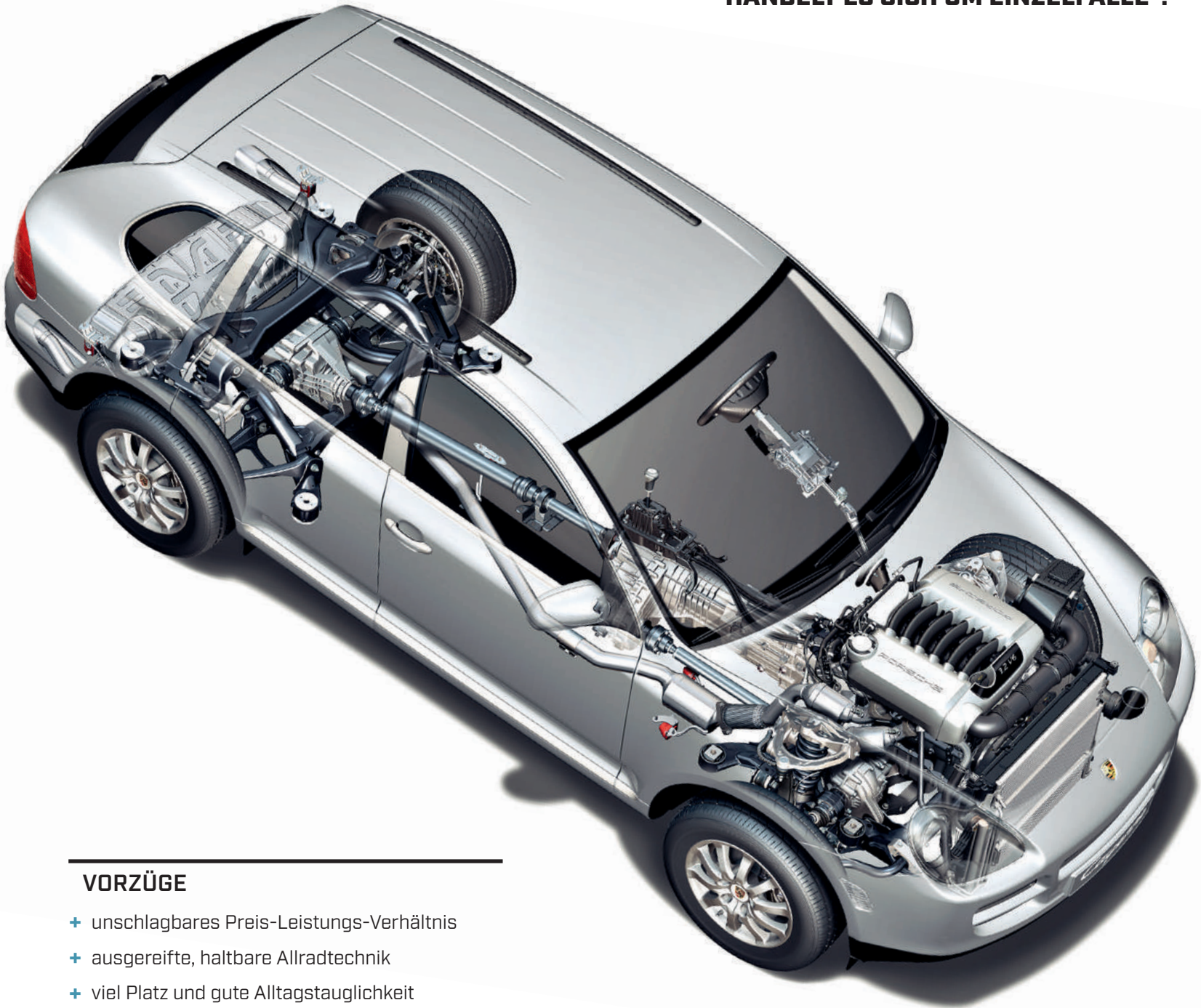
Grundsätzlich gilt auch hier: Der Zustand hängt maßgeblich davon ab, wie der Wagen gepflegt wurde, das betrifft sowohl die Varianten mit Stoff als auch die mit viel Leder an Bord. „An der Mittelkonsole kann sich manchmal das Leder ablösen. Was künftig auch häufiger werden wird: Der Kleber des Dachhimmels kann sich lösen, eine Alterserscheinung.“

ELEKTRIK

Den Scheinwerfern sollte man einen besonderen Blick schenken: Die Abdeckung aus Kunststoff kann im Laufe der Jahre vergilben oder matt werden. Wenn der Wagen oft draußen stand, hat die UV-Strahlung diesen Prozess beschleunigt. Es gibt inzwischen viele Möglichkeiten, sie aufzuarbeiten, etwa durch das Polieren. Im schlimmsten Fall muss man sie austauschen, was bei einem Xenon-Licht mit etwa 1300 Euro pro Exemplar anzusetzen ist. Der Cayenne besitzt zudem viele Steuergeräte, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass auch mal eines davon ausfällt. „Aber das ist nicht die Regel, hier handelt es sich um Einzelfälle.“



**DIE ELEKTRIK IST UNEMPFINDLICH. DER AUSFALL
EINES STEUERGERÄTS „IST NICHT DIE REGEL, HIER
HANDELT ES SICH UM EINZELFÄLLE“.**



VORZÜGE

- + unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis
- + ausgereifte, haltbare Allradtechnik
- + viel Platz und gute Alltagstauglichkeit

NACHTEILE

- stets hoher Verbrauch (vor allem beim Turbo)
- Ersatzteile, Reparaturen und Unterhalt teuer
- Gefahr von Motorschäden beim Cayenne S

DER CAYENNE BLEIBT EIN PORSCHE, REPARATUREN SIND TEUER. EINE NEUE BREMSE SAMT BELÄGEN UND SCHEIBEN KOSTET UM DIE 2800 EURO.



TEILEVERSORGUNG, REPARATUR UND WARTUNG

Sie ist grundsätzlich gut, an Verschleißteilen wie Bremsen kann man einiges im freien Handel günstiger erhalten. Das eine oder andere Teil bekommt man auch gebraucht, doch hat sich noch keine Cayenne-Szene etabliert, anders als schon früh bei den Transaxle-Modellen von Porsche. Dennoch findet man inzwischen einige Hilfen und Tipps in Porsche- oder Automobilforen. Mittlerweile sind Porsche Zentren dabei, Classic-Angebote mit Rabatten für Reparaturaufträge, abhängig vom Alter des Fahrzeugs, anzubieten. Dabei kann man bis zu 20 Prozent sparen. Das hilft natürlich, trotzdem können bei einer Inspektion, wenn ein Komplettwechsel der Bremsen ansteht und noch ein paar Kleinigkeiten hinzukommen, Beträge von einigen Tausend Euro auflaufen. Ein kleiner Trost: Inspektionen sind alle 30.000 km oder alle zwei Jahre fällig, ohne Nebenarbeiten zu Preisen zwischen 750 und 950 Euro. Einen bis zu 14 Jahre alten Cayenne kann man auch noch in die Porsche-Approved aufnehmen lassen, die bis zum Alter von 15 Jahren greift. Für ein Jahr kostet das um die 1300 Euro, für zwei Jahre (wenn der Wagen 13 Jahre alt ist) 2300 Euro.

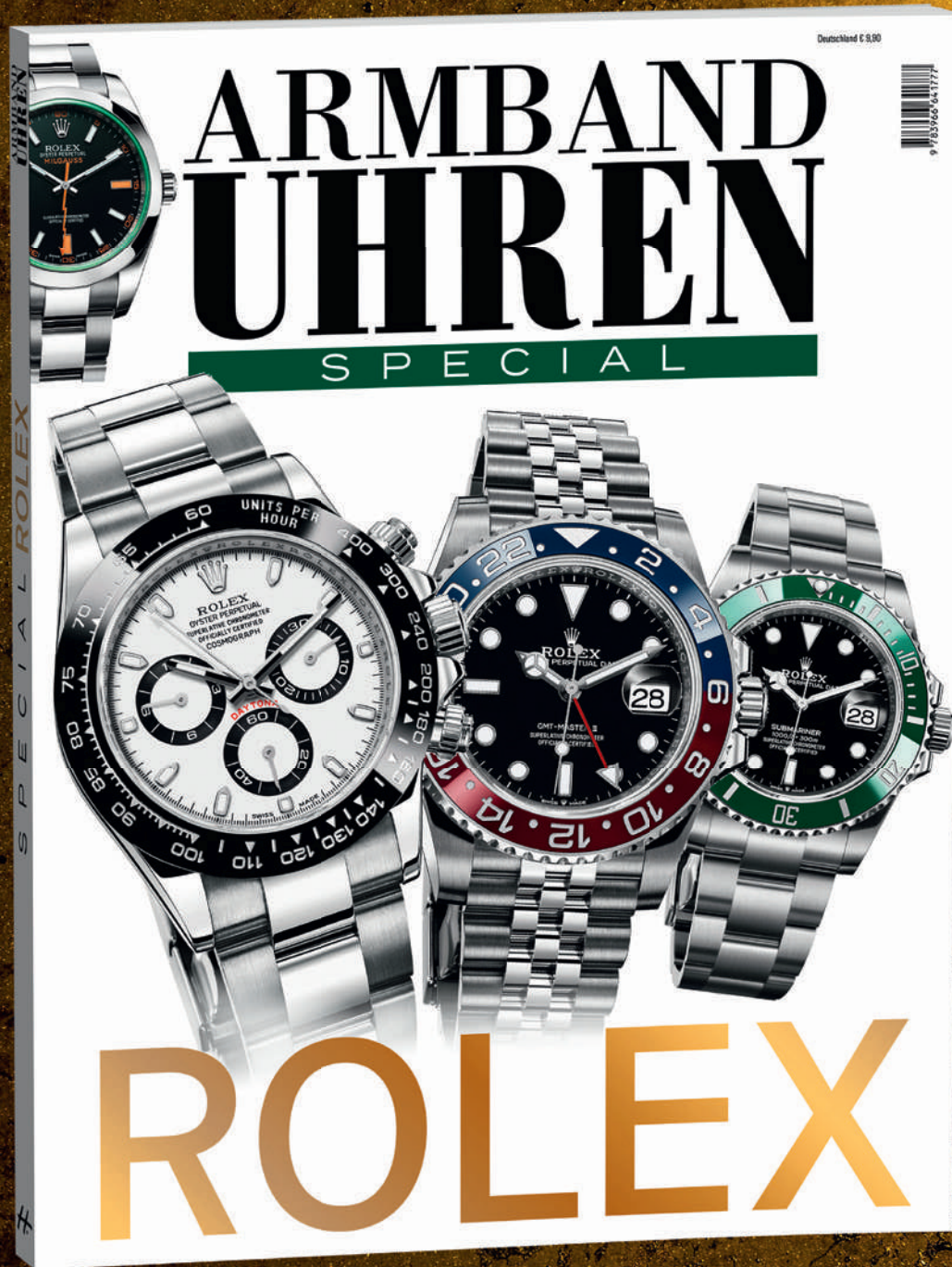
FAZIT Der Cayenne zeigt sich im Alter als ein robustes Fahrzeug mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis, das sicher ist und auch Fahrspaß bietet. Doch er teilt das Schicksal aller in die Jahre gekommenen Oberklasse-Fahrzeuge: Wenn Reparaturen anstehen, fällt die Rechnung hoch aus. Große Motoren und das Gewicht fordern zudem ihren Tribut an der Tankstelle. Ein Klassiker ist er noch nicht, aber ganz klar eine Empfehlung für Liebhaber. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche / privat

SPECIAL EDITION

JETZT AM KIOSK!

Datenschutzhinweis: VSB erhebt Ihre Daten im Auftrag des HEEL Verlags 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 finden Sie unter: ds.heel-verlag.de



Ab sofort im Handel oder bestellen unter
WWW.ARBANDUHREN-ONLINE.DE/SHOP

HAPPY END – 356 A 1500 GS CARRERA SPEEDSTER

WAHR, SCHÖN, GUT



1960 war ein gutes Jahr. Dick Weiss kaufte seinen zweiten und letzten 356 Speedster – einen 100 PS starken Carrera, die seltenste Spielart aller Speedster. 60 Jahre später besitzt er ihn noch immer. Gut eingefahren im Alltag und auf Rennstrecken und kein bisschen geschont oder verwöhnt.





Die einen jagen immer dem nächsten Kick nach, suchen, finden ein Auto, spielen eine Weile damit, reichen es weiter und machen sich auf den Weg zum nächsten. Dick Weiss, 86 Jahre alt, ist anders, war er schon früher. Als er den Speedster am Straßenrand fand, mit einem „Zu verkaufen“-Schild an der Frontscheibe, wusste er: Das hier ist etwas Besonderes. Und er blieb dabei. 60 Jahre später besitzt er seinen Porsche mit Viernockenwellen-Fuhrmann-Motor noch immer – allen Verlockungen und Hochpreisphasen zum Trotz.

Seine erste Fahrt in einem 356 unternahm Dick Weiss 1956. Ein Jahr später, während des Militärdienstes in Frankreich stationiert, besuchte er zu Weihnachten 1957 Onkel und Tante in Frankfurt am Main und schaute auch beim VW- und Porsche-Händler Glöckler vorbei. Im Verkaufsraum stand ein 356 Speedster, ein 60 PS starkes Basismodell, bestellt von einem US-Militärangehörigen und wegen Geldmangels nie abgeholt. Dick Weiss sprang ein und kaufte den Speedster. „22.000 Kilometer bin ich damit durch Europa gereist. Nach Italien, in die Schweiz, nach Österreich und Belgien. Nebenbei habe ich an vier Rennen teilgenommen. Bei einem Rennen auf der Cana-

dian Air Base in Frankreich habe ich sogar gewonnen, auf der US Air Base in Deutschland wurde ich Vierter. Mit einem normalen Speedster hatte man gegen die Super mit 75 PS keine Chance.“

UMWEG ÜBER LOUISIANA

1960, wieder daheim in Ohio, unternahm er eine lange Reise quer durch die Rocky Mountains, fuhr dann den langen Weg rüber nach Texas. „Ich entdeckte den Carrera GS bei einem Gebrauchtwagenhändler in San Antonio. Um ihn nach Hause zu bekommen, musste ich mir eine Abschleppvorrichtung bauen. Dazu demontierte ich bei meinem Speedster die Heckstoßstange und beim Carrera die Frontstoßstange“, erinnert sich Weiss. „Ein Freund von mir arbeitete in der Nähe bei einer lokalen Pontiac-Vertretung. Bevor ich den Carrera kaufte, stellten wir ihn da zur Kontrolle auf die Hebebühne. Um 1:00 Uhr morgens waren wir mit unserer Abschleppstange fertig.“

Was für ein Bild! Ein 356 Speedster schleppt einen zweiten Speedster mit einer selbst gebauten Anhängervorrichtung 1900 Kilometer von Texas nach Ohio. „Zweieinhalb Tage habe ich gebraucht, die heutigen Highways

**Original und benutzt:
Bedienungsanleitung und
Serviceheft (Seite gegen-
über) gehören seit der
Auslieferung im Jahr 1958
nach Venezuela zum Auto.**



gab es noch nicht. Und außerdem musste ich Arkansas umfahren, weil sie dort seltsame Abschleppvorschriften hatten, also nahm ich die Route über Louisiana. Probleme gab es keine, nur rückwärtsfahren konnte ich nicht, aber das ließ sich ja umgehen.“

Seitdem hatte Dick ausreichend Zeit, Nachforschungen über die Geschichte seines Wagens anzustellen. Ausgeliefert wurde der Carrera mit weißem Lack und grüner Innenausstattung. Zur optionalen Ausrüstung gehörten Radio, Antenne, Vordersitze vom 356 Coupé, einer davon mit Kopfstütze, und ein Außenspiegel des Herstellers Ponto Stabil – alles bestätigt durch ein Zertifikat des Herstellers.

Im Modelljahr 1958 baute Porsche nur 35 Speedster in Carrera-Ausführung. Dick Weiss' Auto war das erste von vier GS-Modellen mit Stahlkarosserie, die anderen 34 Speedster waren leichter bauende GT-Typen, bei deren Karosserien auch Aluminiumteile zum Einsatz kamen. „Das Auto gelangte nach Caracas in Venezuela, wo es 1958/59 auch bei Rennen an den Start ging; ich habe aber nie herausgefunden, wer am Steuer saß und welche Platzierung herausprang“, erzählt Weiss. „Ein Mitarbeiter des VW-Porsche-Händlers in Caracas brachte den Porsche mit nach

Houston, von dort aus ging er nach San Antonio. Wie es aussieht, bin ich tatsächlich erst der zweite Besitzer.“

Der Speedster, angeboten für 2750 Dollar, schien mechanische Probleme zu haben. Mit etwas Feilschen gelang es Dick Weiss, den Preis auf 2200 Dollar zu drücken. „Die Viernockenwellen-Motoren laufen erst bei hohen Drehzahlen richtig rund. Die Jungs haben wohl das Spucken und Stottern gehört und gedacht, der Motor sei hinüber, hätte einen Ventilschaden. Zu Hause angekommen, habe ich den Wagen in sachkundige Hände übergeben: Wir haben den Motor ausgebaut, auf den Prüfstand gestellt und am Ende herausgefunden, dass nur die Zündkerzen locker waren. Danach lief er völlig problemlos.“

KAUFPREIS 2200 DOLLAR

1960 wurde Dick Weiss Mitglied des Sports Car Club of America (SCCA), half dabei, einen Ableger in Ohio zu gründen, und startete 1962 mit seinem Speedster Carrera bei SCCA-Rennen. Kurz darauf tauschte er den Fuhrmann-Motor gegen ein herkömmliches 356-Triebwerk, um in der E- und F-Production-Class starten zu können. Den originalen Carrera-Motor legte er ins Regal

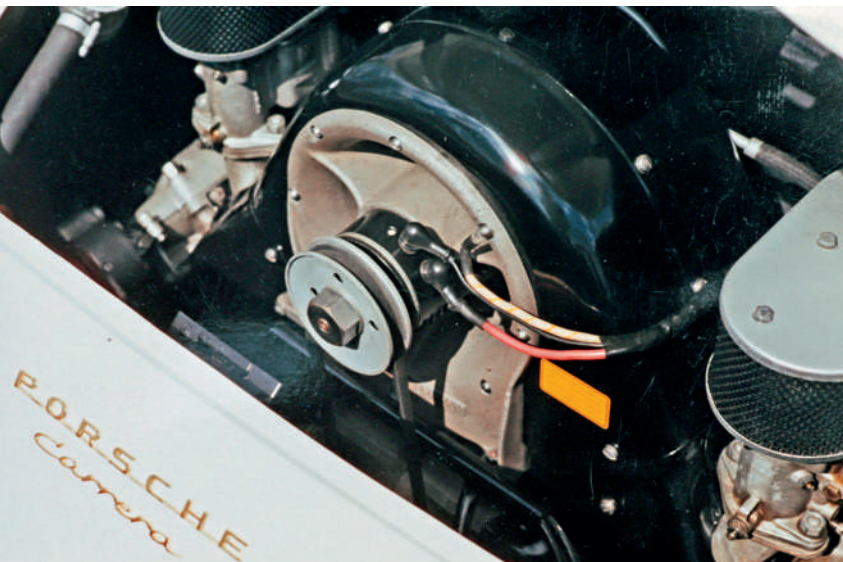
Schwarz-Weiß und Farbe: Früher startete Dick Weiss im schnellen Speedster bei SCCA-Rennen (r. o.), heute fährt er ihn nur noch im Alltag.



„ICH ENTDECKTE DEN CARRERA GS BEI EINEM GEBRAUCHT-
WAGENHÄNDLER IN SAN ANTONIO. UM IHN NACH HAUSE ZU BEKOMMEN,
MUSSTE ICH MIR EINE ABSCHLEPPVORRICHTUNG BAUEN.“



IN DEN SECHZIGER JAHREN ERSETZTE EIN VW 1600 VARIANT DEN NORMALEN SPEEDSTER ALS ZUGFAHRZEUG.



– für die nächsten 38 Jahre! Zwar fuhr er eine Weile mit einem Viernockenwellen-Motor aus einem verunfallten 1959er GS Coupé, wechselte wegen Lagerschadens aber bald wieder zum normalen 356-Motor. Und blieb dabei bis zum Jahr 2000.

1964 hatte Dick Weiss seine aus Deutschland stammende Frau Angie geheiratet und seinen 60-PS-Speedster (der heute in restauriertem Zustand in Deutschland unterwegs ist) verkauft. Weil die Familie größer wurde und ein anderes Zugfahrzeug für den Carrera her musste, wechselte Dick auf einen VW 1600 Variant.

38 JAHRE RUHTE DER ORIGINALE CARRERA-MOTOR IM REGAL

Mehr als 30 Jahre später stellte Dick Weiss fest, dass sein geliebter 356 Carrera Speedster nun doch eine Restaurierung benötigte. Schweiß- und Lackierarbeiten standen an, die originalen Coupé-Sitze tauschte er gegen Speedster-Schalen und verbaute größere Bremsstrommeln, die er seinerzeit samt Motor dem Carrera-Teilesponder entnommen hatte, sowie bereits in den sechziger Jahren leicht verbreiterte Stahlräder. Darüber hinaus achtete Weiss darauf, dass möglichst viele Originalteile zum Einsatz kamen. Bis heute gehören die originale Werkzeugtasche und Bedienungsanleitungen in Deutsch und Englisch zum Auto. Welch ein Schatz! Auch der Fuhrmann-Motor kehrte zurück in den Motorraum.

Schließlich ging der erst so zuverlässig laufende, dann lange Zeit eingelagerte Carrera-Motor doch kaputt. Ein Loch im Kolben legte das Triebwerk lahm, zum ersten Mal seit der Auslieferung im Jahr 1958 wurde das feinmechanische Kunstwerk zerlegt. Wieder griff Dick Weiss zu einem 356-Stoßstangenmotor, dieses Mal zu einem leistungsoptimierten 1,5-Liter-Triebwerk mit rund 110 PS. Nach 60 Jahren im Alltag und Rennsport fährt Dick Weiss seinen raren Speedster einfach weiter. ◀

Text + Fotos: Stephan Szantai · Übersetzung: Jan-Henrik Muche



Damsels in Design

Frauen im Job waren im konservativen Amerika der fünfziger Jahre eine Ausnahme, Frauen in hoch qualifizierten Jobs der Automobil-Industrie eine Sensation. „Damsels in Design“ – Fräulein in der Formgestaltung – heißt das englischsprachige Buch, das deren Vorreiterrolle und Bedeutung für das US-Auto-Design beleuchtet und würdigt und dabei deren von GM-Design-Papst Harley Earl verliehenen Nom de guerre als Titel verwendet. Im Werben um weibliche Kunden und Kaufentscheidungen präsentierte GM seine Designerinnen gern als Frauenversther, die zarte Hand an Stoffe, Farben und Küchengestaltung legten, selbst wenn ihre Aufgaben darüber hinausgingen. Constance A. Smith, selbst Designerin in GM-Diensten, stellt die Protagonistinnen und deren Projekte vor; eine von ihnen war Jeanette Krebs, die bei GM ihren späteren Ehemann Anatole Lapine kennenlernte. Also: Wer etwas über Auto-Design, Emanzipation und frühe weibliche Role Models lernen möchte, kommt an diesem Buch nicht vorbei.

Constance A. Smith: „Damsels in Design – Women Pioneers in the Automotive Industry 1939–1959“, 192 Seiten, 285 x 225 mm, Hardcover, Schiffer, Atglen/PA, USA 2018, 42,00 Euro, ISBN 978-076435435-9



Deutsche Autos 1885–1920

Wie sollte man sie kennen, Hersteller von A wie Altmann (Dampf-Automobile) aus Brandenburg bis Z wie Zentralmobil in Berlin? Die ganzen kleinen Start-ups aus den Pionierzeiten des Automobils, die 1914 mit dem Ersten Weltkrieg zu Ende gingen. Wie viele es von ihnen gab, welch großer Teil völlig unbekannt blieb und welche einstmal große Firmen (wie bspw. Brennabor, Protos oder Fafnir) heute kaum noch Erinnerungen hervorrufen, gehört zur Lernkurve des Buchs, das sich in Neuauflage mit der Frühzeit der deutschen Auto-Industrie auseinandersetzt und ihre ganze Bandbreite darstellt – oder es zumindest versucht. Denn zu einigen Marken gibt es kaum mehr als Namen und Jahreszahlen. Dass darüber hinaus altertümlich anmutende Begrifflichkeiten wie Glührohrzündung oder Voiturette erklärt werden, verdient ebenso Lob wie die Darstellung des Wettstreits zwischen Verbrenner und E-Mobilität. Gut dargelegt sind auch die mit dem Auto einhergehenden Neuregelungen des Staates wie Steuer, Kennzeichen oder Führerschein sowie die Rolle des Automobils für den Tourismus, den neuartigen Motorsport und die Kriegsführung. Alles schon einmal da gewesen.

Halwart Schrader: „Deutsche Autos 1885–1920“, 480 Seiten, 270 x 235 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2020, 49,90 Euro, ISBN 978-3-613-04313-8



Porsche Speedster

Das erste Buch, bald auch schon zehn Jahre alt, lieferte nur einen Ausschnitt, betrachtete die Speedster-Story von 1989 bis 2011 – jetzt erzählt das Autoren-Team um Andreas Gabriel die ganze Speedster-Geschichte von Anfang an, vom ersten 356 1500 Speedster bis zur aktuellen, längst vergriffenen 991-Version. Nun ist das Thema Speedster sicher kein völlig unerwartetes, aber die Betrachtung aller Baureihen hat dann eben doch ihren Reiz, vor allem wenn Solitäre wie der 993 Speedster für F. A. Porsche darunter sind. Passend dazu wurden Zeitzeugen befragt: Herbert Linge zum 356, Ingenieur Friedrich Bezner (der zum 40. Dienstjubiläum ein 964 Speedster-Heck mit Hausbar geschenkt bekam) und Entwicklungsleiter Bernd Kahnau, die den 911 Carrera 3.2 Speedster der Neuzeit begleiteten. Kahnau war es, der ein Kundendienst-Video zum korrekten Öffnen und Schließen des Dachs drehte. Zu launigen Anekdoten wie dieser kommen ein solider Teil technischer Daten sowie Kaufberatungen zu den Generationen 356, G-Serie, 964, 997 und 991 hinzu. Bunt, verlässlich, im Detail spannend – wie beim Speedster steckt hier von allem etwas drin.

Andreas Gabriel/Manfred Hering/Achim Kubiak: „Porsche Speedster – Legende 1954–2020“, 360 Seiten, 305 x 260 mm, deutsch/englisch, Hardcover, Berlin Motor Books, Berlin 2020, 99,80 Euro, ISBN 978-3-9814592-2-7



Zu Ehren Jochen Rindts

Vor 50 Jahren, beim Training zum Großen Preis von Monza, verunglückte Jochen Rindt tödlich – und wurde dennoch als einziger Fahrer posthum Formel-1-Weltmeister! Langstreckenrennen auf Porsche fuhr der Österreicher mit deutscher Staatsangehörigkeit nur selten, berühmt wurde er auf Ferrari und Lotus und als König der Formel 2. Zum 50. Todestag des F1-Piloten kamen jüngst gleich mehrere Publikationen zum Lesen und Anschauen heraus.

Erich Glavitz: „Jochen Rindt – Ikone mit verborgenen Tiefen“, 400 Seiten,

290 x 290 mm, deutsch/englisch, Hardcover im Schuber, McKlein, Köln 2020, 99,90 Euro, ISBN 978-3-947156-26-9

Ferdi Kräling/Herbert Völker: „Jochen Rindt – Der erste Popstar der Formel 1“, 152 Seiten, 220 x 287 mm, Hardcover,

Delius Klasing 2020, 29,90 Euro, ISBN 978-3-667-11866-0

DVD – Christian Giesser/Erich Wallitsch: „Jochen Rindt lebt“, 98 + 45 min, 24,90 Euro



Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Singer Coupé

scale
K

Porsche 911

Gulf blau und dunkelgrau – das sind die wirklich passenden Lackierungen, in denen KK-Scale zwei aus hochwertigem Diecast produzierte Modellautos nach dem Vorbild Singer Coupé Modification Porsche 911 vorstellt. Die Miniaturen erscheinen im Format 1:18 und sind unter den Artikelnummern KKDC180441 und KKDC180442 erhältlich. KK-Scale hat die Modelle auf jeweils 1.000 Einheiten limitiert. Zum Hintergrund: Singer Vehicle Design, das ist das Unternehmen des Rockstars

Rob Dickinson aus Los Angeles. Der Brite, einst Frontmann der Band Catherine Wheel, zog 2003 nach Los Angeles und gründete 2009 seine Firma die sich auf Umbauten alter Porsche 964 spezialisiert hat. Alles sieht aus wie in den 1970er-Jahren, wie ein getunter Ursprungs-Neunelfer, aber dennoch ist alles ganz anders: Eine Karosserie aus Kohlefaser, neu konstruiert, LEDs und Xenonscheinwerfer, mit einem vom auf dem Nachbargrundstück in North Hollywood ansässigen Rennmotorenbauer Ed Pink Racing Engines angepassten Motor zwischen 300 PS und 400 PS stark. Ein für den Alltagsgebrauch tauglicher Neubau, kein retro-Auto, und von KK-Scale auf eine in Qualität und Finish sicher nicht zu toppende Weise für die Sammlervitrinen aufbereitet. UVP Modell je 79⁹⁵ €, Artikelnummer: **KKDC180441 & KKDC180442**.



Art Edition

Timeless Machine Porsche 911

Mit dem Hashtag Timeless Machine hat Porsche die Markteinführung des Porsche 911 der Baureihe 992 begleitet, der am 28. November 2019 auf der Los Angeles Auto Show vorgestellt wurde. Zu diesem Anlass legten die Stuttgarter eine wunderschöne Box auf, die passend zu der Namensgebung des legendären Sportwagens aus Zuffenhausen auf 911 Stück limitiert wurde und unter der Artikelnummer WAP0929190K Miniaturen des Porsche 911 des Typs 901 des Modelljahres 1964 und eines neuen 992 Carrera S 2020 in den Farben indischrot und silbergrau beinhaltet. Die Modelle sind im Maßstab 1:43 gehalten und wurden aus Diecast produziert. Dieser Artikel der Porsche Drivers Selection ist eine exklusive Art Edition zur Designevolution des Porsche 911. Das belegt schon die hochwertige, leinenbezogene Editionsbox mit handgeschriebener Limitierungsnummer und die ebenfalls inkludierte Kunstmappe mit acht hochwertigen Kunstdrucken und Konstruktionszeichnungen. Diese stellen die Vorbilder der in der Box enthaltenen Modellautos vor. Damit die Kostbarkeiten standesgemäß geschützt werden, liegen ein Paar Baumwollhandschuhe bei. Für Freunde der Marke Porsche ist diese edle Editionsbox ein unverzichtbares Sammlerstück. UVP 555⁹⁵ jetzt nur noch 299⁹⁵, Artikelnummer: **WAP0929190K**.



Porsche 992

MINICHAMPS®

911er Carrera 4S Coupé

Zwei Porsche 911 der Baureihe 992 stehen im Maßstab 1:18 parat: Die aus Diecast gebauten Miniaturen aus dem Hause Minichamps gelangen in den Farben enzianblau metallic und indischrot zum Sammler; die in rot gehaltenen Modellautos warten mit einem speziellen Goodie auf, nämlich den Felgen in goldener Lackierung. Beide gemeinsam bilden den Porsche 911 Carrera S nach, dessen Biturbo Sechszylinder-Boxermotor aus seinen 3,0 Litern Hubraum rund 331 kW / 450 PS entwickelt

und den Sportwagen in Kombination mit dem Sport-Chrono-Paket in 3,5 Sekunden von null auf 100 Kilometer pro Stunde beschleunigt. Die Höchstgeschwindigkeit wird von den Stuttgartern mit 308 Stundenkilometern angegeben. Ein idealer fahrbarer Untersatz selbst für Cops aus dem Kino: In „Bad Boys For Life“ war das Vorbild zum blauen Modell auf der großen Leinwand in action zu sehen. Die Modelle stehen ihren Vorbildern in Bezug auf Finish und Verarbeitung in nichts nach: Minichamps trifft ihre Anmutung und die Linienführung perfekt. Die Details vom Scheinwerfer bis zum Lüftungsgitter sind handwerklich erstklassig ausgeführt und übertragen die Faszination Porsche in einer nicht besser zu machenden Weise in die Vitrinen der Fans.

UVP Modell je 99⁹⁵ €, Artikelnummer: blau **153067327**, & rot **153067328**.



Speedster

Porsche 911

KK-Scale bringt zwei neue Modellautos des Porsche 911 Speedster: Die Modelle erscheinen in indischrot unter der Nummer KKDC180451 auf 1.500 Stück limitiert; in silber unter KKDC180453 in einer Auflage von 750 Einheiten.

Die Miniaturen aus Diecast im Maßstab 1:18 bieten einen Innenraum, der rund um die Armaturentafel mit den klassischen Rundinstrumenten viele Details mitbringt. Der Speedster wurde in dieser Form im Modelljahr 1989 2.102 Mal hergestellt. Stark umgesetzt: Die von 1973 bis 1989

hergestellte, zweite Generation des Neunelfers durfte auf Basis der Bestimmungen des US-Markts vom Modelljahr 1974 an bei einem Aufprall der Stoßfänger auf ein Hindernis bis zu einer Geschwindigkeit von fünf miles per hour / acht Kilometer pro Stunde keine Schäden am Fahrzeug aufweisen. Äußeres Erkennungszeichen sind die Faltenbälge an den Stoßfängern, hinter denen sich in den USA integrierte, elastische Pralldämpfer versteckten. Der Rest der Welt musste sich mit günstigeren Prallrohren begnügen oder eben ein weiteres Häkchen in der Aufpreisliste setzen. Ohne Katalysator leistete der 3,2 Liter Sechszylinder-Boxermotor des Speedsters 170 kW / 231 PS bei 284 Newtonmeter (Nm) maximalem Drehmoment.

UVP Modell je 799⁹⁵ €, Artikelnummer: **KKDC180453 & KKDC180451**.



KK
scale

Art Edition

Porsche 919 Hybrid Hattrick 24h LeMans

An die großen und siegreichen Jahre des Porsche 919 Hybrid und des Hattricks der Jahre 2015, 2016 und 2017 bei den 24 Stunden von Le Mans erinnert eine fast schon als feudal zu bezeichnende Editionsbox, die als Art Edition mit schwarzen Leinen bezogen und händisch nummeriert zum Sammler kommt. Die Editionsbox enthält nicht nur acht hochwertige Kunstdrucke, ein Echtheitszertifikat inklusive Originalteil des 919 Hybrids, sondern auch die passenden Modellautos im Maßstab 1:43 aus der Fertigung von Spark. Wie von diesem Label gewohnt wurden die Miniaturen aus dem hochwertigen Polyurethan-Gießharz Resine hergestellt. Da wären die Sieger der 24 Stunden von

Le Mans 2015 mit der Startnummer 19, das Porsche Team mit Earl Bamber, Nick Tandy und Nico Hülkenberg. Die Gewinner der Ausgabe 2016 waren auf der Nr. 2 das Porsche Team aus Marc Lieb, Romain Dumas und Neel Jani. Das Porsche LMP Team, das sich aus Timo Bernhard, Brendon Hartley und Earl Bamber zusammensetzt, stand 2017 ganz oben auf dem Podest; angetreten unter der Startnummer 2. Das hochklassig verarbeitete Set ist auf 919 Stück limitiert und wird mit der Artikelnummer WAP0929190J angeboten. Für Porsche-Fahrer ist dieses Set ein Muss.

UVP 799⁹⁵ jetzt nur noch 399⁹⁵, Artikelnummer: **WAP0929190J**.



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
www.art-wheels.eu
Tel +33 981 961 992

art wheels

MITTELMOTOR. 

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT

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



MITTEL MOTOR .COM



Getriebeservice WIEDMANN

Beurener Straße 40
73540 Heubach
+49 175 41 321 41
www.wiedmann-eu.de

Porschegetriebe
Reparatur & Service & Neuaufbau

- 356 - 997 incl. Turbo & CUP
- Cupgetriebe sequentiell
- Übersetzungsänderung
- Renngetriebe
- andere Getriebe auf Anfrage



SANDELPLAN 356

Ersatzteile für Porsche 356
www.sandelplan-356.com



porscheFahrerMagazin

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.



BIETE



Boxster 986 2.7, 220 PS, Bj. 2001, ca. 177 tkm, HU 08/21, Lapis blau, Xenon, PCM I, Hardtop, Bilstein-Sportfahrwerk, S-Auspuffanlage, K&N Sportluftfilter, HR Federn, Xenon, Vollleder-Sportsitze, inkl. Hardtop in Silber und Winterräder 205/50 ZR17 und 255/40 ZR17 in neuwertigem Zustand, im Sommer Pirelli in gleicher Reifengröße und Felgendesign montiert (2018), weitere Infos zu Ausstattung und Details bei Interesse, 0179 6430721, florian-reinold@web.de



964 Turbo 3.3 mit X 33 Paket M30/69S, polarsilber, unfallfrei, PZ Mailand mit allen Rechnungen und Scheckheft, seit 2007 in Deutschland, 124 tkm, 15 Scheckhefteintragungen, Tausch mit Wertausgleich möglich, claus.meirich@t-online.de, mobil 0157 74499306, 129 T€ mit Cup Rädern, neue ungefahrene Speedline können mitgekauft werden



Porsche 911 Carrera 4, EZ 07/1999, KM 169.000, HU 10/2021, 300 PS, technisch und optisch einwandfreier Zustand, viele Extras, VB 24.400 €, Tel. 0172/8109223



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



Porsche 911 G-Modell elektr. Tachos
für 911 SC 2.7 und 3.0, 930 Turbo 3.0 und 3.3, passen in alle G-Modelle, VDO überholt, gereinigt, geprüft und genullt, Ringe und Gläser erneuert, technisch und optisch neuwertiger Zustand, FP € 790,00/Stück, Tel.: 0162-3661816



Einzigartiges Porsche Kunstwerk
made im Schwabenlände. Porsche 956 & 919 evo Rekordfahrten in der grünen Hölle – der legendäre Streckenabschnitt Karussell als original Satellitenbild auf einer 3-D-Steilkurve. Dutzende Arbeitsstunden haben dieses 150 x 100 cm große Kunstwerk erschaffen. „Echter“ Bell of 956 und Bernhard 919 mit ihren Rekordzeiten. Unikat. Weltweiter versicherter Versand. PayPal möglich. Weitere Details und Fotos: dcartgallery@web.de

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

www.9vor11.de

1963 - 1968 - 1973 - 1989 - 1993 - 1998



Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. www.porschefreunde-bergischesland.de



Porsche 911 SC 2.7 und 3.0 Armaturen-Satz, VDO-überholt, Zierringe und Gläser erneuert, Tacho „genullt“, technischer und optischer Bestzustand, € 1.890,00, Tel.: 0162-3661816

„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

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

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



www.early911s.de

mh@early911s.de

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

Kalandrik und
Lessmeister GmbH
Siebengabrigblick 15
53343 Wachtberg

WERKSTATT FÜR
SPORTWAGEN

911
und

www.9und11.de · Tel. 0228 90855 993

[porschefahrer.magazin](https://www.facebook.com/porschefahrer.magazin)

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

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
Alle Modelle von damals bis heute

www.P-Drux.de

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

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

SUCHE



Suche **964 Porsche Motor**, gerne auch zum Herrichten. Tel. 0171/8246350



Gesucht
 in Farbe gelbgrün

0561-4916354 **Manfred Führe**



Suche einen alten **Porsche 911 aus den 70er Jahren** in gutem Zustand, nur in der Farbe Gelbgrün (limegreen). Über ein passendes Angebot würde ich mich freuen. Tel. 01738546599

Wiking-Autos gesucht, aus den Jahren 1950 bis 1975, auch alt und defekt. Freundliche Angebote bitte unter wikingauto@web.de

Suche **Porsche 944**, gerne auch zum Herrichten + Teile. Tel. 0171/8246350



IHR PORSCHE IN DEN BESTEN HÄNDEN


KUNDENDIENST | SERVICE | REPARATUR

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

KAROSSERIE + LACKPROFI  Sportwagenservice

www.humbaur-autoservice.de

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



TEILE.COM ONLINE SHOP 

ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

1



CARTRONIC
motorsport Ing.GmbH

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

2



LM-220 Engine-Performance-Kit
"Walter Röhrl Edition"
Kit Nr. 001/964

LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“
Limitierte Exklusivversion der seit 30 Jahren bewährten
Motorleistungskits für 911 und 964. Leichtbau-Carbon-
Gehäuse mit Ram-Air-System für ver-
besserte Performance. Street legal!
Bis zu 300 PS beim 964,
bis zu 245 PS beim 911 - 3,2 ltr.

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



PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE
www.ps-historacing.de
Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930
Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe
Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

MARTINI
RACING



MARTINI
RACING

ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

BOTT FAHRZEUGTECHNIK

www.bott-fahrzeugtechnik.de
www.bott-parts.de

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



Petzold's
seit 1988

DAS GROSSE BUCH DER
FAHRZEUGPFLEGE

Neu- und Gebrauchtfahrzeuge • Klassiker • Cabrios

www.petzoldts.de

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

GÖTZ

www.goetz-pulverbeschichtung.de

Maria-Merian-Straße 5
70736 Fellbach
Telefon 0711/51099560
E-mail: info@goetz-pulverbeschichtung.de

- Pulverbeschichtung
- Chemisches Entlacken
- Strahlarbeiten




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)

PORSCHÉ
FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich
in PORSCHÉ FAHRER werben?

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

Ausgabe 2-2021
Erscheinungstermin: 22.01.2021 | Anzeigenschluss: 04.12.2020

VORSCHAU



TITELSTORY

Achtung: aufgeladen! 992 Turbo



TUNING

Auf Maß geschneidert – 911 FINEEVEN Signature



HAPPY END

Nicht von dieser Welt – Emory 356 RSR

WEITERE THEMEN IM HEFT:

911 Targa Recycled · 928 S4 vs. Mercedes 500 E ·
Taycan Turbo & Turbo S · Kremer K3



PORSCHE FAHRER 2-2021
erscheint am
22. Januar 2021

Die Redaktion behält sich vor, angekündigte Themen aus Aktualitätsgründen zu ändern oder zu verschieben.

IMPRESSUM

Verlag:

HEEL Verlag GmbH
Gut Pottsccheidt, 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 Pottsccheidt, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 | Fax: 02223 9230-26 | service@pf-magazin.de

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

Druck: westermann DRUCK | pva

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 Pottsccheidt, 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@vuservice.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.



ABONNIEREN LOHNT SICH!

- 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

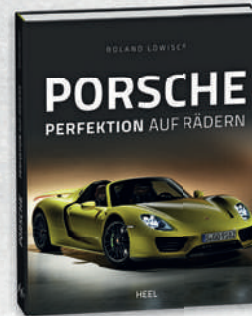


* im Inland, Ausland auf Anfrage

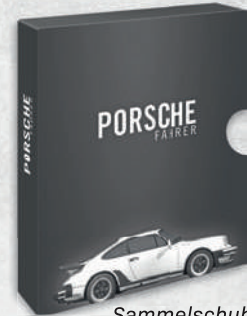
IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 14,99 Euro



Wert: 9,99 Euro



Sammelschuber
Wert: 14,99 Euro

IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



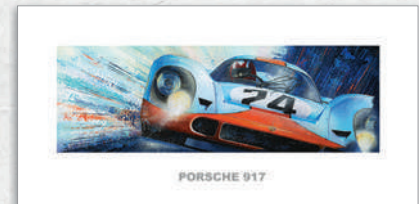
Wert: 29,95 Euro



3D Puzzle 911 R
Wert: 34,99 Euro



Polizei 911
Wert: 47,99 Euro



PORSCHE 917



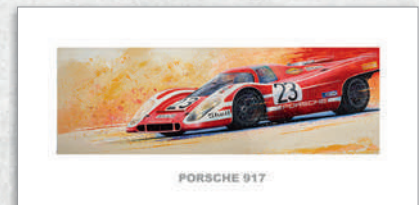
Wert: 19,99 Euro



3D Puzzle GT3 Cup
Wert: 33,99 Euro



Feuerwehr Macan
Wert: 54,99 Euro



PORSCHE 917

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

**BESTELLEN SIE IHR ABO AUF WWW.PORSCHE-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

**Ein Titan der
Rennstrecke.
Modell R500.
Limitiert auf 300 Stück.**



Das Zifferblatt neigt sich dem Betrachter zu.

Modell R500 Rennstopper. ø 42 mm. Limitiert auf 300 Stück. Gehäuse aus hochfestem Titan (Grade 5), satiniert. Positionierung der Krone, in Anlehnung an historische Bullhead-Chronographen aus den 1970er Jahren, bei 12 Uhr sowie der Drücker bei 11 und 1 Uhr. Perfekt am Handgelenk bedienbar. An der Gehäuse-Oberseite innenliegende Tachymeterskala bis 500 km/h. Gangreserveanzeige bei 12 Uhr. Saphirkristallglas. Wasserdicht und druckfest bis 20 bar. Unterdrucksicher. 3.950 Euro mit schwarzem Rindslederarmband mit roter Naht und Rennsport-Lochmuster. **Vor Inbetriebnahme Helm aufsetzen.**

Sinn

SPEZIALUHREN ZU FRANKFURT AM MAIN

Sinn Spezialuhren GmbH · Wilhelm-Fay-Straße 21, 65936 Frankfurt am Main.
Telefon +49 (0) 69 97 84 14 200 · vertrieb@sinn.de

In Frankfurt erhältlich im Verkaufsraum am Hauptsitz, in der Sinn-Niederlassung
Römerberg 34, 60311 Frankfurt am Main, oder unter www.sinn.de.