

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 3-2021
März / April 2021
€ 7,50 (D) · CHF 11,50 (CH)
€ 8,70 (A) · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

Mit
**PORSCHE
PREISGUIDE
2021**
Teil 1



SPEED DATING

Fünf Ikonen auf der Rennstrecke



Traumauto selbst gebaut
Mletzko Marrakesch



Urvater aller Outlaws
356 Silver Bullet



Der Jugend eine Chance
996 4S



Er sorgt im Frühling für Fahrspaß. Wir sorgen dafür, dass Sie ihn genießen können.

Unsere Classic Experten kümmern sich um Wartung und Pflege Ihres Schmuckstücks.
Damit Sie Zeit für das Wesentliche haben: Fahrspaß. Besuchen Sie uns im Porsche Zentrum 5 Seen.

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



PORSCHE

Sieht so die ...

Zukunft der Sportwagenmarke Porsche aus? Nein, nicht der Typ links vom Auto ist gemeint! Sondern die Art aufzutanken bzw. aufzuladen: Strom statt Benzin. Elektromotor statt Verbrenner. Porsche-Chef Oliver Blume hat die Marschrichtung bereits vorgegeben: „Wir haben einen Marathon vor uns, der Transformation heißt. Mit dem Taycan haben wir unseren ersten großen Schritt gemacht, in den kommenden Jahren folgen weitere. Der vollelektrische Macan wird der nächste große Meilenstein sein. Im Jahr 2025 werden rund 50 Prozent unserer ausgelieferten Autos elektrisch angetrieben sein. Davon sollen die Mehrheit vollelektrische Sportwagen und der übrige Teil sportliche Plug-in-Hybride sein.“

Das Ziel ist ehrgeizig, die Nachricht beschleunigt den Puls. Ein Porsche ohne Sechszylinder-Boxer, Turbo oder hochdrehenden V8! Hat das Leben noch einen Sinn? Ja, hat es. Denn während die Volumenmodelle vorangehen, bekommen die Sportwagen ihre Nische. Der Abschied vom aufgeladenen V6 dürfte bei Macan und Cayenne leichter fallen als der Verzicht auf Sechszylinder-Sauger oder Turbo bei 911 und 718. Und der Taycan ist der schönere, modernere und – sollte die Ladesäulen-Infrastruktur irgendwann eine verlässliche Größe sein – wahrscheinlich auch bessere Panamera.

Natürlich macht die Euphorie für alles Elektrische nur Sinn, wenn die Ökobilanz stimmt. Ein Auto ist mehr als sein momentaner Verbrauch, die Energie für Herstellung, Betrieb und Entsorgung muss eingerechnet werden – und eine Batterie mit Braunkohlestrom aufzuladen, damit der Nutzer „emissionsfrei“ unterwegs ist, ist Augenwischerei.

Sinnvoll und weitsichtig klingt da die Förderung synthetischer Kraftstoffe, die in einer gar nicht so fernen Zukunft die gut eine Milliarde bereits gebauter Fahrzeuge und die minütlich neu produzierten Autos mit Verbrennungsmotor klimaneutral antreiben könnten. „Bei Porsche denken wir Nachhaltigkeit gesamtheitlich. Wir wollen als Pionier aufzeigen, dass synthetische Kraftstoffe ein umweltgerechter Ansatz für bereits betriebene Fahrzeuge sein können. CO₂-frei hergestelltes Methanol, in Benzin umgewandelt, an Orten auf der Welt produziert, wo nachhaltige Energie im Überfluss vorhanden ist. Dabei können Motoren und Infrastruktur von heute genutzt werden“, sagt Oliver Blume.

Es gibt Hoffnung, und zwar für alle Fans der Marke. Für die der neuen und der alten Porsche. Wir bleiben dran, berichten über den Taycan, die Entwicklung von E-Fuels und moderne Elfer mit Klassikerstatus wie den 996. Die Zukunft von Porsche ist vielfältig.

Voller Energie grüßt Ihr

Jan-Henrik Mücke

Jan-Henrik Mücke



Zusätzliche Bildergalerien und Videos

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

BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



porscheFahrer.magazin



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



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



MASCHINEN

- 18 TITELSTORY
901, 917, 959,
918 SPYDER + TAYCAN
BIG FIVE
- 50 VERGLEICH
MERCEDES-BENZ 500 E VS. 928 S4
UNGLEICHE GESCHWISTER
- 60 TUNING
356 SILVER BULLET – DREI IN EINEM

50

FEUER UND ELEGANZ

Die Experten sind sich einig: Der 500 E ist der beste Porsche, der je einen Mercedes-Stern trug. Vor 30 Jahren startete in Zuffenhausen die Produktion der W124-Sport-Limousine, heute trifft sie auf ihren nahen Verwandten 928 S4.



SERVICE, TEST + TECHNIK

- 12 TECHNIK
E-FUELS – KUNSTSTOFF KRAFTSTOFF
- 34 MADE BY PORSCHE
TAYCAN – EIN STÜCK NORMALITÄT
- 48 FAHRTENBUCH
MACAN GTS – BEINAHE SPITZE
- 76 KAUFBERATUNG
911 TYP 996 – NEU-ENTDECKUNG

18

PORSCHE ICONS

Ein Wochenende voller Extreme zwischen Straße, Rennsport und E-Mobilität. Auf der Rennstrecke in Sonoma/Kalifornien standen 901, 917, 959, 918 Spyder und Taycan Turbo S zur Probefahrt bereit.



PORSCHE GOES MAD MAX

Die Front vom 356, das Chassis vom 914-6, der Motor vom 911 – der Silver Bullet, die fixe Idee seines Erfinders Jeff Dutton, sieht aus wie eine Mischung aus U-Boot und Jagdflugzeug. Warum bloß?

60

MENSCHEN + MOTOREN

40 PORSCHE-FANS WELTWEIT
DEUTSCHLAND – RON SZASSZER

68 MAGAZIN
911 CARRERA 4S TYP 996
JUNGES GLÜCK

84 HAPPY END
911 MLETZKO
HERZSCHLAG-FINALE

RUBRIKEN

06 NEWS | LESERBRIEFE

10 AUS DER REDAKTION

16 LITERATUR

94 PORSCHE MARKT

100 VORSCHAU | IMPRESSUM



KEINE KOMPROMISSE

84

Ein 964 steckt darunter, ein knapp 400 PS starker, luftgekühlter Boxer im Heck. Der Rest ist Liebe zum Detail und viel Carbon – Mletzko der Name.



ZUM THEMA



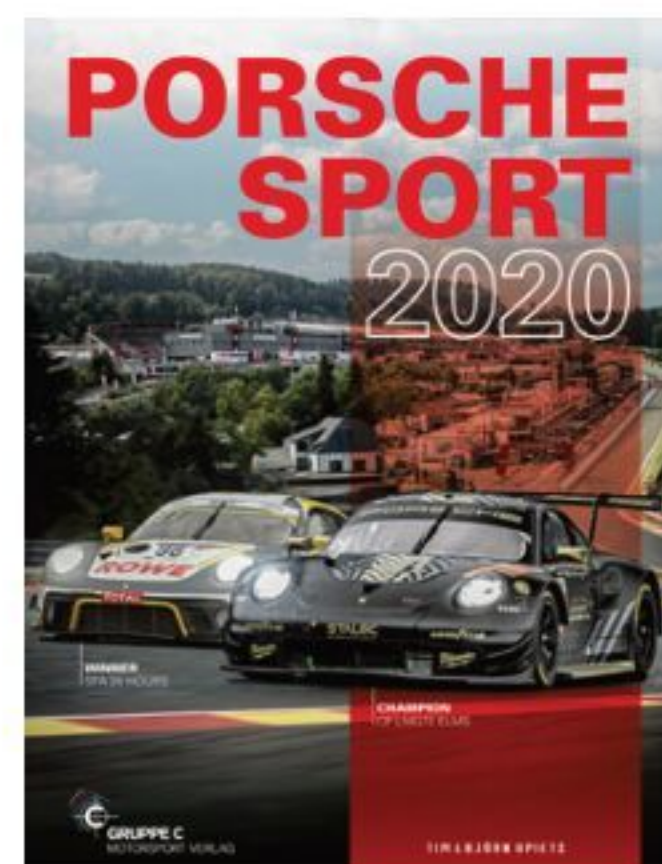
DER PORSCHE KATALOG

Passend zum großen OLD-TIMER KATALOG, der gleichzeitig als Preisspiegel wie Nachschlagewerk zu den verschiedensten automobilen Klassikern Auskunft gibt, reicht Autor Thomas Wirth in Zusammenarbeit mit Classic Data den PORSCHE KATALOG nach. Mit Blick auf Modelle und Besonderheiten der verschiedenen Baureihen liefert der 190 Seiten starke Katalog eine vom 356 bis zum 918 Spyder reichende Übersicht der Serienautos mit Preisen im Zustand 1 bis 5.

190 Seiten, 210 x 297 mm, Paperback, Heel Verlag, 19,99 Euro



Curves. (Süd-)Deutschland
288 Seiten, 211 x 281 mm, Paperback, Delius Klasing, 15,00 Euro



Porsche Sport 2020
336 Seiten, 235 x 315 mm, Hardcover, MotorSport Verlag, 55,00 Euro

MILLIONENSELLER CAYENNE

Noch vor dem großen Jubiläum „20 Jahre Cayenne“ hat das im September 2002 vorgestellte SUV die Millionenmarke geknackt. Im Werk Bratislava in der Slowakei lief ein karminroter GTS vom Band, bestellt von einem Kunden in Deutschland. Zusammen mit Boxster und 996 sorgte ausgerechnet das „sportliche, geländegängige Mehrzweckfahrzeug“, Codename „Colorado“, in seinem neuen Segment für den wirtschaftlichen Turnaround – zehn Jahre zuvor hatte Porsche mit 14.362 verkauften Autos noch ein extraordinär schlechtes Ergebnis hingelegt. Mehr zum Cayenne der 1. Generation E1 und der experimentellen Cabrio-Studie in PORSCHE FAHRER 1-2021 bzw. 1-2018.



KOOPERATION PORSCHE / TAG HEUER

Die erste Zusammenarbeit zwischen dem Schweizer Uhrenhaus und dem Sportwagenhersteller ist es nicht. Früher gehörten Heuer-Modelle wie die Monaco ans Handgelenk von Rennfahrern, in den achtziger Jahren entwickelte Porsche im Auftrag von TAG Heuer jenen Turbomotor, mit dem das McLaren-Team drei Jahre in Folge die Formel 1 gewann. Jetzt kommt die erste Armbanduhr heraus, die beider Namen trägt. 5500 Euro kostet der TAG Heuer Carrera Porsche Chronograph.

Mehr Infos, Bilder und Video:
bit.ly/tagheuerporsche

JUBILÄUMSMODELL BOXSTER 25 JAHRE

Ein Riesenerfolg, aber immer mal wieder kleingeredet – der Boxster, inzwischen in der 4. Generation am Start, feiert seinen 25. Geburtstag! Passend zum Anlass und den seit 1996 mehr als 357.000 gebauten Einheiten bringt Porsche zur großen Feier des kleinen Einsteigermodells eine Jubiläumsausgabe auf den Markt. Die weltweit auf 1250 Exemplare limitierte Sonderedition basiert auf dem 400 PS starken GTS-Modell mit 4,0-Liter-Saugmotor und erinnert farblich an die Anfänge der Baureihe: Der Lack in GT-Silbermetallic und die bordeauxrote Leder-Innenausstattung sind Zitate der frühen Boxster-Typen, alternativ stehen auch Tiefschwarzmetallic und Carraraweißmetallic zur Wahl. Neben feinen Extras wie 14-fach verstellbaren Sportsitzen, GT-Lenkrad und zweifarbigen 20-Zoll-Rädern gehört natürlich auch die Jubi-Plakette am Armaturenbrett zum 94.986 Euro teuren Jubi-Modell, Käufer können zwischen Sechsgangschaltgetriebe und Siebengang-PDK aussuchen.

Weitere Infos, Bilder und Video: bit.ly/boxster25





IHR SPORTWAGEN AM HANDGELENK.

Der 911 steht für ikonisches Design und große Emotionen in Serie. Doch wie genau das aussieht, entscheiden Sie für sich selbst – und das macht einen ohnehin besonderen Porsche zu einem einzigartigen Sportwagen, wie es ihn kein zweites Mal gibt. Die custom-built Timepieces übersetzen dieses Prinzip mit dem eigens entwickelten Uhrenkonfigurator* erstmals in das Segment der Luxusuhren. Mit über 1,5 Millionen Kombinationsmöglichkeiten bieten sie eine noch nie da gewesene Freiheit, was das Aussehen eines Zeitmessers von

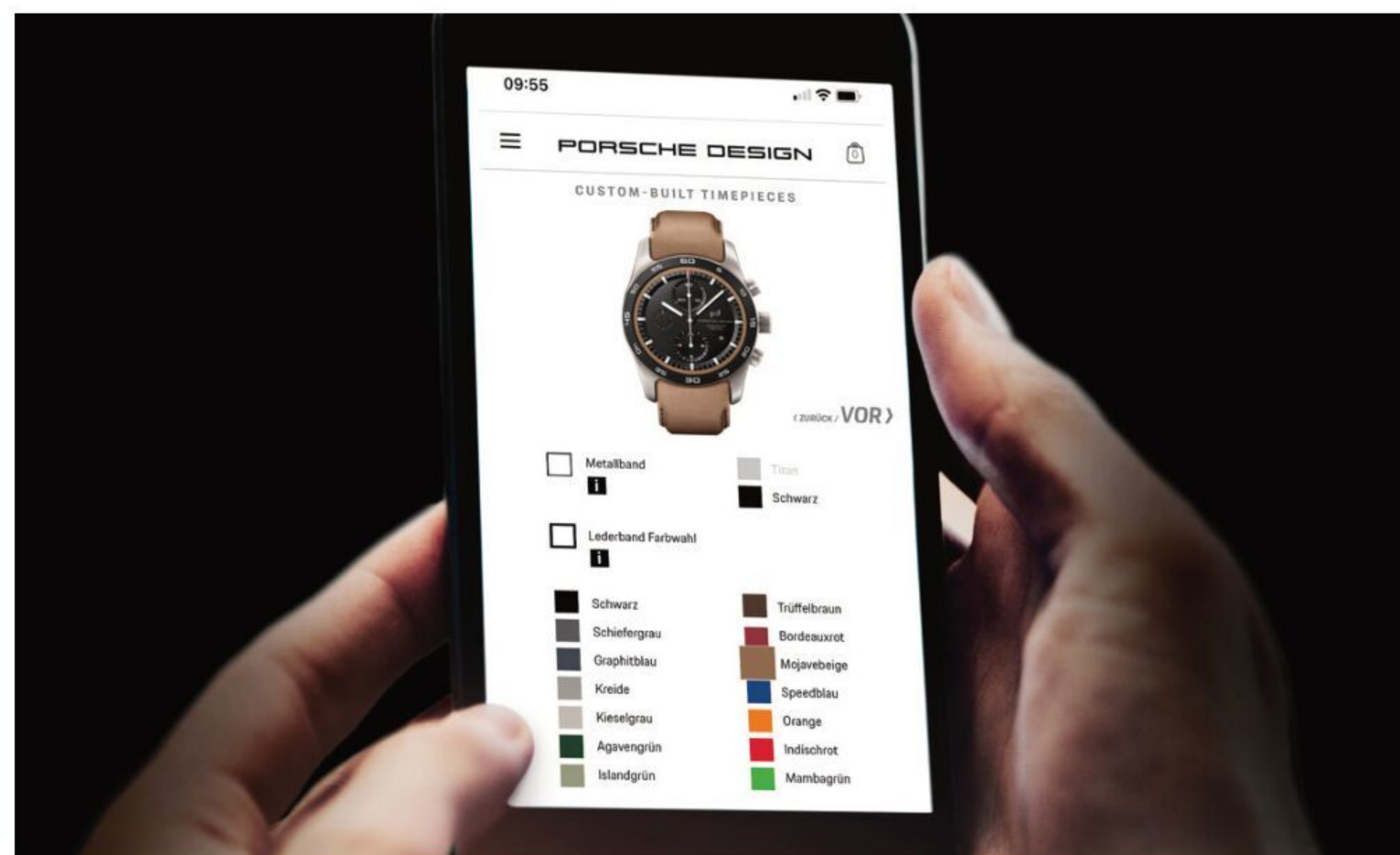
Porsche Design angeht – und tragen somit nicht mehr nur die Handschrift der Uhrenmanufaktur, sondern auch Ihre ganz eigene.

Mehr Informationen erhalten Sie in Ihrem Porsche Zentrum, durch Scan des QR-Codes oder auf www.porsche-design.com/custom-built-timepieces



* Uhrenkonfigurator verfügbar in Deutschland, in der Schweiz ab 06/2021, in Österreich ab Anfang 2022

911 Targa 4 · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 12,8 · außerorts 8,0 kombiniert 9,8; CO₂-Emissionen (in g/km): kombiniert 223; Stand: 02/2021



PORSCHE DESIGN

RESTOMODS UND OUTLAWS

Immer wieder haben Sie sich in der Vergangenheit dem Thema Tuning / Outlaw / Restomod gewidmet, unter anderem in einem großen Artikel in der Ausgabe 2-20 unter dem Titel „Darf man das?“. Darin schreiben Sie selbst, dass es sich um eine Modeerscheinung handle und dass diese nicht unumstritten sei. Sie führen in diesem Artikel auch aus, dass es Kritik gebe, weil es ja um die Frage der Anerkennung und des Respekts gegenüber alt-ehrwürdigen Fahrzeugen gehe. Sie scheinen als Redaktion aber auf den Geschmack in eine andere Richtung gekommen zu sein. Es gibt praktisch keine Ausgabe mehr, in der Sie nicht – mit sichtlicher Anerkennung – über solche zusammengewürfelten Autos berichten. Diese Ausrichtung gipfelt nun in Ihrer letzten Ausgabe 2-21 darin, dass Sie mit wachsender Begeisterung rund ein Drittel der Zeitschrift diesen Umbauten widmen, so als wären diese Autos das Gelbe vom Ei. Obwohl Ihre Zeitschrift PORSCHE FAHRER heißt, berichten Sie zunehmend über Kuriositäten, die kaum noch etwas mit Porsche zu tun haben. Ein Outlaw

wie der Momo ist an Hässlichkeit nicht zu überbieten und Ihrer Zeitschrift nicht würdig. Aber der nächste Bericht über ein nicht minder hässliches Auto ist schon in der Vorschau angekündigt. Gehen Ihnen die Themen aus? Wo ist Ihr Respekt geblieben, von dem Sie selbst schreiben? Ein Auto wie Walter Röhrls 911

ST Special (siehe Ausgabe 1-2021) kann ich nachvollziehen, basiert es doch auf einem echten F-Modell und versucht, ein einmal existentes Fahrzeug nachzuempfinden. Aber einem 964 ein F-Modell-Kleid überzustülpen, zerstört gleich zwei Porsche für immer, nicht zu sprechen von Autos wie dem 911 Signature, der aus allen 911-Jahrzehnten zusammengebastelt ist. Solche Autos sind zusätzlich noch extrem teuer, obwohl sie für mich gar nichts wert sind. Wenn ich einen Picasso mit einem Chagall mische, wird das auch kein Bild, das beiden Malern gerecht wird, sondern zwei Bilder sind unwiederbringlich verloren und wertlos. Wenn ich in einem gut erhaltenen F-Modell sitze oder einen 964 fahre, kann ich ein Gefühl für eine Epoche erleben und eine Wertschätzung für die jeweilige Zeit erfahren, wenn ich alles zusammenmische, bleibt von keiner Welt etwas übrig. Ich würde mich freuen, wenn Sie Ihrer ursprünglichen Aufgabe wieder mehr nachgingen und zum Beispiel Berichte von Werkstätten und Menschen bringen, die versuchen, Porsche aller Jahrzehnte oder gar Raritäten wieder in ihren Originalzustand zu versetzen. Nur auf zweifelhafte Moden zu setzen, ist auch ein zweifelhafter Weg.

Gerbert Schwaighofer

BEIFAHREND UND FAHRER

Seit vielen Jahren lese ich freudig und intensiv Euer Magazin. Die Ausgabe 2-2021 ist wieder echt toll geworden, es gibt nichts zu kritisieren. Zu Walter Röhrl: Ich durfte (beruflich) nicht nur mehrmals den Beifahrer von Walter Röhrl (auf der Rundstrecke UND Rallyepiste) machen, sondern Walter „durfte“ auf der Rennstrecke auch mal neben mir sitzen. Kommentar auf Bayrisch: „Mochst net olles schlecht, musst aber noch viel lernen. Brems früher, geb früher wieder richtig Gas – weniger Risiko, mehr Speed!“

Olaf Ferenczi



Foto: privat

PORSCHE-MEDIZIN

Nach einer lebensgefährlichen Krebserkrankung und einer damit verbundenen Lebertransplantation im Jahr 2019 erfüllte ich mir anlässlich meines ersten neuen Geburtstages am 12. September 2020 meinen Jugendtraum: ein 911 Carrera 4 Cabrio. Nach vielen Jahrzehnten ging er endlich in Erfüllung. Nun besitze ich nicht nur unzählige Porsche-Modellautos, sondern mit 70 Jahren auch einen Porsche zum Fahren. Wenn ich Stress, gesundheitliche Probleme oder natürlich auch gute Laune habe, setzen sich meine Frau und ich in den Porsche und fahren stundenlang durch Nordrhein-Westfalen, in das benachbarte Belgien oder in die Niederlande. Ich sitze singend hinter dem Steuer und verspüre reine Lust am Leben. Der Porsche ist für mich „Medizin“.

Ulrich Fomferra

PROPORTIONEN, PROPORTIONEN

Herzlichen Dank für diesen Design-Artikel bzw. das Michael-Mauer-Porträt – es hat mir das Herz erwärmt. Jetzt, da ich weiß, was Sicken sind, fallen sie mir erst so richtig auf – und Herr Mauer (sowie der Porsche-Vorstand, der ihm das Vertrauen gibt) hat meinen größten Respekt, den mühsameren Weg zu gehen und weiter harmonische, hinreißend schöne Autos zu bauen, als auf den bequemen Zug aufzuspringen und dem Geschmack auf den neuen Zielmärkten in Nah- und Fernost zu entsprechen. Andererseits: Der zunehmende Plastikeinsatz an den neuen Modellen stört zumindest mein Ästhetik-Empfinden. Vielleicht doch eine Konzession an Zeitgeist und Märkte?

Thomas Spaar

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.

QUALITÄT LÄSST NACH

Den Leserbrief von Herrn Bernd Mink in Ausgabe 1-2021 habe ich mit großem Interesse gelesen. Leider muss ich ihm in vielem zustimmen. Von den Fahrleistungen, der Straßenlage, dem ganzen Fahrfeeling meines 992 Turbo S bin ich restlos begeistert. Allerdings habe auch ich festgestellt, dass beim 991 Turbo S ein ganz anderer, hochwertigerer Qualitätseindruck vorherrschte als bei meinem neuen 992.

Schlimmer ist aber, dass seit dem 997 scheinbar keinerlei Korrosionsschutz für die Fahrwerksteile bzw. den Unterbodenbereich mehr vorhanden ist. Ich habe grausame Bilder von Befestigungen und Aufhängungsteilen von mehreren 997 gesehen, die nur wenig in der kalten Jahreszeit bewegt wurden. Auch mein neuer 992 musste deshalb einen zusätzlichen Korrosionsschutz bekommen. Das darf bei einem so teuren Auto einfach nicht sein! Den ersten Qualitäts-Lockdown gab es vom 993 zum 996. Jetzt folgte der nächste beim Schritt vom 991.2 zum 992.

Insgesamt scheint sich bei Porsche die „Geiz ist geil“-Mentalität durchzusetzen. Beispiele dafür sind:

- ▶ Die Lehnenentriegelung Beifahrersitz auf Fahrerseite wurde wegrationalisiert.
- ▶ Ein mickriger Schalthebel, an dem man keine Gänge mehr schalten kann, die Tastenbedienung für manuelles Schalten und Parken ist einfach unpraktisch.
- ▶ Die hochwertigen Getränkehalter oberhalb des Handschuhfachs wurden wegrationalisiert und durch einen unpraktischen, billigen Plastikständer ersetzt, der ständig durchs Auto fliegt.
- ▶ Die Schaltwippen wirken wie Billigplastik, fühlten sich im 991 noch wie Metall an.
- ▶ Das Bedienkonzept des PCM ist gefährlich. Es benötigt viel zu viel Aufmerksamkeit und wird noch zu vielen Unfällen führen.
- ▶ Kleinigkeiten wie etwa die Park Distance Control kurzfristig zu deaktivieren, erfordert ein intensives Studium der Betriebsanleitung.
- ▶ Die äußeren Rundinstrumente werden durch den Lenkradkranz verdeckt – das haben sie im Panamera und 991 doch auch besser hinbekommen.
- ▶ Die Ablagefächer in den Türen sind nicht mehr klappbar und damit wesentlich schlechter nutzbar.
- ▶ Der Porsche-Schriftzug am Heck ist unputzbar. Die vorstehenden Buchstaben sind ein furchtbarer Schmutzfang.
- ▶ Die hochwertigen Türgriffe wurden durch billige Plastiktürgriffe ersetzt. Die sind sehr unhandlich, Frauen brechen sich daran die Fingernägel ab.
- ▶ Außen ist überall Billigplastik an der Karosserie, wirkt sehr minderwertig, besonders die Heckblende zwischen den Auspuffrohren.

Der Porsche-Grundsatz „Form follows Function“ scheint verloren gegangen zu sein.

Alfred Lang



MEHR ZEIT FÜRS WESENTLICHE

Innovative Technik für vollautomatisch perfektes Schwimmbadwasser ohne Chlorigeruch

- Haut- und augenfreundlich
- Energieeffizient und wirtschaftlich
- Komfortabel und sicher
- Mobil über Tablet und Smartphone

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



MADE IN GERMANY

OSPA

73557 Mutlangen • Tel. +49 7171 7050



Voll Achtziger: Die Billy-Joel-Kassette gehört zum 911 Targa von 1985. Jan-Henrik Muche reichte beides an Rainer Lug (r. o.) weiter.



ÖFTER MAL WAS NEUES

So hatte ich die Verkaufsannonce meines 911 Carrera 3.2 Targa letzten Herbst überschrieben. Obwohl es ja tatsächlich um meinen alten ging. Nach acht gemeinsamen Jahren und rund 25.000 Kilometern stand mir der Sinn nach etwas anderem, einem neueren 911. Als ich meinen Targa damals, 2013, kaufte, wollte ihn tatsächlich sonst niemand haben – weil die schrille Farbkombination aus Weißgold-Metallic mit 16-Zoll-Schmiederädern in Wagenfarbe (Sonderwunsch, ab Werk!) und Vollleder im NATO-Farbton Grau-Grün die auf Rot, Silber und Schwarz gepolten 911-G-Serie-Käufer überforderte. Ich fand es toll! Nach dem Kauf startete ich eine Rundreise zu den Vorbesitzern und erfuhr, dass die Erstbesitzerin die Leasingraten ihres vom Ehemann erhaltenen „Geschenks“ selbst bezahlen durfte und dass der letzte Besitzer mit dem Targa sogar schon zum Zelten in Frankreich war. An die beim Kauf im Handschuhfach mitgelieferte, selbst aufgenommene Billy-Joel-Musikkassette erinnerten sich beide.

Der Abschied fiel mir nicht leicht, aber im Gegensatz zu mir ist der neue Besitzer ein großer Billy-Joel-Fan. Ähnlich kurz entschlossen wie ich seinerzeit begeisterte

sich Rainer Lug für den weißgoldenen Targa von 1985: An einem Dienstag hatte ich den Wagen inseriert, am Mittwoch kam der Anruf, am Donnerstag fuhr Rainer Lug damit heim nach Oberbayern, mit Billy Joel im Ohr. Ob er seinen fast neuen 991 Targa jetzt noch bräuchte, wisse er nicht, der alte Elfer sei doch viel spannender, ungefilterter, aufregender, gab er nach seiner Ankunft am Telefon durch. Die besten Geschäfte sind wirklich immer die, bei denen am Ende beide glücklich sind.

PS. Seit 30 Jahren fahre ich Auto, das erste Mal in meinem Leben steht kein luftgekühltes vor der Tür. Wie es mir damit auf lange Sicht gehen wird, lässt sich noch nicht sagen, aber etwas neues Altes wartet schon auf mich – mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben von **PORSCHE FAHRER**.

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke / privat



SCHÖNER WOHNEN IM KONZERTSAAL

Ein PA-System, das Musik plastisch macht und gleichzeitig als Skulptur fungiert

Was wäre die Welt ohne Musik, Kunst und Design? Der Sinn für Ästhetik ist dem Menschen angeboren und wird durch musische Bildung und kulturelles Interesse immer weiter ausgebildet. Um sowohl das anspruchsvolle Ohr, als auch das Auge zu verwöhnen, wurde das kraftvolle PA-System MAUI® P900 von LD Systems® konzipiert. Es bietet tief gehenden Hörgenuss und ist gleichzeitig ein modernes Kunstobjekt, das jedes gehobene Ambiente bereichert.



DIE CARNEGIE HALL IM WOHNZIMMER

Eigentlich ist eine PA (vollständig: „Public Address“) dazu gemacht den Ton von Live-Konzerten in ein großes Publikum zu übertragen. Möglichst kraftvoll und unverfälscht. Anders, als das klassische Stereo-Hi-Fi-System, das hauptsächlich ausgetüftelte, dabei aber auch komprimierte, Studioaufnahmen gut klingen lassen soll. Der anspruchsvolle Musikliebhaber jedoch möchte Opern und Konzerte möglichst live erleben, um die Musik nicht nur in ihrer ganzen Dynamik zu hören, sondern auch körperlich zu spüren - von der leisesten Triangel bis zur wuchtigsten Pauke. Für ihn gibt es nichts Ergreifenderes als das Hochgefühl, wenn der ganze Raum von Klang erfüllt ist und

man die Töne fast greifen kann. Dieses Gefühl kann der Connaisseur jetzt mit der MAUI® P900 direkt im eigenen Heim erzeugen.

DYNAMIK UND ÄSTHETIK EINES PORSCHE

Das edle Design der PA erinnert an Porsche. Das ist auch kein Wunder, denn es wurde in Zusammenarbeit mit dem renommierten Porsche Design Studio entwickelt und hat bereits die wichtigsten Design-Preise gewonnen. Wer Wert auf eine ästhetische Inneneinrichtung und gehobene Möblierung legt, hat mit der MAUI® P900 von LD Systems® eine Audioanlage, die gleichermaßen eine moderne Skulptur darstellt.

ORCHESTER ODER BAND – KLANG ERFÜLLT DEN RAUM

Je dynamischer eine Live-Aufnahme, desto besser wird der Klang von der MAUI® P900 abgebildet. Raumfüllend, druckvoll, definiert und souverän. Mit einem hohen Signal-Rausch-Abstand von 106 dB bleibt die Wiedergabe auch bei hohen Pegeln sauber und transparent. Und sobald der letzte Ton verklungen ist, wird man sich ihrer Klasse bewusst, denn ein Grundrauschen ist nicht zu vernehmen.



ÄSTHETIK FÜR JEDES AMBIENTE

Die LD Systems® MAUI® P900 in drei dezenten Farbversionen erhältlich und verschönert damit jede Umgebung.

Wenn Sie mehr über die technischen Feinheiten und die Funktionen der LD Systems® MAUI® P900 erfahren möchten, besuchen Sie uns auf www.maui900.ld-systems.com



LDsystems LD
free your sound

TECHNIK – E-FUELS

KUNSTSTOFF KRAFTSTOFF



Die Idee klingt bestechend: Benzin aus grünem Wasserstoff würde Autos mit Verbrennungsmotor einen ganz anderen ökologischen Fußabdruck verleihen. Porsche baut mit Siemens Energy in Chile eine Anlage, mit der das möglich sein wird. Es ist der Versuch, dem Verbrennungsmotor im Porsche 911 eine Zukunft zu geben. Aber nicht nur das.

„WIR WERDEN DIE ENERGIEWENDE NICHT SCHAFFEN, WENN WIR NICHT AN ALLEN FRONTEN GLEICHZEITIG KÄMPFEN.“

Porsche-Entwicklungschef Michael Steiner wiederholt diese Sätze immer wieder: Man setze für die Zukunft auf einen Dreiklang von reinen Elektroautos, Hybrid-Lösungen und dem „emotionalen Verbrennungsmotor“. Auch in einer Diskussionsrunde der Fachzeitschrift *Automobilwoche* fehlte dieser Hinweis nicht. Doch wie will Porsche das mit den Klimaschutzziele in Einklang bringen?

Welches Modell mit dem „emotionalen Verbrennungsmotor“ gemeint ist, ist dagegen nicht schwer zu erraten. Wer in Stuttgart anruft und in der Warteschleife landet, wird vom Klang eines Sechszylinder-Boxermotors unterhalten, der sich unter Last bis in die höchsten Drehzahlen schraubt. Doch wie ist es um die Zukunft des Triebwerks bestellt, wenn immer weniger fossile Brennstoffe in die Luft gelangen sollen?

Porsche nimmt die Dinge als erster Autohersteller selbst in die Hand: Mit Siemens Energy und weiteren Partnern will das Unternehmen in Chile die erste kommerzielle Großanlage zur Herstellung klimaneutraler Kraftstoffe auf der Basis von Wasserstoff in Betrieb nehmen. Wer Porsche dabei unterstützt, eher an die eigene Zukunft zu denken, liegt sicher nicht ganz falsch. Aber: Während alle immer nur über E-Autos reden, denkt Porsche bereits an E-Fuels.

Stefan Pischinger, Professor an der RWTH Aachen am Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen, fand im gleichen Webcast der *Automobilwoche* klare Worte dafür: „Wir werden die Energiewende nicht schaffen, wenn wir nicht an allen Fronten gleichzeitig kämpfen.“ Seine Rechnung ist einfach: Bei einem Zulassungsanteil von 30 Prozent

Elektroautos im Jahr 2030 verändert sich die Bestandsflotte noch nicht nachhaltig. Gerade einmal zehn Prozent der 290 Millionen Autos in Europa seien dann rein elektrisch unterwegs, 90 Prozent würden weiter von einem Verbrennungsmotor angetrieben. Grüner Kraftstoff könnte deren Ökobilanz sofort verbessern. Der Markt sei da, die Infrastruktur auch – anders als bei Elektrofahrzeugen.

INFRASTRUKTUR VORHANDEN

Bei Siemens Energy sieht man das ähnlich. „Der Mobilitätssektor wird der erste große Anwendungsfall für grünen Wasserstoff werden“, ergänzte in derselben Runde Armin Schnettler, CEO New Energy Business bei Siemens. Womit er auch ansprach, dass bestimmte Branchen kurzfristig kaum eine Alternative dazu haben: Das sind die Schifffahrt, der Flugverkehr und Lastwagen, die im Langstreckenverkehr unterwegs sind.

Warum wird dieser Weg also nicht schon längst in großer Breite verfolgt? Die Sache hat einen Haken: Betrachtet man, wie viel vom grünen Strom am Antriebsrad eines Autos ankommt, schneiden E-Fuels im Vergleich zu

Elektroautos schlecht ab. Je nach Art der Betrachtung bewegen sich die Berechnungen zwischen dem Faktor fünf und sieben. Oder anders gesagt: Mit derselben Menge von grünem Strom fährt ein Elektroauto fünfmal weiter als ein Verbrenner.

Der große Energiefresser ist der Synthesereaktor, in dem der Wasserstoff gewonnen wird. Danach entsteht mit aus der Luft entnommenem CO₂ E-Methanol. In einem weiteren Schritt kann es in einer Raffinerie zu Kraftstoff verarbeitet werden. Beim Betrieb eines Verbrennungsmotors wird dieses CO₂ wieder freigesetzt, ein weitgehend neutraler Kreislauf.

SYNTHESE KOSTET ENERGIE

Porsche spricht von einer Nutzungseffizienz, die mit der eines Elektroautos vergleichbar ist. Ein Widerspruch? Doch die Rechnung ist schlüssig. Am geplanten Standort in Chile weht der Wind kräftig und kontinuierlich. Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energie laufen dort mit einem höheren Nutzungsgrad als in Deutschland. Die Preise für Strom sind so niedrig, dass die weiteren Kosten der Prozesskette fast aufgewogen werden. Und man importiert sozusagen grüne Energie.

„Wir teilen die Überzeugung, dass mittelfristig die E-Mobilität die dominierende Antriebsform sein wird“, sagte Steiner in der Diskussionsrunde dann auch deutlich. Was er damit aus Firmensicht gemeint haben könnte: In Deutschland erzeugter grüner Strom sollte in

den Taycan, E-Fuel in einen 911. Wobei es auch noch eine dritte Variante gibt: Hybrid-Modelle der Baureihen Panamera und Cayenne benötigen bei Weitem nicht die Ladeleistungen wie potente Stromer. Der Besitzer eines

Eigenheims könnte seinen Wagen mit Energie vom eigenen Dach laden, zu Preisen von unter 10 Cent pro kWh. Fährt er länger, als der Strom reicht, läuft der Verbrenner mit E-Fuel.

In einem ersten Schritt soll die Anlage mit dem Projektnamen „Haru Oni“ im Süden Chiles bereits im kommenden Jahr 130.000 Liter Kraftstoff erzeugen. Die Menge soll bis 2024 auf 55 Millionen gesteigert werden und 2026

bei 550 Millionen Liter liegen. Das ist schon eine Zahl, die als marktrelevant betrachtet werden kann. Wäre das heute schon der Fall, könnte diese eine Anlage rund eine Woche lang alle Fahrzeuge mit Benzinmotoren in Deutschland versorgen.

Aber dafür müssen die Kunden auch bereit sein, den Preis zu zahlen. Dieser lässt sich noch nicht solide abschätzen. Zahlen zwischen zwei und drei Euro pro Liter vor Steuern machen die Runde, hinzu kommt, dass sich auch der Staat überlegen muss, wie er so einen Kraftstoff besteuert – oder eventuell sogar subventioniert –, analog zur laufenden Förderung von Elektroautos. Armin Schnettler von Siemens Energy hält einen Preis von unter zwei Euro vor Steuern in fünf Jahren für realistisch.

Porsche hat zumindest schon Felder ausgemacht, in denen CO₂-neutraler Kraftstoff positive Impulse setzen könnte, wenn er zunächst in geringen Mengen verfügbar ist. Steiner denkt da an einen Einsatz in Porsches Markenpokalen, und auch an den Porsche-Experience-Centern könnte es E-Fuels geben, dazu eine Erstbefüllung für Neuwagenkunden. Tatsächlich dürfte der Mehrpreis beim Betrieb eines Rennautos vernachlässigbar bleiben, und auch Porsche-Fans, die einen Tag auf einer Rennstrecke bei einem Experience-Center verbringen, dürften es kaum schaffen, mehr als zwei Tankfüllungen auf der Strecke zu lassen, selbst mit einem in der Beziehung fordernden Turbomotor mit hoher Leistung.

VERTRAUEN IN E-FUELS SCHAFFEN

Was Porsche in erster Linie schaffen möchte, ist Vertrauen: Wenn ein Hochleistungsmotor den Betrieb mit E-Fuels klaglos verträgt, lässt sich dieser Kraftstoff in jedem Wagen verwenden. Entscheidend sei deshalb, einen Kraftstoff mit „Rückwärtskompatibilität“ anzubieten, erklärt Stefan Pischinger. Schließlich sollen 911-Fahrer älterer Baujahre nicht ausgeschlossen werden.

Ein weiteres Feld ist Rennsport allgemein. Porsche hat selbst erfahren, wie aufwendig es ist, wenn man dort eine ökologische Komponente integriert. Ein neues Reglement, das die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotoren vorsah, lockte Porsche zurück nach Le Mans. Von 2014 bis 2017 ging das Unternehmen dort und in der Langstreckenweltmeisterschaft WEC an den Start, gewann dreimal, hatte die Mission, Entwicklungsim-

ANLAGEN WIE JENE AM STANDORT CHILE
LAUFEN MIT EINEM HÖHEREN NUTZUNGS-
GRAD ALS IN DEUTSCHLAND.

„WIR TEILEN DIE ÜBERZEUGUNG,
DASS MITTELFRISTIG DIE E-MOBILITÄT
DIE DOMINIERENDE ANTRIEBSFORM
SEIN WIRD.“

pulse für die Serientechnik zu geben, erfüllt und sparte sich von da an das teure Engagement von über 100 Millionen Euro pro Saison. Das hing auch damit zusammen, dass Porsche als Teil des VW-Konzerns einen finanziellen Beitrag leisten musste, um die Folgen des Dieselskandals zu bewältigen.

Nun will Porsche ab 2023 wieder dabei sein, weil es ein neues Reglement gibt, das deutlich günstiger ist. „Wir unterstützen den Einsatz von E-Fuels in allen Rennformaten, in denen wir teilnehmen, und sind zuversichtlich, da wir dies für ein wesentliches Kriterium halten, um Motorsport zu betreiben“, berichtete Steiner zu dem Thema.

EINSATZ IM RENNSPORT

Also sind sich alle grün? Die Politik unterstützt das Projekt in Chile mit acht Millionen Euro, was Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier auch einen Platz in der Presseaussendung sicherte, wo er betonte, wie wichtig es sei, grünen Wasserstoff und dessen Import zu forcieren. Porsche und Siemens haben noch keine Angaben dazu gemacht, wie viel in Chile investiert wird. Doch man kann etwa abschätzen, wozu der Anteil der Bundesregierung reicht: Ein Windrad der in Deutschland beliebten 3-4 MW-Klasse schlägt mit etwa drei Millionen Euro zu Buche, wenn man von Kosten von 0,75 Millionen Euro pro MW ausgeht. Es steht zu erwarten, dass sich in Chile mehr als drei Windräder drehen müssen, damit man vorankommt. Da sieht auch Michael Knauer, Fachjournalist der *Automobilwoche*, die Hürde: „Hier muss ja ein ganzer Industrialisierungsprozess hochgefahren werden.“

Die Bundesregierung hat eine Nationale Plattform der Mobilität (NPM) einberufen, in der sich Experten Gedanken zum Thema machen. In dem im Dezember veröffentlichten Bericht der „Arbeitsgruppe 1 – Klimaschutz im Verkehr“ wird ein wichtiger Punkt genannt: Wasserstoff, der die Basis für grünen Kraftstoff ist, wird auch in anderen Bereichen der Industrie benötigt und dort größtenteils noch durch den Einsatz fossiler Energien, überwiegend mittels Erdgas, produziert. Einsatzbereiche sind etwa die Stahlbranche und die chemische Industrie. Auch die Bewertung, welche Konsequenzen der Aufbau einer Energieexport-Industrie in einzelnen Ländern hat, darf nicht vergessen werden. Welche Folgen hat das für die Umwelt, welche Mengen braucht ein Land, um selbst Klimaschutzziele zu erreichen?

„Gerade die Anfangsphase ist wichtig, man muss Nischen für Zahlungsbereitschaft finden“, urteilte Stefan Kneip, Vice President von Siemens Advanta, einer Beratungsfirma für den Umstieg auf alternative Energien, in der Talk-Runde. Womit er Porsche wieder den Ball zuspielt. Gas geben für die Umwelt, dagegen dürfte kein Besitzer eines Porsche 911 etwas haben. ◀

Text: Jan-Henrik Muche


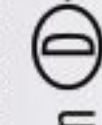
Schreiben Sie uns Ihre Meinung: Haben E-Fuels eine Chance?
Kontakt unter: redaktion@pf-magazin.de

Soundbar de luxe

NEU nuPro AS-3500

- Unerhört klangstarkes, souverän elegantes Soundsystem
- Exzellenter HiFi-Klang, faszinierende Raumklang-Optionen
- Voice⁺ Optimierung für Sprache, Dialoge oder Hörbücher
- Mehr Basspower durch integrierte Subwoofer

Nur direkt + günstig vom Hersteller nubert.de

nuPro AS-3500 HiFi-Soundbase: mit u. a. Dolby Digital (AC3), DTS Digital Surround, PCM bis 192 kHz/24 bit, Analog- und Digitalanschlüsse, HDMI. Breite 90 cm, Musikkleinstung 240 W. Weiß oder Schwarz, magnetische, schwarze Stoffblende. 965 € (inkl. MwSt., zzgl. Versand; Gratisversand in +)

Nubert electronic GmbH, Goethestr. 69, D-73525 Schwäb. Gmünd, 30 Tage Rückgaberecht · Webshop www.nubert.de · Vorführstudios in Schwäbisch Gmünd, Duisburg · Beratung +49 (0) 7171 8712-0

nubert

MEHR KLANGFASZINATION





Unsere 4 Monte-Siege

Im Januar 2020 sind Walter Röhrl und Christian Geisdörfer 40 Jahre nach ihrem ersten gemeinsamen Sieg mal wieder bei der „Monte“ an den Start gegangen – wenn es sich auch nur um die *Rallye Monte Carlo Historique* handelte und Bestzeiten im 911 SC nicht gefordert waren. Was beiden vermutlich nicht gepasst haben dürfte, immerhin fuhren sie zwischen 1980 und 1984 auf vier verschiedenen Autos (Fiat 131 Abarth, Opel Ascona 400, Lancia 037, Audi quattro) vier Siege ein. Sie stehen im Mittelpunkt dieses Buchs des ehemaligen Co-Piloten Geisdörfer und nebenbei auch stellvertretend für die großen Jahre des Rallyesports, Vorgeschichte und Nachbereitung bis zum letzten Einsatz des Duos Röhrl-Geisdörfer 1987 im Audi 200 inklusive. Es fehlt dem Buch nicht an Insider-Informationen, Zeiten, Zahlen, Notizen und Aufzeichnungen von damals, und auch deshalb wird es Rallyebegeisterten egal sein, dass die meisten Episoden und Anekdoten ebenso bekannt daherkommen wie die vielen Fotos. Beim letzten Kapitel 2020 schneite es in den Seealpen noch nicht einmal mehr – das hätte es früher nicht gegeben!

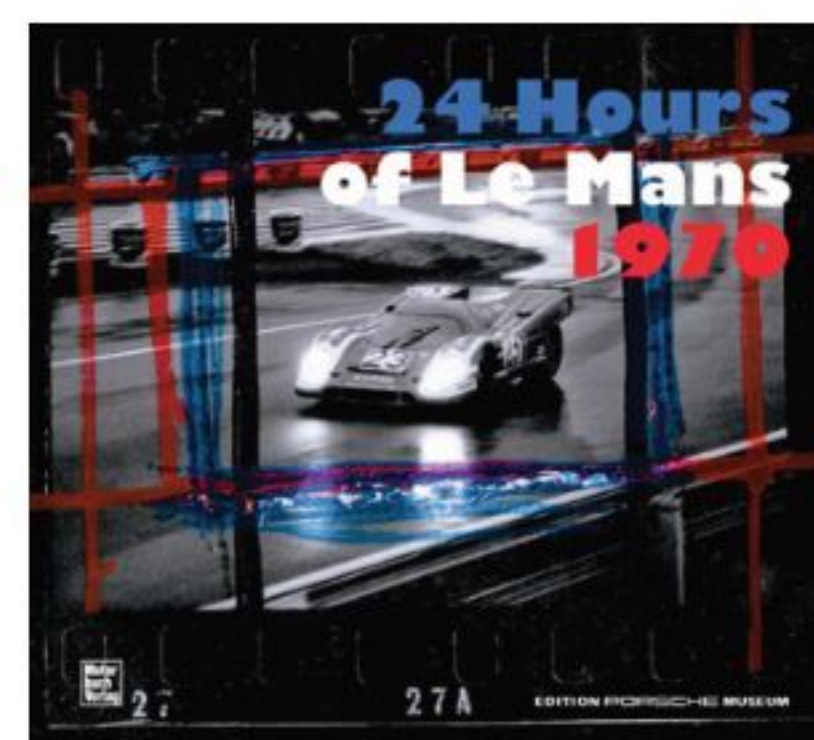
Christian Geisdörfer: „Unsere 4 Monte-Siege – Walter Röhrls Meisterstück“, 224 Seiten, 237 x 271 mm, Hardcover, Delius Klasing 2020, 49,90 Euro, ISBN 978-3-667-11981-0



Porsche Garagen

Wenn Sie unsere PORSCHE FAHRER-Serie *Porsche-Fans weltweit* mögen, wird Ihnen dieses Buch gefallen – und Sie werden einige der Mitwirkenden, die darin ihre Porsche-Garagen vorstellen, wiedererkennen. Die der Porsche-Hauszeitschrift *Christophorus* entstammenden Geschichten spielen in der ganzen Welt. Zwischen Kalifornien und Frankreich, Italien und Indien, dem Bayerischen Wald und Kuwait und natürlich in den Garagen (so die meisten eher Hallen oder Sammlungen sind) von vielen verschiedenen Menschen, die von ihrer Begeisterung für Porsche erzählen, sei es Diesel Standard, 911, 356 Carrera 2 oder Carrera GT. Lesenswert, wenn auch manchmal im Sinne des Marketings etwas steif oder gestellt, ist dennoch jede einzelne der 26 Geschichten.

„Porsche Garagen“, 264 Seiten, 274 x 296 mm, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2021, 69,90 Euro, ISBN 978-3-667-11697-0



24 Hours of Le Mans

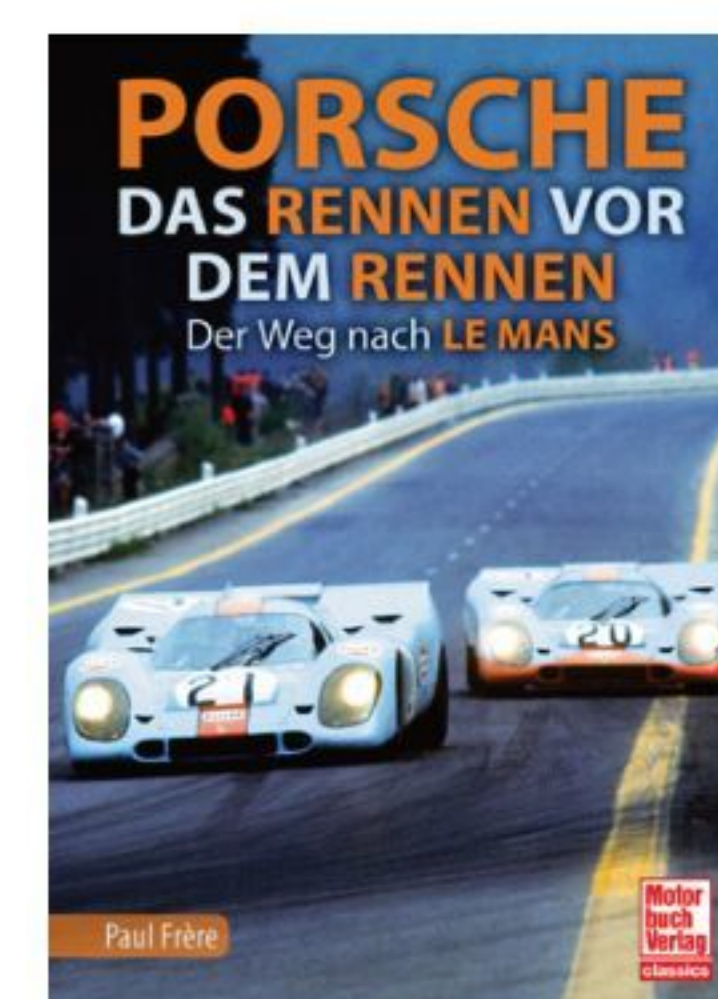
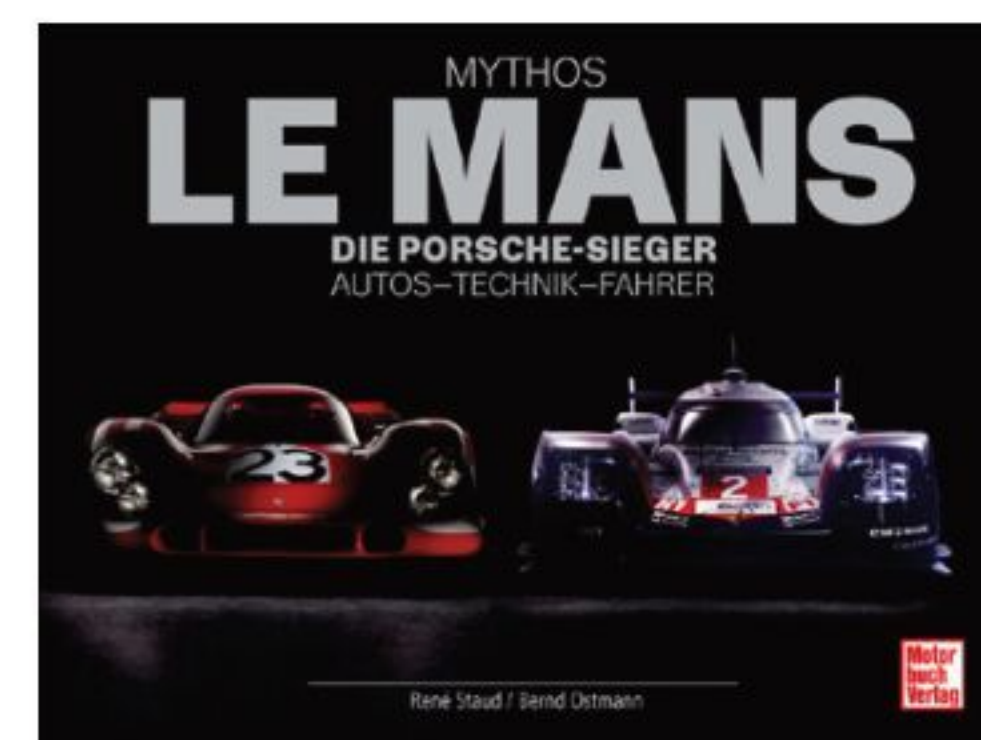
Gleich zwei neue Bücher und eine Neuauflage gingen 2020 anlässlich des Jubiläums des ersten Porsche-Siegs in Le Mans vor 50 Jahren an den Start. In Fülle, Aufmachung und dank unterschiedlicher Schwerpunkte ergeben die drei in Summe ein großformatiges, komplettes Bild des Siegs beim 24-Stunden-Rennen 1970 und von der Beziehung der Marke Porsche zum Langstrecken-Klassiker. Vorneweg: der nagelneue Fotoband *24 Hours of Le Mans*, gefüllt mit altem Material des Porsche Museums, eine Mischung aus Chronik und Familienalbum. Das Buch beginnt mit der Hausmitteilung zum Zeitplan und endet mit Fotos des Porsche-Korsos vor dem Stuttgarter Rathaus, wo der Hersteller seinen Triumph vor heimischem Publikum auskostete. Dazwischen: ganz viel Bildmaterial in Schwarz-Weiß, Rennautos und Menschen, teilweise wie aus der Zeit gefallen. War Motorsport wirklich mal so simpel und unverstellt, die Akteure so nahbar? Das richtige Buch für Rennsportfans und Romantiker! Mehr Autos, mehr Rennen, mehr Menschen: Bernd Ostmann nimmt sich die Verbindung des 24-Stunden-Klassikers mit Porsche in der Gesamtheit der 19 Siege vor. Beim *Mythos Le Mans – Die Porsche-Sieger* stehen die Technik und vor allem die Menschen im Fokus. Die Aufzählung von Siegen und Autos hat Potenzial zur routinierten Auflistung, aber die historische Einordnung bis in die Neuzeit und die Gespräche mit zentralen Figuren, wie Norbert Singer, Hans-Joachim Stuck, Klaus Ludwig, Jacky Ickx und vielen weiteren, machen es spannend.

Wenn ein ehemaliger Rennfahrer und Le-Mans-Sieger (1960) über das Rennen schreibt, wird's technisch. Konstruktionszeichnungen und Leistungsdiagramme gehören zu Paul Frères Standardwerk zum Wechselspiel Porsche/Le Mans dazu, wohl nirgendwo sonst erfährt man so viele Details zu Aufbau und Technik der Rennwagen. Frères Buch *Porsche – Das Rennen vor dem Rennen* von 1973 ist längst selbst ein Klassiker, ein neuer Satz, eine veränderte Type, größere Fotos und ein modernes Layout wären aber dennoch schön gewesen.

Edition Porsche Museum: „24 Hours of Le Mans“, 180 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2020, 79,00 Euro, ISBN 978-3-613-30961-6

René Staud/Bernd Ostmann: „Mythos Le Mans – Die Porsche-Sieger. Autos, Technik, Fahrer“, 240 Seiten, 245 x 305 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2020, 79,00 Euro, ISBN 978-3-613-04344-2

Paul Frère: „Porsche – Das Rennen vor dem Rennen. Der Weg nach Le Mans“, 296 Seiten, 240 x 170 mm, Hardcover, Motorbuch classics, Stuttgart 2020, 39,90 Euro, ISBN 978-3-613-04343-5



Große Jubiläumsfeier –
Jetzt limitierte Tickets sichern.

#60rsche



SAVE THE DATE

09.–10.10.2021
Nürburgring



60-Jahre-PCN.de

📌 PorscheClubNuerburgring

📷 porscheclub_nuerburgring

powered by



Porsche Club
Nürburgring



TITELSTORY – 901, 917, 959, 918 SPYDER + TAYCAN

BIG FIVE



Official EMS Provider of Sonoma Raceway

Official EMS Provider of Sonoma Raceway

The SA CO

In mehr als sieben Jahrzehnten des Sportwagenbaus hat Porsche immer wieder große Sprünge vollzogen – nicht nur in Bezug auf die eigene Modellpalette, sondern oft auch mit Einfluss auf die Entwicklung des Automobils im Ganzen. Fünf solcher Fahrzeuge sind wir auf dem Sonoma Raceway nördlich von San Francisco gefahren: legendäre luftgekühlte Ikonen wie 901, den Jahrhundert-Rennwagen 917 und den Hightech-Elfer 959, außerdem den modernen wie exklusiven 918 Spyder und den aktuellen Taycan Turbo S mit E-Motor und 761 PS.





DER 901 KÖNNTE MEHR LEISTUNG VERTRAGEN, ABER MIT 130 PS PRÄSENTIERT ER SICH HARMONISCH UND AUSGEWOGEN.

Schon der 911 ist besonders, weil er eigentlich ein 901 ist, der 55. von nur 82 gebauten 901. „Am 22. Oktober 1964 veranlasste Ferry Porsche die Umbenennung des 901 in 911 – dieser Wagen war der letzte von drei gebauten 901 an diesem Tag“, sagt Alexander Klein vom Porsche Museum. Im engeren Sinne könnte man die Nummer 55 also als allerletzten echten 901 bezeichnen.

Der Tag mit den „Big Five“ beginnt mit dem kleinen Ur-Elfer, auch schon bald 60 Jahre alt. Für einen Sportwagen ist die Sitzposition ungewöhnlich hoch, der weiche Sitz nachgiebig und ohne jeden Seitenhalt, das Vierspeichen-Lenkrad wirklich groß und dessen hölzerner Kranz zart und dünn. Während in modernen Elfern die Größe der voll beladenen Mittelkonsole vergessen macht, dass der komplette Antrieb ja eigentlich hinten liegt, herrscht beim Ur-911 im Raum vor dem Schaltknüppel nur eine gährende Leere. Der 1. Gang des Sportgetriebes liegt unten links, die Kupplung ist leichtgängig und bereits der 2. Gang ist der richtige für den Anstieg im ersten Abschnitt der Rennstrecke.

In den Kurven von Sonoma fällt es schwer zu verstehen, warum der 911 als tückisch und schwer beherrschbar galt. Auch mit schmalen Pirelli-Reifen im Format 165 x 15 und hohen

Flanken fühlt er sich auf der Rennstrecke zu Hause. Die Leistung von 130 PS aus zwei Litern Hubraum scheint moderat, der Vorderwagen unendlich leicht, als wäre er mit Helium gefüllt.

Die leichte Front und die ausgeprägten Kotflügel betonen die kompakte Handlichkeit und ermutigen den Fahrer, Kurven punktgenau darüber peilend anzufahren. Zum leichtfüßigen Handling kommt der kurze Radstand der Urversion – agil fühlt sich der 901 an, aber

nicht nervös. Bei sanftem Druck aufs Bremspedal verlagert sich das Gewicht nach vorn, dann, kurz hinter dem Scheitelpunkt, heißt es Fuß aufs Gas: Die 184 Kilogramm des Motors, bei nur 1080 Kilogramm Gesamtgewicht ein großer Prozentsatz, sorgen für jede Menge Traktion. Der 901 könnte noch mehr Leistung vertragen, aber genau so präsentiert er sich harmonisch und ausgewogen.



901 – 1964

Motor: luftgekühlter ohc-Sechszylinderboxermotor
Typ 901/01

Hubraum: 1991 ccm

Leistung: 96 kW (130 PS) bei 6100/min

Drehmoment: 174 Nm bei 4200/min

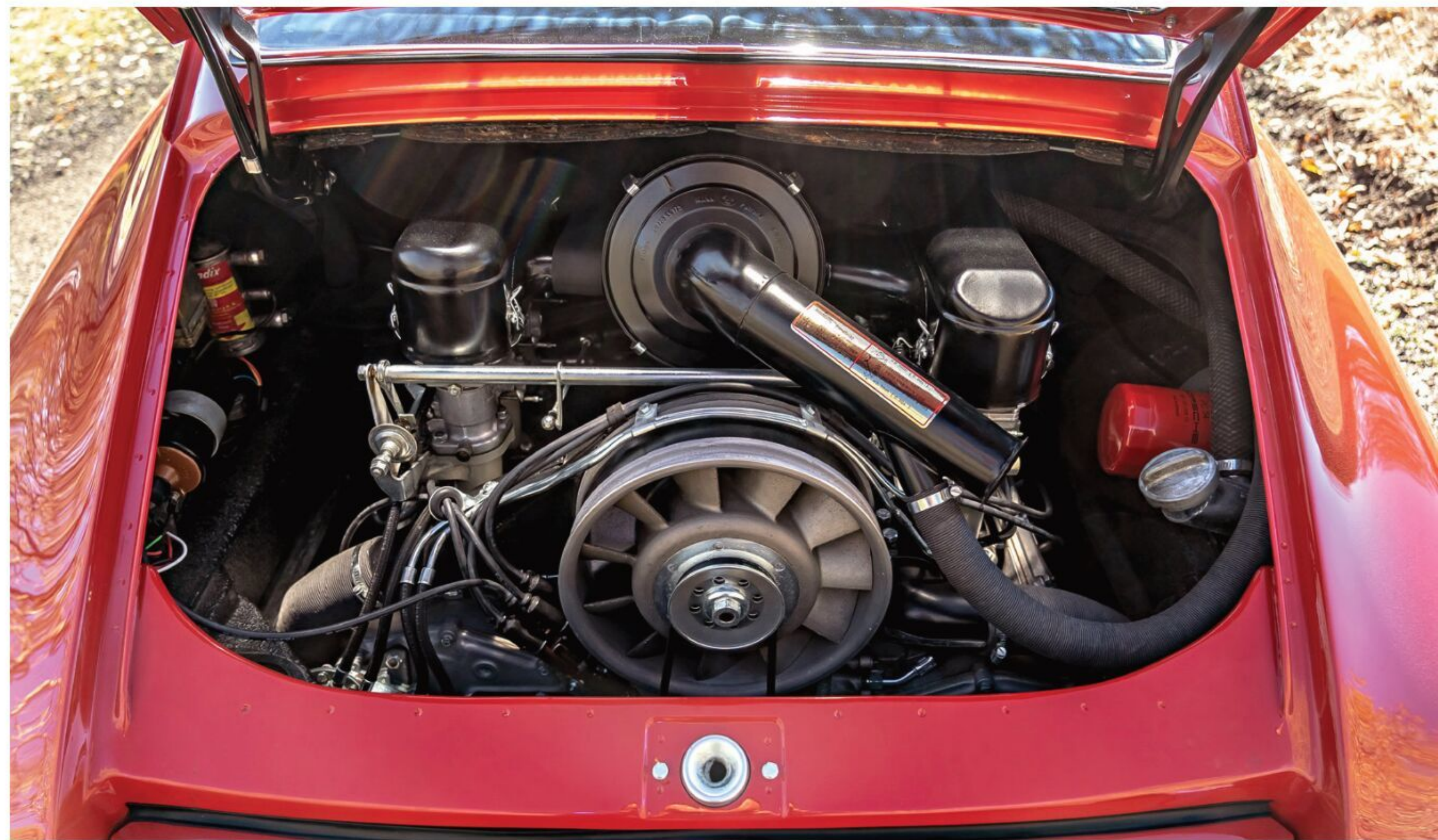
Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgangschaltgetriebe Typ 901/0

Leergewicht: 1080 kg

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 9,1 s





UM DIE 600 PS TREFFEN AUF 800 KILOGRAMM 917 – AUCH 50 JAHRE SPÄTER MACHT DIESE KOMBINATION NOCH IMMER ANGST.

Während Porsche den 911 nach und nach verfeinerte, schlug der 1969 vorgestellte 917 im Jahr der Mondlandung ein wie eine gigantische Bombe. Im Jahr darauf holten Hans Herrmann und Richard Attwood auf Porsche 917 den ersten, so lange herbeigesehnten Gesamtsieg in Le Mans.

Unser Auto ist Nummer 15 von 35. 1971 siegten Pedro Rodriguez und Jackie Oliver mit dem 917 Kurzheck beim 1000-km-Rennen in Spa-Francorchamps, einem Lauf der Sportwagen-WM, angetan in den Farben des Sponsors Gulf des John-Wyer-Teams. Um die 600 PS treffen hier auf 800 Kilogramm 917 – auch 50 Jahre später macht diese Kombination noch immer Angst.

Mit einer Größe von 1,85 Metern bin ich kein Riese, aber auch in fast liegender Sitzposition muss ich das Kissen aus der GFK-Sitzschale nehmen, um im Cockpit Platz zu finden. Dennoch bleiben nur 10 mm Kopffreiheit. Die Frontscheibe ist gewölbt wie ein Goldfischglas, die Kotflügel liegen auf Schulterhöhe – und wenn man die kleine Fronthaube entfernen würde, sähe man meine Füße mit den Pedalen spielen, als würden sie unter einer zu kurzen Bettdecke hervorschauen. Besser nicht darüber nachdenken.

Jedes noch so kleine Geräusch, jedes Quetschen und Knarzen wird im nackten Cockpit

verstärkt, aber als ich den kleinen Zündschlüssel drehe, erfüllt eine Explosion den Raum, ausgelöst durch den 4,9 Liter großen Zwölfzylinder hinter meinem Kopf. Wenn der Lärm schon erstaunlich genug ist, gilt das umso mehr für das nervöse Ansprechen des Motors, der bereits bei der kleinsten Berührung des Gaspedals in der Drehzahl nach oben zuckt. Ganz anders die anderen beiden Pedale: schwergängig und bissig die Kupplung, lang und schwammig die Bremse.

Das hier ist kein Hochgeschwindigkeits-test, kein Ausloten der Grenzen des 917 – er kam auf sparsam profilierten Rennreifen nach Sonoma, und später spüre ich auf den nassen Teilen der Strecke, wie er den Boden unter den Füßen verliert. Trotzdem reicht es, um einen Eindruck der Eigenschaften und Charakteristika des 917 zu erhalten.

Tatsächlich sitzt man so weit vorn im Chassis, wie es die Bilder suggerieren. Mit Feuereifer taucht der 917 in die Kurven, jede unachtsame Bewegung der Lenkung scheint das Heck ausbrechen lassen zu wollen. Die Leichtigkeit der Front steht im Kontrast zum riesigen Heck mit dem mächtigen Zwölfzylinder, der den 917 auf einer Welle von Drehmoment nach vorn schießt. Stark und tief klingt er, aber der Bass weicht weichen, ausbalancierten Höhen, wenn die Drehzahl nach oben geht und das Konzert der Nockenwellen, Titan-Pleuel und Bosch-Einspritzung beginnt.

Dabei eilt der Motor so schnell auf der Drehzahl nach oben, dass man eilig nach dem aus leichtem Balsaholz gefertigten Knauf auf dem Schalthebel greift – kurze Pause, Luft holen und weiter geht's. Nur die teigige Bremse vermittelt wenig Vertrauen. Aber egal – was für ein Privileg, dieses Auto fahren zu dürfen.



917 Kurzheck – 1971

Motor: luftgekühlter dohc-Zwölfzylindermotor
Typ 912/10

Hubraum: 4907 ccm

Leistung: 440 kW (600 PS) bei 8400/min

Drehmoment: 549 Nm bei 6500/min

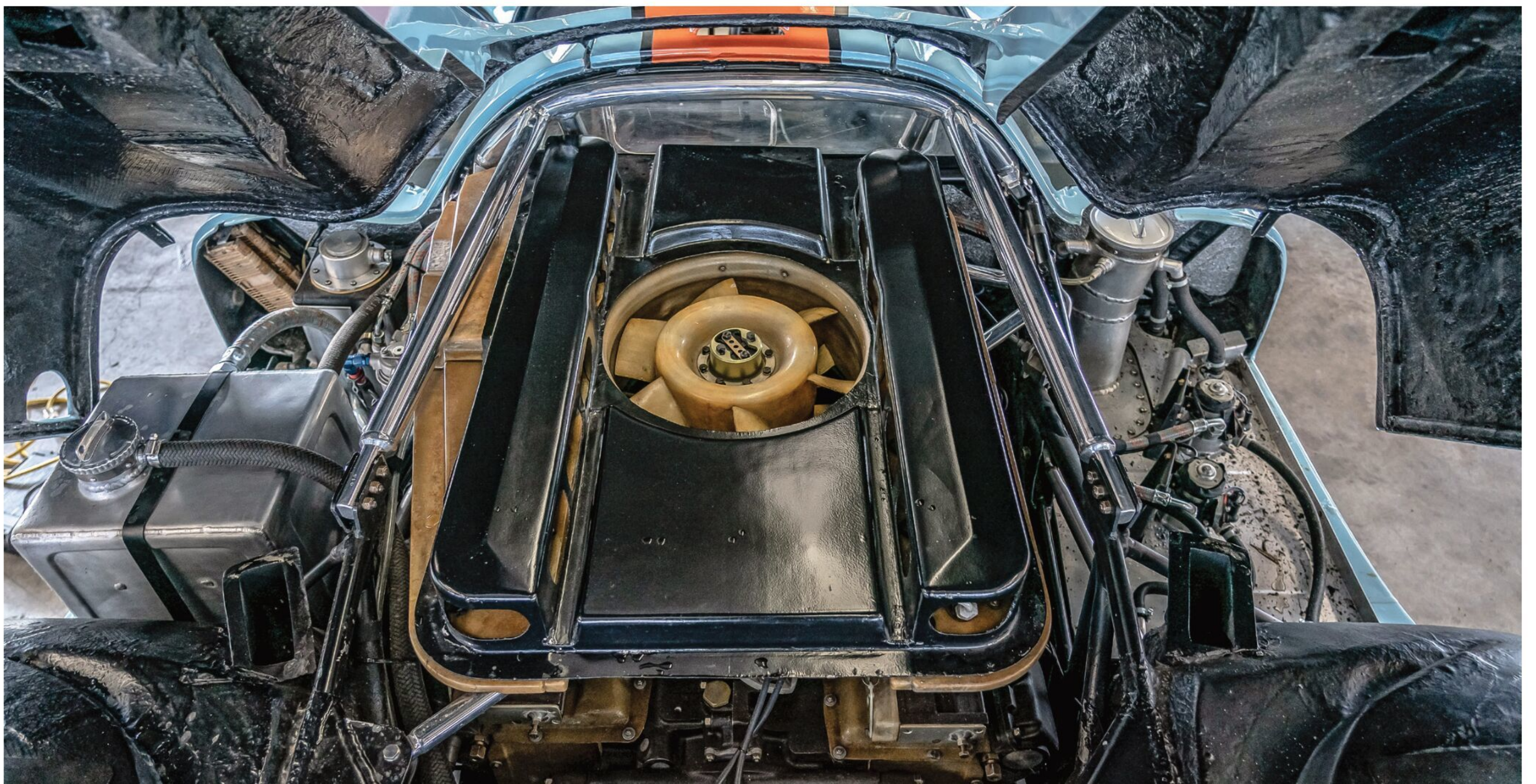
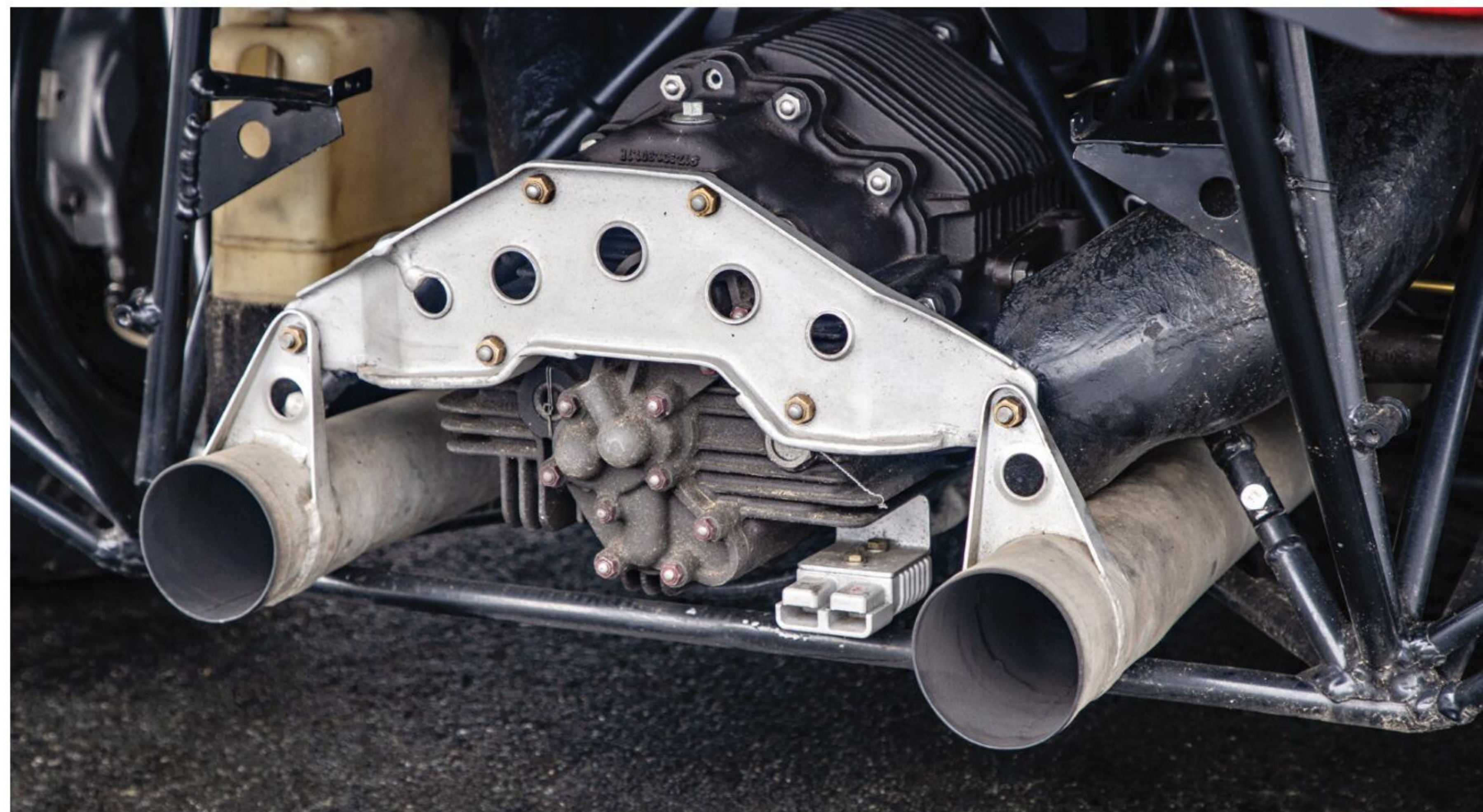
Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgangschaltgetriebe Typ 917

Leergewicht: 800 kg

Höchstgeschwindigkeit: ca. 340 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: k. A.



**WENN DIE DREHZAHL
NACH OBEN GEHT,
BEGINNT DAS KONZERT
DER NOCKENWELLEN,
TITAN-PLEUEL UND
BOSCH-EINSPRITZUNG.**







ERST EIN 992 CARRERA S KANN BEI LEISTUNG UND BESCHLEUNIGUNG MIT DEM 959 MITHALTEN, IST ABER EIN PAAR KILOMETER LANGSAMER.

Die Turboaufladung, beim mehr als 1000 PS starken CanAm-917 eingeführt, erreichte 1974 in Form des 911 Turbo auch die Großserie. Der 959 ist dessen Weiterentwicklung, ursprünglich mal gedacht als Supersportwagen für die Gruppe B: 292 Stück, plus acht Nachzügler, wurden gebaut.

Mit seinen aerodynamisch optimierten Linien, den leichten Hohlspeichen-Rädern aus Magnesium und der hoch entwickelten Technik erinnert er entfernt an die Le-Mans-Rennautos. Die Karosserie verbindet Aluminium und Kevlar, und tatsächlich lässt sich die Fuge zwischen dem Dach aus Leichtmetall und Komposit-Unterbau erkennen. Beim Motor gab es Downsizing: In Zeiten, als der 911 Turbo über einen Hubraum von 3,3 Litern verfügte, besaß der 959 nur 2,85 Liter, aber eben auch zwei obenliegende Nockenwellen und wassergekühlte Zylinderköpfe sowie zwei Turbolader – einen kleineren für niedrigere Drehzahlen und einen größeren für viel Dampf oben raus. Und der 959 kam mit einem elektronisch geregelten Allradantrieb auf den Markt, der 80 Prozent der Antriebskraft an die Hinterachse schicken konnte. Kein Wunder, dass er mit einem Preis von 420.000 Mark mehr als dreimal so teuer wie ein normaler 911 Turbo war.

Die Gruppe B wurde für beendet erklärt, und so blieb als größter Konkurrent der brutale Ferrari F40, dem der 959 Hightech und Luxus voraus hatte. Das Cockpit ist ganz klar 911, wenn auch besser und komfortabler ausgestattet und mit zahlreichen weiteren Anzeigen und Schaltern bestückt.

Für ein Auto, das noch heute als fortschrittlich gilt, scheint der typische Klang des Sechszylinders beim Start anachronistisch. Die Vierventilköpfe mögen wassergekühlt sein, der Rest des Boxers ist es nicht. Auch die Pedale wachsen nach wie vor von unten aus dem Fahrzeugboden, die Kupplung ist hart und das Bremspedal gefühllos, aber fest zupackend. Sogar ABS steht zur Verfügung. Das Schaltschema wirkt zuerst wie das eines Sportgetriebes mit dem 1. Gang unten links, aber dann gibt es ja noch ein mysteriöses G darüber. G wie Gelände. Mit dieser Tarnung

des 1. Ganges gelang es Porsche, die Schweizer Abgasvorschriften zu erfüllen, wo die Messung im 3. Gang gefahren wurde (der eigentlich der 4. Gang ist).

Auf der Rennstrecke in Sonoma wird der tendenziell übersteuernde 959 nicht glücklich. Als eher soft ausgelegter Gran Turismo eignet er sich viel besser dafür, lange Strecken mit hohem Tempo zurückzulegen. Der Boost wird in kleinen Schritten jenseits der 2000 Touren gereicht, bevor um die 4900/min der große Lader mit Trommelwirbel einsetzt und die Nadel in Richtung 7300/min wandert.

Nebenbei gesagt: Erst der aktuelle, 450 PS starke 992 Carrera S kann bei Leistung und Beschleunigung mit dem alten 959 mithalten, ist in der Spitze aber noch immer einige Kilometer langsamer. Eine Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h war damals Weltrekord bei den Serienfahrzeugen. Der 959 fühlt sich noch immer extrem schnell an und beweist damit, wie fortschrittlich er vor über 30 Jahren wirklich war.



959 – 1987

Motor: luftgekühlter dohc-24V-Sechszylinder-boxermotor, Biturbo, Typ 959/50

Hubraum: 2849 ccm

Leistung: 331 kW (450 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 500 Nm bei 5000/min

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ 959

Leergewicht: 1450 kg

Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,9 s



918 SPYDER



**DER 918 IST EIN GROSSER SPRUNG,
ER KOMBINIERT DEN V8 DES RS SPYDER LMP2
MIT JE EINEM E-MOTOR AN JEDER ACHSE.**

Bei den Supersportwagen legte Porsche nach dem 959 erst einmal eine Pause ein. Erst 2003 erschien der Carrera GT mit seinem für die Formel 1 entwickelten V10-Motor und in einem Design, das nachdrücklich klarmachte, dass der Carrera GT nicht einfach nur Super-Elfer mehr war. Der 918 Spyder, der zehn Jahre später folgte, markierte mit seinem Hybridantrieb einen weitaus größeren Sprung. Er kombinierte den weiterentwickelten V8 des RS Spyder LMP2 mit jeweils einem E-Motor an der Vorder- und Hinterachse. Mit dem Spyder übten die Ingenieure den Alltag, bevor Porsche mit dem 919 Hybrid nach Le Mans zurückkehrte. Nur 918 Einheiten zu einem Stückpreis von rund 840.000 Euro baute Porsche.

Noch heute wirkt der geduckt bauende 918 mit seiner Jetpack-artigen Motorverkleidung futuristisch – er ist und bleibt ein erstaunliches Auto. Zum Einsteigen klettert man über einen breiten Kohlefaser-Schweller, innen er-

warten einen aus dem GT3 bekannte Sitze. Das Drive-Mode-Drehrad am Lenkrad sowie der Wählhebel fanden sich später im 911 wieder. Es gibt viele, sehr viele Knöpfe.

Es überrascht die Leute an der Piste, wenn der 918 Spyder mit der Kraft der E-Motoren in aller Stille die Boxengasse verlässt. Aber dieser Eindruck hält nicht lange vor: Der 918 ist eine unerwartet raue Maschine mit einem V8, dessen heller mechanischer Klang an keinen anderen Porsche erinnert. Die Schwingungen des Motors sind durch die Sitze und im Vibrieren des Armaturenrägers zu spüren.

Das Gewicht von 1,7 Tonnen ist jederzeit präsent, doch die fein ausbalancierte Lenkung, kaum beeinflusst durch das Drehmoment der E-Maschine an der Vorderachse, liefert willkommene Agilität. Chassis und Fahrwerk scheinen nicht von dieser Welt: straff, aber

doch geschmeidig genug in der weichsten Stufe und so perfekt austariert, dass man mit irrwitzigem Tempo in die Kurve tauchen und anschließend ohne zu zögern Vollgas geben kann.

Supersportwagen der Neuzeit mit mehr als 700 PS mögen bei der Performance aufgeholt und die alte Nordschleifen-Rekordzeit von 6,57 min des 918 Spyder unterboten haben, aber dessen Speed ist noch immer atemberaubend. Kein Turbo heißt kein Turbo-Loch – die Kraft entfaltet sich ohne Zögern und unvermittelt. Von Tempo 100 km/h beschleunigt der 918 Spyder im 7. Gang, als wäre es der 3. Kraft ist immer und überall im Überfluss vorhanden. Leichte Abzüge gibt es bei der Bremse. Fest und entschlossen vernichtet sie Geschwindigkeit, aber es fehlt der letzte Schliff, die Kraft punktgenau zu modellieren – eine Folge der Rekuperation.



918 Spyder – 2013

Motor: wassergekühlter dohc-V8-Motor, Hybridmodul mit Elektromotor

Hubraum: 5733 ccm

Leistung: 652 kW (887 PS) kombiniert; V8 mit 447 kW (608 PS) bei 8700/min kombiniert, 210 kW (285 PS) E-Motoren

Drehmoment: 917–1280 Nm (je nach Gang)

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Siebengang-PDK

Leergewicht: 1674 kg

Höchstgeschwindigkeit: 345 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 2,6 s







TAYCAN TURBO S



**DIE BESCHLEUNIGUNG IST ERSCHÜTTERND:
FUSS AUFS GAS UND DER TAYCAN
SCHIESST LOS WIE EINE BODEN-LUFT-RAKETE,
IN 2,8 SEKUNDEN VON 0 AUF 100 KM/H.**

Der Taycan, gute fünf Jahre jünger, beherrscht diese Disziplin viel besser. Standfest, höchsteffektiv und mit einem natürlichen Gefühl unterm Fuß. Natürlich ist der Taycan viel mehr. Das Design liegt irgendwo zwischen 911 und Panamera, und in seiner Gesamtheit ist er das beste Elektroauto, das jemals gebaut wurde – besser als Jaguar I-Pace, besser als Tesla und randvoll mit all den Tugenden und Fähigkeiten, die man von einem Porsche erwartet.

Der Turbo S ist das Topmodell. Der vertraute Name erinnert daran, dass Porsche nicht mit allen Traditionen gebrochen hat, auch wenn es sich um ein Elektroauto mit jeweils einem Motor pro Achse und bis zu 761 PS Leistung im Overboost-Modus handelt.

Innen ist der Taycan eher konventionell und Porsche-typisch gestylt mit seiner aufsteigenden Mittelkonsole, dem bekannten Lenkrad und der Sitzposition eines Sportwagens. Nur schade, dass man ihn mit einem Power Button startet, als wäre er ein Küchengerät.

Die Beschleunigung ist erschütternd: Fuß aufs Pedal, der Taycan geht leicht in die Hocke, man fühlt die hinteren Reifen Grip suchen und finden, er schießt los wie eine Boden-Luft-Rakete, in 2,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Beim Fahren im oberen von zwei Gängen ist es fast das gleiche, Drehmoment ist stets massig vorhanden. Beim Gaswegnehmen und Rekuperieren fühlt es sich fast nach einer konventionellen Motorbremse an.

Die Lenkung ist präzise, der Fahrkomfort standesgemäß mit wenigen Fahrgeräuschen – kaum zu glauben, dass der Taycan enttäuschend schwere 2,3 Tonnen wiegt. Das

Gewicht wird vom tiefen Schwerpunkt, verursacht durch die 93,4-kWh-Batterie, Torque Vectoring und Hinterachslenkung, geschickt überdeckt. Diese scheinbar mühelose Verbindung aus Dynamik und Antriebstechnik macht den Taycan Turbo S zu solch einem überzeugenden Gran Turismo. Wie gewaltig der Entwicklungssprung vom 901 zum Taycan ausfällt, ist schwer vorstellbarer. Das interessanteste Kapitel von allen könnte sein, wie Porsche ihn nutzt, um den 911 in eine radikal andere Zukunft zu führen. ◀

Text: Ben Barry · Übersetzung: Jan-Henrik Muche

Fotos: Jordan Butters / Porsche



Taycan Turbo S – 2019

Motor: je ein Elektromotor an Vorder- und Hinterachse

Leistung: bis zu 560 kW (761 PS)

Drehmoment: max. 1050 Nm

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Einganggetriebe an Vorder-, Zweiganggetriebe an Hinterachse

Leergewicht: 2295 kg

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 2,8 s



MADE BY PORSCHE – TAYCAN

EIN STÜCK NORMALITÄT

Die gute Nachricht zuerst: Die Zukunft scheint bezahlbar. Mit einem Preis von 83.520 Euro für das Basismodell kommt der Taycan in der (oberen) Mitte der Gesellschaft an. Abseits aller Diskussionen um Nutzen, Ökobilanz und Emotionalität von E-Mobilität ist der Taycan ein echter Porsche und ein richtig gutes Auto.

Einige schnelle Runden auf der Rennstrecke, dann Alltagsverkehr im malerischen Hinterland. Das alles bei Sonne und angenehmen Plusgraden irgendwo im Süden – so hätte im Normalfall wohl die Fahrzeugvorstellung eines für den Hersteller so wichtigen Autos wie des Taycan ausgesehen. Aber was ist heute schon normal? Also ging es mit Winterreifen bei Schnee und Eis durch den Schwarzwald, ganz nahe an der nüchternen Realität.

Wie beim Wetter und der Streckenführung handelt es sich beim neuen, dem vierten Taycan – nach 4S, Turbo und Turbo S der erste ohne Suffix – um ein Stück Normalität. Hinterrad-antrieb muss reichen, und der Preis von 83.520 Euro könnte auch Macan- und Cayenne-Käufer sowie Kunden anderer sportlicher Viertürer zum Nachdenken bringen. Außerdem besitzt der Taycan von allen Modellen seiner Baureihe

die größte Reichweite, kommt mit einer Akkuladung fast 70 km weiter als der gewaltig aufgeladene Turbo S mit seinen bis zu 761 PS.

Als Basismodell will der Taycan zum ersten Mal einfach nur ein Auto sein, kein Technik-Feuerwerk, kein Ausblick auf eine bessere Welt und kein gesellschaftspolitisches Statement. Ein Porsche zum Fahren und vielleicht sogar, wie Macan, Cayenne oder Panamera, einer für die ganze Familie.

Der aktuell schönste Porsche, da legen wir uns fest, ist er sowieso! Die Designer um Michael Mauer haben die Vorteile der neuen Antriebstechnologie genutzt, um einen Viertürer zu gestalten, der einerseits ohne Beispiel ist und andererseits komplett nach Porsche aussieht – nach dem Entwurf des 911 und des 928 ist der Taycan das dritte maßgebliche und stilbildende Design in der Porsche-Geschichte, ein Entwurf ohne Altersbeschränkung.





**DER PREIS MACHT DAS
BASISMODELL ERREICH-
BAR. DER TAYCAN KÖNNTE
DER ELEKTRISCHE PORSCHE
SEIN, DER ALTE UND NEUE
KUNDEN EROBERT.**

Bei aller Schönheit spielt der Preis eine Rolle! Selbstverständlich ist der Taycan allenfalls in Relation zum 4S mit Allradantrieb (106.487 Euro), zum Turbo (153.016 Euro) und zum mehr als 100.000 Euro teureren Topmodell Turbo S (186.336 Euro) günstig zu nennen. Aber er fügt sich ein. Ein Macan kostet rund 22.000, ein Cayenne um die 5000 Euro weniger, der Einstieg in die Panamera-Palette 10.000 Euro mehr. Der Taycan könnte der elektrische Porsche für alle sein, der Porsche, der die neue Technologie zum alten und anderswo eroberten Kunden bringt. 20.000 Taycan hat das Unternehmen im vergangenen Jahr verkauft, 2025 sollen 50 Prozent der neu verkauften Porsche Hybrid- oder E-Autos sein.

Zwei Batterie-Pakete stehen beim Taycan zur Wahl. Serienmäßig ist die „Performance“-Batterie mit 79,2 kWh, 326 PS und einer Maximalleistung im Overboost von 408 PS. Optional

steht die zweistöckige „Performance Plus“-Batterie mit einer Kapazität von 93,4 kWh zur Verfügung, die 380 bzw. 476 PS an die Räder bringt. Wichtiger als die Maximalleistung wird den meisten Kunden die Reichweite sein: Nach WLTP-Messverfahren liegt sie bei 431 bzw. 484 Kilometern. Ein Unterschied, der je nach vorhandener Ladesäulen-Infrastruktur und Ladedauer viel Zeit und Nerven kosten oder einsparen kann.

GROSSER AKKU ALS EXTRA

Die Ladedauer ist neben der Reichweite das entscheidende Thema. Ab Werk besitzt die Taycan-Baureihe eine Systemspannung von 800 Volt, ohne ist schnelles Laden nicht möglich. Rund acht Stunden dauert das Laden daheim mit Wechselstrom und 11 kW, unter idealen Bedingungen an der Schnellladesäule



sollen für 80 Prozent Akku-Leistung nur rund 23 Minuten benötigt werden. Bei Gleichstrom mit maximaler Ladeleistung gibt Porsche eine Ladedauer von 5,25 Minuten für eine Reichweite von 100 km an, das klingt schon etwas mehr nach Tankstelle. Wohl kaum ein Extra scheint deshalb so verlockend wie das bei Turbo und Turbo S serienmäßig größere Batteriepaket zum Preis von 5724 Euro.

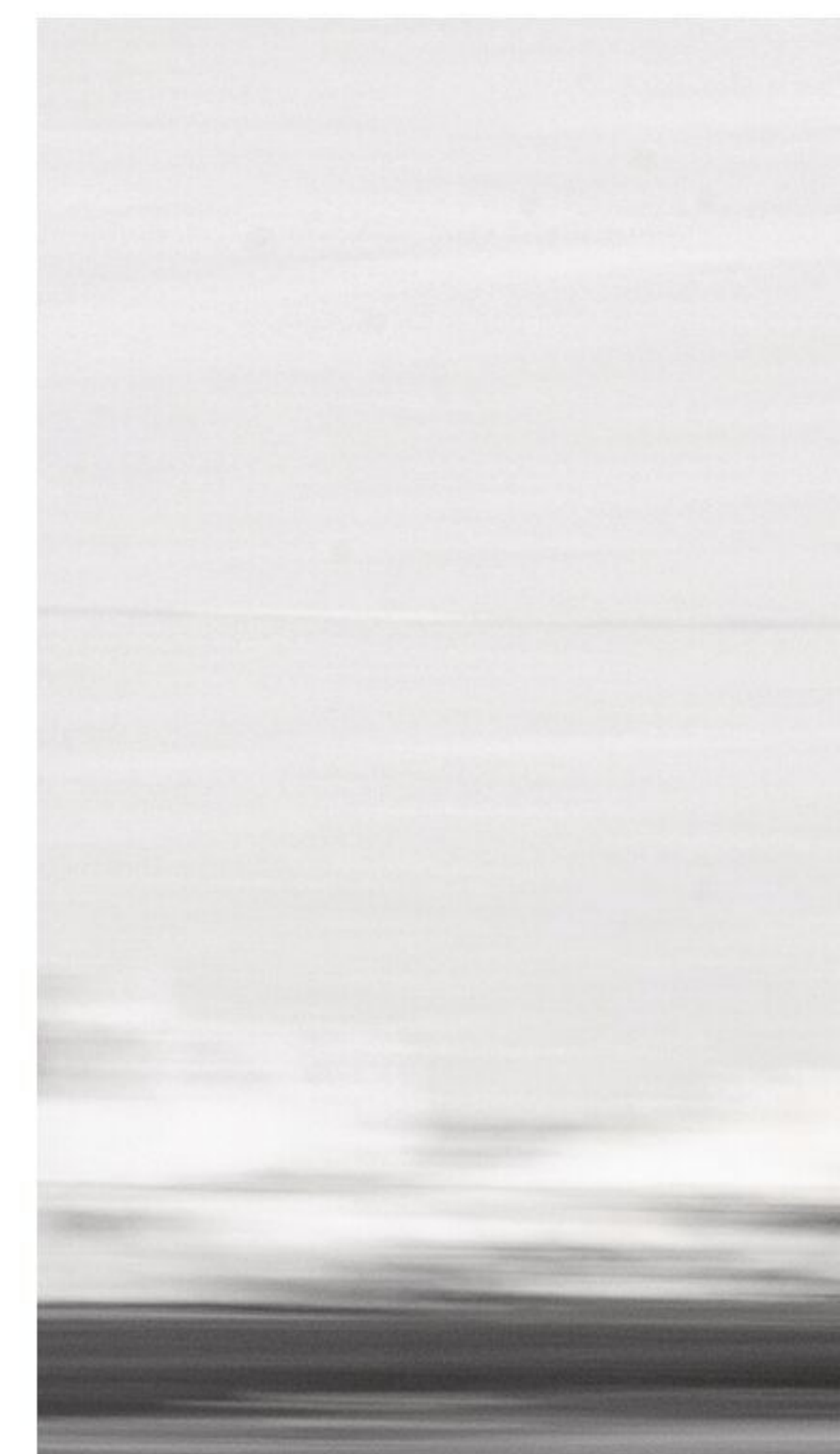
Der Testwagen hat noch mehr, viel mehr – in Summe 46 Extras! Mit Lack in Frozenberry-Metallic, Luftfederung, 21 Zoll großen Mission-E-Design-Rädern oder Onboard-Ladegerät steht unterm Strich ein Preis von 145.304 Euro. Mit Basis hat das folglich nichts mehr zu tun. Dabei lässt sich der Taycan die Extras kaum anmerken, er trägt den Nerz konsequent nach innen. Weil die Macht-Insignien anderer Baureihen, wie etwa spezielle Lufteinlässe, dramatische Bugspoiler oder Heckflügel,

fehlen, unterscheiden sich Basis und Spitzenmodell auf den ersten Blick kaum voneinander.

Serienmäßig trägt der Taycan 19 Zoll große Räder und schwarze Bremssättel, Bugunterteil, Seitenschweller und der Heckdiffusor in Schwarz sind vom 4S bekannt. Die höher positionierten Taycan-Typen mit Allradantrieb werden mit jeweils einer „permanent erregten Synchronmaschine“ an Vorder- und Hinterachse geliefert, das Basismodell hat nur Heckantrieb – ein E-Motor heißt tatsächlich eine angetriebene Achse.

Allenfalls auf Schnee, Matsch und vereisten Fahrspuren fällt das direkt als Mangel auf. Der tiefe Schwerpunkt des maximal fast 2,8 Tonnen schweren Viertürers, bedingt durch die im Fahrzeugboden platzierten Batterien, vermittelt vor allem in Kurven das Fahrgefühl einer Magnetbahn. Dabei beschleunigt der Taycan wie vom Gummiband gezogen, lautlos und an-

Die schwarzen Anbauteile an Bugspoiler und Seitenschweller übernimmt der Taycan vom höher positionierten 4S.



Taycan

Motor: permanent erregte Synchronmaschine

Batterie: Performance-Batterie mit 79,2 kWh

Leistung: 240 kW (326 PS), Overboost bei Launch Control: 300 kW (408 PS)

Drehmoment: 345 Nm bei Launch Control

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Zweigang, an Hinterachse

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

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

Bremsen: Sechskolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben 360 x 36 mm (vorn), 358 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2900 mm

Spur: 1710 mm (vorn), 1694 mm (hinten)

L x B x H: 4963 x 1966 x 1359 mm

Räder/Reifen: 8 J x 19 mit 225/55 ZR 19 (vorn), 10 J x 19 mit 275/45 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 2050 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2795 kg

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,4 s

Reichweite (WLTP): 354–431 km

Preis: 83.520 Euro



satzlos bei leichtem Rauschen des Fahrtwindes in 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und bis hoch zur Spitze von 230 km/h; zwei Gänge reichen. Antritt und Stille, nicht Sound und Höchstgeschwindigkeit machen im Gegensatz zum Verbrenner den Unterschied. Das ist zwar anders, bestimmt aber nachhaltig den Fahreindruck. Zum langsamen Eingewöhnen lässt sich künstlich erzeugtes Motorgeräusch einspielen, im Sport-Modus scheint beim Heben des rechten Fußes sogar die nicht vorhandene Motorbremse eines Verbrennungsmotors zu greifen.

PLATZANGEBOT REICHT FÜR VIER PERSONEN

Umdenken heißt es beim Aktivieren solcher Gadgets, weil alles kostet und sowohl die Lenkradheizung als auch jeder einzelne Überholvorgang und jede v/max-Fahrt die Reichweite verkürzen – schnell zeigt das Zentralsdisplay statt 400 nur noch rund 200 Kilometer an. Das tut weh! Eine Wärmepumpe, die etwa die Abwärme des Antriebsstrangs zum Aufheizen des Innenraumes nutzt und damit die Reichweite verlängert, kostet extra.

Als Basismodell wird sich der Viertürer an Alltagskriterien messen lassen. Dazu gehört, dass die Sicht nach hinten durch den schmalen Rückfensterstreifen katastrophal ist und dass das Abrufen der Funktionen und Anzeigen sowie die Bedienung des Autos am breiten Bildschirmband lästig viel Übung erfordern. Das Platzangebot stimmt, reicht für vier Personen



und einen Urlaub ohne sperrige Gepäckstücke aus. Im Vergleich zur klassischen Sport-Limousine Panamera baut der rund fünf Meter lange Taycan zehn Zentimeter kürzer, die fehlenden fünf Zentimeter machen sich auf der Rückbank bemerkbar, deren mittlerer Sitzplatz allenfalls für Kurzstrecken geeignet ist. Dafür bietet der Taycan kaum weniger Kofferraumvolumen: Hinten sind es 407 Liter, im wasserkastengroßen Zusatzfach unter der vorderen Haube kommen weitere 84 Liter dazu.

Wie er sich mit vier Leuten im Alltag und Urlaub schlägt, werden wir im Sommer ausprobieren. Unter Normalbedingungen. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

**ANTRITT UND STILLE,
NICHT MOTOR SOUND UND
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT
MACHEN IM GEGENSATZ
ZUM VERBRENNER DEN
UNTERSCHIED.**

· PORSCHE-FANS WELTWEIT ·

DEUTSCH LAND

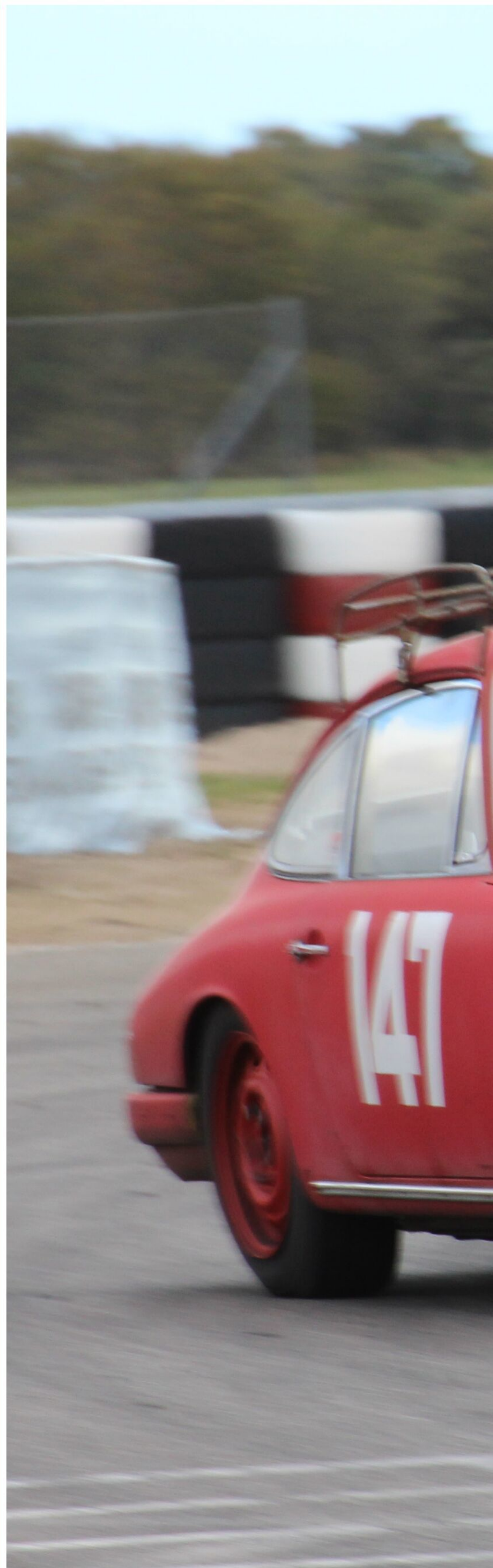
· RON SZASSZER ·

RON SZASSZER MAG PORSCHE, PATINA UND PROFIS. UND DESWEGEN BAUT SICH DER HAMBURGER EIN AUTO AUF, WIE ES HEUTE AUSSEHEN WÜRD, WÄRE DAS ORIGINAL NICHT TOTAL RESTAURIERT WORDEN: DEN PORSCHE MIT DER STARTNUMMER 147, MIT DEM HERBERT LINGE IM JAHR 1965 BEI DER RALLYE MONTE CARLO DEN ERSTEN SPORTLICHEN ERFOLG FÜR EINEN 911 NACH HAUSE FUHR.

Der Porsche 901 2.0 Coupé mit der Chassisnummer 300055 ist zweifellos ein Schmuckstück. Total restauriert, und niemand wird zusammenzucken, wenn man behauptet, das Auto sei heute besser als neu. Die Startnummer 147 auf den Türen blendet fast: Es ist tatsächlich das Originalauto, mit dem Herbert Linge und Peter Falk 1965 Geschichte schrieben, als sie mit einem kaum präparierten Wagen aus Marketinggründen die Rallye Monte Carlo mitfuhren und am Ende Klassensieger und Gesamt-Fünfter wurden.

Die Tatsache des Erfolges findet jeder klasse. Die Tatsache, dass der originale Porsche heute kaum mehr wiederzuerkennen ist, nicht. Bestes Beispiel: Ron Szasszer. Der ehemalige Werbeprofi und heutige Designer mag Patina und Originalität. Er mag Porsche-Historie und Männer wie Herbert Linge – einer der absoluten Porsche-Helden, die nie viel Aufhebens um ihre Person gemacht haben.

Und damit sind schon die meisten Gründe genannt, warum ein roter abgerockter Sportwagen aus Zuffenhausen eines seiner Projekte ist: „Ich wollte einen 911 aufbauen, der den Look des Originalautos trägt, als hätte jenes in Würde altern dürfen“,







Die Basis aus Kalifornien zeigt die Spuren des Lebens, und genau darum geht es: So könnte der Rallye-911 von damals heute aussehen.

umschreibt der Hamburger sein Vorhaben. Allerdings nicht bis ins Detail: „Man sollte das alles auch nicht zu ernst nehmen ...“

Zur Erinnerung: Linges und Falks 901 fuhr damals einfach so seriennah los, besaß nur andere Stabilisatoren, eine Leistung von etwa 150 PS statt der normalen 130 PS, Weber- statt Solex-Vergaser und eine etwas geringere Einstellung als sonst wegen der Höhe. Er war mit einem Fünfganggetriebe ausgerüstet, einer Dachlampe zum Erkennen von Wegweisern, Twinmaster-Stoppuhren, Zusatzscheinwerfern vorn, einem Käfig, einer Trittstange am Heck plus Lederriemen, damit man sich für bessere Traktion über der Hinterachse postieren konnte, und mit Leder über dem Holzlenkrad. Linge ließ schließlich noch den Schaltknüppel etwas nach hinten versetzen.


147 IST HEUTE RESTAURIERT

Nach einigen Etappen lagen Linge und Falk im 901/911 zunächst überraschend auf dem achten Platz. In der „Nacht der langen Messer“ am berühmten Col de Turini drehte die Porsche-Mannschaft dann noch einmal mächtig auf, und sie lieferten den Wagen wie gefordert unbeschädigt in Monaco ab.

Das rote Stuttgarter Frühwerk fuhr nach diesem Erfolg noch diverse Rallyes, wurde als Support-Auto für die Targa Florio eingesetzt, rollte lange im franzö-






**NATÜRLICH EIN NACHBAU,
 ABER NICHT BIS INS KLEINSTE DETAIL:
 „MAN SOLLTE DAS ALLES AUCH NICHT
 ZU ERNST NEHMEN ...“**

sischen Alltagsverkehr und landete schließlich 2007 nach acht Vorbesitzern bei einem deutschen Sammler, der den Wagen von 2013 bis 2015 bei Porsche Klassik restaurieren ließ. „Und jetzt wird er nur noch bei sehr elitären Events hervorgeholt“, bedauert Szasszer. Außerdem stolperte Szasszer bei seiner Recherche in Sachen Porsche – vor dem roten Exemplar hat er sich intensiv mit Renn-356-Speedster beschäftigt – immer öfter über den Namen Linge. Und befand: „Dem Mann gebührt mehr Aufmerksamkeit.“

So blieb ihm nur noch eines zu tun: einen schwerstpatinierten roten Porsche zu finden und ihn umzurüsten.

So ein Auto fand Szasszer im Jahr 2012 bei einem holländischen Händler. Das Auto war zuvor in Kalifornien ganz klar totgeliebt worden, überzeugte aber mit einem unfall- und rostfreien Zustand.

**LOOK VON GESTERN,
 TECHNIK VOM G-MODELL**

Ron Szasszer und sein Schrauberfreund Jens Wilke mussten sich allerdings um die Technik kümmern. Ein G-Modell von 1976 spendierte die Vorderachse, das Getriebe und den Motor, einen 2,7-Liter mit werksseitigen 165 PS. Das Problem: der TÜV. Denn der forderte nun eine verstärkte hintere Bremsanlage. Das bedeutete: die Bremsättel vom 911 S SWB von 1968. Da dieses Modell aber nur ein Jahr lang verkauft wurde, werden die Ersatzteile in Gold aufgewogen oder sind gar nicht erhältlich. Tatsächlich waren keine aufzutreiben – so baute Wilke sie selbst. Die halten nun auch die 204 PS im Zaum, die der Motor nach weiteren Eingriffen schließlich leistet.

Mit den zwei Zusatzscheinwerfern vorn kommt der rote Wagen dem Original schon recht nahe, aber tatsächlich fehlen noch Details – wer einen patinierten Suchscheinwerfer fürs Dach hat, bitte bei Szasszer melden.



„WIR HABEN EINEN MATCHBOX-
ANHÄNGER NACHGEBAUT
UND SIND MIT ZWEI MOTOR-
RÄDERN HINTENDRAUF NACH
BIARRITZ GEDÜST.“



Reichlich Patina an diversen Stellen, aber die Unterschrift Herbert Linges auf dem Dach erhebt den Nachbau der Nummer 147 zu einem unorthodoxen Original.



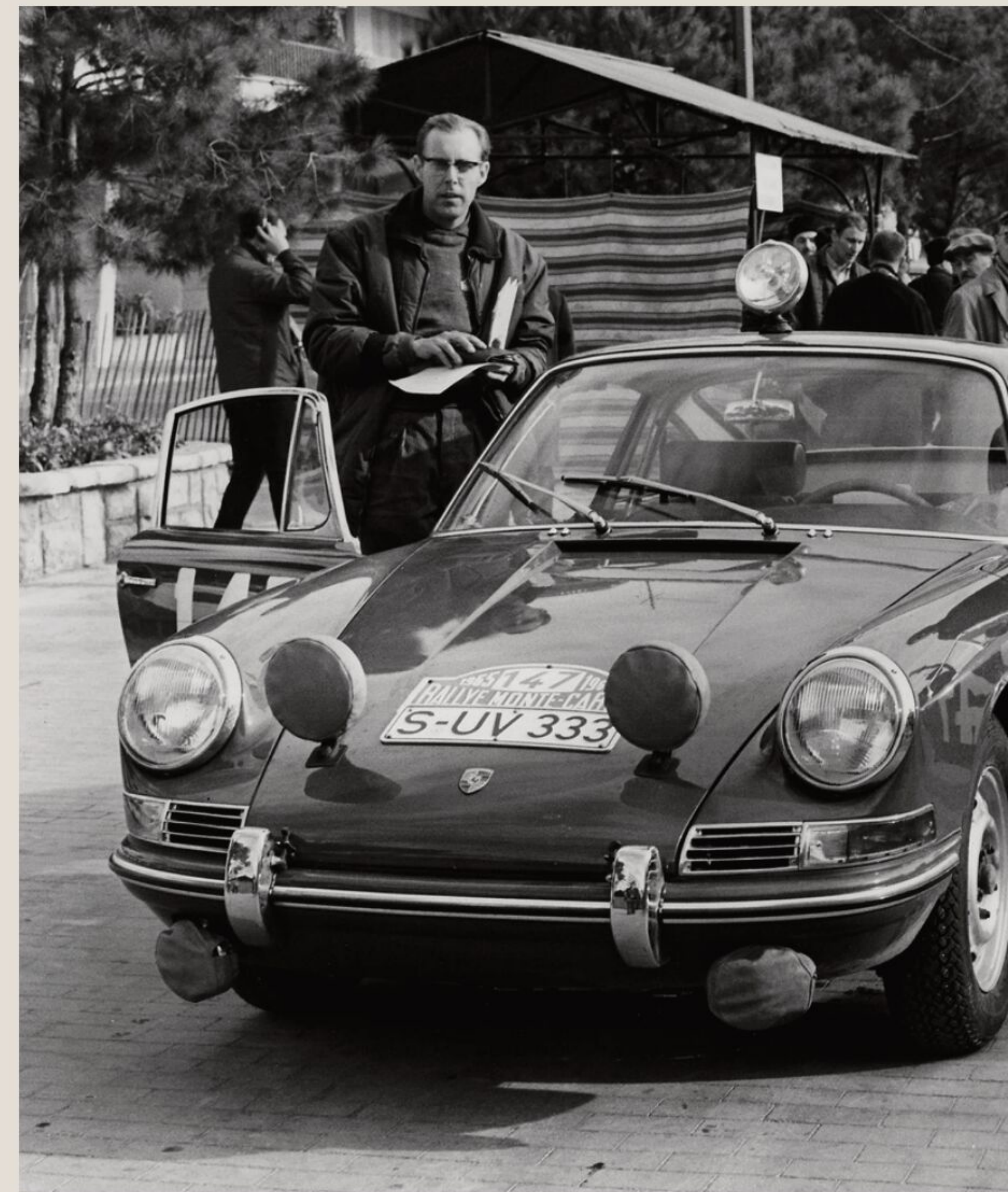
Klar ist Linge einst nicht mit Dachgepäckträger gefahren, doch zweifellos erhöht das echte alte Gebilde auf dem Porsche-Dach die Aufmerksamkeit, die Szasszer sich wünscht. Er hat sogar eine Anhängerkupplung montiert – und nutzt sie: „Wir haben auch den Matchbox-Anhänger nachgebaut, den ich einst als Kind besaß, und dann sind wir mit zwei Motorrädern hintendrauf zum Wheels and Waves Festival nach Biarritz gedüst.“ Dem Bild vom All-Day-Outlaw schadet das nicht, im Gegenteil.

AUSFLÜGE MIT MAGNUS WALKER

Dass der Wagen nicht geschont wird, erleben wir bei „Einstell- und Testfahrten“ im Padborg Park, Dänemark. Dort lassen Szasszer und Wilke den unterm Blech absolut gesunden Wagen inmitten von klassischen BMW, wilden Golfs und anderen Porsche fliegen, bis sich ein Rad in engen Kurven hebt. Die Nummer 147 lebt – Linge hat sein Sportgerät damals auch nicht geschont ...

Jahre später saß Herbert Linge übrigens höchstselbst am Steuer von Szasszers Hommage-Auto und chauffierte den Besitzer von seinem Wohnort bei Weissach zum Entwicklungszentrum – natürlich nicht ohne sein Autogramm auf Auto und Helm zu hinterlassen. Und wenn Chef-Outlaw Magnus Walker in der Hansestadt ist, nutzt er die nachgebaute 147 für seine Ausflüge – laut Szasszer wollte er ihm den Wagen sogar abkaufen. Aber daraus wird auch in Zukunft nichts: Szasszer und Wilke haben damit noch einiges vor. „Zum Beispiel mal die letzte Monte-Carlo-Etappe nachfahren – aber im Sommer“, verrät Szasszer. Das Größte aber wäre, das „Luftgekühlt“-Treffen in Kalifornien zu erleben. ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Roland Löwisch / Porsche



„FALK UND ICH
WAREN UNS EINIG:
WENN PORSCHE
UNS NOCH MAL
LOSLÄSST, FAHREN
WIR UM DEN
GESAMTSIEG.“



„DAS WAR MEHR SPASS ALS ARBEIT!“

Herbert Linge war Pilot des ersten Porsche 911, der jemals Meriten bei einem Autorennen einfuhr: Er und Beifahrer Peter Falk starteten 1965 mit einem ganz frühen Exemplar bei der 34. Rallye Monte Carlo. Sie wurden sensationell Gesamt-Fünfte.

WIE KAM ES ZU IHRER TEILNAHME AN DER RALLYE MONTE CARLO IM JAHR 1965?

Herbert Linge: Huschke von Hanstein wollte damals den neuen 911 passend präsentieren, und vor allem wollte er ein Foto mit Fürst Rainier von Monaco mit dem Auto haben. Es war also eigentlich nur eine Überführungsfahrt, wir sollten einfach nur ankommen. Beim Training in Eis und Schnee haben wir gemerkt, dass wir gar nicht so langsam sind. Mein Beifahrer Peter Falk und ich haben dann entschieden, dass wir es auf den Sonderprüfungen ein bisschen fliegen lassen.

WIESO WAREN SIE MIT DEM AUTO SO SCHNELL?

Linge: Ich hatte schon etwas Erfahrung, bin zum Beispiel die Lüttich-Rom-Lüttich und andere internationale Rallyes gefahren. Zudem habe ich in Österreich alle Winterreifenversuche absolviert – allerdings mit dem 356.

WAS MACHTE DAS AUTO ERFOLGREICH?

Linge: Manche glaubten, der 911 sei hinten zu schwer und vorn zu leicht, aber bergauf war die Gewichtsverteilung genau richtig. Denn das bedeutete viel Grip auf der Hinterachse. Und bergab erwiesen sich die Bremsen als sehr effektiv – damit hatten wir gar nicht gerechnet.

UND DANN LIEF ALLES PROBLEMLOS?

Linge: Oh nein. Die Probleme fingen schon in Höhe des Nürburgrings an. Wir sind in Bad Homburg gestartet, ab der Eifel war es nur noch eine Schneeschlacht. Für die langen Etappen hatten wir normale Winterreifen, für die Spezialetappen finnische Spike-Reifen. Zwei Tage vor Schluss waren wir gut platziert, und unten am Col de Turini haben wir uns noch einen Satz Spikes für die Hinterachse mit zwei Mechanikern gebunkert. Als wir dort ankamen, waren die Reifen nicht mehr da – die hatte das Team im Porsche 904 als Gesamt-Zweitplatziertes bekommen. So mussten wir mit den normalen M&S-Reifen den Pass hoch. Da war nix mehr drin für uns – außer den Platz halten.

UND DIE GANZE ZEIT SCHNEE?

Linge: Die vielen Zuschauer saßen auf den bis zu sechs Meter hohen Schneewällen. Manchmal konnten wir wegen der Schneemassen nur per Kompass den richtigen Weg finden. Einmal haben wir tatsächlich die Abfahrt verpasst und sind 20 Kilometer zu viel gefahren. Dafür gab's Strafpunkte.

WÄREN SIE DIE RALLYE MONTE CARLO GERN NOCH EINMAL GEFAHREN?

Linge: Falk und ich waren uns einig: Wenn Porsche uns noch mal loslässt, fahren wir um den Gesamtsieg. Denn es war tatsächlich mehr Spaß als Arbeit. Aber beruflich war ein neuerlicher Start dann doch nicht mehr möglich – ich bekam dafür nicht lange genug frei. Ich bin aber eigentlich froh darüber, denn ich wollte nie professioneller Rennfahrer werden. Ich war immer damit zufrieden, ein nagelneues Modell als Erster fahren zu dürfen.



BEINAHE SPITZE

Ein GTS kommt der Vorstellung vom klassischen Porsche noch immer am nächsten. Er ist stärker als der Durchschnitt, so sportlich wie möglich und so komfortabel wie nötig. Nach diesem Muster ist auch der Macan GTS gestrickt.



Das Auftreten unter dem Kürzel ist inzwischen vertraut. Mattschwarze Applikationen außen und Alcantara innen gehören immer dazu. Beim Macan GTS sind außerdem Sport-Abgasanlage, Tieferlegung um 15 mm und Sportfahrwerk serienmäßig. Beim Abstimmen der GTS-Pakete hat Porsche schon immer ein gutes Händchen bewiesen – beim Macan gehört auch der 2,9-Liter-Biturbo-V6 dazu.

Der baugleiche V6 leistet im Topmodell Turbo 440 PS und kommt im GTS auf 380 PS, so viel Abstand zur Spitze muss schon sein. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Porsche mit 261 km/h an; für die braucht der GTS etwas Anlauf, zaubert sie aber ohne viel Lärm oder Drama hervor. 264 km/h stehen am Ende auf dem Tacho. Schnell sein macht im GTS wenig Mühe.

Schneller, modischer, cooler im Auftritt – beim Macan GTS spielt vieles mit hinein. Auffälliger als die anderen Varianten der Modellreihe ist er auf jeden Fall. Ob es anschließend mehr in Richtung Komfort oder Sport gehen soll, entscheidet auch die Aufpreisliste. Auf einen Dachhimmel in Alcantara zum Preis von 1309 Euro oder eine induktiv ladende Smartphone-Ablage für 583 Euro lässt sich gut verzichten, Luftfederung inkl. 10 mm zusätzlicher Tieferlegung (1475 Euro), die starke PSCB-Bremse (2975 Euro) mit Wolframcarbid-Beschichtung oder 21 Zoll große RS Spyder Design-Räder für 904 Euro passen hingegen gut zum GTS und seinem Naturell. Dass das Sport-Chrono-Paket samt Mode-Schalter nicht ab Werk enthalten ist und mit 1136 Euro extra bezahlt werden will, ist schwach – gerade bei einem GTS sollte es serienmäßig sein.

Den GTS gibt es schon länger. Als letzte Variante der 2013 vorgestellten, kompakten SUV-Baureihe ergänzte er ab 2015 das Portfolio des aus dem Stand erfolgreichen Macan. 911-Fahrer, die eine sportliche und variable Alternative für den Alltag suchten, verortete die Redaktion beim ersten Test als passende Kundschaft.

Daran hat sich auch nach der Modellpflege von 2018 nicht wirklich viel geändert. Gegen Ende 2019 stellte Porsche den Macan GTS gemeinsam mit den GTS-Typen der 718-Baureihe vor, schärfte das Modellprogramm nach. Seitdem gilt: Wenn es ein SUV in Größe M statt L sein soll, das zum Bild der Marke passt, rückt automatisch der dynamisch eingestellte GTS ins Blickfeld.

Daten in Kürze

Motor: V6/Biturbo

Hubraum: 2894 ccm

Leistung: 280 kW (380 PS) bei 5200/min

Drehmoment: 520 Nm bei 1750/min

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Höchstgeschwindigkeit: 261 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,9 s

Durchschnitts-Verbrauch auf 1000 km: 11,4 l SP
(Werksangabe: 9,6 l SP)

Basispreis: 79.222 Euro



Ob und für wen er nun der richtige Macan ist, muss sorgfältig geprüft werden. Um den 79.022 Euro teuren GTS im vielfältigen Porsche-Umfeld richtig einzuordnen, braucht es Zeit zum Vergleichen und den Blick nach oben und unten.

Da ist einerseits der 354 PS starke Alleskönner Macan S (s. *PORSCHE FAHRER 2-2020*). Der ist mit einem Preis von 66.725 Euro deutlich billiger, aber weder beim Spurt von 0 auf 100 km/h in 5,3 Sekunden noch bei der Höchstgeschwindigkeit von 254 km/h wirklich weit vom GTS entfernt. Selbst die 77.792 teure Basisversion des Cayenne ist rund 2000 Euro günstiger als der Macan GTS. Der Cayenne kommt mit seinem 340 PS starken Monoturbo-V6 bei der Leistung nicht an den GTS heran, ist aber das größere, modernere Auto und deshalb mehr als nur eine flüchtige Überlegung wert.

Ganz oben in der Macan-Baureihe: das Topmodell Turbo mit 440 PS und einer Spitze von 270 km/h zum Preis von 93.024 Euro. Wird noch der XXL-Preis des GTS-Testwagens von heftigen 104.458 Euro als Vergleichsgröße herangezogen, passt auf einmal sogar das optisch ähnliche, 101.473 Euro teure Cayenne S Coupé ins Bild. Mit 440 PS wie beim Turbo und bei den Fahrleistungen auf Augenhöhe mit dem GTS erweitert sich das Angebot nach oben.

Für den Macan GTS spricht, dass er angesichts all dieser Alternativen aus dem eigenen Hause den richtigen Ton trifft und sich mit großer Präzision als Schnittmenge platziert. Er hat mehr Style als der Macan S und genug Power, als dass der Wunsch nach einem Turbo aufkommen könnte. Auch mit vier Personen und Gepäck drängt sich kein Verlangen nach

dem größeren Cayenne auf, der Macan passt einfach besser in den Alltag. Als GTS macht er diesen auch etwas unterhaltsamer.



Das GTS-Konzept geht auch beim Macan auf. Wie schon bei anderen Modellen erweist sich die Verbindung aus angeschärftem Motor und sportlichem Auftreten als gut kombiniert und Porsche-typisch. Zwar kommt an dem in der Summe aller Eigenschaften idealen Macan S kein anderes Modell der Baureihe vorbei, aber wenn es etwas mehr an Leistung und Lifestyle sein soll, ist der GTS genau richtig. Die luxuriöse Ausstattung und das Plus von 60 PS, die der Turbo dem GTS serienmäßig voraushat, kann man sich bei einem Aufpreis von 14.000 Euro sparen. Der Macan GTS ist schon teuer genug.

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche / Roman Rätzke

UM DEN GTS IM VIELFÄLTIGEN
 PORSCHE-UMFELD
 RICHTIG EINZUORDNEN,
 BRAUCHT ES DEN BLICK NACH
 OBEN UND UNTEN.





VERGLEICH – MERCEDES-BENZ 500 E VS. 928 S4

UNGLEICHE GESCHWISTER

So nahe wie 1991 waren sich Zuffenhausen und Untertürkheim nie.
Neben dem Achtzylinder-Transaxle 928 läuft bei Porsche in Kleinserie der viertürige
500 E vom Band. Auf der Straße begegneten sich Gran Turismo und die
sportliche Mercedes-Mittelklasse auf Augenhöhe, heute sehen sie sich beim
Familientreffen zum 30. Geburtstag wieder. Was für ein Fest!



Mercedes-Benz 500 E

Motor: wassergekühlter dohc-32V-V-Motor mit Katalysator, Typ M119

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 96,5 x 85,0 mm

Hubraum: 4973 ccm

Leistung: 239 kW (326 PS) bei 5700/min

Drehmoment: 480 Nm bei 3900/min

Verdichtung: 10,0:1

Gemischaubereitung: Bosch LH-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Viergang-Automatik

Karosserie: selbsttragende Coupé-Karosserie aus Stahlblech

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, Dreiecks-Querlenker, Schraubenfedern und Stabilisator (vorn), Raumlagerachse mit Niveau-Regulierung, Schraubenfedern und Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben, ABS

Radstand: 2800 mm

Spur: 1538 mm (vorn), 1529 mm (hinten)

L x B x H: 4750 x 1796 x 1410 mm

Räder/Reifen: 8 x 16 mit 225/55 ZR 16

Leergewicht: 1700 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2150 kg

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 6,1 s

Tankinhalt: 90 l

Stückzahl: 10.479

Bauzeit: 1991-1995

Preis: 134.200 Mark

FEUER UND SEIDE

Viel Motor, wenig Protzerei und nur formal ein ganz normaler Viertürer: Mit handelsüblicher Mittelklasse und Taxistand hat ein 500 E so gar nichts zu tun. Als Spitzenmodell der Baureihe W124 nimmt die in Zuffenhausen konstruierte und gebaute Sport-Limousine eine Ausnahmestellung in der Mercedes-Geschichte ein. Heute, 30 Jahre nach der Präsentation, sind sich die Experten einig wie nie: Ein 500 E ist der beste Porsche, der jemals einen Stern trug.

Und dennoch benötigt der Highend-Mercedes eine Erklärung. Die ebenso naheliegende wie ungewöhnliche Allianz der beiden Stuttgarter Hersteller, die dem 500 E einen Platz in dieser Zeitschrift sichert, ergab sich damals aus besonderen und widrigen Umständen. Mercedes musste sich auf dem Heimat- und US-Markt groß und erfolgreich gewordener Konkurrenz wie der BMW 7er-Reihe und des neuen Lexus LS 400 erwehren und seine Stellung an der Spitze der Nahrungskette behaupten, Porsche hatte ernsthafte Geldsorgen. Die Produktpalette der späten achtziger Jahre war trotz aller Qualitäten zerfasert und teilweise unrentabel, die Geschäfte liefen schlecht. Realisten beurteilten die Lage schonungslos als ernst – es ging ums nackte Überleben.

Die Nachbarschaftshilfe aus Untertürkheim erwies sich als Glücksfall. Weil bei Mercedes die Entwicklungskapazitäten fehlten, um in kurzer Zeit ein neues Spitzenmodell der Baureihe W124 zu entwerfen, ging der Auftrag der „konstruktiven und serientechnischen Entwicklung“ an Porsche. Es lohnte sich für beide und es entwickelte sich eine Win-win-Situation: Mercedes sparte Zeit, Porsche verdiente Geld.

Das Herzstück der Transformation von der Mittelklasse- zur Sport-Limousine war der Motor, der aus Leichtmetall bestehende dohc-Achtzylinder vom Typ M119. Mit allerlei konstruktiven Kniffen schuhlöffelten die Porsche-Ingenieure den 326 PS starken, durch ein neues Kurbelgehäuse um 16,5 Millimeter niedriger bauenden Fünfliter-V8 samt Vorderachse des Mercedes 500 SL in die Karosserie des Viertürers. Verstärkungen der Karosserie-Struktur, Änderungen an Vorderwagen und Spritzwand,

DEN PREMIUM-MODELLEN S-KLASSE UND 500 SL HAT DER 500 E DEN MYTHOS DES SCHWÄBISCHEN MUSCLE CAR VORAUS.

Auspuff, Bremse, Fahrwerk – es musste so einiges überarbeitet werden, bis alles passte.

Auch weil der mit ausgestellten Radläufen versehene 500 E letztendlich zu breit baute, um durch einige Engstellen der Mercedes-Fertigung zu passen, übernahm Porsche schließlich auch die Endmontage. Gefertigt wurde der 500 E in kleinsten Stückzahlen von Hand im „Rössle-Bau“, wo zuvor der legendäre Porsche 959 gebaut worden war. Erst nur vier, am Ende 20 Autos komplettierten sie bei Porsche pro Tag – zwischen Mercedes und Porsche entstand ein komplizierter Pendelverkehr mit Karosserie, Teilen und Technik, von der Lackierung bis zur Auslieferung, an dessen Ende ein kompletter Wagen stand.

Schon deshalb passte der hohe Preis zum Aufwand. 134.200 Mark kostete ein 500 E, was in etwa dem Preis von drei Mercedes-200-Basismodellen entsprach. Mit „Feuer und Seide“ überschrieb Mercedes den Prospekt zum Business-Jet 500 E, der als sportliche Alternative zur S-Klasse beeindruckte. Nur der Premium-Roadster 500 SL, das große Coupé 560 SEC und die Highend-Limousine S 600 waren teurer, doch ihnen fehlt heute, bei allem Glanz und Glamour, der Mythos des schwäbischen Muscle Car aus Zuffenhausener Kleinserie.

Das Porsche-Gefühl liefert noch heute ausgerechnet der technisch hoch entwickelte Mercedes-Motor. Summende Laufruhe paart sich mit überquellender Drehfreude und wuchtigem Drehmoment. Der Fünfliter-V8



Bei der Leistung ist der Fünfliter-Leichtmetall-V8 vom Typ M119 mit 326 PS einen Hauch besser. Bis er vorn hineinpasste, war viel konstruktive Arbeit nötig.

ist an eine Viergang-Automatik gekoppelt, die kurze Übersetzung betont das Sprintvermögen: Nach 6,1 Sekunden liegt Tempo 100 an, bei 250 km/h dreht der abgeregelte 500 E aus.

Nicht falsch verstehen: Der 500 E ist kein Sportwagen, sein Ding sind die langen Geraden. In dem sorgfältig, etwas nüchtern arrangierten Wohlfühl-Ambiente der High-end-Mittelklasse möchte man in aller Stille bei Tempo 200 dem Horizont entgegenfliegen. Antischlupfregelung (ASR), Klimaanlage, Einzelsitze und Sonnenrollo im Fond sind ab Werk enthalten, aber Schiebedach, Sitzheizung oder Leder mussten noch immer extra bezahlt werden.

Spurtvermögen und Tempo sorgen für Erstaunen. Nicht alle können glauben, was da von hinten heranfliegt, aber wer den 500 E beim Blick in den Rückspiegel an den ausgestellten Kotflügeln und den Nebelschein-

werfern im Frontspoiler mit Kennerblick identifiziert, räumt freiwillig die linke Spur, macht respektvoll Platz: ein Porsche W124! Sanfte Gewalt, pure Autorität. Ist der 500 E eine Alternative zum 928 S4? Unbedingt, vermutlich sogar die einzig wahre. Einziges, wenngleich jederzeit spürbares Manko: die in Relation zur gereichten Leistung schwächliche Bremse. Das kann der Porsche sehr viel besser!

Während sich aus dem S4 die starken, extrasportlichen Typen GT und GTS entwickelten, ging Mercedes den Schritt zu mehr Exklusivität. Anlässlich der großen Modellpflege im Herbst 1993 wurde die Baureihe W124 zur ersten E-Klasse ernannt, aus dem 500 E wurde der E 500. Dessen Krönung: der „Limited“, ein mit grell-modischen Lederfarben und kühl-schummrigen Vogelaugenahorn-Holz am Cockpit sowie Sechsspeichenrädern des 190 E 2.5-16 Evo II ausgestattetes Sondermodell in einer auf 500 Stück begrenzten Auflage. Im April 1995 lief nach 10.479 Einheiten der letzte 500 E vom Band.

Zu dessen größten Fans gehörte Auto-Maniac Rowan „Mr. Bean“ Atkinson, der seinen 500 E nach 23 Jahren sogar vom damaligen Käufer zurückkaufte! Einen Porsche hatte Atkinson tatsächlich noch nie in der Garage.



IM SORGFÄLTIG ARRANGIERTEN
WOHLFÜHL-AMBIENTE
DER HIGHEND-MITTELKLASSE
MÖCHTE MAN IN ALLER STILLE
BEI TEMPO 200 DEM HORIZONT
ENTGEGENFLIEGEN.



HOCHLEISTUNG UND ELEGANZ

Zwischen Anfang und Ende liegen 18 Jahre. So lange baute Porsche den 928 in all seinen Varianten, wobei weder Styling noch Leistungsvermögen an Dramatik oder Aktualität verloren – bis heute das Qualitätsmerkmal des großen Transaxle-Porsche.

Der von 1986 bis 1991 gebaute S4 steht für die mittleren Jahre der Baureihe und den Neubeginn in Form von Facelift und weiterentwickeltem Antrieb. Die aerodynamisch optimierte Front und das überarbeitete Heck mit dem großen Flügel gingen mit dem S4 in Serie, der neue Vierventilmotor ebnete den Hochleistungstypen GT und GTS den Weg.

Als der S4 zum Modelljahr 1987 auf den Markt kam, war er in Teilen bereits bekannt. Den 5,0-Liter-V8-Motor gab es bereits im G-Programm des Vorjahres, mit Katalysator abgasentgiftet sowie auf Normalbenzin umgestellt und mit 288 PS bei 5750/min merklich schwächer als die bisherigen Zweiventiler ohne Kat-Technik. Der neue Look war auch schon gezeigt worden: Am 19. September 1984 hatte Ferry Porsche zum 75. Geburtstag einen 928-Viersitzer mit verlängertem Radstand geschenkt bekommen, dessen geglättetes und mit neuen, größeren Leuchten versehenes Heck die Modellpflege zum Modelljahr 1987 vorwegnahm.

Die Blöße, einen neuen Porsche mit weniger Leistung als beim Vorgänger auf dem Heimatmarkt anzubieten, gab sich Porsche nicht. Der S4 vom Herbst 1986 leistete mit und ohne Kat 320 PS und war selbstverständlich schneller als der alte 928 S mit dem 310 PS starken 4,7-Liter-V8.

Dass der S4 noch mehr als Gran Turismo und weniger als Sportwagen wahrgenommen wurde, lag sicherlich an seiner nach zehn Jahren gefestigten Rolle als großer Porsche am Markt; dazu passte, dass rund 70 Prozent der Kunden ihren S4 mit Automatik bestellten. Der Aufpreis von ein paar Tausend Mark hatte in



Das neu gestaltete Heck mit dem großen Flügel steht für die modellgepflegte Variante des 928.

Der Vierventil-V8 des S4 leistet 320 PS bei 6000/min.



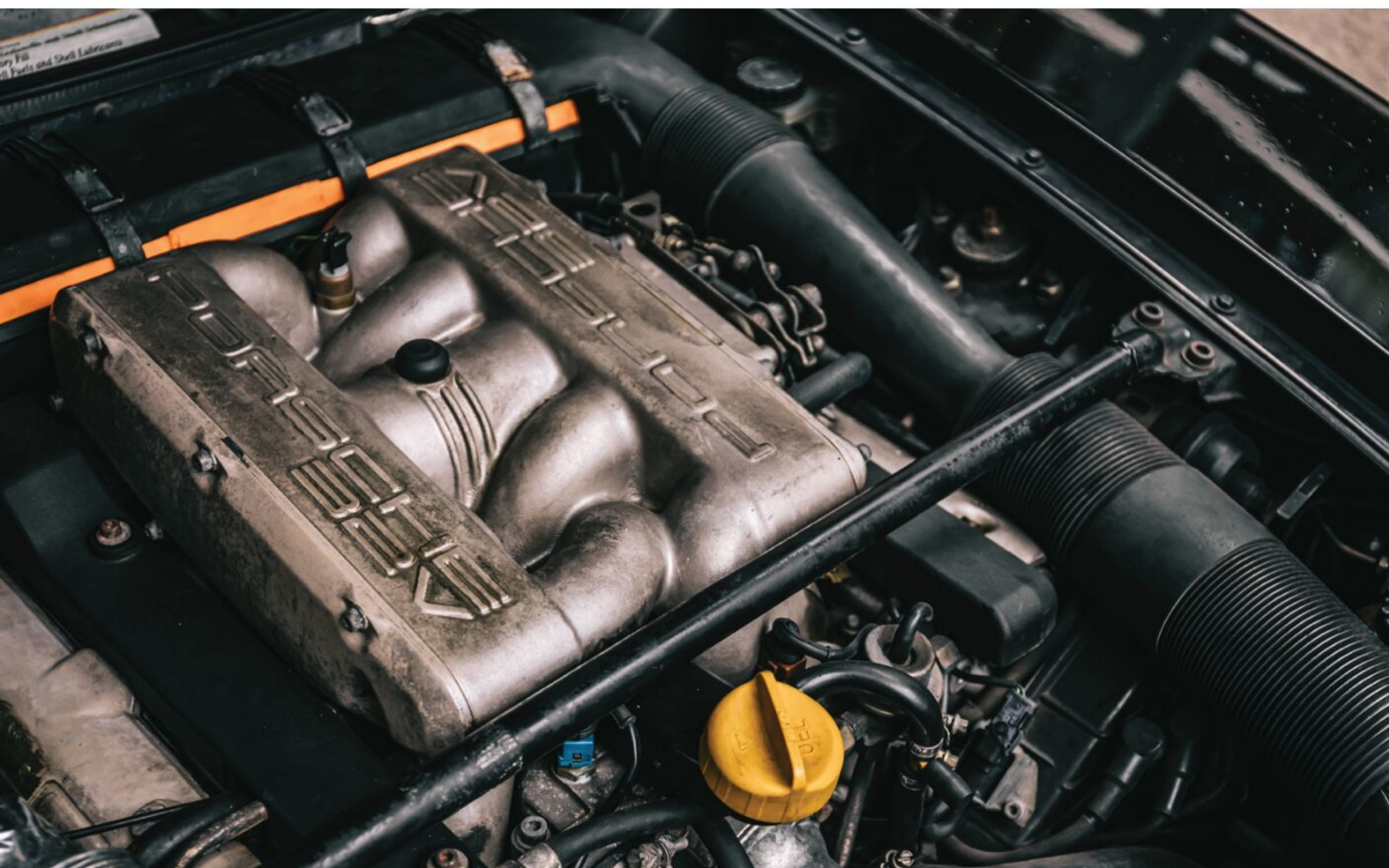
dieser Preisklasse auch keine Bedeutung mehr.

Heute ist der S4 die Spielart des 928, auf die sich alle einigen können. Die Leistung passt immer, die große Stückzahl – gut ein Viertel der 928-Produktion entfiel auf S4, den raren Clubsport und den hoch gehandelten GT – sorgt für Vielfalt. Soll es eher ein reduziertes, sportlich konfiguriertes Modell mit wenig Extras und Schaltgetriebe sein, das den Fokus auf Dynamik legt, oder lieber ein komfortbetonter Automatik-Wagen mit Extras und vielleicht sogar Sonderwunsch-Applikationen?

Für ein Gipfeltreffen mit dem ungleichen Halbbruder 500 E braucht es einen 928 S4 der finalen Entwicklungsstufe des letzten Baujahres. Als später Vertreter von 1991 ist der zum Vergleich angetretene S4 schon fast ein GTS. Er trägt größere Räder und serienmäßig

Airbags auf Fahrer- und Beifahrerseite, das hochtechnisch anmutende, auf Fehlfunktionen hinweisende „Informations- und Diagnosesystem“ sowie Reifendruck-Kontrolle sind sowieso serienmäßig an Bord. Wie beim 500 E ist beim 928 S4 die Viergang-Automatik (seit 1990, als das zuvor serienmäßige Fünfgang-schaltgetriebe für den 928 GT reserviert wird) Pflicht. Und bei beiden kommt ein Mercedes-Bauteil zum Einsatz! Von einem handgerissenen 500 E durften die Kunden nur träumen.

DER S4 WIRD EHER
ALS GRAN TURISMO UND
WENIGER ALS SPORTWAGEN
WAHRGENOMMEN. RUND
70 PROZENT DER KUNDEN
BESTELLTEN IHREN S4
MIT AUTOMATIK.



928 S4

Motor: wassergekühlter dohc-32V-V-Motor mit Katalysator, Typ M28/41

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 100 x 78,9 mm

Hubraum: 4957 ccm

Leistung: 235 kW (320 PS) bei 6000/min

Drehmoment: 430 Nm bei 3000/min

Verdichtung: 10,0 : 1

Gemischaubereitung: Bosch LH-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgangschaltgetriebe Typ G28.12 (Mercedes-Benz Viergang-Automatik)

Karosserie: selbsttragende Coupé-Karosserie aus Stahlblech, Front und Heck aus Kunststoff, Türen, Vorderkotflügel und Hauben aus Aluminium

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, Doppel-Querlenker, Schraubenfedern und Stabilisator (vorn), Doppel-Querlenker, Längsschubstreben, Schraubenfedern und Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben, ABS

Radstand: 2500 mm

Spur: 1551 mm (vorn), 1546 mm (hinten)

L x B x H: 4520 x 1836 x 1282 mm

Räder/Reifen: 7 x 16 mit 225/50 VR 16 (vorn), 8 x 16 mit 245/45 VR 16 (hinten)

Leergewicht: 1580 kg (1600 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1920 kg

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h (265 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,9 s (6,3 s)

Tankinhalt: 86 l

Stückzahl: 17.894 (inkl. 928 GT u. 928 Clubsport)

Bauzeit: 1986–1991

Preis: 151.880 Mark



Der Vergleich der großen Achtzylinder ist für die Teilnehmer nichts Neues: Die Zeitschrift *auto, motor + sport* brachte die beiden wegen offenkundiger Parallelen schon vor 30 Jahren im Doppeltest zusammen, die *Auto Zeitung* zog nach. Dass beide Fachblätter am Ende den Mercedes leicht in Führung sahen, wird Porsche sicherlich ein wenig stolz gemacht haben – steckte im 500 E doch eben auch ganz viel Zuffenhausen!

Wie groß die Ähnlichkeiten sind, zeigt sich auf dem Papier. V8-Motor, fünf Liter Hubraum, Vierventil- und dohc-Technik sind gesetzt, bei der Leistung und beim Drehmoment liegt der Mercedes sogar vorn. Als Viertürer mit vier echten Sitzplätzen und adäquatem Kofferraum baut der 500 E länger und bringt zudem 100 Kilogramm mehr auf die Waage, der 928 S4 ist breiter, leichter und in der Spitze um 15 km/h schneller.

Bei der Beschleunigung lässt der Mercedes den Porsche um wenige Zehntel hinter sich – an das perfekte Zusammenspiel von Automatik und V8 im 500 E, an dessen Souveränität und Gelassenheit kommt der S4 nicht heran. Wo der metallisch und tief klingende M28/41 des 928 erst über 4000/min ungestüm seine ganze Fülle an Leistung ausschöpft, ist der stille und spontan drehende M119 schon ab Start bereit. Temperamentvoll mit den Reifen scharrend fegt der 500 E aus jeder Parklücke, wechselt schnell und sanft die Gänge, während der 928 S4 auf Drehzahlen wartet und die Automatik Reaktionsschnelligkeit vermissen lässt.

Mit einem besser zum hochtourigen 928-Charakter passenden Schaltgetriebe sähe alles anders aus, trotzdem distanziert der S4 den 500 E im Kapitel Fahrdynamik. Bei allem Luxus und mit Händen greifbarer Wertigkeit ist der rund 17.000 Mark teurere Porsche ein straff abgestimmter Sportwagen mit 2+2 Sitzplätzen, der Mercedes eine viertürige Sport-Limousine, die in der Summe ihrer Eigenschaften verblüfft und mit dem großen, drehfreudigen V8 eine ganz neue Seite an den Tag legt – der S4 bleibt ein Porsche, der 500 E ein Mercedes.

DIE ÄHNLICHKEITEN SIND GROSS: V8-MOTOR, FÜNF LITER HUBRAUM, VIERVENTIL- UND DOHC-TECHNIK SIND GESETZT.



Das ist sie, meine Mercedes-Vergangenheit! Neben einem kompakten, sportlichen 190 E 2.3-16 im typischen Blauschwarz-Metallic gehörte bis vor ein paar Jahren auch ein 500 E im zeitgemäßen 90er-Jahre-Farbtönen dazu. Als Porsche für die ganze Familie bleibt der 500 E unübertroffen, die Kombination aus hochdrehendem V8 und Understatement macht ihn zu einem der besten Mercedes der Neuzeit. Warum ich keine der beiden Vierventil-Limousinen mehr besitze? Weil ich den von mir verkauften 944 zurückgeholt und einen 928 S gekauft habe. An das technisch-gestalterische Gesamtkunstwerk Porsche 928 kommt auch ein Mercedes 500 E nicht heran. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke





TUNING – 356 SILVER BULLET

Der Urknall findet auf der anderen Seite der Erdkugel statt, als ein Australier den ersten und vielleicht auch radikalsten Porsche-Outlaw auf die Räder stellt. Jeff Dutton heißt der Mann, der aus 356, 914-6 und 911 etwas völlig neues Altes zusammenbaut. Warum er das macht? Weil er es kann!

DREI IN EINEM





Im 356 Silver Bullet stecken drei Porsche und noch viel mehr Ideen. Serienteile treffen auf Eigenbau-Lösungen, das Leitmotiv heißt Motorsport.

Wie soll man ihn einordnen, den Porsche-Verschnitt aus Down Under? Fast 30 Jahre ist er alt, zumindest wenn das Jahr 1992 als Produktionsjahr zugrunde gelegt wird.

Jede der drei Komponenten für sich ist älter, aber auch hier gilt: Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile.

Vorhandene Kategorien der Tuning-Szene wollen beim 356 Silver Bullet nicht passen, dafür ist er zu schräg und zu seltsam. Damals dachten die meisten beim Stichwort *Outlaw* an Postkutschenräuber, Pferdediebe und Schnapsschmuggler, an Männer, die außerhalb des Gesetzes stehen. *Hot Rod* fiel vielleicht anderen beim Betrachten des projektilartigen Lowriders mit dem dramatisch flachgelegten Dach ein, weil er so tief und flach am Asphalt kauert. Die aalglatten Flächen und das Fehlen von Stoßstangen und Zierleisten erinnern an den bei alten Volkswagen populär gewordenen „Cal Look“ der US-amerikanischen Westküste.

Jeff Dutton aus Melbourne und sein Designer Pat Coram hatten beim Entwurf wohl eher die Silberpfeile der dreißiger und fünfziger Jahre vor Augen, die gewaltigen Auto-Union-Rennwagen, die Grand-Prix-Mercedes der Zeit nach dem Krieg und ganz bestimmt auch einen Porsche 550 Spyder, den Mittelmotor-Porsche schlechthin. Dutton gab seinem Werk den Namen „Silver Bullet“, der wie selbst gebastelt aussehende Sticker klebt noch immer auf der Flanke. Das ist so Neunziger ...

Teil der Legende ist, dass Jeff Dutton und sein Team angeblich nur vier Monate brauchen, um den 356 Silver Bullet mit all seinen beim lokalen Karosseriebauer Dune Bodyworks (die Firma existiert noch heute) handgeklöppelten Aluminium-Karosserieteilen auf die Räder zu stellen. Vielleicht stimmt es sogar, immerhin sind die meisten Baugruppen ja mehr oder weniger vorhanden.

VORN 356, DARUNTER 914-6

Das Vorderteil inklusive Türen besteht aus den Resten eines 356 1500 S Continental von 1955 – vor rund 30 Jahren ist das trotz des raren Export-Status, Porsche baute den 356 Continental nur einen Sommer lang und in kleiner Auflage von 929 Einheiten, noch Rohmasse, die weiterverwendet wird und nicht in Gänze gerettet ist. Die charakteristische Front des Pre-A-Modells verleiht dem Wagen ein Gesicht und die Modellbezeichnung 356, auch wenn das Chassis von einem 914-6 stammt. Nur so ist es möglich, einen leistungsgesteigerten 3,0-Liter-911-Motor in Wagenmitte zu verbauen, gekoppelt an ein 915-Getriebe mit fünf Gängen. Drei Autos aus 30 Jahren in einem! Wer ist der Mann, der sich so etwas ausdenkt?

In der vergleichsweise jungen, erst 120 Jahre alten Nation Australien gehört Jeff Dutton zu einer alteingesessenen Auto-Dynastie. Großvater Albert Octavio Dutton gründete 1911 eine Werkstatt, baute Kutschen und stieg zum Karosseriebauer für Automobile auf. Sohn Albert jun.

JEFF DUTTON WILL DAS BESTE AUS ALLEN PORSCHE- WELTEN, IN DENEN ER JEMALS UNTERWEGS WAR.

baute das Autogeschäft zügig aus: 1953 ernannte Porsche die Dutton Garage zur ersten offiziell anerkannten Porsche-Werkstatt auf dem fünften Kontinent, später kamen Verträge mit Fiat, Isuzu und Citroën sowie ein Handel mit gebrauchten Luxus-Fahrzeugen dazu. In einer alten Schokoladen-Fabrik eröffnete die dritte Dutton-Generation um Jeff und Ehefrau Gay 1989 einen Showroom für historische Fahrzeuge und Sammlerstücke. Drei Jahre später parkt werbewirksam der 356 Silver Bullet davor.

Jeff Dutton will das Beste aus allen Porsche-Welten, in denen er jemals unterwegs war. „Den Charakter eines frühen 356, das Mittelmotor-Chassis eines 914-6, etwas, das abgeht und klingt wie ein 2.8 RSR und fährt und bremst wie ein 934“, fasst er zusammen und nennt eine Spitze jenseits der 250-km/h-Marke.

Es klappt – irgendwie. 1992 nimmt Dutton mit seinem Eigenbau, dessen Typenschild ihn noch immer als 356 1500 S ausweist, und der Startnummer 453 auf den Türen an der Erstauflage der nostalgisch angehauchten Rallye Targa Tasmania teil.

Ist der Porsche-Blend aus Australien deshalb ein Rennwagen? Natürlich nicht, auch wenn er die Anlagen dazu hat. Eigentlich ist er ja noch nicht einmal ein 356, wie der kritische Betrachter des Porsche Club of America anmerkt, als das Fahrzeug 2001 bei RM in Monterey zur Auktion kommt. Und unverkauft bleibt.

„Was ist die Idee hinter Silver Bullet, wie sieht der potenzielle Käufer aus?“, fragt PCA-Autor Keith Martin. „Es ist ein Tribut Jeff Duttons an Porsche und erinnert mit seinen verschiedenen visuellen Verweisen auf die Porsche-Geschichte an erfolgreiche Rennwagen. Da es aber Mischung und Einzelstück ist, ist es bei Veranstaltungen nicht zugelassen. Die Silver Bullet beispielsweise bei Rennen wie der California Mille oder Colorado Grand starten zu lassen, wäre gleichbedeutend mit einer Beleidigung für alle authentischen Autos im Feld.“

Für den Besitzer sieht Martin deshalb mehr Probleme als Vorteile: Die Porsche-Klientel würde den schrägen Umbau stets als Bastard geringschätzen, andere den Charme des Tribute-Cars gar nicht erst erkennen. Eine Zukunft als Sammlerstück sei bei dieser Provenienz un-

gewiss, und außerdem müsste der Besitzer sein halbes Leben lang erklären, was es denn nun eigentlich sei. Es spricht aber auch etwas für den Wagen: „Für einen Enthusiasten, der das Ungewöhnliche, gepaart mit viel Leistung und einer spektakulären Form, sucht, ist der Wagen ein guter Kauf.“

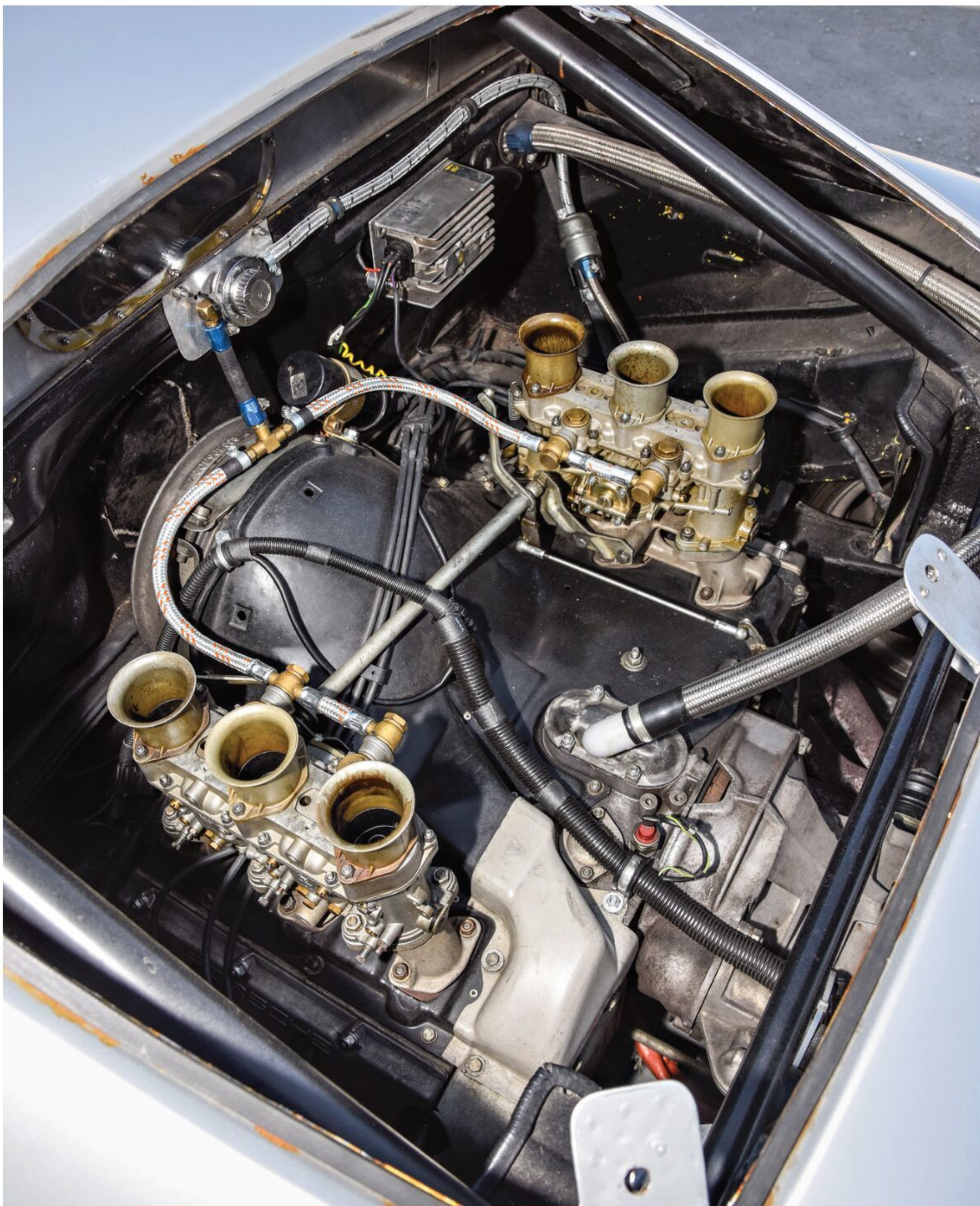
EINE MISCHUNG AUS U-BOOT UND JAGDFLUGZEUG

Joseph Salvenmoser aus Kitzbühel, der 2012 bei eBay USA über den 356 Silver Bullet stolpert, sieht es auch so. Am nächsten Tag steigt er ins Flugzeug und ist auf dem Weg nach Kalifornien. Salvenmoser (56) hat ein Herz für alte Elfer im Speziellen, für extrovertierte Porsche im Allgemeinen und bekennt sich zu Nachbauten berühmter Rennwagen mit VW-Technik. Bloß nicht alles zu ernst nehmen. „Für mich war es mein Traum-Porsche. Im Handumdrehen saß ich beim Händler in Costa Mesa.“

Wieder rund zehn Jahre später ist klar, dass das Leben mit dem 356 Silver Bullet Kompromisse erfordert. Die Leistungsentfaltung des mit Weber-Doppelvergassern bestückten, rund 280 PS starken Dreiliters ist spitz, die Passagiere sitzen weit unten, die Frontscheibe ist nur etwa 30 Zentimeter hoch und Rundumsicht nicht vorhanden. Wie eine Mischung aus U-Boot und Zweite-Weltkriegs-Jagdflugzeug



**„FÜR MICH WAR ES MEIN
TRAUM-PORSCHE. IM HAND-
UMDREHEN SASS ICH BEIM
HÄNDLER IN COSTA MESA.“**







Porsche goes Mad Max. Die Rückansicht zeigt die radikalste Seite des aus Blech und Alu getriebenen Umbaus aus Australien.

durchschneidet das glänzende Stück Metall den Alltagsverkehr – der Showcar-Anteil ist mindestens so groß wie der von Jeff Dutton formulierte Rennwagen-Anspruch.

TÜRÖFFNER IM RADHAUS

Die Technik ist eigen, die Form stimmig und die Qualität der Arbeit überzeugt. Vorn und hinten tragen Hilfsrohrrahmen die Karosserie, stellen die Verbindung zwischen der Pre-A-Front, dem laaangen, im Stil des 550 Spyder „Buckelwagen“ geformten Heck mit den 356-Heckleuchten und der 914-Bodengruppe her. Weit vorn finden im Rohrgeflecht Batterie und der zwölf Liter fassende Trockensumpf Platz, ganz hinten liegt das Getriebe, ein Käfig im Innenraum dazwischen stabilisiert die Karosserie und schützt die Insassen.

An den Motor in deren Rücken ist nur über eine kunstvoll aus poliertem Aluminium, passgenau gefertigte Haube zu kommen, die eine dramatische Hitze ziert, die Luft zum Motor leitet. Zwei weitere Lufteinlässe sitzen anstelle

von Seitenscheiben links und rechts an der B-Säule, das Getriebe im Heck hat seine eigene Service-Klappe.

Die Form folgt hier nicht immer der Funktion, wie der mit Spiegeln arbeitende Rückspiegel auf dem Dach und der Außenspiegel in der Beifahrertür beweisen. Zum Öffnen der Türen braucht es einen Griff zum Mechanismus im vorderen Radhaus, was mehr als lässig ist. Sechs dünne Auspuffrohre wachsen panflötengleich aus dem Heck, drei auf jeder Seite. Hinter polierten Blenden sitzen nezeitliche 964-Cup-Räder mit 17-Zoll-Reifen und die Bremsanlage eines 934. Flexible Rohre leiten Luft von den Öffnungen in der Frontmaske zu den Bremsscheiben.

Aber was ist der 356 Silver Bullet? Später Hot Rod, früher Outlaw, eine in gleißendem Silber strahlende Mad-Max-Fantasie oder Steam Punk? Joseph Salvenmoser zuckt nur mit den Schultern: „Das Teil ist geil!“ Jeff Dutton würde zustimmen. ◀

Text: Jan-Henrik Mucho · Fotos: Andreas Beyer

PORSCHE FAHRER
LESERREISE
2021

Alpen-Glücken

Wir sind zuversichtlich, glauben an Liebe, Luft und gute Laune und freuen uns auf die 9. PORSCHE FAHRER Leserreise! Motto in 2021: „Cabrio, Gourmet & Natur“. Von Donnerstag, den 16. September, bis Dienstag, den 21. September, geht es auf die sonnige Alpensüdseite, ins 4-Sterne-Superior Hotel & Resort Defereggental. Aktuelle 992 Carrera Cabrios stehen für Tagesausflüge und Touren über Pässe und durch Täler zu den schönsten Orten Tirols und der Dolomiten bereit! Wandern, Schnupperrgolfstunde und gemeinsame Abende gehören ebenfalls zum Programm unserer Leserreise. Kommen Sie mit – wir freuen uns auf Sie!

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

Fotos: Martin Lugger

DIE INKLUSIVLEISTUNGEN

- 5 Übernachtungen (16. bis 21. September 2021) inkl. Verwöhn-Halbpension mit Genießerfrühstück, Nachmittags-Jausen-Buffer und mehrgängigem Gourmet-Wahlmenü am Abend
- 2 Tagesausflüge in den aktuellen Porsche 911 Carrera Cabriolets (Baureihe 992, jeweils inkl. 300 Freikilometer) zu zweit mit interessanten Routentipps
- Benutzung des Wellness- und Spa-Bereichs (ca. 700 m²)
- Benutzung der Tennis- und Indoor-Golf-Halle
- pro Zimmer-Buchung: ein Buch aus dem HEEL Verlag im Wert von bis zu 30 Euro nach Wunsch

Preis pro Person: im Doppelzimmer Gästehaus 789 Euro, im Luxusdoppelzimmer Haupthaus 839 Euro

DAS RAHMENPROGRAMM

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

TERMIN

**Donnerstag, 16. September –
Dienstag, 21. September 2021**



51B

MAGAZIN - 911 CARRERA 4S TYP 996

JUNGES





GLÜCK

Der erste Porsche, einer zum kleinstmöglichen Preis? Muss nicht sein, sagt Dean Irwin (24) aus Hamburg. Denn manchmal stellt einem das Glück den Traumwagen direkt vor die Tür.



Üppig ausgestattet, gut angezogen. Der 996 4S im Turbo-Look glänzt ab Werk mit vielen attraktiven Extras und ist heute bezahlbar.

Die Scheinwerfer des 991 Turbo sind das Bestimmungsmerkmal des modellgepflegten 996, das Reflektorband (u.) kennzeichnet die Allrad-Version.



Unter den vielen Varianten des Porsche 996 nimmt der 4S eine Sonderstellung ein. Als er Ende 2001 als Großserien-Sondermodell von den Bändern rollte, traf er mit seinen Schlüsselreizen, dem breiten Look im Stil des Turbo und dem narrensicheren Allradantrieb, den Nerv vieler Porsche-Fans.

Ein wenig war er ein Schritt zurück nach vorn und gleichzeitig die Neuauflage dessen, was Porsche einst beim 911 Carrera 3.2 mit den WTL-Varianten begonnen hatte. Turbo-Karosserie und Turbo-Bremsen kombiniert mit einem Saugmotor, seit dem Modelljahr 1984 bot Porsche unter der Option M491 für einen kräftigen Aufpreis diese Variante an. Im Oktober 1983 kostete ein normales Coupé 61.950 Mark, ein WTL 86.850 Mark.

Der 996 4S knüpfte dort an – und auch 18 Jahre später war Porsche nicht zurückhaltend in der Preisgestaltung. 143.840 Mark war der Basispreis für das 996 Coupé, für den 996 4S standen 170.158 Mark auf dem Preisschild. Das waren fast 27.000 Mark Zuschlag. Wer den Saugmotor im Turbo-Kleid wollte, kam um den Allradantrieb nicht herum.

MIT 13 JAHREN MITFAHREN, MIT 23 JAHREN SELBST FAHREN

Zieht man dessen Preis zum Vergleich heran (155.184 Mark), reduziert sich die Summe auf 15.000 Mark. Die Differenz sinkt weiter, wenn man ins Kalkül zieht, dass Porsche dem 996 4S mit Metallic-Lack, Vollederausstattung, Sportfahrwerk und vollelektrischen Sitzen sowie CD-Radio mit Klangpaket eine ausgesprochen umfangreiche Serienausstattung mitgab. Zum Modelljahr 2003 gab es ihn dann auch als Cabrio. Der Wagen war also durchaus eine kluge Wahl für kühle Rechner.

Im Modelljahr 2002 entfielen etwa 15 Prozent aller 996-Verkäufe (einschließlich Turbo, GT3 und GT2) auf diese Variante, ein Jahr später waren es inklusive der anlaufenden 4S-Cabrio-Produktion schon über 25 Prozent, im Modelljahr 2004 fast 40 Prozent. 23.055 Exemplare liefen als Coupé oder Cabrio in Summe vom Band, etwas mehr als drei Viertel davon waren Coupés.

Dean Irwin war 13, als er zum ersten Mal bei seinem Vater in einem 997 Cabrio mitfuhr. Es war der erste Porsche in der Familie und es gibt ihn noch heute. Zehn Jahre später durfte er ihn selbst einen Monat lang bewegen, da wuchs der Wunsch, auch einen eigenen Elfer



996 4S

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

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 96,0 x 82,8 mm

Hubraum: 3596 ccm

Leistung: 235 kW (320 PS) bei 6800/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4250/min

Verdichtung: 11,3:1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/31, auf Wunsch Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/35

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel, innenbelüftete und gelochte Scheiben 330 x 34 mm (vorn), 330 x 28 mm (hinten); auf Wunsch ab MJ 2003: PCCB mit 6-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsätteln, innenbelüftete und gelochte Keramikfaser-Scheiben 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2350 mm

Spur: 1472 mm (vorn), 1528 mm (hinten)

L x B x H: 4435 x 1830 x 1295 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 11 J x 18 mit 295/30 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1470 kg (1525 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1870 kg (1925 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h (275 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,1 s (5,6 s)

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2001–2004

Preis: 170.158 Mark (175.773 Mark) 2001

Ein H&R-Fahrwerk legt den 996 4S merklich tiefer. Die Werksleistungssteigerung auf 345 PS gibt sich nicht so schnell zu erkennen.

zu besitzen. Auf einen bestimmten Typ festgelegt hatte er sich nicht. „Ich habe immer wieder nach verschiedenen Modellen geschaut: Günstige 997 waren dabei, viele 996, auch einige Cayman.“

PERFEKT FÜRS KNAPPE BUDGET

Dann rief ihn wenig später sein Vater an und erzählte ihm von dem anthrazitfarbenen 996 4S eines Bekannten, der in seiner Halle stand. Der Besitzer trug sich mit dem Gedanken, ihn zu verkaufen. Der Wagen war perfekt auf das knappe Budget des heute 24-Jährigen zugeschnitten. Die ersten Jahre seit Mitte 2003 hatte der Wagen in Amerika bei zwei Besitzern verbracht, 2007 war er nach Deutschland reimportiert worden. Der Mann, der sich nun von dem Wagen trennen wollte, war der zweite deutsche Eigentümer. Er fuhr den Wagen selten, dazu hatte das Fahrzeug einen Defekt, dem Werkstätten zuvor nicht auf die Spur gekommen waren. Der Motor sprang nicht mehr an, wenn er warmgefahren war.

MIT WLS DIE NASE VORN

Breite Turbo-Karosserie, Allradantrieb, viel Ausstattung – reicht die Werksleistungssteigerung von 25 PS, um die konzeptbedingten Nachteile einem 996 gegenüber auszugleichen? Wir unterzogen den 996 4S von Dean Irwin unserem PORSCHE FAHRER-Testprogramm und verglichen ihn mit den Werten eines 996 Targa, von dem wir ebenfalls bereits genaue Daten erhoben haben.

Vollgetankt wiegen beide Fahrzeuge um die 60 Kilogramm mehr, als Porsche mit seiner DIN-Angabe verspricht. Dazu sollte man wissen: Bei DIN-Norm muss der Tank nur zu 90 Prozent gefüllt sein, wir messen grundsätzlich mit vollem Tank. Der Targa wog 1497 Kilo (Werksangabe 1440 kg), der 996 4S brachte 1567 kg auf die Waage (Werksangabe 1495 kg). Mit zwei Personen besetzt und Messausrüstung an Bord kamen wir beim 996 Targa auf 1654 Kilogramm, beim 996 4S auf 1738 Kilogramm. Der cW-Wert liegt mit 0,30 bei beiden auf gleichem Niveau. Durch die Turbo-Karosserie ist aber der Luftwiderstand beim 996 4S höher, 0,6 zu 0,582 (Werksangaben). Die Messbedingungen sprachen ebenfalls leicht für den Targa, da an dem Tag 1,3 Grad weniger herrschten (15 zu 16,3). Dennoch behielt der 996 4S beim PORSCHE FAHRER-Beschleunigungsvergleich von 60 bis 200 km/h knapp die Nase vorn: 15,96 Sekunden (Targa 16,12 Sekunden). Anders stellt sich die Situation beim Elastizitätsvergleich im 4. Gang dar: Von 60 bis 140 km/h setzte sich der Targa ab (10,57 zu 10,89 Sekunden), ebenfalls bei 60 bis 180 km/h (16,12 zu 16,54 Sekunden). Natürlich prüften wir beim 996 4S, ob die Werksleistungssteigerung auch tatsächlich verbaut worden war. Die Insoric-Messung ergab 343,6 PS bei 7000/min und 376 Nm bei 5088/min (Werksangabe 345 PS bei 6800/min, 370 Nm bei 4250/min). Das Leistungsdiagramm zeigt auch: Der 996-Motor mit 345 PS will gedreht werden, um zügig unterwegs zu sein. Zwischen 3000 und 4200/min steigt die Drehmomentkurve steil an, um danach bis etwa 5400/min auf einem Wert um die 370 Nm zu verharren.



**„DIE FREUNDE HABEN SICH FÜR MICH
GEFREUT, TROTZ EINIGER BLÖDER SPRÜCHE.
DIE WISSEN, WIE SEHR ICH AUTOS MAG.“**



Carrera 4S

D HH 0 9960



**„ICH MAG DEN KLANG, DIE FAHRDYNAMIK
IM ALLGEMEINEN, WIE ER DURCH DIE KURVEN
GEHT, DIE STRASSENLAGEN.“**

Doch die Substanz war gut und gepflegt, erst 69.000 Kilometer standen auf der Uhr. Der Wagen präsentierte sich bis auf zwei Details im Originalzustand: Das Lenkrad war mit Alcantara bezogen, ein H&R-Fahrwerk legte den Wagen noch einmal etwas tiefer. Zudem war die Werksleistungssteigerung nachgerüstet worden, die den 3,6-Liter-Boxer von 320 auf 345 PS hebt. „Ich bin ihn Probe gefahren, dann kam eines zum anderen.“ 35.000 Euro waren ein faires Angebot, der Vater unterstützte den Sohn bei Finanzierung und Versicherung, aber geschenkt gab es nichts. Mitte 2019 wechselte der Wagen zum neuen jungen Besitzer.

Die Störung am Motor entpuppte sich als defekte Lambda-Sonde und war schnell behoben. Auch die Kupplung musste wenig später noch ersetzt werden. Dean Irwin entschied sich, eine verstärkte Version einzubauen und gleichzeitig das Zwischenwellenlager zu erneuern. „Wenn der Motor schon mal draußen ist, bedeutet das auch nicht viel mehr Aufwand.“

Sein Glück: Der Vater schraubt gern mit einem Bekannten, das hält die Kosten in Gren-

zen. Und da er selbst gelernter Autolackierer ist, heute arbeitet er bei der Lufthansa und fertigt Innenausstattungen für Flugzeuge an, ist er in dem Bereich sein eigener Spezialist. Inzwischen hat er rund 10.000 Kilometer mit dem 996 4S zurückgelegt, ohne Probleme.

Der Porsche ist erst sein zweites Auto. 2015, nachdem er den Führerschein gemacht hatte, legte er sich einen Opel Astra Twin Top zu, den er noch heute fährt. „Ich will den Porsche nicht als Alltagswagen nutzen.“ Dennoch ist er das ganze Jahr hindurch angemeldet, damit er bei passenden Straßenverhältnissen bewegt werden kann.

FÜR DAS GELD GIBT ES KEINEN BESSEREN WAGEN

Nimmt man so einen Wagen auch mal mit auf die Arbeit? „Aber klar“, erzählt Dean. „Die Kollegen haben sich mit mir gefreut, da war kein Neidfaktor. Die haben einem das gegönnt.“ Natürlich gab es Frotzeleien, aber man sprach auch darüber, warum es keine schlechte Entscheidung ist, gerade dieses Modell zu wählen. Es ist gefragt, der Wertverlust hält sich in Grenzen. „Auch die Freunde haben sich für mich gefreut, trotz einiger blöder Sprüche. Die wissen doch, wie sehr ich Autos mag.“

Die reine Längsdynamik ist es nicht, die Dean an seinem 996 4S beeindruckt: „Ich mag die Fahrdynamik im Allgemeinen, wie er durch die Kurven geht, die Straßenlage.“ Und die Turbo-Optik sagt ihm auch besonders zu. Natürlich: „Der Klang.“ Innen ist er zwar recht leise, aber Freunde, die hinter ihm herfahren, hören ihn gut. Was ihm noch gefallen könnte: „Ich hätte gerne die Clubsportsitze anstelle der Seriensitze.“

Wie lange der Wagen bleiben soll? „Lange, ich habe keine Absicht, ihn zu verkaufen“, lacht Dean Irwin. Es könnte auch ein Porsche für immer sein. Natürlich schwingt da auch ein sentimentales Gefühl mit, weil es eben sein erster Porsche sei. Was gäbe es auch für Alternativen? Für denselben finanziellen Einsatz gäbe es einfach keinen besseren Wagen. ◀

Text + Fotos: Tobias Kindermann

NEUENTDECKUNG

Porsches Aufbruch in die Neuzeit ist inzwischen auch Vergangenheit, der 996 auf dem Weg zum Klassiker. Unsere Kaufberatung für 996-Modelle mit Saugmotor zeigt, worauf künftige Besitzer achten sollten. Die heißen GT3-Modelle bleiben bis zum nächsten Mal außen vor.

Wasserkühlung, neue Karosse – bis heute hat Porsche beim 911 keinen so radikalen Schnitt vorgenommen wie beim Modellwechsel auf den 996. Traditionalisten fremdelten lange mit ihm, ein Verkaufserfolg wurde er dennoch. Vom 996 baute Porsche in acht Jahren rund dreimal so viele Exemplare wie von den beiden Vorgängern zusammen, inklusive der Turbo- und GT-Versionen 175.262 Stück, darunter rund 71.000 Targa und Cabrio. Vom 993 baute Porsche in fünf Modelljahren 68.881, vom 964 in sechs Modelljahren 63.762 Einheiten.

Auch aus den hohen Stückzahlen erklärt sich zum Teil, wieso der 996 derzeit die günstigste Art ist, 911 zu fahren. Frühe 996 mit hohem Kilometerstand und Automatik locken mit Preisen unter 20.000 Euro, für ein paar Tausend Euro mehr folgen Wagen mit Schaltgetriebe, manchmal werden auch durchaus ambitionierte Preise von 50.000 Euro aufgerufen. Richtig groß, das erstaunt etwas, scheint das Angebot trotz langer Bauzeit und vergleichsweise hoher Stückzahlen nicht zu sein. Weniger als 500 Exemplare mit Saugmotor zwischen 300 und 345 PS wirft die große Internet-Suchmaschine aus.

Es gab den 996 zum Start als Coupé und Cabrio, Allradantrieb folgte zum Modelljahr 1999, ab Modelljahr 2002 kamen ein Targa und der 4S hinzu. Zeitgleich fand auch eine Überarbeitung der anderen Modelle statt. Wichtigste Änderung: Der Motor wuchs von 3,4 auf 3,6 Liter Hubraum, und die Scheinwerfer, die der Wagen mit dem Boxster teilte, was oft kritisiert wurde, waren nun identisch mit denen des Turbo. Von Produktionsbeginn an war neben einem Sechsgangschaltgetriebe die Fünfgang-Tiptronic S verfügbar.

„Der 996 ist ein besseres Auto, als häufig behauptet wird und viele glauben“, sagt Carsten Geyer, Porsche-Spezialist aus Bamberg und bekannt aus PORSCHE FAHRER-Technik-Workshops.

MOTOR

Während Porsche im 996 Turbo und im 996 GT3 einen Motor verwendete, dessen Kurbelgehäuse noch Verwandtschaft zu dem des Porsche 964 besaß, kam im 996 eine leistungsstärkere Variante der Konstruktion zum Einsatz, die ein Jahr zuvor im Boxster debütierte. Der M96 ist ganz anders aufgebaut. Die Kurbelwelle etwa wird samt einer vormontierten



Lagergasse in ein zweigeteiltes Gehäuse eingesetzt, als erster 911 besitzt der 996 Wasserkühlung und Einlassnockenverstellung. Aus 3,4 Litern Hubraum holt der Sechszylinder-Boxer 300 PS bei 6800/min, scheut folglich höhere Drehzahlen nicht. Das maximale Drehmoment beträgt 350 Nm bei 4600/min.

Ab Modelljahr 1999 bot Porsche auch eine Werksleistungssteigerung auf 320 PS bei 6800/min an, ermöglicht durch Modifikationen im Ansaugtrakt, geänderten Zylinderköpfen und Nockenwellen. Ab Modelljahr 2002 wurde diese Maschine durch eine Pleuellwelle mit 82,8 statt 78 mm Hub auf 3,6 Liter vergrößert. Dazu kamen eine Ventilhubverstellung sowie eine modifizierte Nockenwellenverstellung. Die nun 320 PS fielen wie gehabt bei 6800/min an. Der Vorteil des neuen Motors lag vor allem im gestiegenen Drehmoment von 370 Nm, das schon bei 4250/min anlag. „Dadurch wirkt er elastischer“, erklärt Carsten Geyer. Auch hier bot Porsche eine Leistungssteigerung auf 345 PS ab Modelljahr 2003 an, mit Veränderungen analog zum 3,4-Liter-Motor.

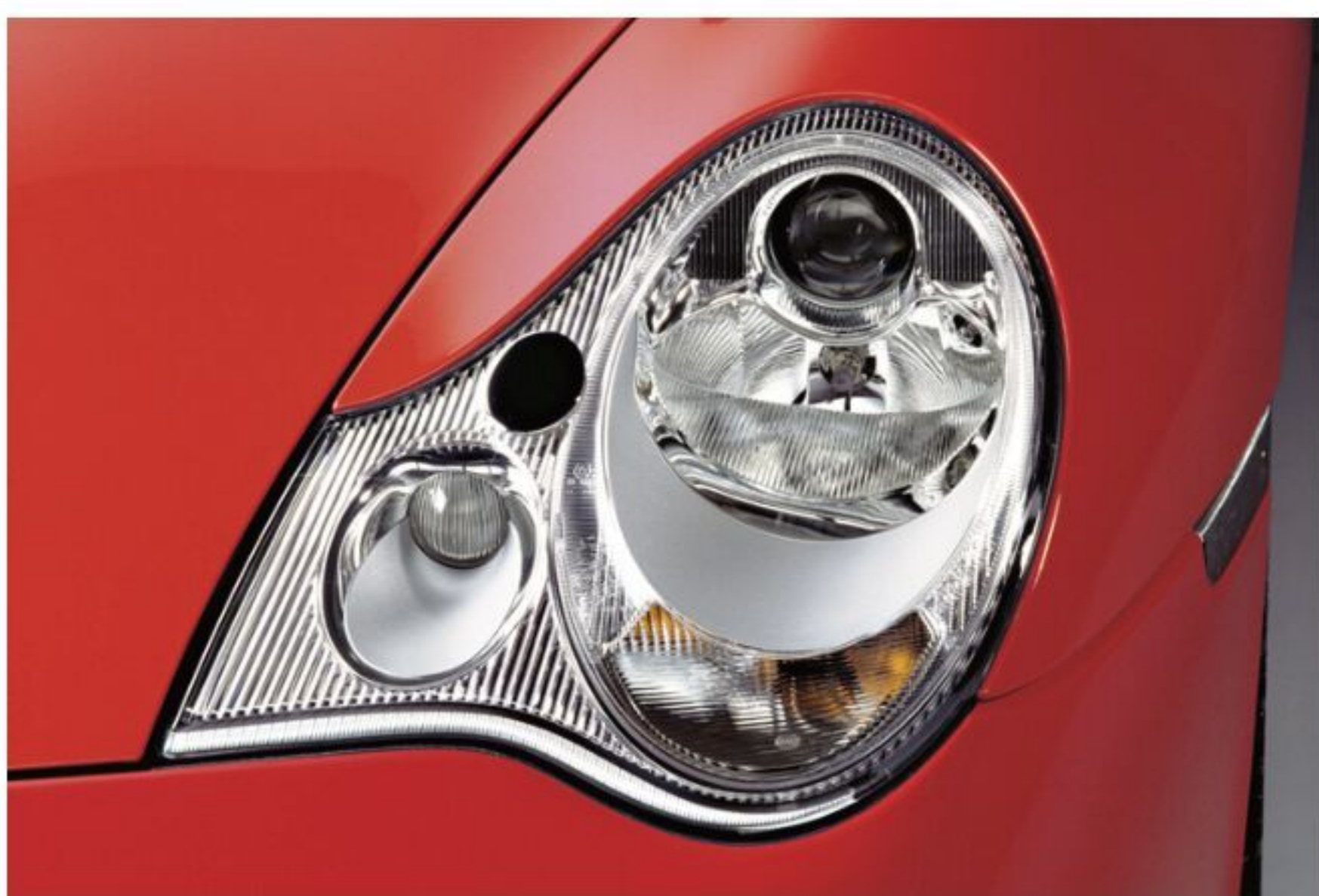
Die Probleme der Konstruktion sind bekannt: Porsche änderte mehrfach den Simmering an der Pleuellwelle, der oft undicht wurde, dazu kamen auch mehrere Versionen

der Pleuellwellenlagerung. Versagt sie den Dienst, bleibt die Pleuellwelle stehen, was zu kapitalen Motorschäden führt. Unrunde Zylinder sind ebenfalls ein Problem, samt den damit verbundenen Pleuellkippen und Fressspuren. Inzwischen haben sich viele Betriebe darauf spezialisiert, diese konstruktiven Schwächen durch den Einbau von stabileren Zylindern zu beseitigen. Doch es gibt auch sehr viele 996, deren Motoren hohe Laufleistungen ohne irgendwelche Probleme erreichen. „Ich hatte noch nie einen kapitalen Motorschaden unter meinen Kundenwagen“, berichtet Carsten Geyer.

Manchmal sind die Symptome aber auch schlimmer als der tatsächliche Schaden. Ist etwa der Ölabscheider am Motor defekt, qualmt der Wagen furchtbar. Oder umgekehrt: Die Ventile der VarioCam-Steuerungen können undicht sein, was sich durch Ölverlust bemerkbar macht. „Das ist sehr aufwendig zu reparieren, weil dazu die Pleuellwellen ausgebaut werden müssen.“

Undichte Wasserpumpen geben sich am süßlichen Geruch nach der Probefahrt zu erkennen, Gleiches gilt für gerissene Ausgleichsbehälter. Defekte Wasserpumpen kündigen sich oft durch Geräusche an. Wichtig ist auch zu prüfen, ob Motoröl im Kühlwasser

Gemischtes Doppel: Cabrio und Coupé standen von Anfang an zur Wahl, zum Modelljahr 2002 erfolgte die umfassende Modellpflege.



Nie wieder Spiegeleier: Der 996 der 2. Serie trägt die Scheinwerfer des Turbo. Ersatz ist teuer, Reparatur (fast) unmöglich.

schwimmt. Wo Porsche ebenfalls keinen guten Griff tat: Die Auspuffkrümmer sind mit Schrauben am Zylinderkopf montiert, nicht mehr mit Stehbolzen. Festsitzende Muttern an Stehbolzen konnte man mit Hitze lösen, bei Schrauben geht das nicht. Reißen sie ab, muss das Gewinde ausgebohrt werden. „Dafür können schnell mehrere Stunden Arbeit anfallen.“

GETRIEBE

Die Sechsgangschaltgetriebe gelten als zuverlässig und haltbar, besitzen aber eine konstruktive Besonderheit: Die Zahnräder sind auf den Wellen aufgeschumpft. Zuerst bot Porsche überhaupt keine Ersatzteile für eine Reparatur an, inzwischen sind sie verfügbar. Jedoch benötigt man eine sehr starke Presse mit mindestens 25 Tonnen Kraft und spezielles Werkzeug. Die Fünfgang-Tiptronic S bremst die Agilität etwas ein, gilt aber ebenfalls als unproblematisch. Hier gab es zwei Versionen. Ab den 3,6-Liter-Motoren verwendete

Porsche die Tiptronic vom Turbo, die für bis zu 850 Nm ausgelegt ist und ein verfeinertes Schaltprogramm besitzt.

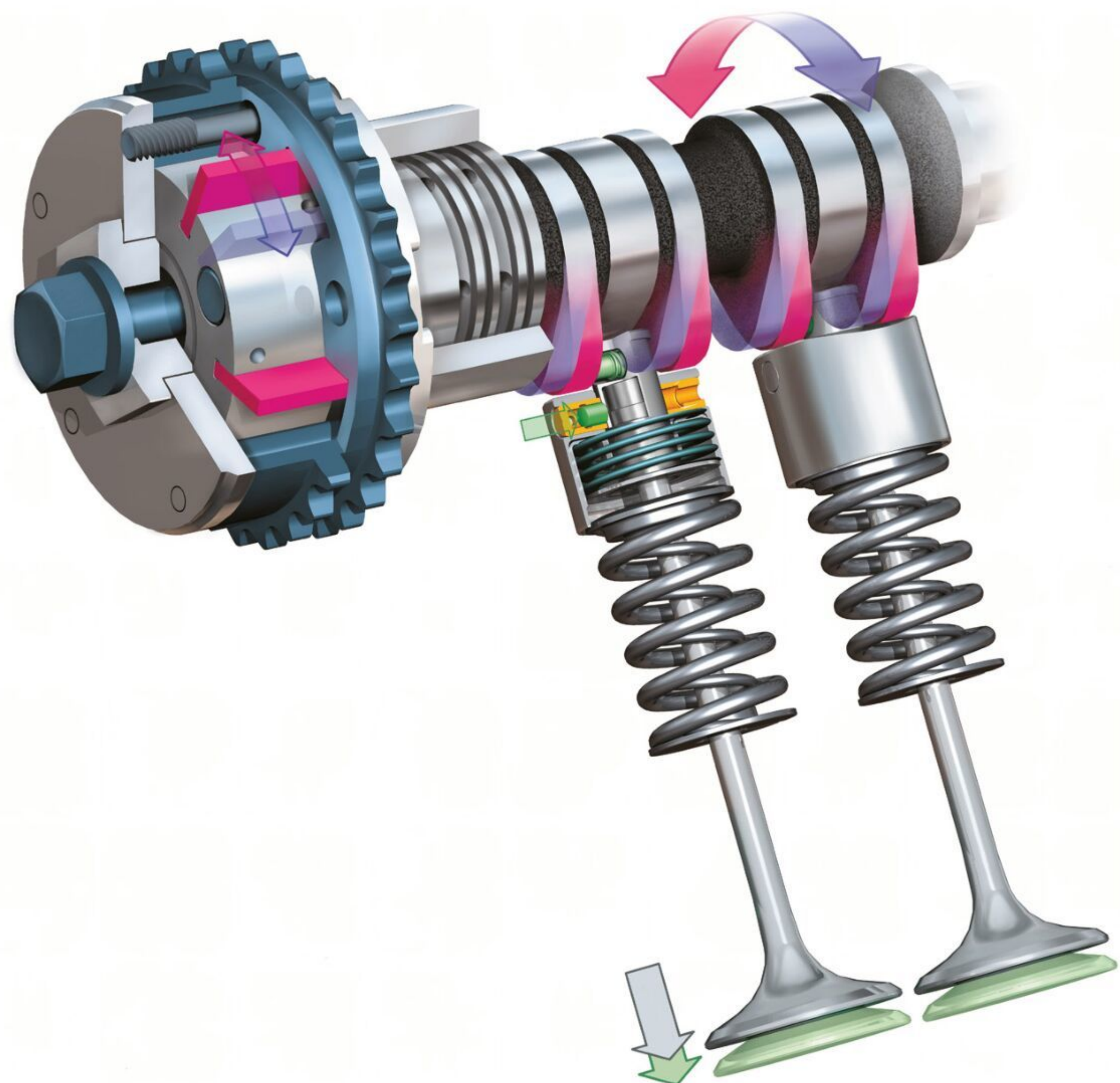
KAROSSERIE UND ANBAUTEILE

„Mit Rost hat der 996 grundsätzlich wenige Probleme, das gilt für alle Bereiche der Karosserie“, so Carsten Geyer. Durchrostungen etwa hat er an keinem Wagen festgestellt, der in seine Werkstatt kam. Ein kleiner Mangel, der bei einigen Modellen auftrat: Unter den Schließkeilen der Tür an der B-Säule bildete sich zum Blech hin Kontaktkorrosion. „Porsche nahm einen Tausch durch ein beschichtetes Teil vor, dann war das Problem beseitigt.“ Porsche hat an vielen Ecken auch im Detail sorgfältig gearbeitet. So sind etwa an der Unterseite der Vorderradkotflügel kleine Folien angebracht, die verhindern, dass die Kunststoffstoßstangen den Lack abreiben. Leichte Rostansätze können sich aber an den Kotflügelfalzen in Richtung A-Säule oder an

den Schwellerspitzen durch Steinschläge trotzdem bilden. „Aber das gibt es auch bei den Vorgängern.“ Aufpassen muss man auch, wenn die hinteren Kotflügel gebördelt wurden: „Da kann der Lack reißen. Wir behandeln die Wagen nach solchen Arbeiten deshalb grundsätzlich mit Wachs.“

Anders als bei den Vorgängern bildet sich an und unter den Scheiben kein Rost, es sei denn, bei einem Tausch wurde der Lack verletzt. Oberflächlicher Rost bildet sich an den Längsträgern vorn, doch das Blech ist dort mehrere Millimeter stark. Bei regelmäßigem Winterbetrieb leiden auch die Streben unterhalb der Vorderachse: „Das schaut nicht gut aus, ist aber nichts Dramatisches.“

Allerdings sparte Porsche bei den Anbauteilen des Motors, die nicht von bester Qualität sind. „Das ist schon billiger gemacht als bei den Vorgängern, das muss man deutlich sagen.“ Schlauchschellen, Halterungen und Ver-

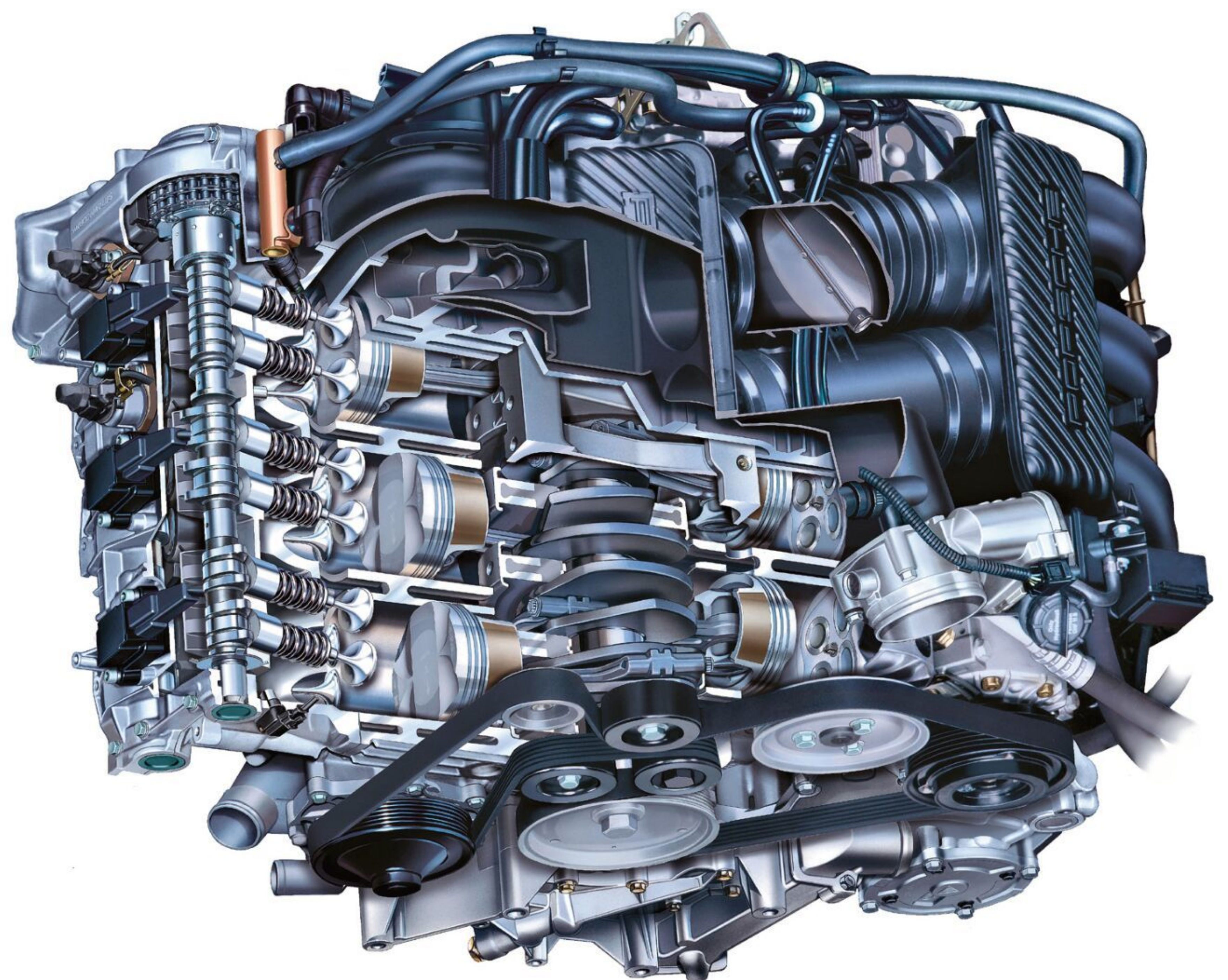


VERSAGT DIE ZWISCHENWELLENLAGERUNG, BLEIBT DIE NOCKENWELLE STEHEN. ES GIBT ABER AUCH VIELE 996, DEREN MOTOREN PROBLEMLOS HOHE LAUFLEISTUNGEN ERREICHEN.

schraubungen sind oft stark korrodiert. Auch die Legierung des Motorgehäuses ist anfälliger für Korrosion.

Wenn der 996 hier noch im guten Zustand ist, empfiehlt Carsten Geyer, Konservierungsmaßnahmen, etwa mit Wachs, vorzunehmen. „Das sollte aber nicht zu klebrig sein, damit sich nicht Dreck sammeln kann.“ Auch eine Stelle, der man Aufmerksamkeit schenken muss, ist die Naht am Auspuffendtopf. Sie kann aufplatzen, wodurch er undicht wird. Auch stillgelegte Auspuffklappen gehen gern fest. Ob sie deaktiviert wurden, lässt sich einfach erkennen: Im Stand und bei langsamer Fahrt tönt der Auspuff kernig, um ab etwa 40 km/h deutlich leiser zu werden und danach wieder zuzulegen.

Türschlösser und Fensterheber gelten ebenfalls als anfälliger als noch bei den Vorgängern. Dafür sind Teile wie Kotflügel und





**DAS BLANKE PLASTIK
DER FRÜHEN 996
IST HALTBAR, WENN AUCH
NICHT SCHÖN. SPÄTER
KLEBT ODER BLÄTTERT OFT
DER SOFTLACK.**

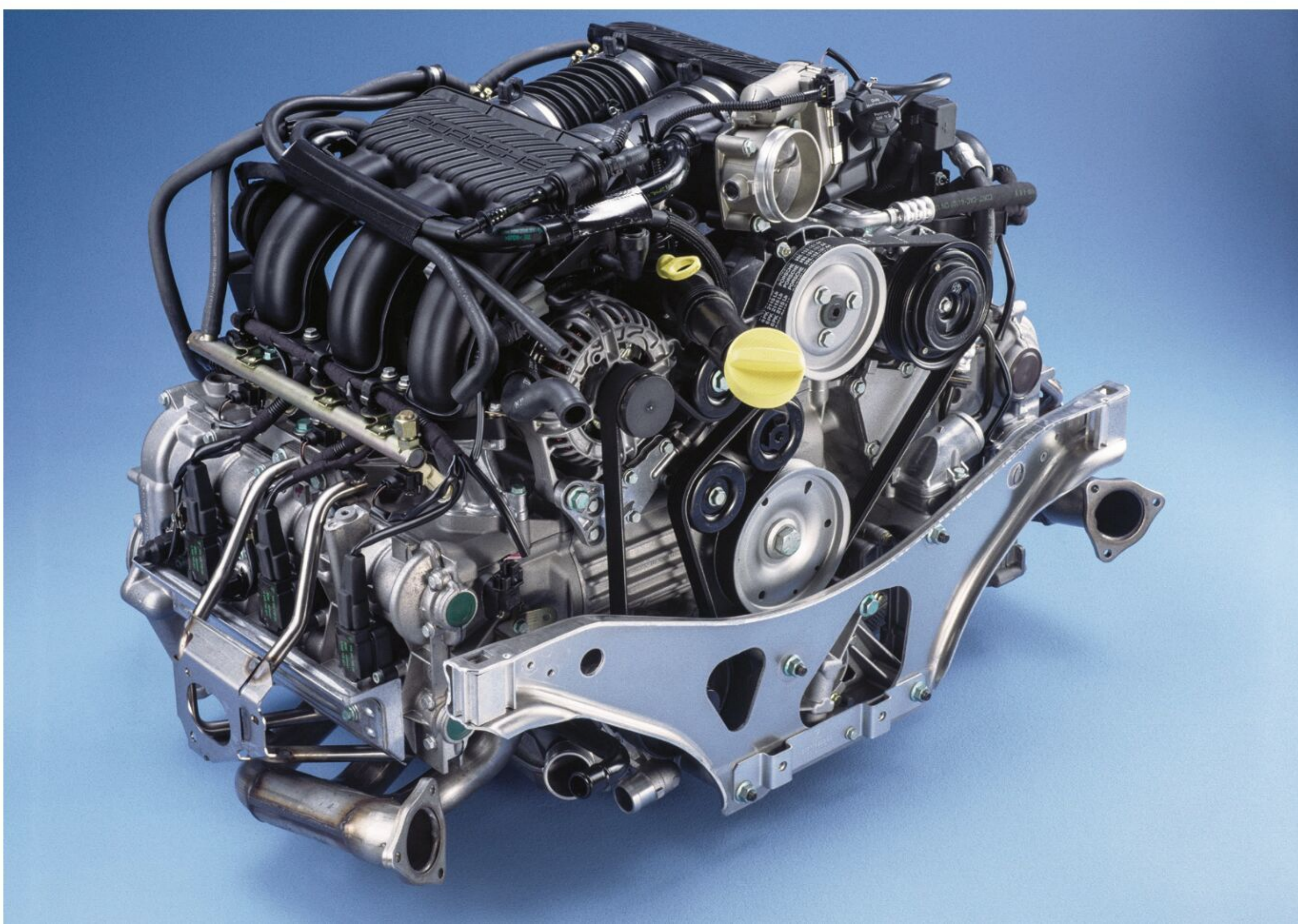


Stoßfänger nun deutlich einfacher zu wechseln. Die ersten Cabrios mit 3,4-Liter-Motor besitzen noch eine Heckscheibe aus Plastik, die sich im Alter lösen kann, beim 3,6-Liter besteht sie schon aus Glas. Zwar bietet Porsche dafür einen Reparatursatz mit Einbauwerkzeug an, aber in der Regel läuft es auf ein neues Verdeck hinaus. Der Verdeck-Mechanismus ist bei den Cabrios im Vergleich zum Vorgänger deutlich komplizierter geworden. Zum Glück zeigt er sich auch im Alter beständig, treten allerdings Defekte auf, wird es teuer. Ein Targa sollte auf Geräusche und Wassereintritt geprüft werden. Hier lassen sich Reparaturen zufriedenstellend nur mit hohem Aufwand umsetzen.

„Die Klimakondensatoren im Bug werden gern undicht“, führt Carsten Geyer aus. „Wenn dort dunkle Flecken sind, an denen Staub klebt, ist das kein gutes Zeichen.“ Korrodierte Leitungen der Klimaanlage seien nur aufwendig zu tauschen.

ANTRIEB UND FAHRWERK/LENKUNG

Die Querlenker vorn und hinten, die übrigens identisch sind, könnten beim Einfedern knarzen und quietschen. „Die vorderen scheinen etwas öfter davon betroffen zu sein“, so Geyer. Gefahr geht davon nicht aus, hier macht ein trockenes Kugelgelenk Geräusche. Das Lenkgetriebe scheint seltener durch Undich-

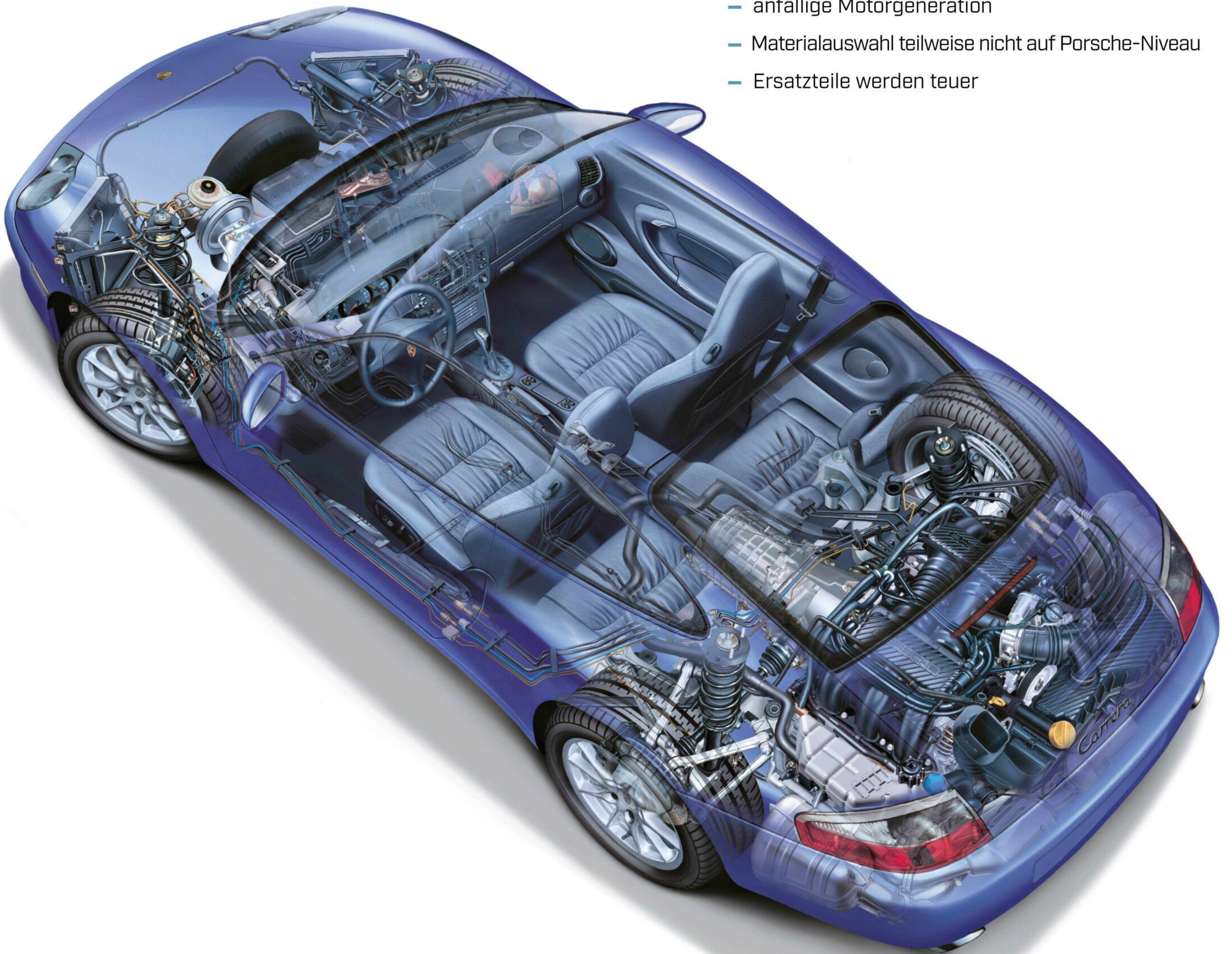


VORZÜGE

- + billiger werden sie nicht
- + große Modellvielfalt
- + sehr gute Fahrleistungen, genug Platz

NACHTEILE

- anfällige Motorgeneration
- Materialauswahl teilweise nicht auf Porsche-Niveau
- Ersatzteile werden teuer



**„DER 996 IST EIN BESSERES AUTO, ALS HÄUFIG BEHAUPTET
WIRD UND VIELE GLAUBEN. ICH HATTE IM KUNDENKREIS
NOCH KEINEN KAPITALEN MOTORSCHADEN.“**

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

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

DIE ERSATZTEILE SIND DEUTLICH BILLIGER ALS BEIM 964 ODER 993, ALLERDINGS ZIEHEN DIE PREISE BEIM 996 ALLMÄHLICH AN. DER AFTERMARKET IST GÜNSTIGER.

tigkeiten aufzufallen als das von 964 und 993. Das Axialgelenk der Spurstangen schlägt gern aus. Rost an den Kolbenstangen der vorderen Stoßdämpfer ist ein bekanntes Thema, ein Blick unter die Anschlagpuffer Pflicht. „Ausfälle von Stoßdämpfern habe ich dagegen noch nicht erlebt, insgesamt kann man sagen, dass das Fahrwerk sehr langlebig ist.“ Klappergeräusche können auch von den Diagonallenkern kommen. „Das Problem ist hier, dass man das auch auf der Bühne nicht feststellen kann.“ Optisch kann man nach dem Ausbau ebenfalls nichts finden. Die Exzenter für die Spur- und Sturzeinstellung neigen vor allem bei Winterautos zum Festrosten. „Wenn man etwa vorn Spurstangen tauscht und dann beim Vermessen feststellt, dass die Hinterachse nicht passt,

ist es ein großer Aufwand, die Verstellung gangbar zu machen.“

BREMSEN

Wie von Porsche gewohnt, ist auch beim 996 die Bremsanlage großzügig dimensioniert und verschleißfest. „Wenn man mit einem normalen 996 auf die Rennstrecke geht, hat man kaum mit Fading zu kämpfen.“ Jedoch sollte man einen Blick auf die Bremsleitungen zu den hinteren Bremssätteln werfen. Zeigt sich hier Korrosion, kann auch die Leitung betroffen sein, die unterhalb der Abdeckung am Wagenboden verläuft. Im schlimmsten Fall kann die Leitung undicht werden. Nächster Punkt: Die Schrauben, an denen die Sättel befestigt sind, können festgehen und abreißen. „Das ist ein Phänomen, das ich bei den Vorgängern so nicht beobachtet habe.“ Porsche änderte auch die Konstruktion der Bremssättel und verzichtete auf die Federbleche, die gern aufblühten. Die Beläge sind nun auf Bolzen gelagert, was eine deutliche Verbesserung darstellt, allerdings hat man nun mit festkorrodierten Dämpfungsblechen im Bremskolben zu kämpfen.

INNENRAUM

Wenn der Softlack haltbarer wäre, gäbe es auch hier gute Noten. „Der wird manchmal klebrig oder blättert ab“, berichtet Carsten Geyer. Bei frühen Exemplaren wurde hier noch blankes Plastik verwendet, was nicht schön ist, aber haltbarer. Allgemein wurde mehr Plastik verwendet als bei den Vorgängern, zudem wurde viel mit Klipsen statt mit Schrauben befestigt.

ELEKTRIK

Auch hier gibt sich der Porsche 996 grundsätzlich unauffällig. Beim 996 ab der zweiten Generation wurde die Verbindung zwischen den Audiogeräten über ein Lichtleiterkabel vorgenommen. Kommt kein Ton mehr aus der Anlage, ist oft der Zusatzverstärker defekt, den man auch nicht reparieren kann. Wenn der Zündanlassschalter aus Plastik am Zündschloss Probleme bereitet, bietet Porsche nur noch das komplette Bauteil an. Das wurde im Laufe der Produktion verstärkt. Abhilfe kommt von Konzerntochter Audi: „Hier gibt es das Teil noch.“ Lichtmaschinen gehen auch öfter kaputt. Die älteren Versionen der Ein-





zelzündspulen auf den Kerzensteckern sind defektanfällig, das kennt man systembedingt von den Vorgängern nicht. Erstaunlicherweise trifft es meist die linke Seite, was daran liegen könnte, dass auf dieser Seite der Ausgleichsbehälter des Kühlsystems sitzt. Das Kühlmittel ist sehr aggressiv. Gelangt es durch den Überlaufschlauch auf die Zündkerzenstecker und dort in feine Risse, führt das im Inneren zu starker Korrosion. Scheinwerfergläser lassen sich, anders als noch beim 993, auch nicht mehr einzeln wechseln.

TEILEVERSORGUNG, REPARATUR UND WARTUNG

Bis 2001 gab es bei Porsche einen Jahreservice, danach verzichtete man darauf. Die 20.000-km-Wartung kostet inklusive Material um die 500 Euro in einer freien Werkstatt. Anlässlich der Inspektionen bei Kilometerstand 40.000, 80.000 und 160.000 kommen Zusatzarbeiten hinzu. Die Teile sind deutlich billiger als bei einem 964 oder einem 993, allerdings ziehen auch hier die Preise langsam an. Dafür gibt es viele Teile günstig im Aftermarket. Ein Satz Bremsscheiben mit Belägen

kostet bei Porsche 1600 Euro, im Zubehörhandel nur 1200 Euro, ein Satz Reifen bewegt sich um die 800 Euro.



Um den 996 fair zu beurteilen, muss man vergleichen, wie sich seine Vorgänger im selben Alter geschlagen haben. Bei 20 Jahre alten G-Modellen ist Rost ein deutlich größeres Thema, auch Ölundichtigkeiten am Motor traten nicht selten auf, wobei der Grundmotor ab der 3,0-Liter-Variante als sehr ausgereift gelten darf. Wer ein gutes 996-Exemplar mit wenig Korrosion an den Anbauteilen wählt, trifft eine gute Entscheidung. Motorschäden sind nicht leicht zu reparieren und können bei günstigen Wagen schon fast in die Nähe des Einstandspreises kommen. Teile gibt es in der Regel preiswerter als bei den Vorgängern zu kaufen, und der Wagen ist viel reparaturfreundlicher aufgebaut, was ebenfalls Geld spart. Er ist etwas größer als die Wagen in der Urform, aber noch nicht so stark gewachsen wie ein 991 oder 992. So ist er auch ein treuer Begleiter im Alltag, und wer ihn von Salz fernhält, wird lange Freude an ihm haben. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

Unter freiem Himmel: Im Gegensatz zu seinen Vorgängern kommt das komfortable 996 Cabrio ohne Verdeckwulst und Persenning aus.

HAPPY END – 911 MLETZKO

HERZSCHLAG-FINALE

Ein F-Modell, das mehr als 270 km/h Spitze geht? Der Eindruck täuscht, denn darunter stecken ein 964 und teils hochmoderne Technik.

Mletzko heißt das Carbon-Restomod mit TÜV-Zulassung in jedem Detail und der weltschnellsten Wildkatze als Maskottchen.







Dr. Armin von Mletzko wird den jungen Dirk auf dessen Schulweg nicht bemerkt haben. Zu viel zu tun, die Apotheke musste laufen. Und wahrscheinlich drückten sich sowieso viele autobegleitete Jungs aus der Nachbarschaft die Nase platt an seinem Porsche 2.7 RS, weiß mit roten Streifen. Da fiel ein Schaulustiger mehr oder weniger nicht auf.

Der Bürzel-Elfer stand fast täglich vor seiner Stadt-Apotheke in Melle, der Apotheker besaß stets die neuesten Modelle aus Zuffenhausen. Dass aus seinem Nachnamen mal eine Markenbezeichnung werden sollte, ahnte der Herr Doktor genauso wenig wie der 13-jährige Dirk – der sich allerdings schon damals schwor: „Wenn ich 30 bin, will ich Porsche fahren.“ Wahrscheinlich dachten das viele seiner Altersgenossen. Die wenigsten werden es realisiert haben – Dirk Lührmann schon. Wenn auch erst im Alter von 33.

Heute lebt er Porsche. Nicht nur dadurch, dass er diverse Exemplare sein Eigen nennt – sondern Lührmann baut auch Porsche: Restomods unter dem Firmennamen Mletzko. Womit schon mal die Namensherkunft geklärt wäre.

Wer einen Mletzko, es gibt weniger als eine Handvoll, auf der Straße erblickt, wird sich verwundert die Augen reiben, denn er sieht auf den ersten Blick ein tie-

fergelegtes, breites F-Modell mit Ölklappe. In Wahrheit ist es ein 964 mit Carbon-Karosserie, getuntem Motor, teilweise moderner Porsche-Technik und mehr als 700 nagelneuen Teilen.

„Die Arbeit begann mit vielen Hundert Stunden Design am Computer“, erzählt Dirk Lührmann, „allein an dem Bereich des hinteren Radlaufes am Übergang zum Schweller haben wir 50 Stunden gesessen. Denn der 964 besitzt hier eine eher eckige Form. Die wollte ich puristisch und ästhetisch hinkriegen. Und wenn man an dieser Stelle etwas ändert, zieht sich das bis oben in die Kotflügel – allein für die Kotflügelverbreiterung haben wir rund 100 Stunden Entwicklung benötigt.“ „Wir“, damit meint er unter anderem seinen Sohn Malte und den Schwiegersohn Andre, die beide in der Firma arbeiten und sie später einmal fortführen sollen.

Nach dem zunächst einmal nur theoretischen Design war der nächste Schritt zum ersten Mletzko und allen weiteren, einen 964 zu strippen – selbst die hinteren Seitenteile wurden herausgeschnitten. Die Front wurde auf das F-Modell umgebaut, die Reserveradmulde zur Aufnahme eines Hochleistungsölkühlers vorbereitet. Unter anderem musste der Windlauf geändert werden, um den Scheibenwischermotor des 993 aufnehmen zu können.

Das Erscheinungsbild des 964-Motors wurde nahtlos glatt gezogen, die Leistung des Saugers liegt bei 345 bzw. bei 369 PS beim Boxer mit vier Litern Hubraum.



Das Gerippe wird daraufhin bis auf die Türen ausnahmslos in Carbon neu eingekleidet. Natürlich besitzt der Muletzko einen Bürzel, aber neu gestylt und aerodynamisch am Computer berechnet. Alle Anbauteile sind selbst gemacht, vom Außenspiegel über die Blinkergläser bis zum Waschwasserkasten. Die jeweilige Entwicklungsdauer ist beeindruckend. Hunderte neue Schrauben, teilweise selbst gefräst, Arbeit für viele Stunden. Blinker: 200 Stunden. Die vorderen Scheinwerfer: 300 Stunden. Interieur: 350 Stunden. Armaturen: 150 Stunden. Fahrwerk einschließlich Test und Abstimmung: 400 Stunden.

AUF WUNSCH AUCH MIT BREMSE VON BREMBO

Natürlich hat Lührmann nicht alles neu gebaut. Vom Porsche 993 stammt zum Beispiel das Getriebe (mit überarbeiteter Übersetzung), den modifizierten Öltank spendiert der Porsche Turbo. Die Bremsen vorn kommen vom 993 Turbo, die Bremsen hinten vom 964 Turbo, man kann aber auch eine Brembo-GT-Bremsanlage bestellen. Der alte Kabelbaum fliegt raus, der neue wiegt gut 20 Kilo weniger. Das ABS-System ist neu, das Fahrwerk auch – Dämpfer von Öhlins oder Bilstein, je nach Wunsch. Das

Gaspedal arbeitet elektrisch und stammt aus dem 997. Die Fuchs-Felgen sind trotz der Größe tatsächlich Originale: „Nach mehreren Verhandlungsrunden hat sich Fuchs bereit erklärt, extra für uns eine 17-Zoll-Tiefbettfelge in einer Kleinserie herzustellen“, freut sich Lührmann.

Insgesamt gibt er 33.000 Stunden für Entwicklung und Realisierung bis zum fertigen Prototyp an. Absolut glaubwürdig, wenn man weiß, dass jedes einzelne Teil vom Entwurf bis zur Realisierung von einem TÜV-Fachmann begleitet wurde und eine Zulassung besitzt. Was bei Restomod-Herstellern längst nicht die Regel ist.

Der absolute Hingucker aber ist der Sechszylinder. „Ich wollte, dass man kein einziges Kabel und keine störenden Befestigungspunkte sieht“, erklärt Dirk Lührmann die makellose Optik der je nach Wunsch 3,9 oder 4,0 Liter großen

Der Innenraum des *Marrakesch* schwelgt in lauten Farben und psychedelischen Mustern. Alles ist individuell, vom Schalensitz bis zum Schaltknäuf.





INSGESAMT STECKEN 33.000
STUNDEN ARBEITSLEISTUNG
IM PROTOTYP. JEDES
NEUE EINZELTEIL ERHIELT
EINE ZULASSUNG VOM TÜV.

Aggregate. Durch Feinarbeit an Kurbelwelle, Ölpumpe, Titanpleuel, Zylinderkopf, Kolben, Zylinder, Motorgehäuse, Ventildeckel, Abgasanlage und Ölheizungsanlage haucht Mletzko ihnen wahlweise 345 oder 369 PS ein. Was sie laut Lührmann zu den stärksten vom TÜV abgeseigneten 964-Saugmotoren macht, die zu bekommen sind.

Der Lohn der Mühe: ein puristisches Restomod, dabei elegant und hochästhetisch. Mit dem man die Welt bereisen und es sich danach als Kunstwerk ins Wohnzimmer stellen kann. Oder umgekehrt.

INSPIRATION DURCH SINGER

Was umso erstaunlicher ist, wenn man hört, dass Dirk Lührmann eigentlich aus der Immobilienbranche kommt. 2015 nahm er sich eine Auszeit, flog mit einem Freund nach Kalifornien und besuchte die Firma Singer. Dort bekam er Lust, etwas Ähnliches auf die Räder zu stellen. Der nächste Schritt: Er baute eine kleine, aber feine Hinterhofwerkstatt in Osnabrück auf und konsultierte eine auf Leichtbau spezialisierte Fachhochschule zur Begleitung des Projektes. Der Dreijahresvertrag platzte allerdings nach 24 Monaten – die Herren Akademiker konnten nicht im Mindesten die Anforderungen des Perfektionisten Lührmann erfüllen, wie er erzählt.



FÜR DIE METAMORPHOSE ZUM MLETZKO
MIT 3,9-LITER-BASISMOTOR WERDEN
KNAPP 600.000 EURO FÄLLIG, DER VIERLITER
KOMMT NOCH ETWAS TEURER.

So nahm er nicht nur die Carbon-Entwicklung selbst in die Hand, sondern dank des mittlerweile aufgebauten Netzwerks auch alle anderen Entwicklungen.

Heute rollen bereits drei Mletzko auf den Straßen: der *Heartbeat* in Rot, der *Marrakesch* in grauem Weiß und der *Spirit of O* in Grün. Wir können den *Marrakesch* entern und geraten in eine Orgie von Rottönen – der psychedelisch gemusterte Teppich zieht sich bis zum Scheibenrahmen. Das Interieur samt den fünf Rundinstrumenten wirkt völlig vertraut, trotzdem ist alles anders. Die Lenkstockhebelverkleidung hat Lührmann neu designt und im 3-D-Drucker hergestellt, weil er sie sieben Millimeter flacher als das Original haben wollte. Ebenso Individualismus wie zum Beispiel der Schaltknopf: Anstelle der Gänge 1 bis 6 liest man aufsteigend „OHYEAH“ ...

Der Motor röchelt herrlich selbstbewusst, und die viel zu kurze Fahrt ist eindrucksvoll. Im *Marrakesch* steckt die Vierliter-Variante, also stehen 369 PS zur Verfügung – und das für ein Auto, das mit 1145 Kilo knapp 200 Kilo weniger wiegt als ein 964. Knapp 400 Newtonmeter maximales Drehmoment lassen schaltfaules Fahren zu, der



Sprint von 0 auf 100 km/h dauert zwischen vier und fünf Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits der 270 km/h. Das Lenken geht leicht von der Hand – kein Wunder, sitzt vorn im Kofferraum doch eine elektrohydraulische Servopumpe. Schnell ist vergessen, dass man hier ein Fast-Einzelstück für mehr als eine halbe Million Euro in den Händen hält.

Bis zu fünf Wagen können künftig pro Jahr entstehen. Rund acht Monate braucht die kleine Firma zur Vollendung eines Exemplars, je nach individuellen Wünschen kann das auch länger dauern. Und Kleingeld sollte vorhanden sein: Einen brauchbaren 964-Spenderwagen taxiert Lührmann auf 45.000 bis 60.000 Euro, für die Metamorphose zum Mletzko mit Basis-3,9-Liter-Boxer werden noch mal knapp 600.000 Euro fällig, der Vierliter kommt noch etwas teurer.

Dafür kann man dann aber auch mit einem „F-Modell“ jenseits der 270 km/h punkten. Dazu passt das Maskottchen, das sich Lührmann für seine Mletzko ausgedacht hat und das unter der Fronthaube lauert: ein jagender Gepard, die welt schnellste Raubkatze. ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Mletzko

Herzschlag-Finale: Mit 13 Jahren drückte sich Dirk Lührmann am Elfer des Apothekers die Nase platt, mit dem roten *Heartbeat* konzipierte er erstmalig selbst einen 911.



Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

LeMans 2018

Porsche 911 (991) RSR

Ixo lässt die 86. Auflage der 24 Stunden von Le Mans aufleben und bringt zu deren Starterfeld drei preiswerte Modellautos des Porsche 911 RSR im Maßstab 1:43 aus robustem Diecast: Patrick Pilet, Nick Tandy und Earl Bamber bildeten 2018 die Besatzung des Porsche 911 RSR mit der Startnummer 93 für das Porsche GT Team in der Kategorie LMGTE Pro. Ixo hat es verstanden, Linienführung wie die Anmutung dieses Vorbilds perfekt auf die Miniaturen zu übertragen; trifft Lackierung und Bedruckungen in einer Weise, die handwerklich nicht zu bemängeln ist.

Auch die Details überzeugen: So fertigt Ixo die 911 RSR unter der Artikelnummer LE43022 mit Antennen auf dem Dach, baut die Innenausstattung sorgfältig nach und widmet den Instrumenten und Armaturen genauso viel Aufmerksamkeit, wie dem Sitz der Verglasung sowie der Bereifung und dem Nachbau der Bremsanlage. Das gilt für die Startnummer 93 wie auch die Modelle zur Nr. 86, dem privat eingesetzten 911 RSR des Teams Gulf Racing. An dessen Steuer kämpften Mike Wainwright, Ben Barker und Alex Davison um Ruhm und Ehre (LE43025). In diese Reihe fügt sich unter LE43024 auch der 911 RSR mit der Startnummer 77 des Trios Ried, Andlauer und Campbell ein. UVP Modell je 29⁹⁵ €, Artikelnummer: **LE43024 & LE43022 und LE43025.**



ixo
MODELS®

LeMans 1986

Porsche 962C

Ein Auto, zwei Mal in Folge Sieg in Le Mans: Derek Bell, Hans-Joachim Stuck und Al Holbert gewannen auf dem Porsche 962C die 24 Stunden von Le Mans sowohl 1986 als auch 1987. Zu diesen Rennautos hat das in Frankreich ansässige Label Norev zwei Miniaturen im Maßstab 1:18 herausgegeben, die jeweils aus Diecast hergestellt werden und deren Produktion auf jeweils 1.000 Einheiten limitiert worden ist. Eingesetzt vom Werksteam Team Rothmans Porsche tragen die Modelle eine den Vorbildern exakt entsprechende Lackierung des Zigarettenherstellers.

Dem Werbeverbot folgend hat Norev den Modellautos die passenden Decals beigelegt. So hat der Sammler die Möglichkeit, sowohl den Porsche aus 1986 mit der Startnummer 1, der unter der Artikelnummer 187400 erscheint, sowie auch den Einsatzwagen mit der Startnummer 17 aus dem Jahr 1987 (187404) zu vervollständigen. Die Kunststoffteile für Windschutzscheibe, Scheinwerfer und Rückleuchten fügen sich handwerklich ansprechend in das Druckguss-Umfeld ein. Der Porsche 962 wird von einem Sechszylinder-Boxermotor mit Turbounterstützung befeuert, der je nach Version um die 500 kW / 680 PS leistet. Im Zeitraum von 1984 bis 1991 gewann dieser Wagen 54 Rennen.

UVP je Modell 59⁹⁵, Artikelnummer: **187400 & 187404.**



NOREV

Moby Dick

Porsche 935/78

Der Rennwagen, mit dem Manfred Schurti und Rolf Stommelen für das Team Martini Racing Porsche System bei der 46. Ausgabe der 24 Stunden von Le Mans an den Start gingen, hat wegen seines Aussehens Geschichte geschrieben: Renningenieur Norbert Singer und seine Mannschaft entwickelten den Typ 935/78 nach dem FIA-Reglement der Gruppe 5 für die Markenweltmeisterschaft. Gegenüber seinen auf dem Porsche 930 aufbauenden Vorgängerversionen nutzte Singer den 911 SC als Basis und alle Freiheiten des Regelwerks: Herausgekommen ist dabei ein in den Abmessungen so großes Fahrzeug, dass ihm seine Macher den Beinamen Moby Dick verliehen; ihn also nach dem weißen Wal benannten, den Herman Melville in seinem Roman beschrieb. Denn dessen Farbe trug das Auto ebenfalls. Solido bringt derzeit neue Miniaturen aus Diecast zu diesem unvergessenen Rennwagen auf den Markt. Die Modellautos im Maßstab 1:18 mit der Artikelnummer S1805401 zeichnen sich durch ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis aus: Beide Türen sind zum Öffnen ausgelegt. Solido baut den verlängerten Bug und die Frontschürze mit der Öffnung für Öl- und Ladeluftkühler perfekt nach. Ein Eyecatcher ist das gestreckte Heck mit dem großen Flügel.

UVP Modell 49⁹⁵, Artikelnummer: **S1805401.**



Solido

LeMans 2018

Porsche 911 (991) RSR

Das weltbekannte Label Ixo dürfte mit seinen neuesten Miniaturen zum Porsche 911 RSR im Maßstab 1:18 viele Freunde der Marke erreichen: Die Modelle des 911 RSR GTE des Porsche GT Teams bilden den Klassensieger der 24 Stunden von Le Mans in der Kategorie LMGTE Pro des Jahres 2018 nach, gefahren von Michael Christensen, Kevin Estre und Laurens Vanthoor mit der Startnummer 92. Sie beendeten das Rennen im Jubiläumsjahr von Porsche – die Stuttgarter feierten seinerzeit u.a. mit dem Hashtag „70JahrePorsche“ den 70. Jahrestag der Firmengründung – mit dem 106.

Klassensieg der Marke und fuhren den pinkfarbenen Schweinehälften-911, der dem Design des Porsche 917/20 von Willi Kauhsen und Reinhold Joest aus Le Mans 1971 nachempfunden war. Ixo bringt die neuen, im Preis-/Leistungsverhältnis wirklich überzeugenden, auch im Innenraum hochwertig verarbeiteten Modelle unter der Artikelnummer LEGT18003 und trifft Linienführung und Anmutung des Vorbilds so exakt, wie auch die legendäre Lackierung nach-

erzählt wird. Das Lob für das Finish der Modellautos lässt sich auch auf die des Porsche 911 RSR von Richard Lietz, Gianmaria Bruni und Frédéric Makowiecki mit der Startnummer 91 übertragen.



UVP je Modell 69⁹⁵ €, Artikelnummer: **LEGT18003 & LEGT18004.**



www.ck-modelcars.de



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

ck-modelcars Christoph Krombach e.K.
Willeckstrasse 7 • 35614 Asslar • Tel.: 06443 - 81284-28

MARTINI RACING



MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

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

MITTELMOTOR

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

PayPal VISA

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT



MITTEL MOTOR .COM

PFF 20 Jahre
www.pff.de

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

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

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




ART wheels

BIETE



Porsche 914. 1973 nach Los Angeles ausgeliefert, 2005 nach Belgien, aufwendig restauriert, Import nach D 2014, H-Zul., Belege der Restauration, ca. 500 Fotos, Teilrechnungen usw. liegen vor, umfangreiches Classic Analytics Wertgutachten im Mai 2020, Zustandsnote 2+. 0162 4226003



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



#NEUNHUNDERTELF911. Neues, einmaliges Kunstwerk von DCart. 4 x 2 m. 911 „echte“ Porsche in original 911er-Farben. Der letzte 911er ist aus echtem 24k Gold! Weitere Infos zum Unikat: dcartgallery@web.de



Neuer dp11 Edelstahl-Endschalldämpfer + Spannbänder für Porsche 911 mit 76 mm, Endrohr plus Hersteller-Gutachten, FP € 800,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 964 Evo/Ruf RCT, Nr. WPO..., 1. Hand, deutsche Schmalkarosserie, 18 Zoll, 6-Gang, Doppelzündung, Scheckheft lückenlos. Preis VS. bultaco@gmx.de



Porsche CS Clubsport Lenkrad mit Nabe und schwarzem Porsche-Emblem, passend für alle G-Modelle 911 / 930, neu und unbenutzt mit ABE, FP € 550,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 930 Turbo 3.3, G-Modell, 5 Rundinstrumente, Tacho 300 km/h „genullt“, Drehzahlmesser bis 7000 U/pm, Ladedruckanzeige bis 1,0 bar, VDO-überholt, Gläser und Zierringe erneuert, sehr guter Zustand, FP € 1.990,00, Tel.: 0162-3661816

SUCHE



Suche einen alten Porsche 911 aus den 70er Jahren in gutem Zustand, nur in der Farbe Hellgrün, Gelbgrün. Über ein interessantes Angebot oder auch nur einen Hinweis würde ich mich als Privatperson riesig freuen. Angebote unter 01738546599

Suche Porsche 911/964 C2 oder 993, gerne auch zum Herrichten. Tel.: 01718246350

911 Porsche Targa/Cabrio bis Bj. 97, gepflegt von privat gesucht. Bis ca. 70T€. 0175-8637897

Suche Porsche 944 oder 944 Turbo, auch zum Herrichten. Tel.: 01718246350



Suche orig. Cup I Felgen 17 Zoll, auch einzeln. Tel.: 01718246350



Wiking Autos gesucht, sowie Wiking Flugzeuge, Wiking Schiffe, Wiking Zubehör und so weiter. 0561-4916354



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



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

Kontakt
0561- 4916354 Manfred Führer

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

SANDELPLANZ 356

Ersatzteile für Porsche 356
www.sandelplan-356.com

Modell Po300 aus der Serie 911007

9 VOR 11
www.9vor11.de

Preis 289,00 €

Michael Bieg, Liebigstr. 40, 65428 Rüsselsheim, Tel.: 06142 3595600

PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

www.ps-historacing.de

Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

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

HAHN-GFK.de
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

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

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

CARTRONIC motorsport Ing.GmbH
Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · www.cartronic-motors.com · info@cartronic-motors.com

GÖTZ

Maria-Merian-Straße 5
70736 Fellbach
Telefon 0711/51099560
Telefax 0711/51099570
E-mail: info@goetz-pulverbeschichtung.de

- Pulverbeschichtung
- Chemisches Entlacken
- Keramikbeschichtung
- Strahlarbeiten



www.auspuff-beschichtung.de



www.goetz-pulverbeschichtung.de

Porsche Club

928

Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.

www.porsche-club-928.de
Tel. 0700 928 928 928

porschefahrermagazin

Jetzt den PORSCHE FAHRER-Newsletter abonnieren und regelmäßig tolle Preise gewinnen!

www.porsche-fahrer.de

IHR PORSCHE IN DEN BESTEN HÄNDEN

KUNDENDIENST | SERVICE | REPARATUR

Humbaur GmbH

KAROSSERIE + LACKPROFI

Sportwagenservice

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

www.humbaur-autoservice.de

Döpper – Porsche-Bezugsstoffe

www.doepper-profile.de

Tel.: 0 22 61 – 2 45 93

TEILE.COM

ONLINE SHOP

ORIGINAL PORSCHE
Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

Care for your dream

“Das Ergebnis ist jedes Mal wieder unglaublich – ich steh total auf den Effekt. Der Glanz ist perfekt.”



Patrik Schnauck
Entrepreneur & Car Enthusiast



Jetzt kaufen!



SWISSVAXTM
HAND MADE IN SWITZERLAND

QUALITY-TIME ZU HAUSE

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



Lesen Sie bequem
3 Ausgaben ARMBANDUHREN
zum Preis von 2
(Katalog ausgenommen)

**NUR
15,80 €**



Einfach bestellen unter
WWW.ARGBANDUHREN-ONLINE.DE/ABO,
per E-Mail an aboservice-au@vuservice.de
oder telefonisch unter **06123 9238-277**

VORSCHAU



TITELSTORY

Versuchsträger und Prototyp – 964 RS



SPORT-SCHAU

Top Speed – Kremer 962 vs. GT1



HAPPY END

Exot aus Frankfurt – Glöckner-Porsche 1500

WEITERE THEMEN IM HEFT:

993 4S · Grant Larson · 908 Kamerawagen Le Mans ·
Taycan 4S · E-Fuels, Teil 2 · 911 SC



PORSCHE FAHRER 4-2021
erscheint am
14. Mai 2021

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

IMPRESSUM

Verlag:

HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0 | Fax: 02223 9230-26
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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Ben Barry, Andreas Beyer, Jordan Butters,
Melanie Jaschob-Ahaus (Lektorat), Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung),
Roland Löwisch, Roman Rätzke

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 2021.

Leserservice:

PORSCHE FAHRER-Leserservice
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 | Fax: 02223 9230-26 | service@pf-magazin.de

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

Druck: **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:

DMV Der Medienvertrieb GmbH & Co. KG
Meßberg 1, 20086 Hamburg
Tel.: 040 30191800
dermedienvertrieb.de

Vertrieb Österreich/Schweiz:

HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 7088560 | Fax: +49 531 708601 | bestellung@vsb-service.de

Postvertriebskennzeichen: 74394

ISSN: 1864-4090

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

Gerichtsstand: Königswinter

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages unter ausführlicher Quellenangabe gestattet. Gezeichnete Artikel decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Alle veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Ohne Genehmigung des Verlages ist eine Verwertung strafbar. Dies gilt auch für die Vervielfältigung per Kopie, die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf CD-ROM.

Im Falle höherer Gewalt oder bei Störung des Arbeitsfriedens besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Entschädigung.

Bei Fragen rund um Ihr Abo (Abobestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:

Heel Verlag GmbH, PORSCHE FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuserver.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

PORSCHE-PREISGUIDE 2021



TEIL 1: Alle luftgekühlten Porsche, alle Preise - von 356 über 911 bis 914 und 993

Fotos: Porsche



356



912

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
356 1100 Geteil. Scheibe	Cpe	50-52	4	1,1	40	690.000 €	520.000 €	340.000 €	190.000 €	k. N.
356 1100 Geteil. Scheibe	Cab	50-52	4	1,1	40	730.000 €	550.000 €	360.000 €	200.000 €	k. N.
356 1300	Cpe	52-55	4	1,3	44	240.000 €	180.000 €	120.000 €	75.500 €	k. N.
356 1300 S	Cpe	53-55	4	1,3	60	250.000 €	185.000 €	123.000 €	78.500 €	k. N.
356 1500	Cab	52-55	4	1,5	55	280.000 €	210.000 €	139.000 €	84.500 €	k. N.
356 1500	Cpe	52-55	4	1,5	55	255.000 €	190.000 €	124.000 €	80.500 €	k. N.
356 1500 Speedster	Rds	54-55	4	1,5	55	345.000 €	270.000 €	225.000 €	115.000 €	k. N.
356 1500 S	Cpe	52-55	4	1,5	70	280.000 €	210.000 €	139.000 €	84.500 €	k. N.
356 1500 S	Cab	52-55	4	1,5	70	310.000 €	230.000 €	154.000 €	93.000 €	k. N.
356 A 1300	Cab	55-57	4	1,3	44	158.000 €	119.000 €	81.000 €	49.000 €	k. N.
356 A 1300	Cpe	55-57	4	1,3	44	125.000 €	85.000 €	62.000 €	36.000 €	k. N.
356 A 1300 S	Cab	55-57	4	1,3	60	162.000 €	125.000 €	83.000 €	50.000 €	k. N.
356 A 1300 S	Cpe	55-57	4	1,3	60	130.000 €	90.000 €	65.000 €	39.000 €	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cpe	55-58	4	1,5	100	660.000 €	530.000 €	430.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cab	55-58	4	1,5	100	730.000 €	590.000 €	480.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GS	Rds	55-58	4	1,5	100	820.000 €	690.000 €	530.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GT	Rds	56-58	4	1,5	110	830.000 €	700.000 €	540.000 €	k. N.	k. N.
356 A 1600	Cpe	55-57	4	1,6	60	130.000 €	90.000 €	65.000 €	39.000 €	k. N.
356 A 1600	Cpe	57-59	4	1,6	60	125.000 €	87.000 €	65.000 €	39.000 €	k. N.
356 A 1600	Cab	55-57	4	1,6	60	162.000 €	129.000 €	84.000 €	53.000 €	k. N.
356 A 1600	Cab	57-59	4	1,6	60	152.000 €	119.000 €	82.000 €	52.000 €	k. N.
356 A 1600 Speedster	Rds	55-58	4	1,6	60	330.000 €	270.000 €	220.000 €	115.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	55-57	4	1,6	75	135.000 €	95.000 €	69.000 €	41.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	57-59	4	1,6	75	130.000 €	91.000 €	68.000 €	40.000 €	k. N.
356 A 1600 S Speedster	Rds	55-58	4	1,6	75	365.000 €	290.000 €	240.000 €	120.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cab	55-57	4	1,6	75	170.000 €	133.000 €	85.000 €	55.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cab	57-59	4	1,6	75	162.000 €	130.000 €	86.000 €	54.000 €	k. N.
356 A 1600 S Convertible D	Cab	58-59	4	1,6	75	225.000 €	186.000 €	149.000 €	77.000 €	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cpe	58-59	4	1,6	105	570.000 €	450.000 €	370.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GT	Cpe	58-59	4	1,6	115	580.000 €	460.000 €	380.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cab	58-59	4	1,6	105	940.000 €	720.000 €	590.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1600 GT	Rds	58-59	4	1,6	115	960.000 €	740.000 €	600.000 €	k. N.	k. N.
356 B 1600 N	Cpe	59-63	4	1,6	60	90.000 €	61.000 €	44.000 €	26.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Cab	60-63	4	1,6	60	135.000 €	105.000 €	71.000 €	43.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Rds	59-61	4	1,6	60	160.000 €	127.000 €	85.000 €	55.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Rds	61-62	4	1,6	60	220.000 €	170.000 €	114.000 €	73.000 €	k. N.
356 B 1600 S	Cpe	59-63	4	1,6	75	105.000 €	70.000 €	49.000 €	30.000 €	k. N.

TEIL 1: Alle luftgekühlten Porsche, alle Preise - von 356 über 911 bis 914 und 993



914



911 2.7

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
356 B 1600 S	Cab	59-63	4	1,6	75	145.000 €	110.000 €	77.000 €	45.000 €	k. N.
356 B 1600 S	Rds	59-61	4	1,6	75	186.000 €	144.000 €	97.000 €	63.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	59-61	4	1,6	90	198.000 €	156.000 €	104.000 €	67.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cpe	59-63	4	1,6	90	110.000 €	79.000 €	56.000 €	34.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cab	59-63	4	1,6	90	155.000 €	115.000 €	81.000 €	47.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	61-62	4	1,6	90	260.000 €	200.000 €	135.000 €	86.000 €	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GT	Cpe	62-63	4	2	160	670.000 €	530.000 €	440.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cpe	62-63	4	2	130	640.000 €	510.000 €	420.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cab	62-63	4	2	130	720.000 €	570.000 €	470.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 1600 GT	Cpe	59-61	4	1,6	115	675.000 €	535.000 €	440.000 €	k. N.	k. N.
356 C 1600 C	Cpe	63-65	4	1,6	75	113.000 €	81.500 €	56.000 €	32.000 €	k. N.
356 C 1600 C	Cab	63-65	4	1,6	75	162.000 €	123.000 €	90.000 €	53.000 €	k. N.
356 C 1600 SC	Cab	63-65	4	1,6	95	187.000 €	143.000 €	103.000 €	61.000 €	k. N.
356 C 1600 SC	Cpe	63-65	4	1,6	95	118.000 €	84.500 €	60.000 €	34.000 €	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cpe	63-64	4	2	130	660.000 €	510.000 €	420.000 €	k. N.	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cab	63-64	4	2	130	740.000 €	570.000 €	470.000 €	k. N.	k. N.
912	Cpe	65-68	4	1,6	90	66.000 €	54.000 €	38.000 €	21.500 €	13.000 €
912	Trg	65-68	4	1,6	90	63.500 €	53.000 €	37.000 €	21.000 €	12.000 €
912 E	Cpe	75-76	4	2	90	47.000 €	35.500 €	25.500 €	15.000 €	8500 €
914.4	Trg	69-72	4	1,7	80	34.500 €	21.500 €	13.500 €	7500 €	2800 €
914.4-1.7	Trg	72-73	4	1,7	80	33.500 €	20.500 €	12.000 €	7200 €	2800 €
914.4-1.8	Trg	73-75	4	1,8	85	35.500 €	21.500 €	13.500 €	7500 €	2800 €
914.4-2.0	Trg	72-75	4	2	100	38.000 €	23.000 €	14.500 €	8000 €	2800 €
914.6	Trg	69-72	6	2	110	82.000 €	58.500 €	38.500 €	25.500 €	16.500 €
911	Cpe	64-64	6	2	130	350.000 €	270.000 €	220.000 €	k. N.	k. N.
911	Cpe	66-67	6	2	130	165.000 €	125.000 €	105.000 €	73.000 €	49.500 €
911 „Softwindow“	Trg	66-67	6	2	130	225.000 €	175.000 €	150.000 €	102.000 €	63.000 €
911 S	Cpe	67-68	6	2	160	170.000 €	127.000 €	85.500 €	52.000 €	33.000 €
911 S	Cpe	68-69	6	2	170	158.000 €	117.000 €	76.500 €	46.000 €	30.000 €
911 S	Trg	67-68	6	2	160	170.000 €	125.000 €	81.000 €	50.500 €	31.500 €
911 S	Trg	68-69	6	2	170	153.000 €	112.500 €	75.000 €	45.000 €	27.500 €
911 L	Cpe	67-68	6	2	130	135.000 €	101.000 €	67.500 €	41.500 €	27.000 €
911 L	Trg	67-68	6	2	130	129.000 €	99.000 €	65.000 €	40.000 €	25.000 €
911 T	Cpe	67-68	6	2	110	130.000 €	100.000 €	66.000 €	40.000 €	25.000 €
911 T	Trg	67-68	6	2	110	125.000 €	95.500 €	63.000 €	39.000 €	24.500 €
911 T	Cpe	68-69	6	2	110	95.000 €	73.000 €	49.500 €	33.000 €	21.000 €

PORSCHE-PREISGUIDE 2021



TEIL 1: Alle luftgekühlten Porsche, alle Preise – von 356 über 911 bis 914 und 993



911 Turbo



911 SC

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 T	Trg	68-69	6	2	110	90.000 €	69.000 €	47.500 €	31.500 €	19.500 €
911 E	Cpe	68-69	6	2	140	108.000 €	79.000 €	54.000 €	32.500 €	20.500 €
911 E	Trg	68-69	6	2	140	104.000 €	75.500 €	52.000 €	30.500 €	20.000 €
911 T	Cpe	69-71	6	2,2	125	98.000 €	76.500 €	57.000 €	34.500 €	22.500 €
911 T	Trg	69-71	6	2,2	125	93.000 €	72.500 €	54.000 €	33.500 €	21.500 €
911 E	Cpe	69-71	6	2,2	155	108.000 €	83.500 €	63.500 €	38.000 €	24.000 €
911 E	Trg	69-71	6	2,2	155	103.000 €	80.000 €	60.500 €	37.500 €	23.500 €
911 S	Cpe	69-71	6	2,2	180	153.500 €	119.000 €	89.000 €	54.000 €	34.500 €
911 S	Trg	69-71	6	2,2	180	150.000 €	113.500 €	84.500 €	52.000 €	31.500 €
911 T	Cpe	71-73	6	2,4	130	112.000 €	86.000 €	64.000 €	39.500 €	25.500 €
911 T	Trg	71-73	6	2,4	130	106.000 €	82.500 €	59.500 €	36.500 €	23.000 €
911 T (US)	Cpe	71-72	6	2,4	140	110.000 €	84.500 €	62.500 €	39.000 €	25.000 €
911 E	Cpe	71-73	6	2,4	165	113.000 €	86.500 €	66.000 €	40.500 €	26.000 €
911 E	Trg	71-73	6	2,4	165	107.000 €	83.000 €	60.000 €	37.000 €	24.000 €
911 S	Cpe	71-73	6	2,4	190	160.000 €	125.000 €	90.000 €	55.000 €	35.000 €
911 S	Trg	71-73	6	2,4	190	150.000 €	115.000 €	87.000 €	53.000 €	33.000 €
911 Carrera RS Touring	Cpe	72-73	6	2,7	210	600.000 €	450.000 €	320.000 €	k. N.	k. N.
911	Cpe	73-75	6	2,7	150	67.000 €	43.500 €	30.000 €	15.200 €	6800 €
911	Trg	73-75	6	2,7	150	65.000 €	42.500 €	30.000 €	15.200 €	6800 €
911 S	Cpe	73-75	6	2,7	175	81.000 €	51.500 €	35.500 €	18.200 €	7800 €
911 S	Trg	73-75	6	2,7	175	79.000 €	50.500 €	35.000 €	18.200 €	7800 €
911 Carrera 2.7	Cpe	73-75	6	2,7	210	190.000 €	140.000 €	97.000 €	60.000 €	40.000 €
911 Carrera 2.7	Trg	74-75	6	2,7	210	165.000 €	125.000 €	85.000 €	50.000 €	33.500 €
911 Turbo 3.0	Cpe	74-77	6	3	260	200.000 €	148.000 €	100.000 €	91.000 €	k. N.
911	Cpe	75-77	6	2,7	165	69.000 €	44.500 €	31.000 €	15.200 €	6800 €
911	Trg	75-77	6	2,7	165	68.000 €	43.500 €	30.000 €	15.200 €	6800 €
911 Carrera 3.0	Cpe	75-77	6	3	200	88.000 €	62.000 €	43.000 €	23.000 €	8500 €
911 Carrera 3.0	Trg	75-77	6	3	200	84.000 €	58.000 €	41.000 €	22.000 €	8500 €
911 SC 3.0	Cpe	77-80	6	3	180	63.000 €	44.000 €	30.500 €	16.400 €	9200 €
911 SC 3.0	Trg	77-80	6	3	180	62.000 €	43.000 €	30.000 €	16.400 €	9200 €
911 SC 3.0	Cpe	80-83	6	3	204	63.000 €	44.000 €	30.500 €	16.400 €	9200 €
911 SC 3.0	Trg	80-83	6	3	204	62.000 €	43.000 €	30.000 €	16.400 €	9200 €
911 SC 3.0	Cab	82-83	6	3	204	65.000 €	47.000 €	32.500 €	18.500 €	10.500 €
911 Carrera 3.2	Cpe	83-89	6	3,2	231	81.300 €	55.500 €	40.200 €	20.200 €	12.000 €
911 Carrera 3.2	Trg	83-89	6	3,2	231	80.300 €	54.500 €	40.000 €	20.000 €	11.800 €
911 Carrera 3.2	Cab	83-89	6	3,2	231	82.000 €	58.000 €	41.000 €	20.500 €	13.500 €

TEIL 1: Alle luftgekühlten Porsche, alle Preise – von 356 über 911 bis 914 und 993



964



993

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Speedster	Cab	89-89	6	3,2	231	200.000 €	130.000 €	80.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	78-83	6	3,3	300	140.000 €	107.000 €	77.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	84-88	6	3,3	300	140.000 €	107.000 €	77.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Cab	87-88	6	3,3	300	170.000 €	131.000 €	97.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo 3.3	Trg	87-88	6	3,3	300	165.000 €	126.000 €	92.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo 3.3 (5-Gang)	Cpe	89-89	6	3,3	300	170.000 €	125.000 €	97.000 €	k. N.	k. N.
959	Cpe	86-88	6	2,9	450	1.000.000 €	780.000 €	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cpe	89-93	6	3,6	250	73.000 €	58.000 €	37.000 €	19.500 €	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Trg	89-93	6	3,6	250	88.000 €	70.000 €	44.000 €	23.000 €	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cab	89-93	6	3,6	250	77.000 €	62.000 €	39.000 €	21.000 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cpe	88-93	6	3,6	250	73.000 €	58.000 €	37.000 €	19.500 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cab	89-93	6	3,6	250	81.000 €	64.000 €	41.000 €	21.000 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Trg	89-93	6	3,6	250	91.000 €	72.000 €	45.000 €	24.000 €	k. N.
911 Carrera 4 (964) Jubi.	Cpe	93-93	6	3,6	250	170.000 €	115.000 €	75.500 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS (964)	Cpe	91-92	6	3,6	260	190.000 €	145.000 €	110.000 €	78.000 €	k. N.
911 Carrera RS 3.8 (964)	Cpe	93-93	6	3,8	300	980.000 €	800.000 €	k. N.	k. N.	k. N.
911 Speedster (964)	Cab	92-93	6	3,6	250	190.000 €	143.000 €	91.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	90-92	6	3,3	320	145.000 €	105.000 €	77.000 €	45.000 €	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	93-93	6	3,6	360	215.000 €	165.000 €	125.000 €	74.000 €	k. N.
911 Carrera (993)	Cpe	93-97	6	3,6	272	80.000 €	60.000 €	42.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera (993)	Cab	94-98	6	3,6	272	91.000 €	70.000 €	49.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera (993)	Trg	95-97	6	3,6	286	105.000 €	75.000 €	53.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cpe	94-98	6	3,6	272	77.000 €	58.000 €	41.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cab	94-97	6	3,6	272	94.000 €	71.000 €	50.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (993)	Cpe	95-98	6	3,6	286	95.000 €	75.500 €	53.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS (993)	Cpe	95-95	6	3,7	300	310.000 €	250.000 €	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera RS Clubsport (993)	Cpe	95-95	6	3,7	300	340.000 €	260.000 €	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera S (993)	Cpe	96-98	6	3,6	286	100.000 €	77.500 €	55.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo (993)	Cpe	95-98	6	3,6	408	170.000 €	125.000 €	97.500 €	k. N.	k. N.



PORSCHE-PREISGUIDE 2021 Teil 2 erscheint in Ausgabe **5-2021!**

Dort finden Sie alle Preise der wassergekühlten Porsche von 924 über 996 bis Boxster und 997.



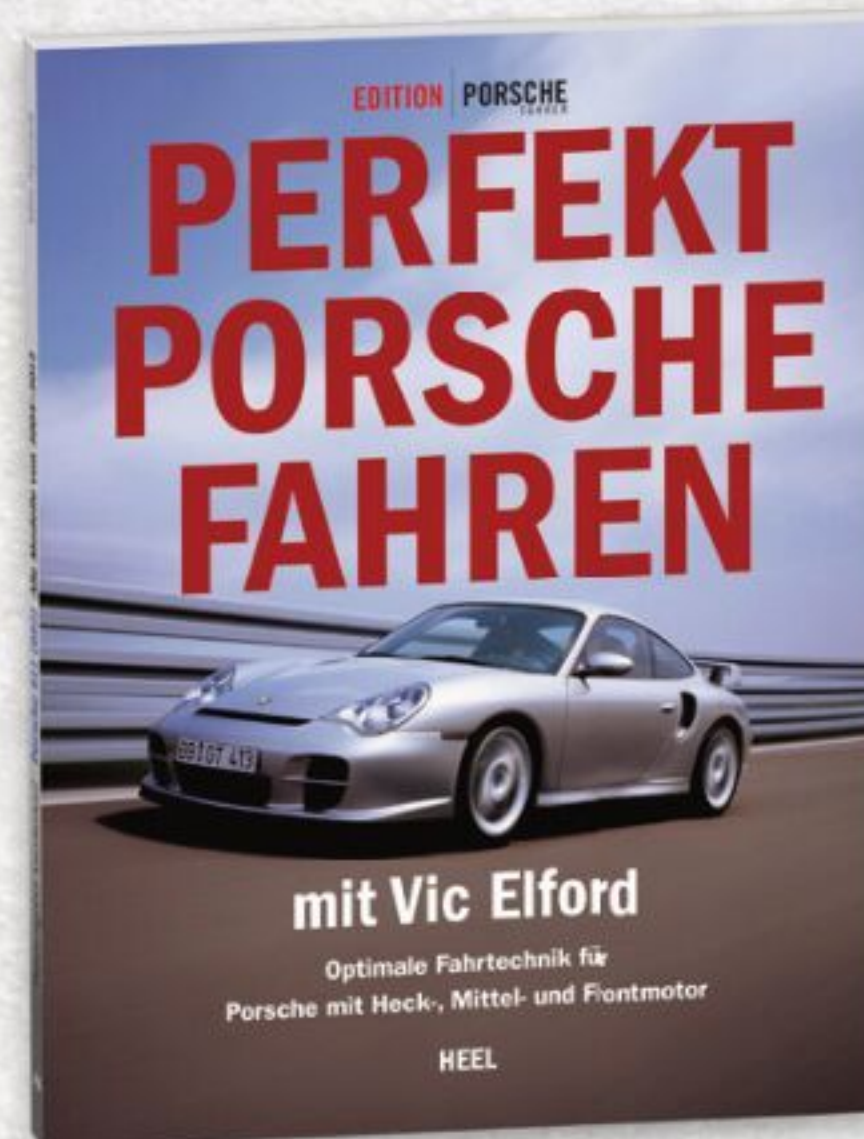
ABONNIEREN LOHNT SICH!

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

>13% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

* im Inland, Ausland auf Anfrage

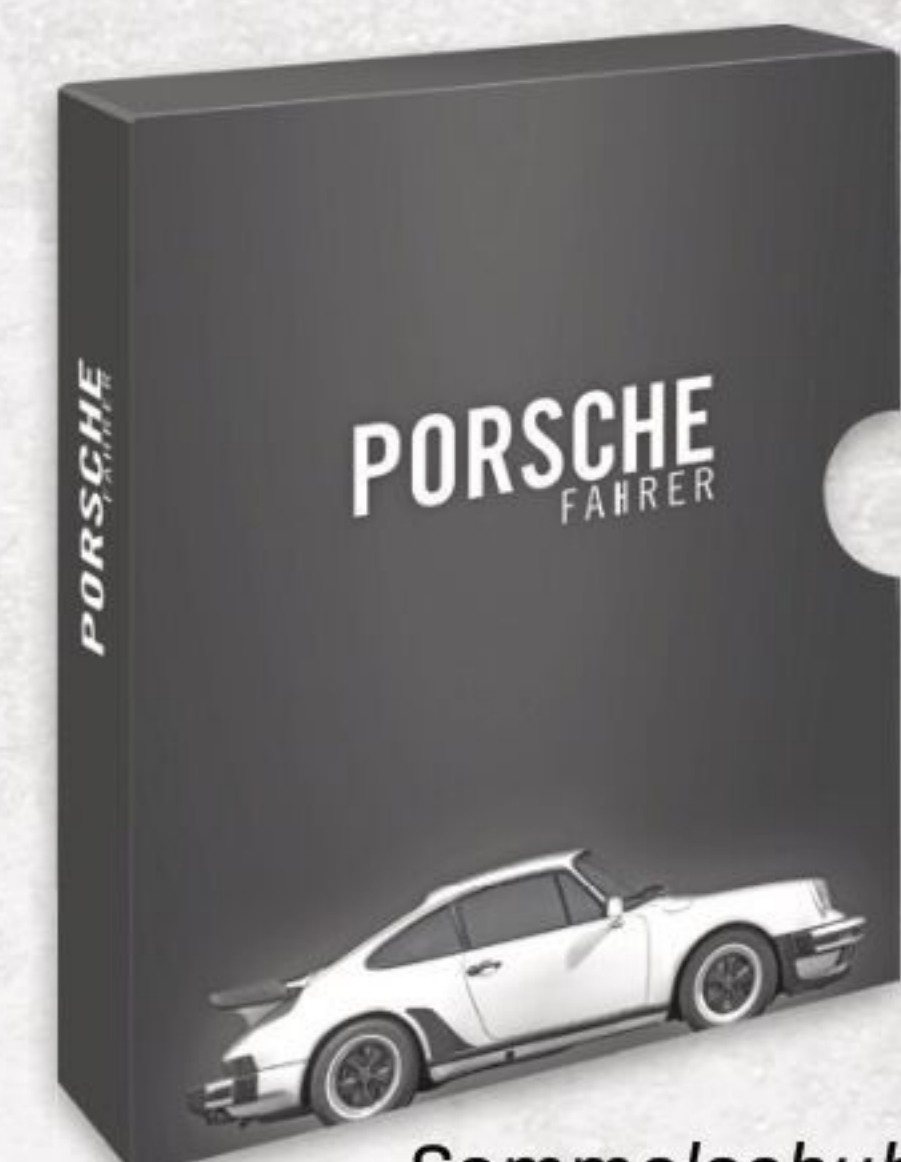
IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 9,99 Euro

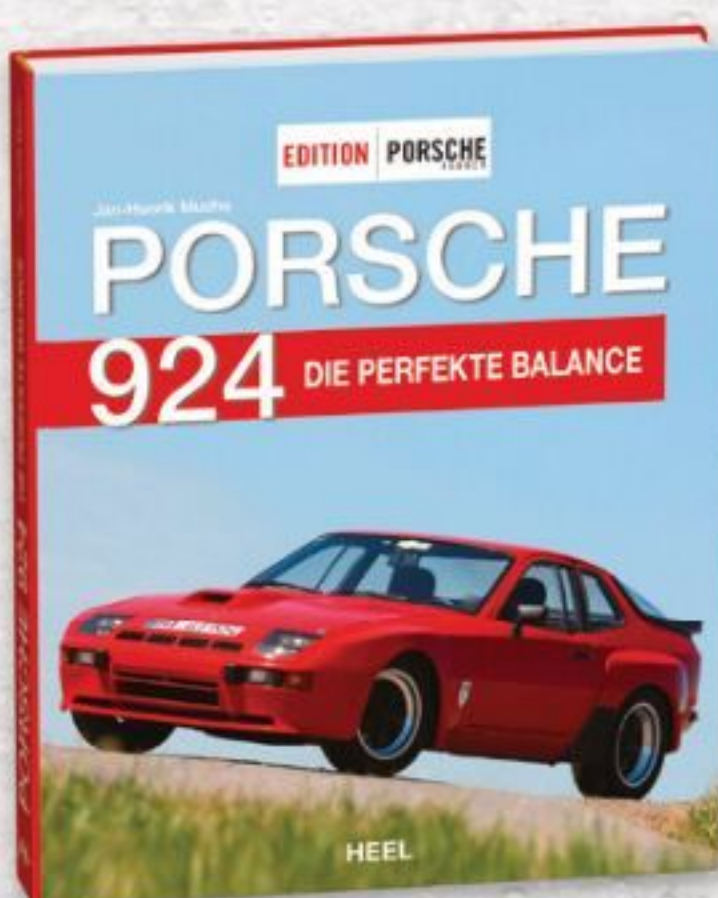


Wert: 14,99 Euro

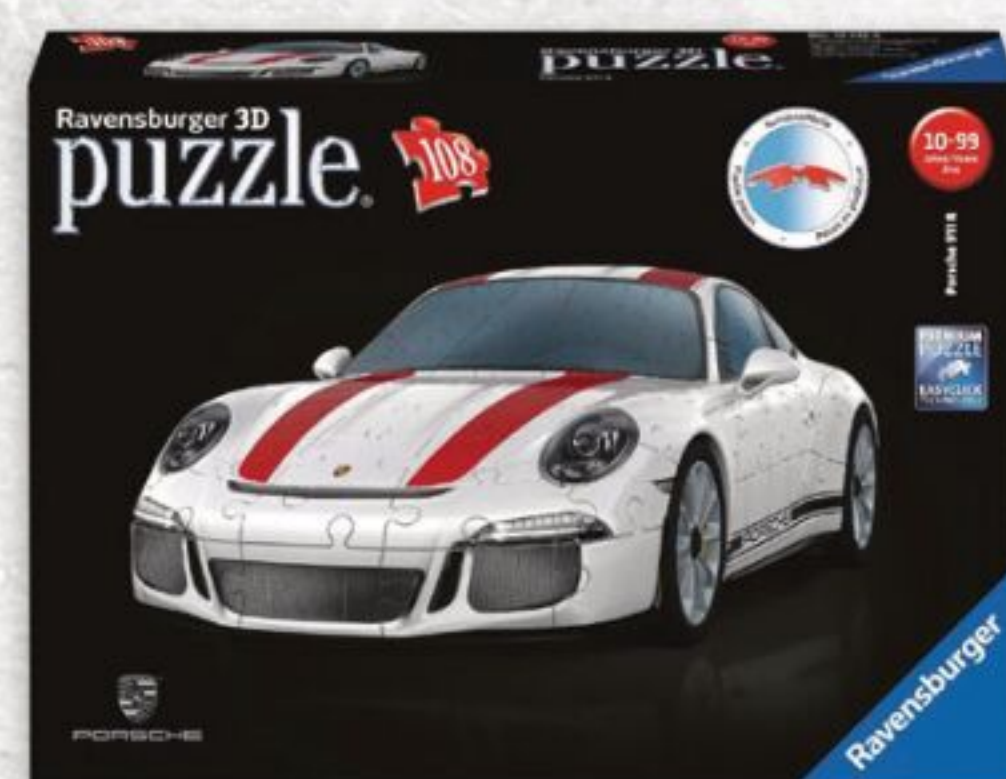


Sammelalbum
Wert: 14,99 Euro

IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Wert: 39,95 Euro



3D Puzzle 911 R
Wert: 34,99 Euro



Polizei 911
Wert: 47,99 Euro



PORSCHER 917



Wert: 19,99 Euro



3D Puzzle GT3 Cup
Wert: 33,99 Euro



Feuerwehr Macan
Wert: 54,99 Euro



PORSCHER 917

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

**BESTELLEN SIE IHR ABO AUF WWW.PORSCHER-FAHRER.DE
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

MR MARVIS

AMSTERDAM



DEINE PERFEKTE CHINO



GEFERTIGT IN PORTUGAL



20+ FARBEN



ELASTISCHER HOSENBUND



REISSVERSCHLUSSTASCHE



KOSTENLOSER VERSAND

BESTELLE JETZT DEINE MR MARVIS HOSEN AUF [MRMARVIS.DE](https://www.mrmarvis.de)