

PORSCHE  
FAHRER

# PORSCHE FAHRER



Ausgabe 5-2021  
Juli / August 2021  
€ 7,50 (D) · CHF 11,50 (CH)  
€ 8,70 (A) · € 8,90 (B/L)  
€ 9,90 (E/I)  
[www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)

DEUTSCHLANDS  
GRÖSSTES  
UNABHÄNGIGES  
PORSCHE  
MAGAZIN



993,  
996 +  
997 Targa **UNTER GLAS**



Fahren und Spaß haben  
Helge Thomsen im 911 SC



Im Container geparkt  
550 Spyder #69



Vierzylinder-Finale  
30 Jahre 968



Quelle: Magnus Contzen

# Auf der Ideallinie für unsere Kunden: seit 1991.

## Das Porsche Zentrum Chemnitz.

Seit 1991 ist die Kamps Gruppe als erster Porsche Vertragshändler in den neuen Bundesländern tätig und somit der traditionsreichste Porsche Partner in Ostdeutschland. Heutige Klassiker wie die luftgekühlten 911 Modelle (964, 993) oder auch der Porsche 928 wurden damals als Neuwagen verkauft, ausgeliefert und in unserer eigenen Werkstatt gewartet. Die damit erworbene 30-jährige Porsche Kompetenz bildet heute ein solides Fundament, das unseren Kunden zugutekommt.

Im September 2017 hat die Kamps Gruppe für EUR 6,9 Millionen ein komplett neues Porsche Zentrum und damit einen einzigartigen Anziehungspunkt und Erlebnisraum für Porsche Fans geschaffen. Am neuen Standort in der Tuchschererstraße 9–11 führt Torsten Schenker mit seinem Team von insgesamt 44 Mitarbeitern mit Leidenschaft und mehr als 25-jähriger Porsche Erfahrung das Autohaus in eine vielversprechende Zukunft.

Der Showroom des Porsche Zentrum Chemnitz erstreckt sich mitsamt der Galerie und den Beratungsräumen über mehr als 1.700 Quadratmeter und bietet für 23 Fahrzeuge Platz. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im neuen Werkstattbereich. Dieser beherbergt auf einer Fläche von knapp 1.200 Quadratmetern 10 Werkstattarbeitsplätze, mit denen wir einen flexiblen und perfekten Service realisieren können. Zudem umfasst der Komplex, der verkehrsgünstig unweit der Autobahn A72 auf einem rund 15.000 Quadratmeter großen Areal liegt, ein modernes Teilelager sowie eine hauseigene Waschanlage und Fahrzeugaufbereitung.

Wer sich selbst ein Bild vom neuen Porsche Zentrum Chemnitz machen möchte, ist jederzeit am neuen Standort in der Tuchschererstraße 9–11 willkommen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

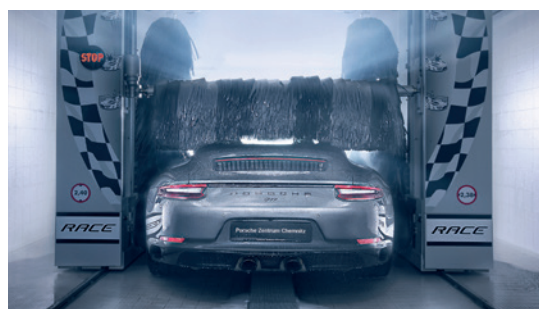
### Ihr Team vom Porsche Zentrum Chemnitz

Torsten Schenker  
Geschäftsleitung



### Porsche Zentrum Chemnitz

Kamps Sportwagenzentrum  
Chemnitz GmbH & Co. KG  
Tuchschererstraße 9–11  
09116 Chemnitz  
Tel. +49 371 36911-0  
[www.porsche-chemnitz.de](http://www.porsche-chemnitz.de)



## Ja, ich gebe es zu.

Ich bin ein Fan! Als Journalist ist das einigermaßen problematisch, denn um im Sinne der Rezipienten, also der Leser, also Ihnen, unabhängig und kritisch berichten zu können, braucht es professionelle Distanz. Immer und unbedingt. Es geht, bei aller Begeisterung für das Thema, um die Trennung von Meinung und Nachricht. Alles gut und toll zu finden, ist nur Fans erlaubt. Auch deshalb könnte ich wohl nie wertfrei über ein Spiel von Eintracht Frankfurt oder ein Orchesterstück meiner Kinder berichten – ich mag sie einfach alle viel zu sehr! Bei allem Enthusiasmus für das Thema Auto gelingt es mir dennoch ganz gut, pflichtbewusst Abstand zu wahren. Jedoch beim 911 Targa gebe ich freimütig zu: Ich bin ein Fan! Verurteilen Sie mich, aber ich kann nicht anders. Mich fasziniert die ebenso mutige wie leicht absonderliche Idee eines Fahrzeugs, das offen und geschlossen sein kann, aber weder Coupé noch Cabriolet sein will. Gleiches gilt für die Umsetzung eines immer komplizierten Dachkonzepts, das mindestens so viele Vor- wie Nachteile in sich trägt. Wer mal eben bei einem Regenguss ein Targadach ausfalten und montieren durfte, die Geräuschkulisse eines alten 911 Targa jenseits der 150 km/h kennt oder die hakende Mechanik eines Glasdachs und/oder Sonnenrollos zum Laufen bringen musste, der weiß, was gemeint ist.

Aber das ist es alles wert – denn nur bei einem 911 Targa bekommt man zum Auto das Wissen dazu, dass hier auch der Namensgeber einer ganzen Wagen-gattung vor der Tür steht. Wo, bitte schön, gibt es das ein zweites Mal? Ich finde es so cool! Und bin auch deshalb ein Fan.

Die Begeisterung für die Glasdach-Targa der Elfer-Historie ist neu, muss ich mir selbst eingestehen. Lange hat mir die Dramatik im Look und Auftreten gefehlt, schien mir die Effizienz der Konstruktion ein wenig zu unterkühlt. Aber hey: Die Dachlinie folgt ihren eigenen Regeln, Seltenheit und Alltagstauglichkeit der Autos machen sie begehrenswert und attraktiv. Nach einem Tag mit drei Targa der Baureihen 993, 996 und 997 weiß ich: Ein Targa geht auch mit zwei Längsholmen anstelle eines Querbügels! Und es freut mich umso mehr, dass mir alte Vorlieben nicht den Blick für neue Interessen verstellen. Einen alten Targa hatte ich schon ... Es wird Zeit, ein paar neue Klassiker zu entdecken!

Ihr geständiger Targa-Fan und -Fahrer

*Jan-Henrik Muche*

Jan-Henrik Muche



### Zusätzliche Bildergalerien und Videos

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

## BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



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



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



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



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



84

**WUNDER GIBT ES IMMER WIEDER**

Nur wenige durften ihn sehen, kaum einer wusste von ihm. Über 30 Jahre lang parkte der 550 Spyder, Nummer 69 von 90 gebauten, in einem Übersee-Container. Jetzt wurde der Schatz geborgen.



**SERVICE, TEST + TECHNIK**

12 FAHRBERICHT  
CAYENNE TURBO TYP P0536  
AUF HÖCHSTEM NIVEAU

34 MADE BY PORSCHE  
TAYCAN CROSS TURISMO  
DRAUSSEN SPIELEN

**MASCHINEN**

18 TITELSTORY  
911 TARGA TYP 993, 996 + 997  
UNTER GLAS

68 SPORT-SCHAU  
917 BAILEY CARS – GROSSES KINO

84 HAPPY END  
550 SPYDER – FUNDSACHE



18

**DIE ANDEREN TARGA**

20 Jahre lang war bei Porsche alles anders: Targa-Modelle trugen große Glasdächer! In der Elfer-Historie sind 993, 996 und 997 Targa Ausnahmen und beinahe Geheimtipps. Einsteigen zur Probefahrt unter Glas!



### VIER SIND WIEDER WER

Mit dem 968 ging 1995 die Geschichte der Vierzylinder-Transaxle-Modelle in Bestform zu Ende. Heute feiern wir mit Coupé und Cabrio im Look der Neunziger Geburtstag und gratulieren ganz herzlich zum 30.

42

---

## MENSCHEN + MOTOREN

42 MAGAZIN  
**968 COUPÉ + CABRIO**  
VORNE IST SCHLUSS!

60 DESIGN  
**ANATOLE LAPINE**  
AUFBRUCH-STIMMUNG

52 AUTO-KULTUR  
**PORSCHE DIESEL**  
FAHREN UND FEIERN

76 MENSCHEN  
**HELGE THOMSEN**  
MACH DOCH MAL!

---

## RUBRIKEN

06 LESERBRIEFE | NEWS

91 LITERATUR

94 PORSCHE MARKT

98 VORSCHAU | IMPRESSUM



12

### TURBO STATT ELEKTRO

Vierliter-V8, Biturbo, 550 PS – ein Cayenne Turbo ist das klassische Topmodell der großen SUV-Baureihe, auch wenn er nicht mehr der stärkste oder teuerste ist. Spitze ist er auf jeden Fall.





## GOLDEN MEMORIES

Heute ist Feiertag in Bayern. Und es herrscht ein Traumwetter. Nach einer frühen Bayerwaldrunde mit dem Radl hatte ich gleich danach einen Termin mit vier sehr netten Filmmachern, um Aufnahmen für ein neues Grp. B-Projekt zu machen. Danach gab es traditionelle Fronleichnams-Bratwürstl mit Kraut und Brot. Vom Feinsten. Gut gestärkt habe ich nun meinen 911 ST aus der Garage geholt und mal wieder traumhafte Wege in der Umgebung unter die Räder genommen. Jetzt ist so ein schöner Abend, perfekt, um mit seiner Liebsten auf dem Balkon zu sitzen. Meine Frau Monika hat mich beim Lesen des neuen PORSCHE FAHRER-Magazins geknipst. Darin gibt es einen interessanten Bericht über die Wiederbelebung meines Porsche 924 Carrera GTS Rallye, mit dem ich 1981 in der DM gefahren bin. Ich wünsche Euch einen schönen Abend und ein erholsames verlängertes Wochenende.

Walter Röhr

## PORSCHE AM HANDGELENK

Ich schreibe mir hier den Frust von der Seele. Porsche verkauft in seinen PZ schöne Uhren und eine davon habe ich mir geleistet. Kostete ja bloß 600 Euro. Weil sie so schön und wertvoll ist, habe ich sie nur an Sonntagen und nur, wenn ich mit meinem Porsche gefahren bin, getragen. Ab und zu auch in der Nacht. Nach etwa zehn Monaten löste sich das Lederarmband auf. Meine Reklamation im PZ wurde erst mal mit Bedauern und einem Hinweis auf nicht bestimmungsmäßiges Nutzen unterstellt. Erst nachdem ich an PORSCHE DESIGN geschrieben habe, wurde mir im Rahmen der Kulanz ein neues Armband geschickt. Es war bedauerlicherweise die gleiche Qualität, sodass ich meine Uhr nicht mehr anziehen kann. Sie liegt jetzt im Schrank neben den anderen Uhren und schlummert im Ruhestand. Porsche sollte weiterhin gute Autos bauen, und wenn sie dann doch Uhren verkaufen, sollten sie nur Metallarmbänder haben.

Rüdiger Iwann

## WERBUNG UND INHALT

Ich bin begeisterter Leser des PORSCHE FAHRER-Magazins und Abonnent. Kürzlich erhielt ich die Ausgabe 4-2021 und war überrascht, dass sich das Magazin in ein Werbeblättchen verwandelt hat! Die Werbung zu Fleisch, Geldanlagen, Shorts etc. hat dort nichts zu suchen!

Ich gebe mein Geld für die Inhalte zum Thema Porsche aus und nicht für die Überflutung mit Werbung, es sei denn, Sie geben einen großen Teil Ihrer Werbeeinnahmen an die Abonnenten zurück. Ist das der Fall? Es gehört auch nur dann Werbung von Hotels in das Magazin, wenn Porsche-Fahrern hierdurch Vorteile entstehen. Das ist aber bei den mehrseitigen Angeboten nicht der Fall. Ich möchte Sie bitten, in Zukunft das Magazin mit den Inhalten zu füllen, für welche die Abonnenten bezahlen, oder diesen Geld zurückfließen zu lassen. Im Voraus vielen Dank.

Martin Schuck

*Anm. d. Red.: Natürlich verstehen wir, dass Sie lieber Porsche-Inhalte als Werbung lesen. Leider ist es jedoch so, dass sich ein Magazin allein durch Verkäufe am Kiosk oder im Abo nicht finanzieren kann. Und wir möchten Sie und andere Porsche-Fans gern auch zukünftig mit unserem Magazin versorgen. Wenn eine Zeitschrift einen großen Teil der Werbeeinnahmen an Abonnenten weitergibt, ist die Finanzierung ad absurdum geführt. Stattdessen finanzieren wir über die Werbeeinnahmen bspw. für Sie die Preisersparnis, die Versandkosten und die Aboprämie. Ihnen entstehen jedoch auch darüber hinaus absolut keine Nachteile! Denn die von Ihnen erwähnten Hotels werben auf zusätzlichen Seiten. Sie werden feststellen, dass diese nicht zum regulären Seitenumfang zählen (auch anhand des anderen Papiers und fehlender Seitenzählung zu erkennen). Und eben aufgrund der erhöhten Anzeigen in dieser Ausgabe haben wir uns entschlossen, acht zusätzliche Seiten mit redaktionellem Inhalt hinzuzufügen. Gerade weil wir unseren Lesern und Abonnenten in erster Linie eben diesen liefern wollen und Anzeigen uns das ermöglichen. Sie sehen also: Wir ziehen durch die Anzeigen in dieser Ausgabe keinen zusätzlichen Vorteil, sondern haben ihn sozusagen bereits in Form von Inhalten an Sie weitergegeben.*



## RESTOMODS UND OUTLAWS

Super, dass Ihr das Thema Outlaws immer wieder in Eurer Zeitschrift aufgreift! Auch ich habe mich 2005/2006 entschieden, meinen 356 SC, Baujahr 1964, dezent als Outlaw wiederaufzubauen. In den USA ist dieses Thema nicht so emotional aufgeladen wie hier in Deutschland.

Obwohl ja selbst Porsche heute mit seinem Individualprogramm auch viele Möglichkeiten bietet, seinen Porsche „anders“ aussehen zu lassen. Mein Motto lautet: „Spaß ist, was dem/der Fahrer/in gefällt!“

Bernd Zulauf

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

# TRADITION & ZUKUNFT – OSMIUM DAS LETZTE EDELMETALL

Von null auf 1.500 in überraschend kurzer Zeit, ein Überflieger in seinem Segment und bei aller Exklusivität erstaunlich alltagskompatibel. Wir sprechen vom Grammpreis des seltensten Edelmetalls ... Mit Steigerungsraten, die uns an den Motorsport denken lassen. Osmium ist ein Edelmetall, genauer gesagt das letzte der acht Edelmetalle, das international in den Markt eingeführt wird.

Beinahe lautlos und unbemerkt zieht Osmium seit einiger Zeit an allen anderen Metallen, die sich als Sachwertanlage verdient gemacht haben, vorbei. Denn Gold, Silber oder Platin bewegen sich kaum auf der Werteskala. Osmium hingegen steigt unaufgeregt von Jahr zu Jahr ohne wilde Kapriolen. Da es sich nicht in den medialen Vordergrund drängelt, ist Osmium trotz seiner Schönheit noch relativ unbekannt und man könnte es als Geheimtipp bezeichnen. Denn in der Schweiz konnte nach 40 Jahren Forschung giftiges Rohosmium zu sparkelnden Osmium-Disks kristallisiert werden. Damit war Osmium marktfähig. Es unterliegt durch die Kristallisation einem natürlichen Monopol, das den Sachanleger neben der absoluten Wiedererkennbarkeit jeden Stückes vor Fälschung schützt. Damit wurde es zum Shootingstar in der Sachanlageszene.

Das Augenmerk der Sachanleger richtete sich vor allem auf einige Kernargumente. Osmium ist das seltenste der nicht-radioaktiven Elemente auf der Erde. Seine Unfälschbarkeit geht dabei auf zwei Eigenschaften zurück. Es hat erstens die höchste Dichte aller Stoffe und kann deshalb nicht unbemerkt mit wertlosen Metallen gefüllt werden. Zweitens ist seine Kristallstruktur bei jedem Stück einzigartig und bereits auf einer Fläche von 1 mm<sup>2</sup> um mehr als das Zehntausendfache sicherer als ein biologischer Fingerabdruck.

Ein eigener Buchstaben- und Zahlencode, der für jedes zertifizierte Stück generiert wird, ermöglicht jederzeit eine exakte Zuordnung des Eigentums wie die Eintragung eines Fahrzeugbriefes im Register der Zulassungsstellen. Die hohe Wertdichte macht Osmium als Sachwertanlage vor allem deshalb interessant, weil bereits kleinste physische Mengen einen Wert beinhalten, für den man jede Menge Gold im Handschuhfach haben müsste. Besonders in Krisenzeiten, aber auch generell der leichten Transportierbarkeit wegen gewinnt Osmium rasend schnell an Beliebtheit. 30.000 Euro passen bequem in 1 cm<sup>3</sup>. Diese Wertdichte ist absolut unerreichbar.



Der Mythos, der dieses besondere Edelmetall umgibt, bezieht sich nicht nur auf sein magisches Funkeln, seine Eleganz und Schönheit, die es auch für den Schmuck-Markt zunehmend attraktiv machen.

Er wirft auch den Schatten einer spannenden Preisentwicklung voraus: In der gesamten Erdkruste gibt es nur circa zwei Kubikmeter abbaubaren Osmiums. Ist dieses Volumen erreicht, wird es einfach keines mehr geben. Ein Phänomen, das noch nie da gewesen und vor allem so faszinierend ist, dass es einen eigenen Namen bekommen hat: Osmium-Bigbang. Er sagt voraus, dass Osmium innerhalb eines Jahrzehntes, vermutlich begleitet von einem rasanten Preisanstieg, vollständig ausgehen könnte.

[www.buy-osmium.com](http://www.buy-osmium.com)

Informieren Sie sich aber auch gern auf der 24-Stunden-Hotline der Osmium-Institute 089 744 88 88 88.



# OSMIUM

## BOXSTER 987 UND 986

Habe die aktuelle Ausgabe des PORSCHE FAHRER-Magazins vor mir und auf Seite 44/45 einen Fehler entdeckt! Die abgebildeten Boxster sind nicht vom Typ 987, wie es links oben steht, sondern zeigen den Vorgänger 986. Ich besitze selbst einen roten 987 und habe Ihren Fehler sofort bemerkt! Trotzdem möchte ich Ihre Zeitschrift an dieser Stelle loben. Es ist die mit Abstand beste freie Zeitschrift zum Thema Porsche. Weiter so!

Frank Scheinpflug

Heute hatte ich die neueste Ausgabe im Briefkasten. Besonders freuen mich der Artikel über das Boxster-Jubiläum und die Beschreibung der Baureihen. Sie begleiten die Modelle mit tollen Bildern in typischen Lackierungen. Wenn Sie auf Seite 44, Überschrift 987, ganz vorsichtig unter den Lack des roten und des gelben Boxster schauen, werden Sie einen 986 Boxster S und einen 986 mit vermutlich 2,7-l-Motor finden. Tolle Autos, aber möglicherweise unter der falschen Überschrift abgebildet.

Jörg Bowe

*Anm. d. Red.: Vielen Dank für Ihre Nachricht. Ja, das ist uns beim Aufschlagen des Heftes auch bereits aufgefallen. Da hätte sogar schon ein Blick auf die Rückleuchten gereicht! Irgendwie ist uns das in der Bilderflut der Boxster wohl durchgerutscht ...*



## PORSCHE W124

Die Experten sind sich einig: Der 500 E ist der beste Porsche, der jemals einen Mercedes-Stern trug. Vor 30 Jahren startete in Zuffenhausen die Produktion der W124-Sport-Limousine, deren „konstruktive und serientechnische Entwicklung“ Porsche für den Stuttgarter Nachbarn übernommen hatte. Mehr O-Töne, Bilder und Informationen gibt es im Porsche-Newsroom oder in PORSCHE FAHRER 3-2021.



## AUSFAHRT ZUM 70. JUBILÄUM

War es die erste Porsche-Rallye, das erste reine Porsche-Treffen überhaupt? Sehr wahrscheinlich ja! Vieles spricht dafür, dass Heinz Schellhaas vor 70 Jahren den Grundstein zum Porsche-Club-Leben legte. Im August 1951 hatte der Hotelier und Privatfahrer, Rallye-Monte-Carlo- und Mille-Miglia-Starter Heinz Schellhaas aus Fischbachtal-Lichtenberg Porsche-Fahrer in den Odenwald eingeladen. Prominenz wie Rennfahrer Petermax Müller oder Huschke von Hanstein war ebenfalls am Start. Auch die Neuauflage am 29. August zum Jubiläum, erneut veranstaltet von der Familie Schellhaas, richtet sich wieder an Porsche-356-Teams.

[www.porsche-rallye-schellhaas.com](http://www.porsche-rallye-schellhaas.com)



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





## MEHR ODER WENIGER

Touring heißt Zurückhaltung. Wie schon das 2017 vorgestellte Vorgängermodell 991 verzichtet die neue 510-PS-Version des rennsportnahen 911 GT3 auf den feststehenden Heckflügel – kann dafür aber erstmals ohne Aufpreis mit dem Siebengang-PDK anstelle des Sechsgangschaltgetriebes bestellt werden. Mehr Komfort oder spezielle Exterieur-Pakete sind optional, darüber hinaus entsprechen die Auswahl der Sonderausstattungen, die Außen- und Räderfarben sowie der Preis in Höhe von 170.969 Euro dem normalen GT3.



## NORDSCHLEIFEN-REKORD

Er hat es wieder getan! Im neuen Hochleistungsmodell der Cayenne-Baureihe hat Porsche-Testfahrer Lars Kern am 14. Juni bei perfektem Sommerwetter einen Rekord in der SUV-Klasse aufgestellt. Für die 20,832 Kilometer lange Nürburgring-Nordschleife benötigte Kern 7.38,9 Minuten. Mit Ausnahme eines Rennsitzes und Sicherheitskäfts befand sich der Cayenne im notariell beglaubigten Serienzustand. Mehr zum neuen Topmodell der Baureihe lesen Sie in PORSCHE FAHRER 6-2021.

# MONOLITH - der Grill mit Wirkungsgrad

**M**onolith steht für keramisches Grillen. Eine Art, Essen zuzubereiten, die eigentlich seit tausend Jahren praktiziert wird. Und die das Osnabrücker Unternehmen in die Moderne transformiert hat.

Das Geheimnis des Keramikgrills ist sein immens hoher Wirkungsgrad. Er verbrennt Holzkohle, idealerweise sehr hochwertige aus nachhaltiger Produktion, mit enormer Effizienz. Die massive Keramik ist dabei ein erstklassiger Isolator gegenüber der mitunter nasskalten Welt außerhalb des Garraums. Und die Bauform ermöglicht einen Kaminzug, bei dem manche Heizungsanlage neidisch würde. Durch Zuluftschieber und Abluftventil lässt sich dieser Kaminzug je nach Bedarf gut regulieren. Wer ein Maximum an Präzision braucht, kann auch einen elektronisch regulierten Lüfter nachrüsten. Bleibt die Frage: Wofür das Ganze? Der Monolith ist so vielseitig wie kaum ein anderer Grill. Er beherrscht extrem hohe Hitze etwa für Steaks oder Pizza ebenso wie niedrige Temperaturen für klassisches BBQ. Und beim BBQ hat er eine unglaubliche Ausdauer. Bis zu 20 Stunden Laufzeit mit etwa 2,5 Kilogramm der originalen Monolith-Holzkohle sind kein Problem. Und für manche Gerichte wie etwa Pulled Pork braucht man das. Der schwere Korpus und der dicht schließende Deckel sorgen dafür, dass in der ganzen Zeit die Temperatur nur geringfügig schwankt. BBQ auf dem Monolith ist also unglaublich komfortabel. Zudem erzeugt die Keramik ein besonderes Klima im Grill, das ihn auch zu einer Art Steinbackofen macht. Brot und die schon erwähnte Pizza lassen sich so sensationell gut zubereiten; womöglich wird da sogar der Lieblingsitaliener neidisch.

Das Potenzial eines Monolith kann mit dem richtigen Zubehör aber noch viel weiter ausgereizt werden, etwa mit der Feuerplatte. Auch hier gilt, dass die massive run-

de Stahlplatte mit vergleichsweise wenig Brennstoff auf Temperatur gebracht werden kann. Und dann steht einem sehr geselligen Grillabend nichts mehr im Wege. Im Übrigen entwickelt der Grill dabei auf Wunsch solche Temperaturen, dass man auf der Öffnung der Feuerplatte ohne Probleme noch einen Wok nutzen kann.

Die Monolith Keramikgrills überzeugen dabei übrigens nicht nur durch ihre Vielseitigkeit und ihren Wirkungsgrad, sondern auch durch ihr zeitlos-ansprechendes Design und eine erstklassige Verarbeitung. Sie sind gebaut für ein langes Griller-Leben und viele schöne Abende, wahlweise im eigenen Garten mit den größeren Modellen Junior, Classic und Le Chef oder unterwegs mit dem kompakten Icon.

**Weitere Infos gibt es unter [monolith-grill.eu](http://monolith-grill.eu)**



Maximale Hitze aus wenigen Kohlen: So sieht Wirkungsgrad beim Grillen aus.

Der Monolith ist selbst in der kleinsten Version namens ICON schon ein geniales Grillgerät.



FAHRBERICHT – CAYENNE TURBO TYP P0536

# AUF HÖCHSTEM



# NIVEAU

Wenn Geld keine Rolle spielt, ist der große Cayenne mit dem Nachnamen Turbo der eine Porsche für alle und alles. Mit den Fahrleistungen eines ehrgeizigen Sportwagens sowie dem Platz und Komfort einer gediegenen Limousine bügelt er lange Autobahn-Etappen und kaputtgesparte Innenstädte flach.



## DAS IST ER

Obwohl er Turbo heißt, was bei Porsche immer für Spitzenstellungen steht, ist er eines nicht bzw. nicht mehr: das Topmodell der Baureihe! Diese Rolle hat in der stetig gewachsenen Modellfamilie der Turbo S E-Hybrid übernommen, der kolossale Technik-Gigant mit einer Systemleistung von 680 PS und einem Einstiegspreis von 176.443 Euro.

Ist der eine Stufe darunter angesiedelte Cayenne Turbo, zumal in der beinahe konservativ anmutenden „Vollheck“-Ausführung, deshalb ein Zeichen des Maßhaltens bzw. des Verzichts? Wohl kaum, wie ein Blick auf die Ausstattung zeigt. Achtgang-Tiptronic, 21-Zoll-Räder, die beim Cayenne Turbo eingeführte Bremsanlage mit Wolframcarbid-beschichteten Scheiben (Porsche Surface Coated Brake, PSCB) und weißen Bremssätteln, Luftfederung, Lederausstattung und 18-Wege-Sportsitze sowie PCM mit Online-Navigation und vieles mehr sind serienmäßig. Turbo heißt immer auch Luxus.

In der Hierarchie der Baureihe liegt der Cayenne Turbo an zweiter Stelle. Sechs Cayenne-Varianten führt Porsche mittlerweile im Programm, plus Coupé-Versionen. Über dem 550 PS starken Turbo rangiert der Turbo S E-Hybrid, darunter finden sich, preislich von unten nach oben sortiert, die Basisversion mit Monoturbo-V6 und 340 PS, der E-Hybrid mit potenter Gesamtleistung von 462 PS, der Cayenne S mit dem im Hubraum etwas kleineren 2,9-Biturbo-V6 und 440 PS sowie der GTS mit Vierliter-Biturbo-V8 und 460 PS.

Preissprünge von rund 30.000 Euro von Modell zu Modell trennen Cayenne GTS (115.634 Euro), Cayenne Turbo (145.503 Euro) und Turbo S E-Hybrid (176.443 Euro). Die beiden Spitzentypen verfügen über den gleichen Motor. Aus 3996 ccm holt der doppelt aufgeladene V8 stramme 550 PS bei 5750/min, das maximale Drehmoment von 770 Nm liegt zwischen 2000 und 4500 Touren an – Leistung besitzt der Cayenne Turbo auch ohne zusätzliche E-Power im Überfluss.

## DAS KANN ER

Einen Cayenne Turbo zu fahren, zu benutzen, hat beinahe schon einen nostalgischen Beigeschmack. Das liegt einerseits an der ergänzenden Modellbezeichnung Turbo, die bei Porsche einen besonderen Klang hat und immer etwas Großes bedeutet; wer Turbo hört, hat Hochok-



taniges in der Nase und Heckflügel vor Augen. Turbo ist maximal oldschool, eben ganz ohne Hightech-Batteriepakete und Hybrid-Feigenblatt. Andererseits schwingt im Doppelrahmstufen-Cayenne eine Ahnung mit, dass diese Art Automobil ihren Zenit wohl überschritten haben dürfte. Wie lange wird es einen Cayenne Turbo mit gleich doppelt aufgeladenem V8-Verbrenner noch geben?

Bis diese Frage geklärt ist, macht der Cayenne Turbo das Beste aus der ihm verbleibenden Zeit. Die Ingenieure haben ihr Maximum geleistet und einer mehr als zwei Tonnen schweren, geländegängigen Luxuslimousine mit Platz für fünf per Biturbo-Aufladung, High-End-Fahrwerk und Elektronik das Talent eines Sportwagens mitgegeben – kein anderer Cayenne ist so sehr Porsche wie der Turbo.

Dazu gehört, auf unnötiges Drama zu verzichten, egal ob bei Tempo 30 oder v/max jenseits der 280-km/h-Marke. In der Stadt hüllt der Cayenne die Insassen in präsidialen Komfort, nur die Lenkung wirkt zu leichtgängig und zu

weit weg vom eigentlichen Geschehen. Platz gibt es massig, das Kofferraumvolumen zeigt Porsche mit 745 Litern an. Auf Leder und belüfteten Sitzen (Aufpreis: 2023 Euro), hinter Geräusch- und Wärmeschutzverglasung (1725 Euro) und umgeben von hochwertigen Materialien und neuester Unterhaltungselektronik, ist die Welt da draußen weit entfernt. Still und schwer säuselt das XL-SUV in der weichsten Luftfederrate über Frostaufbrüche im Pflaster. Der Normalmodus ist innerorts und im Alltag schon deshalb genau richtig, weil der Motor in Sportstellung zu mühelos und schnell zu viel Tempo macht.

Eine winzige Anfahrschwäche bleibt. Jenseits davon, wenn die Nadel des Drehzahlmessers in Richtung 5000/min marschiert, raubt der Biturbo-V8 dem Cayenne jede Schwere und jagt ihn in rund vier Sekunden von 0 auf 100 km/h. Auf Landstraße und Autobahn empfiehlt sich der Sportmodus. Mit dem eine Stufe härter gestellten Fahrwerk, weiter ausdrehenden Gängen und dem gefühlt besser am Gas hängenden Motor gewinnt die Fuhre an Dynamik.



EIN CAYENNE TURBO MIT 550 PS,  
DOPPELT AUFGELADENEM V8-VER-  
BRENNER, OHNE BATTERIEPAKETE  
UND HYBRID-FEIGENBLATT IST  
MAXIMAL OLDSCHOOL.



## Cayenne Turbo

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

**Zylinder:** 8

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

**Hubraum:** 3996 ccm

**Leistung:** 404 kW (550 PS) bei 5750/min

**Drehmoment:** 770 Nm bei 2000/min

**Verdichtung:** 10,1:1

**Gemischaufbereitung:** Benzin-Direkteinspritzung

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

**Getriebe:** Achtgang-Tiptronic S

**Karosserie:** selbsttragend, vollverzinkt

**Fahrwerk/Lenkung:** Einzelradaufhängung rundum, adaptive Luftfederung mit Porsche Active Suspension Management (PASM); elektromechanische Servolenkung

**Bremsen:** Porsche Surface Coated Brake (PSCB), Zehnkolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben 415 mm (vorn), 365 mm (hinten)

**Radstand:** 2895 mm

**Spur:** 1687 mm (vorn), 1670 mm (hinten)

**L x B x H:** 4926 x 1983 x 1673 mm

**Räder/Reifen:** 9,5 J x 21 mit 285/40 ZR 21 (vorn), 11 J x 21 mit 315/35 ZR 21 (hinten)

**Leergewicht:** 2175 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 2935 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 286 km/h

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 4,1 s

**Tankinhalt:** 90 l

**Durchschnittsverbrauch auf 1000 km:** 13,3 l SP (Werksangabe: 11,6 l SP)

**Preis:** 145.503 Euro (Testwagenpreis: 189.140 Euro)







Ob Tempo 120 oder 250 km/h ist dabei beinahe gleich. Und Sport-Plus? Braucht es nur, wenn die Nordschleife als Abkürzung genommen wird.

Die notwendige Technik dafür, das letzte Quäntchen Sportwagen und der beeindruckende Schuss Handlichkeit bedeuten allerdings Aufpreis. Dynamic Chassis Control mit Wankstabilisierung kostet 3272 Euro, Torque Vectoring Plus steht mit 1487 Euro, die Hinterachslenkung mit 2046 Euro in der Preisliste.

### DAS KANN ER NICHT

Kleiner hat er's nicht: Ein Cayenne ist ein klotziges Stück Auto, ganz gleich in welcher Farbe. Diese opulente Größe eines Cayenne ist Segen und Fluch zugleich und erklärt auch zu großen Teilen den Erfolg des eine Nummer kompakter bauenden Macan. Ein Cayenne mit rund fünf Metern Länge und fast 2,20 Metern Breite, Außenspiegel inklusive, nimmt nun einmal viel Raum ein.

Das bringt ganz praktische Nachteile mit sich, wie etwa beim Parken in eng geschnittenen, alten City-Parkhäusern, ist aber auch eine offene Flanke bei den Soft Skills. Auf einige Betrachter wirkt ein üppiger Cayenne im distanzierten dunklen Lack wie Quarzitgrau-Metallic durchaus auch mal einschüchternd – die Sympathiewerte eines klassischen Elfers wird das große Porsche-SUV sicherlich nie erreichen, aber damit werden die Fahrer leben können.

Zur optischen Masse, selbst das Coupé wirkt nicht viel leichter, kommen Gewichtsprobleme hinzu. 2175 Kilogramm wiegt der Cayenne Turbo nach DIN, nach EU-Richtlinien sogar 2250 kg. Leer, natürlich. Dass der Durchschnittsverbrauch bei allem gebotenen Komfort und überbordender Leistung bei 13,3 Liter Super Plus liegt, scheint angemessen – allerdings gibt Porsche einen wohl unerreichbaren Wert von 11,6 Liter an.

Und der Preis? Tut einfach nur weh. Vor allem dann, wenn für gängige Gimmicks wie ein Head-up-Display – bei einer Chevrolet Corvette C5 vor 20 Jahren serienmäßig und heute auch im Ford Focus erhältlich – über 1400 Euro Aufpreis verlangt werden. Bei 145.503 Euro beginnt der Einstieg in den Cayenne Turbo, der unaufdringlich, aber bestimmt konfigurierte Testwagen kostet sogar 189.140 Euro. Alles hier liegt auf höchstem Niveau.



Mit Vernunft hat der Erwerb eines aktuellen, astronomisch teuren Cayenne Turbo nichts zu tun. Platz, Komfort und Dynamik bietet bereits die V6-Basisvariante, Leistung und Fahrleistungen des rund 50.000 Euro billigeren E-Hybrid lassen kein Gefühl des Mangels aufkommen. Wie sauber und präzise Porsche das High-End-SUV konstruiert und den Cayenne Turbo zum Alleskönner gemacht hat, beeindruckt dennoch. Es braucht ihn nicht, in keiner Weise. Aber wer drin sitzt, braucht auch nichts anderes mehr. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



**Ronny Wagner**  
 Gründer und  
 Geschäftsführer  
 der NMF OHG



Handelsblatt

Deutschlands  
**BESTE**  
 Online-Händler

2021

nmf-shop.de

Im Vergleich:  
 16 Online-Händler für Edelmetalle  
 Partner: ServiceValue GmbH  
 handelsblatt.com · 26.05.2021

**Warte nicht,  
 um Edelmetalle  
 zu kaufen,  
 kaufe Edelmetalle  
 und dann warte!**

[www.noble-metal-factory.de](http://www.noble-metal-factory.de)



# 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



AvaxHome - Your End Place


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

TITELSTORY – 911 TARGA TYP 993, 996 + 997

# UNTER GLAS

Nur ein wenig Sonne, dann viel grauer Himmel und Regen – ein Targa-Test im Frühsommer könnte freundlicher ausfallen. Doch uns ist es egal, denn nirgendwo sitzt es sich bei geschlossenem Dach so luftig im Freien wie in den Glasdach-Typen der Baureihen 993, 996 und 997.





Im großen und vielfältigen Gefüge der Elfer-Evolution sind sie nur Fußnoten. Porsche selbst hat es so entschieden, als 2014 mit dem 911 der Generation 991/2 die Rückkehr zum klassischen Targa-Konzept mit Dachmittelteil, Bügel und großer gläserner Heckscheibe vollzogen wurde. So, das war die Botschaft, habe ein 911 Targa auszusehen! Was die Vorgänger-Varianten der Baureihen 993, 996 und 997 zu Ausnahmen von der Regel machte, zu Sonderfällen in der bald 60 Jahre währenden Elfer-Historie. Und dennoch gelten auch für sie die Worte Huschke von

Hansteins, die er dem ersten 911 Targa 30 Jahre vor dem Debüt des Glasdach-993 mit auf den Weg gab: weder „ein Hardtop noch eine Limousine, sondern etwas völlig Neues“ zu sein.

Dass sie alle drei anders und individueller, womöglich sogar speziell sind, erklärt heute ihren Reiz. Ein 911 Coupé ist immer eine sichere Bank, ein Cabriolet vielleicht ein Genuss- oder Spontankauf für den Sommer, aber ein Targa ist bestimmt niemals Zufall. Blicke die Frage, welche der drei Glasdach-Spielarten die richtige ist.



993

Der 993 Targa als Erfinder des Genres ist mit Sicherheit die klassischste, was nicht nur am luftgekühlten Motor liegt. Der 993 ist ein Elfer nach alter Fassung, aber mit modernen Zutaten. Luftgekühlt, jedoch mit tagesaktueller Leistungsspanne, traditionell und doch gleichzeitig der Moderne jederzeit gewachsen. Eben die finale Entwicklungsstufe des ursprünglichen Konzepts.

Das lässt er die Insassen spüren. Das helle „Peng“ der Türen beim Schließen klingt ebenso nach altem Elfer, wie der Innenraum nach den Modellen der achtziger und neunziger Jahre riecht. Wie handlich der 993 mit seinen kompakten Abmessungen ist, fällt erst später beim Umsteigen auf die deutlich größeren Nachfolger auf. Dafür ist er innen aber auch merklich enger – wie das gut eingetragene Lieblingsoutfit sitzt der 993 knapp, aber passgenau und bequem am Körper. Nähe zum Fahrzeug und Wohlfühl-Atmosphäre stellen sich da wie von selbst ein.

Bei der Präsentation der Targa-Version auf der IAA 1995 sahen das die traditionellen Targa-Kunden meist völlig anders: Der Para-





DER 993 TARGA IST EINE SONDERFORM DER BAUREIHE,  
LANGE UNTERSCHÄTZT, DOCH AUFGRUND SEINER  
LUFTKÜHLUNG EIN KLASSISCHER 911.

## 993 Targa

**Motor:** luftgekühlter ohc-Boxermotor  
Typ M64/21 (M64/22)

**Zylinder:** 6

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

**Hubraum:** 3600 ccm

**Leistung:** 210 kW (285 PS) bei 6100/min

**Drehmoment:** 340 Nm bei 5250/min

**Verdichtung:** 11,3:1

**Gemischaubereitung:** Bosch Motronic M 5.2

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsgangschaltgetriebe Typ  
G50/21 / ab MJ 1997: G50/20,  
a. W. Viergang-Tiptronic Typ A50/04

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

**Fahrwerk:** McPherson-Federbeine, Querlenker,  
Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer,  
Stabilisator (vorn), LSA-Mehrlenkerachse und  
Fahrschemel aus Leichtmetall, Schrauben-  
federn, Zweirohr-Gasdruckdämpfer,  
Stabilisator (hinten)

**Bremsen:** 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-  
Festsättel, innenbelüftete und gelochte Schei-  
ben 304 x 32 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

**Radstand:** 2272 mm

**Spur:** 1405 mm (vorn), 1444 mm (hinten)

**L x B x H:** 4245 x 1735 x 1300 mm

**Räder/Reifen:** 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17  
(vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)

**Leergewicht:** 1400 kg (1425 kg)

**Zul. Gesamtgewicht:** 1740 kg (1765 kg)

**Höchstgeschwindigkeit:** 275 km/h (270 km/h)

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 5,4 s (6,4 s)

**Bauzeit:** 1995–1997

**Stückzahl:** 4583

**Preis:** 145.000 Mark (151.660 Mark) 1995

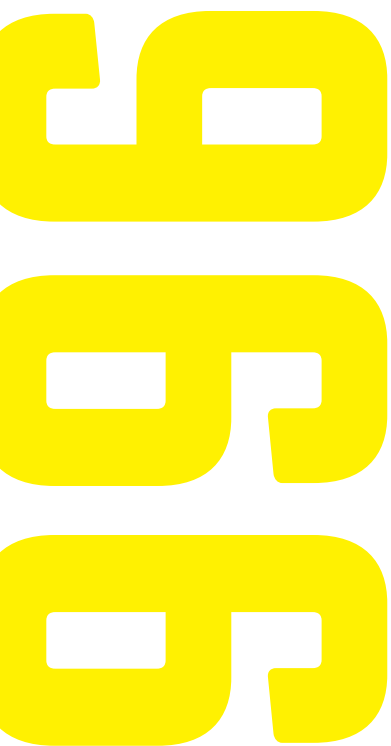






**„EIN 911 TARGA IST WEDER EIN HARDTOP NOCH  
EINE LIMOUSINE, SONDERN ETWAS VÖLLIG NEUES.“  
AUCH MIT EINEM DACH AUS GLAS!**





digmenwechsel vom überlieferten System mit faltbarem Dachsegment und quer laufendem Bügel zum Schiebeglasdach und zwei vom Windschutzscheibenrahmen bis zum Heck laufenden Längsholmen im Stil längst außer Mode gekommener Cabrio-Limousinen schien zu radikal, zu wenig Porsche.

Tatsächlich waren Entwicklung und Fertigung der komplexen Dachmechanik und Glasbauteile eine Auftragsarbeit, die Porsche an Webasto ausgelagert hatte. Idee und Ausführung des neuen 911 Targa waren aber mindestens so originell wie der Urentwurf des 911 Targa und nebenbei kostengünstig zu realisieren – der neue Targa basierte auf der vorhandenen Cabrio-Version und erhielt im Grunde genommen nur einen neuen Dachaufbau.

Über die kontroversen Diskussionen zur Neuzeit und den längst erreichten Liebhaberstatus des 993 Targa kann sich der damalige Entwicklungsvorstand Horst Marchart (82) heute noch wundern: „Es sollte eher ein Son-

dermodell sein, um die Wartezeit bis zum Erscheinen des neuen Elfer zu überbrücken.“ Dass der 993 die Vorlage für zwei weitere Targa-Generationen unter Glas sein würde, konnte da noch niemand ahnen.

#### INDIVIDUELLE DACHLINIE

Typisch für alle drei Targa-Typen ist die eigenständige Dachlinie mit luftiger Optik. Aufgrund schlanker Konstruktion schwebt das Dach mit den in Wagenfarbe lackierten Längsholmen leicht über der Karosserie. Innen ergibt sich ein neues, ganz eigenes Raumgefühl – auch bei geschlossenen Glaselementen sitzt es sich ein bisschen wie draußen unter freiem Himmel. Wegen des abgedunkelten Glases entsteht dabei der Eindruck, eine Sonnenbrille zu tragen.

Aufbau und Funktion der aus drei Teilen bestehenden Glas-Komposition sind komplex. Auf Druck des linken Schalters an der Mittelkonsole stellt sich zunächst das vordere Glas-



**DIE RELATIVE SELTENHEIT DER ERSTEN BEIDEN  
GLASDACH-TARGA-GENERATIONEN IST HEUTE EIN WERT  
AN SICH. KEINE 10.000 STÜCK WURDEN GEBAUT.**

## **996 Targa**

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ 96/03, VarioCam Plus

**Zylinder:** 6

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

**Hubraum:** 3596 ccm

**Leistung:** 320 PS bei 6800/min

**Drehmoment:** 370 Nm bei 4250/min

**Verdichtung:** 11,3:1

**Gemischaubereitung:** Bosch Motronic ME 7.8

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsgangschaltgetriebe Typ G96/01, a. W. Fünfgang-Tiptronic S Typ A96/10

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

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

**Radstand:** 2350 mm

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

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

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

**Leergewicht:** 1415 kg (1470 kg)

**Zul. Gesamtgewicht:** 1845 kg (1900 kg)

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

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

**Tankinhalt:** 64 l

**Bauzeit:** 2001–2004

**Stückzahl:** 5142

**Preis:** 159.041 Mark (164.656 Mark) MJ 2002





**DASS DIE HECKSCHEIBE AUCH EINE HECKKLAPPE IST, GEHÖRT ZU DEN KAUM BEACHTETEN SENSATIONEN DER BALD 60-JÄHRIGEN 911-ENTWICKLUNG.**

element, das bis dahin als breiter, dunkler Balken über Stirn und Augen hängt, als Windabweiser auf, dann fährt das mittlere große Glasteil rückwärts unter die Heckscheibe. Keine zehn Sekunden dauert das alles – Welch ein Zeitgewinn und Unterschied zur Demontage und Unterbringung des alten Targa-Dachs, vom erneuten Einbau ganz zu schweigen. Der Blick in den Rückspiegel durch doppeltes Rauchglas nach hinten lässt das Nahen einer Unwetterfront fürchten, doch über den Köpfen weht jetzt sacht der Wind.

Ganz anders sitzt es sich bei geschlossenem Dach und zugezogenem Rollo im 993 Targa, der wegen des auf einmal schwarzen Dachhimmels nun wie ein Coupé wirkt. Das stufenlos verstellbare Sonnenrollo, das auch

gegen Kälte von oben schützen soll, hat seinen eigenen Schalter, verschwindet aber automatisch beim Öffnen des Targa-Dachs. So bietet ein Glasdach-Targa fast so viele Möglichkeiten wie das Urmodell mit Softwindow.

#### **BEI 993 UND 996 IST DER HECKANTRIEB PFLICHT**

Was der 993 Targa nicht kann, ist Vielfalt. Zur speziell konfigurierten Sondermodell-Idee passt es, dass den 993-Targa-Kunden keine Wahl bleibt: Der modellgepflegte, 285 PS starke Sechszylinder-Boxer mit VarioRam vom Typ M64/21 ist ebenso gesetzt wie die serienmäßig schmal bauende Karosserie. Heckantrieb ist Pflicht, mit einem Preis von 145.000 Mark liegt der Targa



passgenau zwischen dem deutlich billigeren Coupé und dem etwas teureren Cabrio. Dafür sind eine leistungsstarke Klimaanlage und die dem Targa vorbehaltenen, zweiteiligen 17-Zoll-Räder im eigenständigen, ungewohnten „Cup-Design“ mit fünf Speichen und Felgenkranz mit Verschraubungen serienmäßig. Lange wollte niemand die schweren, überstylt wirkenden Targa-Räder haben, 25 Jahre später sind sie gesuchte Spezialitäten, ohne die ein 993 Targa fast zu normal erscheint. Ein 996 Targa fällt weniger auf, ihn identifizieren nur die Kenner der Baureihe auf Anhieb. Die 105 mm mehr in der Länge strecken die Dachlinie mit den nach wie vor schlanken Längsholmen, der 996 sieht eher nach Coupé, auf dessen Basis er entwickelt wurde, mit eigener Note als nach umgebautem

Cabrio aus. Rund 13.000 Mark teurer als das Coupé und etwa 4000 Mark billiger als ein 911 Carrera Cabrio ist der Targa im Jahr 2001.

In der Gunst der Käufer steht das Cabrio dennoch weit, weit oben, Zahlenmenschen werfen dem Targa vor, 70 Kilogramm mehr als das Coupé zu wiegen. Wie sein Vorgänger ist der Targa des neuen Jahrtausends kein Typ, der die Massen begeistert, sondern eine feine Variante für 911-Überzeugungstäter.

Während sich der 993 Targa in zwei Jahren 4583 Mal verkauft, kommt der 996 Targa bis 2004 auf 5142 Einheiten – bei einer Gesamtstückzahl von mehr als 177.000 Einheiten! Auch diese relative Seltenheit der ersten beiden Glasdach-Targa-Generationen ist heute ein Wert an sich.

**VIELFALT FEHLT DEM 996 TARGA.  
ES GIBT IHN WEDER IM  
BREITEN TURBO-LOOK NOCH MIT  
LEISTUNGSSTEIGERUNG. AUCH  
SO GEHT ER 285 KM/H SPITZE.**



# 1997

In der Konfiguration ist der 996 dem 993 sehr ähnlich: Er ist, wie er ist. Einen 996 Targa gibt es weder als Breitbau wie einen 4S oder im Turbo-Look noch mit Allradantrieb oder Heckflügel, zumindest nicht serienmäßig. Eigentlich gibt es nur die Wahl zwischen Sechsgangschaltgetriebe und Fünfgang-Tiptronic S, die schönen 18-Zoll-Carrera-Fünfspeichenräder kommen extra. Auch die Motorisierung ist alternativlos, eine Werksleistungssteigerung wird nicht angeboten.

So bleibt es beim rauchig klingenden M96/O3-Triebwerk, dem wohl rundesten Angebot der großen, weiten 996-Motoren-Palette. Aus 3,6 Litern Hubraum (vorher 3,4 Liter) holt der Sechszylindersauger mit Einlassnockenwellen-Verstellung und Ventilhubschaltung (VarioCam Plus) 320 PS bei 6800/min (vorher 300 PS). Erst bei 7200/min liegt die Drehzahlgrenze, die Höchstgeschwindigkeit bei 285 km/h. So schnell war noch kein Targa zuvor.

Und natürlich fühlt er sich ganz anders an. Die intime Enge des alten Elfer-Cockpits ist passé, im 996 gibt es deutlich mehr Platz

und in der modellgepflegten Ausgabe, zu der die Targa-Version zählt, sind endlich auch ein Handschuhfach, wertigere Materialien und ein Bordcomputer serienmäßig.

## FAHREN IM HALB OFFENEN ZUSTAND

Der 996 Targa nutzt den Vorteil der späten Geburt, indem er die Fehler der ursprünglichen 996-Typen vermeidet. Mit den Scheinwerfern im Turbo-Look und geänderten Lufteinlässen im Bug sieht er markanter aus und zieht eine klare Linie zum Boxster. Und er fährt tatsächlich so erwachsen, wie er aussieht.

Der große Charme der Generation Glasdach liegt neben der komfortablen Bedienbarkeit auch in ihrer reduzierten Geräuschkulisse. Wo es beim geschlossenen Bügelmodell pfeift und tost, herrscht bei 993, 996 und 997 Stille wie im Coupé. Selbst bei zurückgeschobenem Dach rauscht es nur ein bisschen, das Wummern im Innenraum fehlt völlig. Dafür geht ihnen allen das endgültige Gefühl des Fahrens unter freiem Himmel ab – es ist eben doch immer ein halb offener Zustand.



Die Dachkonstruktion des 996 zeigt sich mit Blick auf den 993 verfeinert. Vorn klappt nur noch ein kleiner Windabweiser nach oben, was für mehr Luft und Licht über den Köpfen sorgt. Das Sonnenrollo, das nun von hinten auf Höhe der B-Säulen nach vorn gezogen wird, ist weniger Dachhimmel als Markise, zeigt sich durchlässiger und lässt mehr Helligkeit hinein.

Die zu öffnende Glasdachfläche ist mit 0,45 Quadratmeter größer, und ihrem nach hinten abtauchenden Bewegungsablauf in der Murmelbahn der Führungen wohnt ein mechanischer Zauber inne. Der deutlich eingeschränkten Kopffreiheit wegen passen dann allerdings nur noch Kleinkinder in die Einzelsitze der zweiten Reihe.

Dass die Heckscheibe auch eine Heckklappe ist, gehört zu den kaum beachteten Sensationen der bald 60-jährigen 911-Entwicklung! Nur 996 und 997 Targa besitzen dieses Feature, das dem Elfer eine ungewohnt praktische Seite beschert. Ein Druck auf den mittleren von drei Schaltern am Einstieg oder die neue Taste der Funkfernbedienung und die Klappe ploppt auf – auf ein-

mal lässt sich der Fond beinahe mühelos von oben beladen. 230 Liter passen hinein, 30 Liter mehr als beim Coupé. Eine elektrische Zuziehilfe macht würdeloses Runterschmeißen der gläsernen Klappe unnötig. Einziger Makel, sofern es denn tatsächlich einer ist: Bei geöffnetem Dach lässt sich die Heckklappe nicht nutzen.

#### TARGA KOMPLETTIERT 997-FAMILIE

Naturgemäß ist der Sprung vom 996 zum 997 Targa nicht so groß wie zwischen dem letzten luftgekühlten und dem ersten wassergekühlten Elfer. Das 1,54 Quadratmeter große Glasdach hat der 997 Targa, der zum Ende des Modelljahres 2006 die neue 911-Familie komplett macht, vom Vorgänger übernommen. Etwas leichter ist es, wiegt rund zwei Kilo weniger. Und das Rollo, das nun wieder dichter gewebt ist als beim 996, soll statt 50 Prozent nun 97 Prozent der Wärme außen vor halten. Außerdem liegt der gedoppelte Kippschalter für Sonnenrollo und Dach nicht mehr an der Mittelkonsole, sondern griffgünstiger rechts

#### 997/2 Targa 4S

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ MA 1.01, VarioCam Plus

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 102 x 77,5 mm

**Hubraum:** 3800 ccm

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

**Drehmoment:** 420 Nm bei 4400/min

**Verdichtung:** 12,5:1

**Gemischaubereitung:** EMS SDI 3.1

**Kraftübertragung:** Allradantrieb über Viscolamellenkupplung und Kardanwelle

**Getriebe:** Sechsgangschaltgetriebe Typ 97/35, a. W. Siebengang-PDK Typ CG 1/30

**Karosserie:** selbsttragende Coupé-Karosserie

**Fahrwerk:** McPherson-Federbein, Längs- und Querlenker aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn), LSA-Mehrlenkerachse 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), a. W. PCCB mit 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

**Radstand:** 2350 mm

**Spur:** 1488 mm (vorn), 1548 mm (hinten)

**L x B x H:** 4435 x 1852 x 1300 mm

**Räder/Reifen:** 8 J x 19 mit 235/35 ZR 19 (vorn), 11 J x 19 mit 305/30 ZR 19 (hinten); a. W. 8,5 J x 19 (vorn), 11,5 J x 19 (hinten)

**Leergewicht:** 1540 kg (1570 kg)

**Zul. Gesamtgewicht:** 1920 kg (1950 kg)

**Höchstgeschwindigkeit:** 297 km/h (295 km/h)

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 4,9 s (4,7 s)

**Tankinhalt:** 67 l

**Bauzeit:** 2008–2011

**Stückzahl:** 2560

**Preis:** 108.855 Euro (112.365 Euro) MJ 2009

**DAS KONZEPT DER ALTERNATIV-  
LOSIGKEIT BRICHT DER 997 AUF:  
ZUM ERSTEN MAL STEHEN  
BEIM TARGA DER NEUZEIT ZWEI  
MOTORISIERUNGEN ZUR WAHL.**



vom Handbremshebel. Aber auch hier gilt: Wenn das Dach geöffnet werden soll, muss die Heckklappe geschlossen sein, soll diese geöffnet werden, muss das Dach zu sein. Auch ein Glasdach-Targa kann nicht alles! Und die Reparatur einer vermurksten oder gebrochenen Dacheinheit ist auch niemals billig!

Nebenbei trägt der 997 Targa ein neues Selbstbewusstsein zur Schau. Mit den Chromstreifen an den Dachholmen wird die anders geartete Form mit ihren typisch spitz auslaufenden Heckfenstern noch betont, er gibt sich damit leichter zu erkennen.

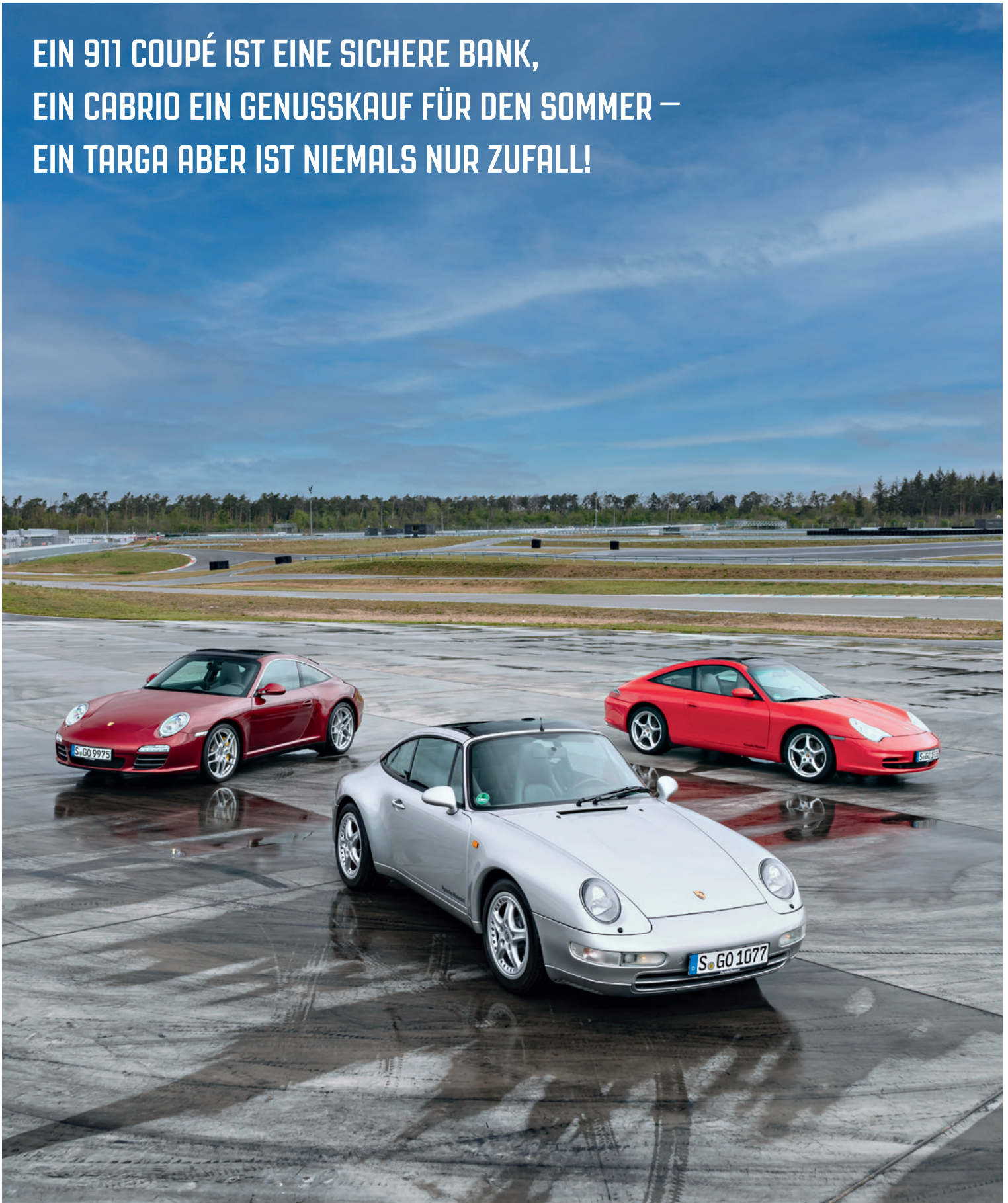
Das Konzept der Alternativlosigkeit bricht Porsche mit dem 997 Targa erstmalig auf: Es stehen tatsächlich zwei respektive vier Motorisierungen zur Wahl. Der Targa 4 kommt mit dem weiterentwickelten M96/05-Motor und 325 PS, das M97/01-Triebwerk holt 355 PS aus 3,8 Litern. Darüber hinaus ist für den größeren Sechszylinder sogar eine Werksleistungssteigerung mit 381 PS möglich! Eine noch größere Vielfalt ergibt sich aus der tief gehenden Modellpflege,





TARGA-KUNDEN SCHÄTZEN SICHERHEIT,  
SAGT PORSCHE. DESHALB GILT SEIT DEM 997  
DER ALLRADANTRIEB ALS GESETZT.

**EIN 911 COUPÉ IST EINE SICHERE BANK,  
EIN CABRIO EIN GENUSSKAUF FÜR DEN SOMMER –  
EIN TARGA ABER IST NIEMALS NUR ZUFALL!**



die zum Modelljahr 2009 mit den neuen Direkteinspritzer-Motoren greift. 345 PS leistet der Targa 4 mit 3,6-Liter-Sechszylinder, 385 PS bzw. 408 PS im WLS-Modus die 3,8-Liter-Version.

Das sorgte auch für Dynamik bei den Stückzahlen: Mit 8459 Einheiten gesamt ist der 997 Targa der erfolgreichste seiner Unterart. Mit 3328 Stück verkaufte sich der 997/1 Targa 4S am besten, der 996/2 4 blieb mit 1046 Autos am seltensten.

Ansonsten gilt das Gesetz der Serie, das bei Karosserie und Antrieb keine Wahlfreiheit lässt. Wo die heckgetriebenen 993 und 996 immer schmal bauen, trägt der Targa als Einziger in der 997-Palette immer Allradantrieb und das im Vergleich zum Hecktriebler um 44 mm breitere Heck. Warum? Weil sicherheitsbewusste Targa-Kunden vier angetriebene Räder zu schätzen wüssten, sagt Porsche.

In der Summe seiner Eigenschaften ist der 997 Targa, der gerade erst von Fans und Liebhabern wiederentdeckt wird, vergleichsweise nüchtern und rational betrachtet der beste aller Glasdach-Typen. Das liegt nicht nur an der neuen Leistungsvielfalt, die eine nuancierte Wahl der PS-Zahl erlaubt, sondern auch an der spür- und greifbar gestiegenen Materialgüte. In Rubinrot-Metallic mit grauem Vollleder sieht er nicht nur vornehm aus, sondern hinterlässt mit seinem gut gemachten Cockpit auch den passenden Eindruck.

Damit erreicht er zwar nicht das altmodisch hohe Niveau des 993, liegt aber bei den späten Versionen doch zwei Klassen über dem des 996. Es ist ein Spiegel für die Preise, wo der 996 von allen drei Glasdach-Typen am günstigsten notiert, wenn auch mit kontinuierlicher Tendenz nach oben.

### MIT WLS BIS ZU 408 PS STARK

Welcher Typ Targa sind Sie? Diese Frage lässt sich auch über die Wahl des Getriebes beantworten. Der 993 mit Viergang-Tiptronic ist ein Fall für Genießer, die Form und Luftkühlung über reine Performance stellen. Zum stets gegenwärtigen Rauschen des Lüfterrads legt der späte Klassiker beim Anfahren im 2. Gang eher verhalten los, wirkt aber ungleich handlicher und übersichtlicher als 996 und 997. Ein 993 Carrera 2 sollte geschaltet sein, zum 993 Targa passt die, übrigens bereits am Lenkrad schaltbare, Tiptronic hingegen gut.

Ein 996 Targa mit sechs Gängen, handgerissen, zeigt sich von einer ganz anderen Seite. Der wassergekühlte Sechszylinder ist, abgesehen von der bekannten Wasserboxer-Problematik, die bis zum 997 reicht, ein feines Stück, das mit Kraft und hoher Laufruhe beeindruckt. Locker und souverän agiert der im Hubraum gewachsene Wasserboxer mit sanfter Gewalt, liefert bestimmt und wuchtig Drehmoment und kann doch drehen wie ein alter Elfer in den Siebzigern. Die Handschaltung wendet dabei das Wesen des zurückhaltend wirkenden 996 deutlich ins Sportliche – er schmeckt einfach mehr nach Elfer als mit der komfortbetonten Tiptronic.

Der 997 Targa 4S macht die Auswahl komplett. Er kann Komfort, er kann Extremsport – und passend dazu liefert der 3,8 Liter große Direkteinspritzer hellwache 385 PS, während die Weltneuheit PDK blitzschnell den richtigen von sieben Gängen hinzusortiert. Hätte man sich an das Zusammenspiel von 911 und PDK nicht bereits gewöhnt, wäre jetzt Applaus fällig – was für jeden der drei Glasdach-Targa gilt. ◀

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



[www.ospa.info](http://www.ospa.info)  

## MEHR ZEIT FÜRS WESENTLICHE

Innovative Technik für vollautomatisch perfektes Schwimmbadwasser ohne Chlorgeruch

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

Erleben Sie die Wohlfühlwelt von Ospa unter [www.ospa.info](http://www.ospa.info)

  
MADE IN GERMANY



**CO<sub>2</sub> ERSTER  
NEUTRALER  
HERSTELLER  
DER BRANCHE**  
**ospa**



MADE BY PORSCHE – TAYCAN CROSS TURISMO

# DRAUSSEN SPIELEN

Nehmen Sie doch den Kombi, der ist praktischer – diesen Satz wird man von Porsche-Verkäufern im Gespräch niemals hören. Der Taycan Cross Turismo soll sich auf andere Art vom Taycan abheben. Gelingt das?

**D**er erste Eindruck: Da wollen wir Porsche einmal recht geben. Taycan Kombi würde schon etwas despektierlich klingen. Mit den schwarzen Kunststoffverkleidungen an den Radhäusern und der nach hinten sanft abfallenden Dachlinie, die in einen auffälligen Dachspoiler mündet, wird optisch ein anderes Lebensgefühl transportiert.

Der Cross Turismo wirkt deutlich stämmiger als der Taycan, obwohl die Maße nur in Details abweichen. 11 Millimeter ist er länger, die Breite praktisch gleich. Damit ist der Cross Turismo auch ein ausgewachsenes Mobil der Fünf-Meter-Klasse, kommt aber trotz der Offroad-Anspielungen nicht wuchtig oder unharmonisch daher. Er tritt nicht so rustikal auf, dass man allein ein Liebhaber von Abenteuern abseits befestigter Straßen sein muss, um ihn zu mögen.

Es genügt, einfach Gefallen an der Form zu finden, die eher in Richtung eines Shooting Brake geht, eines Coupés mit Steilheck und Heckklappe. Der Ansatz ist im Prinzip schon länger bekannt. 2018 hatte Porsche auf dem Genfer Automobilsalon die Studie Mission E Cross Turismo gezeigt, die optisch schon sehr nahe am jetzigen Serienmodell lag, bis auf die andere Heckpartie.

Doch was kauft man außer der gegenüber der Limousine anders gestalteten Form sonst mit ein? Der Cross Turismo darf seinem Namen schon ein wenig Ehre machen, denn Porsche hat ihn im Vergleich zum normalen





**Tendenz nach oben:** Der Gravel-Modus soll die Geländegängigkeit sanft optimieren. Dank Luftfederung ist ein Plus von 30 mm bei der Bodenfreiheit möglich, den Allradantrieb regelt die Elektronik neu.

Taycan um 20 Millimeter höhergelegt. Das fällt beim Einsteigen angenehm auf, die höhere Sitzposition ist komfortabler.

Darüber hinaus hat Porsche dem Taycan für die Metamorphose zum Cross Turismo im Prinzip nur ein anderes Heck gegeben, Struktur und Innenraum blieben unverändert. Willkommener Nebeneffekt: Das Kofferraumvolumen wuchs von 450 auf 489 Liter, über den Rücksitzen gibt es, abhängig davon, ob ein Glasdach zu den Extras gehört, knapp fünf Zentimeter mehr Kopffreiheit. Porsche rechnet damit, dass sich in Europa künftig 40 Prozent der Taycan-Käufer für den Cross Turismo entscheiden werden, weltweit etwa 25 Prozent, da solche Karosserievarianten nicht überall gleichermaßen beliebt sind.

### MEHR KOFFERRAUM, MEHR KOPFFREIHEIT

Das Offroad-Versprechen löst die neue Taycan-Variante ein. Die serienmäßige Luftfederung in allen Modellen bietet die Option, im sogenannten „Gravel-Modus“ noch einmal weitere 30 Millimeter höher zu kommen. Das ergibt dann eine Bodenfreiheit von exakt 179 Millimetern, der Rampenwinkel vorn beträgt 14,7 Grad. Das sind keine Werte, die bei Offroad-Fans für Verzückung sorgen. Aber der Begriff „Gravel“, der etwas freundlicher als der deutsche Begriff „Schotter“ klingt, beschreibt die Talente des Cross Turismo treffend. Auf unbefestigten Straßen geht es problemlos voran – allerdings in der eher Porsche-untypischen Disziplin „langsam fahren“. Porsche demonstrierte das bei der Präsentation in einem Steinbruch.

Der Gravel-Modus erhöht nicht nur die Bodenfreiheit. Auch der Allradantrieb, die Quersperre, Federn und Dämpfer, ESP und ABS werden für den Einsatz auf schlechten Wegen via Knopfdruck angepasst. Das Gaspedal reagiert im unteren Bereich gutmütiger, der Wagen rollt deutlich steifer ab. Am Fahrwerk, das zeigten die Dauerläufe, mussten nur Details verstärkt werden. Einen zusätzlichen Unterfahrschutz gibt es nicht, das Batteriepaket ist durch eine sehr stabile Crash-Wanne



### Taycan Cross Turismo

**Motor:** permanenterregte Synchronmaschine  
**Batterie:** Performance-Batterie Plus mit 93,4 kW  
**Leistung:** 240 kW (380 PS), Overboost bei Launch Control 300 kW (476 PS)  
**Drehmoment:** 500 Nm bei Launch Control  
**Kraftübertragung:** Allradantrieb  
**Getriebe:** Zweigang, an Hinterachse  
**Karosserie:** selbsttragend, vollverzinkt  
**Fahrwerk/Lenkung:** Einzelaufhängung rundum, Luftfederung, Porsche Active Suspension Management (PASM); elektromechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung (HAL)  
**Bremsen:** Sechskolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Bremscheiben (Grauguss) 360 x 36 mm (vorn), 358 x 28 mm (hinten)  
**Radstand:** 2904 mm  
**Spur:** 1718 mm (vorn), 1698 mm (hinten)  
**L x B x H:** 4974 x 1967 x 1409 mm  
**Räder/Reifen:** 8 J x 19 mit 225/55 R 19 (vorn), 10 J x 19 mit 275/45 R 19 (hinten)  
**Leergewicht:** 2245 kg  
**Zul. Gesamtgewicht:** 2885 kg  
**Höchstgeschwindigkeit:** 220 km/h  
**Beschleunigung 0–100 km/h:** 5,1 s  
**Reichweite (WLTP):** 389–456 km  
**Preis:** 93.635 Euro







schon beim Taycan so gut geschützt, dass hier kein Handlungsbedarf bestand.

Im Gegensatz zum Taycan besitzt der Cross Turismo am Unterboden einen kleinen Spoiler vor der Vorderachse, um die veränderte Aerodynamik auszugleichen. Porsche hat zudem die Höchstgeschwindigkeit bei allen Versionen gegenüber dem Taycan um zehn Stundenkilometer reduziert. So läuft der Cross Turismo als Taycan 220 km/h, als Taycan 4S 240 km/h, als Turbo und Turbo S 250 km/h.

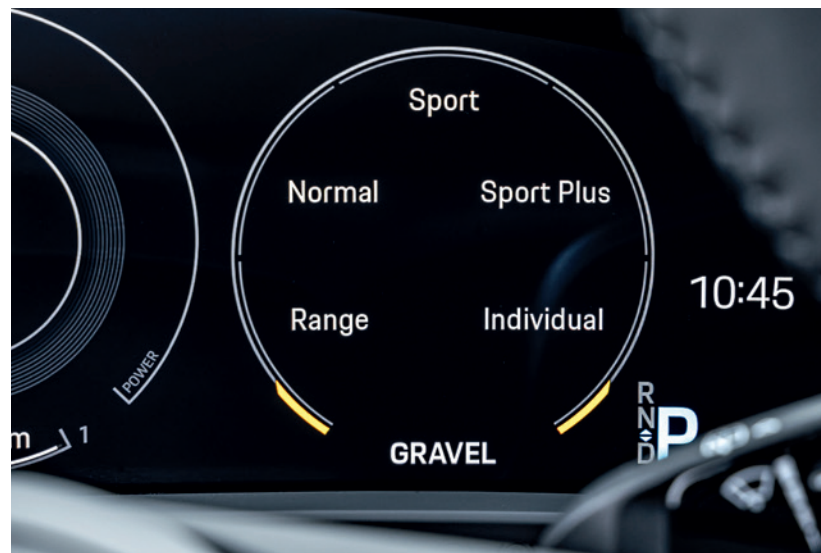
Besonders im Fall des Einstiegsmodells überrascht das etwas. Taycan und Taycan Cross Turismo unterscheiden sich technisch deutlich voneinander. Porsche liefert den Cross Turismo grundsätzlich mit der großen Batterie aus, zudem besitzen alle Versionen eine Luftfederung, denn nur diese ermöglicht die Höhenverstellung für das Gelände. Außerdem verfügen alle Varianten über Allradantrieb.

Der Taycan als Limousine zum Preis von 83.520 Euro verzichtet auf die Luftfederung und die größere Batterie. Rechnet man beide Extras zum Basispreis hinzu, schrumpft die Differenz zwischen Limousine und – Entschuldigung – Kombi auf rund 2000 Euro (Taycan Cross Turismo: 93.635 Euro). Dafür bekommt man den Allradantrieb und die andere Karosserie hinzu. Ein Angebot für kühle Rechner entsteht damit nicht ganz, jedoch eine sehr attraktive Option. Denn Allrad gibt es für die Basis-Limousine auch nicht gegen Aufpreis.

## PANAMERA 4 SPORT TURISMO KOMMT 10.000 EURO TEURER

Die Basis für den Einstiegs-Cross-Turismo bildete die nächsthöhere Variante 4S. Sie wurde, vereinfacht gesagt, eingebremst. Vieles ist gleich, so etwa die Elektromotoren. Trotz nun nominal gleicher Leistung wie beim Basis-Taycan mit der großen Batterie (380 PS/476 PS im Boost-Modus) beschleunigt der Cross Turismo besser. Für 0 auf 100 km/h gibt Porsche mit Launch Control 5,1 Sekunden an, das sind 0,3 Sekunden weniger als bei der Limousine. Vergleicht man die Werte von 0 auf 200 km/h, fällt die Differenz noch deutlicher aus: 15,6 Sekunden braucht der Cross Turismo, 16,5 Sekunden die Limousine. Das verwundert schon ein wenig, denn der Cross Turismo wiegt 2245 Kilogramm ohne Fahrer, der Taycan 2130 Kilogramm – das sind 115 Kilogramm Unterschied.

Beim 4S etwa fällt die Differenz mit 25 Kilogramm deutlich geringer aus. Trotzdem: Da es



Auf Asphalt und Schotter: Neu hinzugekommen ist der Gravel-Modus (Gravel = für schlechte Wegstrecken).

Das Basismodell kommt auf 220 km/h Spitze.

im Prinzip ein 4S ist, hätte Porsche diesem Modell ruhig etwas mehr Höchstgeschwindigkeit als nur 220 km/h zugestehen dürfen.

Denn hierdurch mag auch eine psychologische Hemmschwelle zum Wechsel in die neue Antriebswelt auftauchen. Porsches Einstieg in die allradgetriebene Kombiwelt mit konventioneller Antriebstechnik fällt deutlich teurer aus. Ein Panamera 4 Sport Turismo beginnt bei 100.609 Euro, eine Luftfederung verteuert ihn um 2136 Euro. Damit ist er gegenüber einem vergleichbaren Taycan um rund 10.000 Euro teurer – doch er läuft 263 km/h. Allerdings agiert er beim Beschleunigen deutlich verhaltener. Von 0 auf 100 km/h ist die Zeit mit 5,1 Sekunden noch identisch. Darüber geht ihm aber mit seinen 330 PS schnell die Puste aus. Mit 22,9 Sekunden vergehen zwischen 0 und 200 km/h 7,3 Sekunden mehr.

Allerdings: Verbrenner und Elektromotor generieren ein unterschiedliches Beschleunigungsgefühl. Objektiv von seinen Leistungsdaten her gesehen ist schon ein Taycan in der Grundversion ein potentes Auto, subjektiv kommt davon nicht immer alles beim Fahrer an. Im Bereich unter 100 km/h wirkt der Cross Turismo sehr vital, darüber baut er recht schlagartig ab. Es dürfte der Bereich sein, in dem der Motor an der Hinterachse vom ersten in den zweiten Gang wechselt. Porsche hat den Schaltvorgang so gut verschliffen, dass man ihn nicht bemerkt. Der Elektromotor arbeitet ohne akustische Emotionen. Ein Verbrenner, der unter Vollast arbeitet, nimmt einen vom Gefühl mehr mit – auch wenn er objektiv langsamer ist. Ebenfalls nicht gerade auf der Haben-Seite kann der Taycan Cross Turismo sein Leistungsgewicht anführen: Wenn 380 PS Dauerleistung auf 2245 Kilogramm plus Fahrer treffen, darf man Erwartungen an die Fahrdynamik nicht zu hoch ansetzen.

Das Bild ändert sich, wenn man vom Taycan in den Taycan Turbo mit 625 PS Dauerleistung wechselt. Hier macht auch der Cross Turismo keinen Unterschied zur Limousine. Die goldene Mitte ist der 4S, für den sich bislang 40 Prozent der Taycan-Käufer entschieden. Die Basis-Version ist erst kurz am Markt, ihr Einfluss wird sich zeigen. Zwar sind für den Schritt vom Basis-Taycan zum 4S noch



**Wertungsprüfung Steinbruch: Dass der Taycan Cross Turismo hart im Nehmen ist, musste er unter ungewöhnlichen Bedingungen beweisen. Bereits die Einstiegsversion verfügt über 380 PS.**

immer rund 18.000 Euro Expresszuschlag fällig, doch der Turbo kostet gleich mindestens 154.444 Euro, also satte 61.000 Euro mehr.

Was alle eint: Seinen Gravel-Sportler scheint Porsche in der Einstellung „Normal“ etwas weicher als die Limousine abgestimmt zu haben. Wechselt man mit dem kleinen Drehschalter am Lenkrad auf „Sport“, fühlt man sich am Lenkrad wohler, weil der Wagen nun angenehm straff fährt, ohne unkomfortabel zu sein. Grundsätzlich ist der Cross Turismo nahe am Fahrverhalten der Limousine dran und wirkt weitaus handlicher, als Gewicht und Maße fürchten lassen.

### **DACHBOX MIT 480 L VOLUMEN OPTIONAL**

Wer noch Geld bei Porsche lassen möchte, hat beim Cross Turismo interessante Optionen. Es gibt einen eigens dafür konstruierten Fahrradträger (Achtung: Dafür muss bei der Bestellung eine Vorbereitungsoption angekreuzt werden!). Die 1785 Euro teure Konstruktion wird mit zwei Rohren am Wagen befestigt, ist 25 Kilogramm schwer und lässt sich um 40 Grad abklappen, damit sich die Heckklappe noch öffnen lässt, wenn Räder montiert sind. Die Zuladung beträgt 50 Kilogramm, was für zwei Räder zunächst recht hoch erscheint. Doch Porsche hat das bewusst gemacht, denn nur so können die neuen E-Bikes im Porsche-Design (gefertigt von und mit Know-how der deutschen MTB-Edelschmiede Rotwild) mitreisen. Sie

sind gleichermaßen gewichtig wie wertvoll: Das E-Bike Sport bringt 21,2 Kilogramm auf die Waage (Preis: 9990 Euro), das E-Bike Cross 21,7 Kilogramm (7990 Euro).

Wem der Cross Turismo nicht genügend Stauraum bietet, dem kann ebenfalls geholfen werden. Porsche Tequipment hat eine Performance-Dachbox entwickelt, die auf dem Cross Turismo für Geschwindigkeiten bis Tempo 200 geprüft wurde und mit 480 Litern Volumen die Transportkapazität noch einmal verdoppelt. Das ist für 1368,50 Euro kein ganz schlechtes Preis-Leistungs-Verhältnis.



Sich für einen Cross Turismo zu entscheiden, ist in erster Linie eine Frage des persönlichen Geschmacks. Tritt der Taycan als Limousine sehr elegant auf und kommt dem Ideal eines viersitzigen 911 sehr nahe, wirkt er in der neuen Variante optisch stämmiger, ohne die Offroad-Optik zu dick aufzutragen. Die praktischen Vorzüge sind im Alltag überschaubar, aber wie immer im Leben gilt: Es kann nicht schaden, etwas mehr Platz zu haben und auf leichte Abwege vorbereitet zu sein. ◀

*Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche*

# MR MARVIS

AMSTERDAM



## ENTDECKE DIE PERFEKTEN SHORTS

Mit den Originals hat MR MARVIS eine Ikone geschaffen - Shorts mit ultimativer Passform und durchdachten Details. Die Originals werden in Portugal aus hochwertigem

Oeko-Tex-zertifiziertem Baumwoll-Stretchgewebe handgefertigt. Unsere perfekten Shorts gibt es jetzt in über 40 Farben. Für welche werden Sie sich entscheiden?



GEFERTIGT IN PORTUGAL



40+ FARBEN



ELASTISCHER HOSENBUND



REISSVERSCHLUSSTASCHE



KOSTENLOSER VERSAND

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

 ★★★★★ (4.82/5)

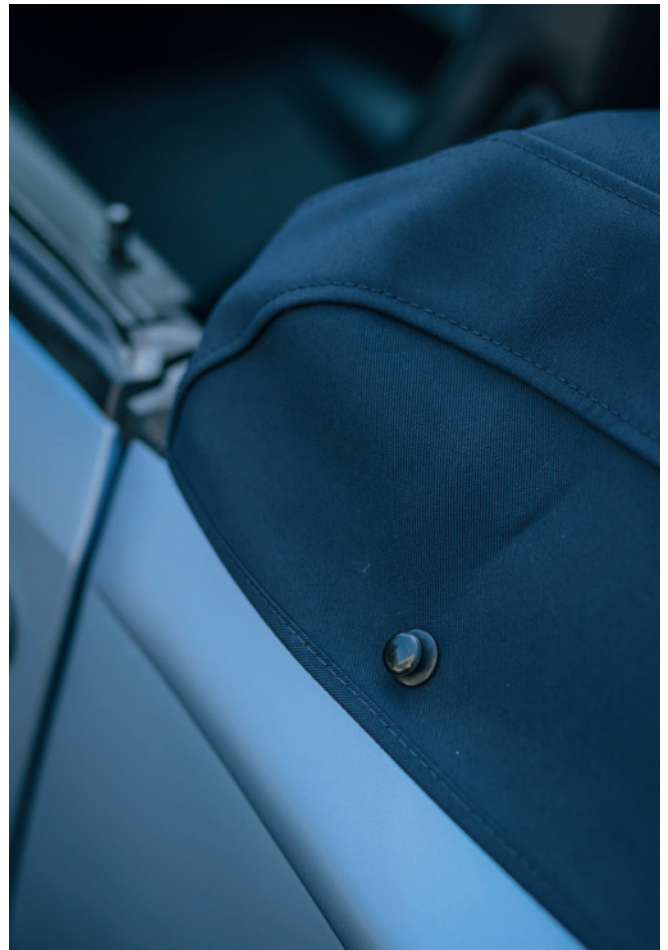




MAGAZIN – 968 COUPÉ + CABRIO

# VORNE IST SCHLUSS!

Die Neunziger sind zurück, doch statt Carlo-Colucci-Pullovern und Grunge Look tragen sie H-Kennzeichen und bunte Farben. Der 968, letzter Vertreter der ehrgeizigen und lange erfolgreichen Vierzylinder-Transaxle-Typen, feiert 30. Geburtstag. Glückwunsch!



**H**ätte der große Hype um den großen Vierzylinder nicht schon längst einsetzen müssen? Mit einem Motor mit Superlativ-Status, vor 30 Jahren der größte Vierzylinder-Sauger weltweit, dem Vorteil der final ausentwickelten und perfektionierten Konstruktion mit maximal erhaltlicher Leistung und von hoher Qualität, kurzer Laufzeit und kleinen Stückzahlen erfüllt der 968 alle Kriterien, die Porsche-Kenner und -Liebhaber normalerweise beherzt zugreifen lassen. Aber erst heute, genauer zum 30. Geburtstag der Baureihe, erfährt der 968 gehobene Wertschätzung.

Die Preise zeigen nach oben, die Sympathie-Kurve ebenso. Einen 968 finden längst nicht mehr nur jene gut, die ihn schon immer mochten. Es ist eine späte, aber wohl verdiente Anerkennung auf breiter Basis.

Die letzte große Reise des letzten und größten Vierzylinder-Transaxle-Porsche liegt nun auch schon über 25 Jahre zurück. Wie zum Beweis, dass der 968 ein Porsche für immer und für alle Jahreszeiten ist, unternimmt *Christo-*

*phorus*-Autor Clauspeter Becker im Frühjahr 1994 eine lange Tour im indischroten Cabrio von der Côte d'Azur bis hinauf in die Alpen. Auf kurvigen Straßen spielen der mühelos agil wie sicher laufende 968 und dessen drehmomentstarker VarioCam-Vierzylinder all ihre Stärken aus. Erst scheint die Sonne, zum Ende der Reise zeigt sich die Natur mit Eis und Schnee abweisend – es klingt wie die Zusammenfassung der kurzen Karriere des 968 und viel weniger nach Roadmovie als nach Abschied.

#### TRANSAXLE-ÄRA GEHT NACH 20 JAHREN ZU ENDE

Rund ein Jahr später ist es dann so weit, in Zufenhäusern läuft der letzte 968 vom Band, gleich daneben kommt die Produktion des großen Bruders 928 zum Stehen. Die Transaxle-Ära bei Porsche ist offiziell vorüber. Es ist ein betont stilles Ende für eine große Entwicklung, die 20 Jahre zuvor mit dem 924 ihren Anfang nahm.

Dass sich die Wehmut beim Fertigungsstopp des 968 in Grenzen hält, liegt vor allem an den

**Blaue Stunde:** Lack und Innenraum, Ton in Ton, wirken betont gediegen, die serienmäßigen 16-Zoll-Räder eher zu klein. Die Persenning wird ganz altmodisch geknöpft.



stets geringen Stückzahlen. Nur 11.763 Einheiten des 968 baut Porsche in fünf Jahren. 5731 Stück davon sind Coupés, 3959 Cabriolets. 1538 sportlich konfigurierte CS und 14 hocheklusive Turbo S kommen hinzu, außerdem drei RS-Versionen für den Wettbewerb. Der 968 Roadster von 1992 (siehe *PORSCHE FAHRER 3-2016*) als gedankliches Erbe des puristischen 356 Speedster kommt über den Prototypen-Status erst gar nicht hinaus.

Dabei gilt zu beachten: Nicht das Auto ist schlecht, vielmehr die Preisgestaltung steht dem Glück im Wege. Auch weil der Anteil an Gleichteilen viel zu gering, die Herstellung teuer ist. Der Kundenkreis, der in den nächsten Jahren um die 100.000 Mark für einen Porsche mit Vierzylinder auszugeben bereit ist, ist zu klein, um den 968 am Markt reüssieren zu lassen.

Bei der Vorstellung 1991 sind sich die Verantwortlichen noch sicher, dass der 968 „Eroberungskunden“ bringen würde. Designchef Harm Lagaaij sieht in der weiterentwickelten Form, die in der Tradition von 924 und 944

steht, „Gestaltungsmerkmale, die nach einer gleichermaßen evolutionären wie innovativen Entwicklungsgeschichte heute weltweit als Porsche-typisch gelten (...) und die äußere Erscheinung dieses Sportwagens prägen“.

#### RESPEKTABSTAND ZUM 964

Schon die neue Typennummer zeigt ja an, dass der 968 nicht einfach als Nachfolger des 944 verstanden werden will, auch wenn im Vorfeld immer mal wieder vom 944 S3 die Rede ist. Die Front mit den flach liegenden Rundscheinwerfern erinnert eher an 911 und 928, das optisch geglättete Heck des Coupés mit der großen gläsernen Heckscheibe spannt den Bogen zu den verkaufsstarken Vorgängern. Dabei hält der 968 mit seinen hochverdichteten 240 PS aus drei Litern Hubraum respektvoll Abstand zum 964, selbst wenn Vierventiltechnik, Ausgleichswellen und variable Einlassnockenwellenverstellung drinstecken. Er ist ja noch immer das Einstiegsmodell des Hauses ...

WAS SIND DAS FÜR LEUTE,  
DIE EINEN 968 KAUFEN?  
EROBERTE UMSTEIGER,  
AUFSTEIGER, ÜBERZEUGTE  
TRANSAXLE-FANS?







DIE STÜCKZAHLEN ERFÜLLEN DIE  
ERWARTUNGEN NICHT: NUR 11.763 EINHEITEN  
DES 968 BAUT PORSCHE IN FÜNF JAHREN.





Anke Huber, die 1991 das Damen-Tennisturnier in Filderstadt gewinnt und ein 968 Cabriolet als Prämie mit nach Hause nimmt, ist nicht repräsentativ – mit 17 hat sie noch nicht einmal einen Führerschein. Aber was sind das für Leute, die einen 968 kaufen? Damals und heute? Eroberte Umsteiger, Aufsteiger, überzeugte Transaxle-Fans?

Detlev Beaa Vater Erhard Beaa ist von allem etwas: erst 914-Fahrer, dann 944-Umsteiger, als Besitzer eines 944 Turbo und eines 944 Cabriolets auch Aufsteiger. Er hätte, sagt Sohn Detlev Beaa, auch 911 fahren können, aber tatsächlich spielt die praktische Seite der Frontmotor-Porsche eine wichtige Rolle. „Als Steuerberater hatte er ständig jede Menge Akten dabei, da war ein 944 mit großem Kofferraum viel besser geeignet.“

### CABRIO KOSTET 104.800 MARK

Die Begeisterung erlahmt auch nicht, als sich das 944 Cabriolet der ersten Stunde als Mängelriese mit zahllosen Fehlern erweist, der letztlich gewandelt wird. Erhard Beaa bleibt beim Cabriolet, kauft 1992 einen offenen 968. In Horizontblau-Metallic und mit den serienmä-

Hochwertig gemacht, ungewöhnlich konfiguriert. Die Verbindung aus mintgrünem Lack und kobaltblauem Interieur ist selten, aber laute Farben sind bei Porsche vor 30 Jahren schwer in Mode.

ßigen, heute klein und schüchtern wirkenden 16-Zoll-Rädern im VW-Golf-Look ist es ein Ebenbild jenes 968 Cabriolet, das gemeinsam mit einem indischroten Coupé und einem speedgelben CS die letzten Pressefotos zierte.

Für seine Zeit ist es typisch und in der gedeckten Kombination aus Lack und maritimblauem Stoff ein zurückhaltendes Zeugnis des guten Geschmacks, wenn auch mit Hinterreifen-fressendem 40-Prozent-Sperrdifferential und Handschaltung statt komfortabler Tiptronic ungewöhnlich konfiguriert. Und natürlich kosten 1992 auch Scheinwerferreinigungsanlage und Klimaanlage extra! Dass der Basispreis bereits bei 104.800 Mark liegt, muss man dem Porsche ja nicht ansehen. Für erfolgreiche Selbstständige und Selbstfahrer das ideale Auto.

Dreiecksfenster und geknöpfte Persenning gehören dabei zu den altmodischen Schrüllen, die sich 968 und 964 Anfang der Neunziger teilen. Zwar öffnet das Verdeck per Knopf-

### Porsche 968

**Motor:** wassergekühlter dohc-Reihenmotor Typ M44/43 (mit Tiptronic: M44/44)

**Zylinder:** 4

**Bohrung x Hub:** 104 x 88 mm

**Hubraum:** 2990 ccm

**Leistung:** 240 PS bei 6200/min

**Drehmoment:** 305 Nm bei 4100/min

**Verdichtung:** 11,0:1

**Gemischauflbereitung:** Bosch Motronic

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G44 (a. W. 4-Gang-Tiptronic Typ A44)

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

**Bremsen:** Vierkolben-Alu-Festsättel, gelochte und innenbelüftete Scheibenbremsen 304 x 32 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

**Radstand:** 2400 mm

**Spur:** 1472 mm (vorn), 1450 mm (hinten)

**L x B x H:** 4320 x 1735 x 1275 mm

**Räder/Reifen:** 7 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 8 J x 16 mit 225/50 ZR 16 (hinten); a. W. 7,5 J x 17 mit 225/45 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)

**Leergewicht:** 1370 kg (1400 kg); Cabrio 1440 kg (1470 kg)

**Zul. Gesamtgewicht:** 1700 kg (1730 kg); Cabrio 1760 kg (1790 kg)

**Höchstgeschwindigkeit:** 252 km/h (247 km/h)

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 6,5 s (7,9 s)

**Stückzahl:** 5731; Cabrio 3959 (1991–1995)

**Preis:** 89.900 Mark; Cabrio 99.800 Mark (1991)

## MIT DEM 968 UND DER PRODUKTION DER LETZTEN VIERZYLINDER-PORSCHE ENDET DIE VERBINDUNG ZU VOLKSWAGEN UND ZUR FRÜHZEIT DER MARKE.

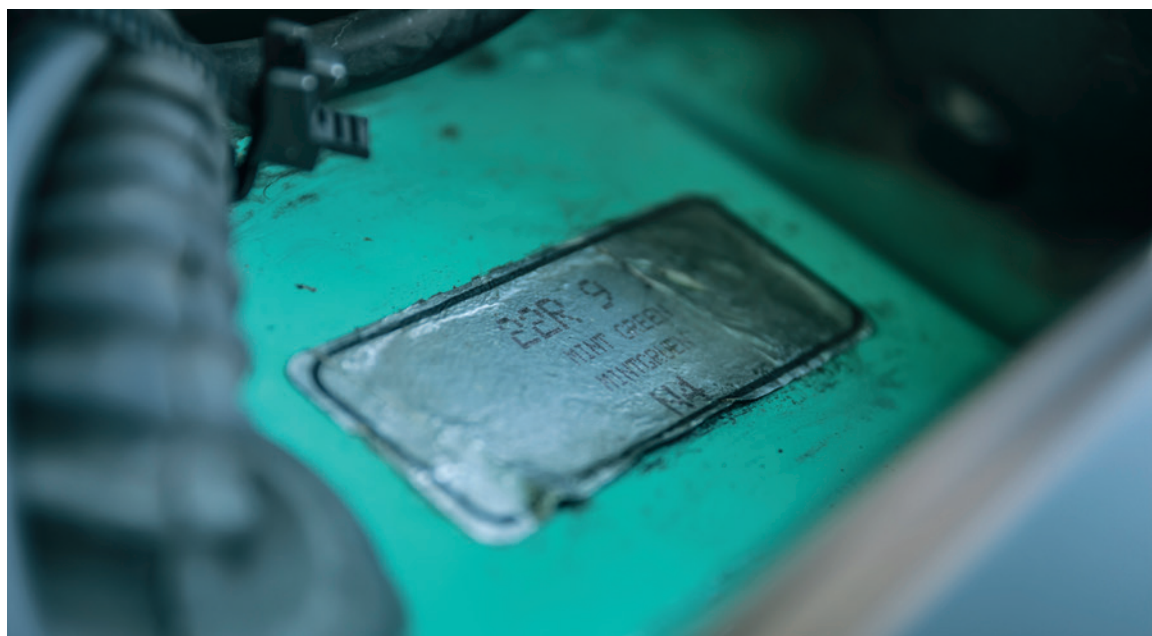
druck, aber die Persenning muss noch von Hand befestigt werden. Auch der Käfer-Radstand von 2400 mm ist ein Erbe aus der Steinzeit, den der als VW-Sportwagen gedachte 924 bis ins letzte Glied der Evolutionsstufen weiterreicht. Mit dem 968 und der Produktion der letzten Vierzylinder-Porsche endet auch diese Verbindung zur Frühzeit der Marke.

Detlev Beaa erbt das 968 Cabrio des Vaters 2003 zu einer Zeit, als sich das Bild der Sechszylinder-Marke Porsche in den Köpfen verfestigt und es mit dem Image der nicht mehr jungen und noch nicht alten Vierzylinder-Typen bergab geht. Etwas mehr als zehn Jahre nach dem Kauf liegt der Wert des eben noch sündhaft teuren Cabrios nur noch bei rund 11.000 Euro.

### VIERZYLINDER GELTEN LANGE ALS PORSCHE-UNTYPISCH

Bei 130.000 Kilometern gibt das Sechsganggetriebe seinen Geist auf, heute zeigen sich Kupplung, Bremse und Fahrwerk revidiert. Rund 165.000 Kilometer stehen auf dem Tacho. „Ich mache es wie mein Vater: Im Winter fahre ich den 968 nicht“, berichtet Beaa.

Was auch für den zweiten 968 in der Sammlung gilt. Das horizontblaue Cabrio des Vaters hat Detlev Beaa immer gewollt, das mintgrüne Coupé findet er zufällig, ganz ohne es zu suchen. „Ich kannte den Wagen und den Besitzer aus der Nachbarschaft. Und als vor rund einem Jahr dieser 968 in der Gegend inseriert wurde, bin ich einfach mal hingefahren. Ich wollte keinen 968 kaufen, aber diesen musste ich nehmen! Die Farbe an sich ist auf einem 968 schon selten, die Kombination mehr als ungewöhnlich.“





Mintgrün und Kobaltblau! Die kontraststarke Verbindung klingt heute mutiger, als sie im Kontext von damals erscheint, weil die Farbpalette der frühen Neunziger betont bunt und auffällig ist. „Ich habe Bilder des Autos in einer Transaxle-Gruppe im Internet eingestellt und nach kürzester Zeit bekam ich Nachricht: Ein 968-Fan aus den USA wollte den Wagen, der Preis sei ihm egal, sagte er. Er hätte ein Cabrio in den gleichen Farben und wollte auch das Coupé“, erzählt Beaa.

### ORIGINAL BIS ZUM SYMPHONY-RADIO

Vielleicht liefert der Erstbesitz eine Erklärung für die Farbwahl: Als erster Besitzer trägt sich 1993 die Porsche AG in die Papiere ein. Detlev Beaa vermutet bei einem Neupreis von rund 110.000 Mark einen mit Bedacht gut und wertvoll ausgestatteten Testwagen-Hintergrund oder ein Fahrzeug mit repräsentativen Pflichten. Teillederausstattung, Klimaanlage, beleuchtete Türöffner, Heckspoiler in Wagenfarbe, Targadach – das alles kostet ja mal viel Geld.

Nach zwei Jahren im Werkseinsatz übernimmt zum Preis von 48.000 Mark der ältere Herr, von dem Beaa den Wagen kauft, den 968, zieht Schonbezüge aus Lammfell über die Ledersitze, legt Perserteppiche hinein und nutzt

das Coupé bis zum Kilometerstand von rund 265.000 Kilometern im Alltag. Auch den bewältigt ein 968 bei minimaler Wartung problemlos.

Mehr als zeitwertgerechte Reparaturen erhält der 968 die nächsten 25 Jahre nicht, der Wartungsstau beim Kauf ist nicht ohne. „Aber er ist noch immer völlig original, bis hin zum Blaupunkt Symphony-Radio.“ Einzige Änderung: Zum passend in Leder eingeschlagenen Schalthebel kam ein Schalthebelknopf in Silber mit graviertem Schaltschema, Sonderausstattungscode X37. Und inzwischen stecken Arbeit, Teile und Reparaturen im Wert von über 10.000 Euro drin. „Da geben sich 911 und 968 nicht viel.“

Das Coupé, so Beaa, sei der richtige 968 für die langen, schnellen Strecken, das Cabrio der 968 zum Genießen. Dabei sind beide selbsterklärend, 968 ist Transaxle-Fahren für Erwachsene. Wer einen der kleineren Vierzylinder-Typen kennt, bewegt auch einen 968 wie im Schlaf. Dabei riecht und wirkt der wertig gemachte 968 wie ein Elfer dieser Jahre, das Qualitätsniveau ist nie weit weg vom 928. Vielleicht ist der 968 das beste schnelle Langzeitauto, das Porsche je gebaut hat. Jetzt, zum 30. Geburtstag, kann er es endlich beweisen. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



### DER BESITZER

In der kalten Jahreszeit macht Detlev Beaa (56) aus Selb mal eine Ausnahme, dann fährt er 911. In einem 996 Carrera 4 bewältigt er verschneite Straßen und Winterlandschaften in Oberfranken, den Rest des Jahres fährt er Transaxle-Porsche. Ein indischroter 944 mit Pascha-Innenausstattung ist das Auto für den Alltag, neben 968 Coupé und Cabrio steht ein 928 S in Platin-Metallic bereit. „Moderne Autos“, sagt Beaa, „gibt es bei mir nicht.“

**Großes Finale: Hinsichtlich Hubraum und Leistung markiert die drei Liter große und 240 PS starke M44/43-Maschine bei Porsche die Spitze der Vierzylinder-Frontmotorentwicklung. Nur die Turbos hatten mehr Power.**



D VS PD 109



AUTO-KULTUR – PORSCHE DIESEL

# FAHREN UND FEIERN

Huschke von Hanstein, Porsche und die Solitude-Rennstrecke bilden den Stoff für diese ungewöhnliche Geschichte, die sich am 22. Juli vor 60 Jahren abspielte. Und so ganz nebenbei überliefert diese Story die Kameradschaft, die in den sechziger Jahren noch zwischen den Spitzenfahrern herrschte.

Sie waren Kollegen, Freunde, eine Schicksalsgemeinschaft.



**Rustikale Einladung:** Mit Schlepper und Anhänger sammelt Huschke von Hanstein (am Steuer) die Piloten ein und fährt sie zur Feier.

**S**olitude-Rennen, 22. Juli 1961. Mit Spannung erwarten rund 60.000 Zuschauer das Training der Formel-1-Fahrzeuge, die erstmals auf der Rennstrecke vor den Toren Stuttgarts gastieren. Erst wenige Monate vor dem Rennen hat die FIA die frühere Formel 2 zur Formel 1 befördert. Das macht den „Großen Preis der Solitude“ im Jahr 1961 zu einer der größten motorsportlichen Veranstaltungen Deutschlands, mit insgesamt über 300.000 erwarteten Zuschauern. Und es haben die wichtigsten Rennställe mit den besten Rennfahrern der Welt gemeldet – nur Ferrari fehlt, weil das Solitude-Rennen nicht zur Weltmeisterschaft zählt.

Lotus ist mit Innes Ireland, Jim Clark und Trevor Taylor, also gleich drei Werksfahrern vertreten, für Cooper steigen Jack Brabham und Bruce McLaren ins Cockpit und für Porsche drehen gleich vier Fahrer ihre Runden, nämlich Joakim Bonnier, Hans Herrmann, Dan Gurney und Edgar Barth. Doch die Liste der Spitzenfahrer ist damit noch lange nicht erschöpft: Stirling Moss und Michael May fahren für private Lo-

tus-Teams, Graf Godin de Beaufort für einen holländischen Porsche-Rennstall, Maurice Trintignant steuert einen Osca Maserati und Peter Monteverdi einen MBM. Die Weltelite steht am Start. Die Dichte der Favoriten ist 1961 auf der Solitude so imposant wie niemals zuvor.

16:00 Uhr. Ein Tosen der Motorengeräusche überzieht das Fahrerlager. Die ersten Fahrzeuge rollen auf die Strecke und beschleunigen auf der Start-und-Ziel-Geraden in Richtung „Glemseck“. Nach der ersten 90-Grad-Kurve folgt eine schnelle Links in Richtung der scharfen Rechtskurve „Hadersbach“, dann führt die Strecke bergauf in Richtung „Frauenkreuz“. Die Fahrer drehen die Gänge voll aus, auf der Anhöhe beschleunigen die Rennwagen nach links über den „Dreispitz“ in Richtung „Schattengrund“. Dann sind sie für einige Augenblicke nicht mehr zu hören, bevor sie über das „Mahdental“ den Startbereich erstmals wieder passieren. Der Solitude-Ring gehört zu den wenigen Rennstrecken, die linksherum gefahren werden.

## BESTZEIT FÜR PORSCHE

Die Trainingszeiten in der Formel 1 sind an diesem Tag sensationell. Sieben Fahrer liegen bereits nach wenigen Runden einige Sekunden unter dem Rundenrekord des Vorjahres. Joakim Bonnier fährt seinen 718 F1 mit 4,015 Minuten Bestzeit für Porsche, nur vier Zehntelsekunden langsamer ist sein Markenkollege Dan Gurney. Platz 10 belegt Edgar Barth, der in seinem Porsche vom Typ 787 erstmals das neu entwickelte Achtzylinder-Triebwerk montiert hat und gleichzeitig auch die neue Vorderachse mit Scheibenbremsen testet. Die Spitzenfahrer fahren auf den 11,4 Kilometern durchschnittlich über 170 Stundenkilometer.

Um 16:45 Uhr winkt Rennleiter Erwin Illg das Training ab. Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein kann zuversichtlich auf das Rennen am Folgetag blicken. Seine F1 sind mit den betagten Fuhrmann-Vierzylinder-Motoren mit Königswelle noch gut für die vorderen





**INNES IRELAND, FORMEL-1-  
SIEGER 1961, GEHÖRTE ZU DEN  
GRÖSSTEN SPASSVÖGELN.**





**„DIE FAHRER VON DAMALS WAREN VIEL EHER ZU SPÄSSEN UND UNSINN AUFGELEGT ALS DIE HEUTIGEN LENKRADDREHER.“**

*Huschke von Hanstein*





## HUSCHKE VON HANSTEIN

Der Nachfahre von Raubrittern war seiner Zeit weit voraus, ein Meister der Kommunikation und Public Relations. Bei Porsche gingen seine Tätigkeiten zwischen 1951 und 1969 weit über das Kommunikations-Handwerk hinaus: Fritz Huschke von Hanstein (1911–1996) war nicht nur PR-Chef, Fotograf und Kameramann, sondern in Personalunion auch Rennfahrer, Rennleiter, Erfinder und Neuerer. Der Schutz der Rennfahrer durch Helme und später durch Sicherheitsanzüge sowie die Werbung auf Rennfahrzeugen (Fletcher Aviation auf dem 550 Spyder im Jahr 1953) waren ebenso sein Werk wie die Einführung des Zebrastrreifens. Sein allzeit souveränes Auftreten, das von wahrer aristokratischer Weltläufigkeit geprägt war, faszinierte Mitstreiter und Rivalen. Die ritterliche Abstammung und preußische Erziehung waren niemals zu leugnen. Er war ein Grandseigneur, wie er besser nicht hätte erfunden werden können.

1938 wurde er Motorsportmeister von Deutschland und im Jahr 1940 gewann er die Mille Miglia. Er etablierte die Marke Vespa in Deutschland und trug die Porsche-Erfolge in alle Welt, sodass noch erfolgreichere Teams deutlich weniger Beachtung fanden. Als die Porsche-Armada bei einem Grand Prix in Monaco die Plätze 2 bis 4 belegte, erfand Huschke von Hanstein kurzerhand eine Marken-Weltmeisterschaft und verkündete in aller Welt, dass Porsche nun Markenweltmeister sei. Der eigentliche Sieger, ein Ferrari, geriet in Vergessenheit.

Ränge. Die leichten Lotus 21 Climax können auf der Solitude die technische Überlegenheit nicht ausspielen.

Während sich die Fahrer mit den Mechanikern besprechen und sich in den Servicefahrzeugen umziehen, läuft von Hanstein mit schnellen Schritten zum Waldrand hinter dem Hotel Glemseck. Dort hat er einen ganz besonderen Porsche abgestellt, mit dem niemand rechnen wird: einen Diesel. Der Rennbaron hat sich für 1961 einen besonderen Shuttle ausgedacht, um auf das Spektrum erfolgreicher Porsche-Entwicklungen hinzuweisen. Schließlich steckt hinter jeder Handlung Huschkes Kalkül oder zumindest eine Marketingstrategie. Porsche fertigt noch Anfang der sechziger Jahre in Manzell am Bodensee die unterschiedlichsten Diesel-Traktoren, mit Ein-, Zwei-, Drei- und schließlich auch Vierzylinder-Motoren.

Kurzer Szenenwechsel: Bei Ursula von Hanstein geht es in ihrer Villa am Stuttgarter Kräherwald rund. Das nette Häuschen ist längst ein Treffpunkt internationaler Rennfahrergrößen und Persönlichkeiten aus der Industrie, die Dame des Hauses genießt weit über die Landesgrenzen hinaus den Ruf als hervorragende Gastgeberin. Schließlich schrieb sie sogar ein „Benimmbuch“ – und Kochbücher. Legendär und hoch geschätzt war beispielsweise das „Fondue Le Mans“ mit Apfelmisch.

Gegen 19:00 Uhr erwartet die Gastgeberin die Formel-1-Fahrer, Politiker und Funktionäre des Solitude-Rennens. Deshalb herrscht an diesem Nachmittag Hochbetrieb in der Villa Hanstein. Im Garten wird ein großes Zelt aufgestellt. In der Garage richtet sich der Koch ein, der mit drei Frauen aus der Markthalle Hähnchen grillen wird. Ehegatte Huschke hat 50 Personen angekündigt. Da Ursula ihren Mann kennt, richtet sie sich auf 90 Personen ein – letztendlich kommen 200. Das dem Autor vorliegende Gästebuch gibt darüber fein säuberlich Aufschluss.

## 200 GÄSTE KOMMEN ZUR FEIER IN DIE VILLA HANSTEIN

Zurück auf den Solitude-Ring zu Huschke von Hanstein, der inzwischen auf dem blechernen Sitz des Traktors Platz genommen hat. Der Steckschlüssel mit dem geschwungenen Bakelitkopf steckt, von Hanstein drückt ihn hinunter, bis die rote Anzeige für Zündung leuchtet. Dann zieht er den Aluminiumknopf der Vorglüh-Einheit und hält diesen geduldig unter leichter Spannung. Erst als unter dem Chromgitter des Sichtglases die Glühleinheit orangefarben leuchtet, zieht er den Knopf ganz nach oben. Der Gas-Handhebel ist ganz nach unten gezogen, zu der zum Start notwendigen Vollgas-Stellung. Langsam kommt der Zweizylinder auf Touren. Das Handgas nimmt der Rennbaron sofort wieder in die obere Stellung zurück. Nun kann es losgehen.

Porsche-Rennleiter und PR-Chef Huschke von Hanstein fährt mit dem Porsche Diesel und dem angehängten Erntewagen mitten ins Fahrerlager und positioniert die ungewöhnliche Fuhrer direkt vor dem Areal der Formel-2-Teams. Sofort springt Porsche-Werksfahrer Joakim Bonnier neben Huschke auf die schmale Holzstuhlbank und lässt sich die simple Technik des Zweizylinders erklären. Nur den Namen des Herstellers haben sein filigraner Dienstwagen und Huschkes Traktor gemeinsam. Trotzdem: Er will unbedingt einmal fahren.



**Start und Ziel: Die Tour auf Porsche Diesel Junior (r.) und Standard auf den Spuren des Rennens von 1961 und seiner Akteure führt über die alte Solitude-Rennstrecke.**

Nach und nach schwingen sich immer mehr Fahrer auf den mit Girlanden verzierten Anhänger, auf dem Strohhallen als Sitzgelegenheiten ausliegen. Die Lotus-Piloten Jim Clark, Innes Ireland und Stirling Moss machen den Anfang. Es folgen die Cooper-Fahrer Jack Brabham und Bruce McLaren sowie die Porsche-Piloten Dan Gurney und Edgar Barth. Dann dampft der 1,6-Liter-Diesel mit seinen 20 PS davon, über den Solitude-Ring in die Kräherwaldstraße am Stuttgarter Killesberg hinüber zur Villa Hanstein.

Anfangs laufen noch zahlreiche Besucher mit, und als der Traktor mit Bonnier am Steuer seine 19 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit erreicht, gibt noch ein Fahrrad-Pulk Geleit, ab der Wildpark-Schnellstraße schließlich folgen nur noch weitere geladene Gäste in sportlichen Automobilen. Der Porsche-Rennleiter hat alle Formel-Piloten und weitere Gäste zum Abendessen eingeladen. Im Laufe des Abends finden sich noch Rennleiter, Funktionäre, Konstrukteure und Designer wie Cholin Chapman und F. A. Porsche ein. Der als Letztes eintreffende Gast ist schließlich König Juan von Spanien, einer der prominentesten Porsche-Fans jener Jahre.

Dieses Ereignis ist so unglaublich und unbekannt zugleich – und doch ist es ein wichtiges Stück Zeitgeschichte, das die Kameradschaft unter den Rennfahrern und Teams von damals überliefert. Huschke von Hanstein brachte es im Interview wie folgt auf den Punkt: „Die Fahrer waren damals alle viel eher zu Späßen und Unsinn aufgelegt als die heutigen Lenkraddreher, die ja nur noch Getriebeübersetzungen und Drehzahlen im Kopf haben. Mein Gott, wenn ich an all die Anekdoten rund um die Solitude-Rennen denke. Heute wäre das undenkbar.“ Übrigens: Innes Ireland, Formel-1-Sieger im Jahr 1961, gehörte zu den größten Spaßvögeln.

### **BONNIER ÜBERNIMMT STEUER**

Rechtzeitig zum 60. Jubiläum dieser schönen Neben-der-Rennstrecke-Geschichte begeben sich Tobias Aichele und sein Freund Rainer Kühlwein mit zwei Porsche Diesel-Traktoren auf eine Zeitreise. Kühlwein besteigt den Standard wie Huschke von Hanstein vor 60 Jahren, Aichele nimmt den Junior, seinerzeit das kleinste Modell des damaligen Porsche-Portfolios. Nagelnd nehmen die Traktoren Fahrt auf. Die Route führt über Leonberg durch das

Glemstal zum Start-und-Ziel-Häuschen der ehemaligen Solitude-Rennstrecke und vor die damalige Boxengasse.

Offen bleibt, ob der Rennbaron damals die vier genutzten Vorwärtsgänge geräuschärmer einlegen konnte als die Diesel-Fahrer von heute. Das Getriebe ist nicht synchronisiert, und die Bremse erfordert einen guten Fußdruck, da lediglich die Hinterräder gebremst sind.

Vor der alten Boxengasse, teilweise mit dem Start-und-Ziel-Häuschen im Hintergrund, posieren die Traktoren in verschiedenen Formationen. Aber noch ist das Ende der Zeitreise nicht erreicht. Nach dem Passieren des Hotel Glemseck geht es rechts in jenen Waldweg, in dem Huschke den Standard am 22. Juli 1961 parkte. Angekommen im Heute und Damals. ◀

*Text: Tobias Aichele · Bilder: Dino Eisele*

DATEN & FAKTEN  
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

# WERT\*

Unterschiede erkennen.

# MEBL.\*



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



Classic Data

[classic-data.de](http://classic-data.de)

DESIGN – ANATOLE LAPINE

# AUFBRUCH-STIMMUNG

Neue Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen, Ölkrise, autofreie Sonntage – die siebziger Jahre waren für die westdeutsche Autoindustrie keine leichten. Aber ausgerechnet Porsche ging voll ins Risiko: mit avantgardistischen Formen, poppigen Farben und den mit Abstand kühnsten gestalterischen Ideen des Landes. Der Initiator dieser Offensive war Chefdesigner Anatole Lapine.

**E**in einzelnes Foto, aufgenommen zu Beginn der siebziger Jahre auf dem Werksgelände in Zuffenhausen, vermittelt einen guten Eindruck davon, wer Anatole – genannt „Tony“ – Lapine war: charakterlich, wie in seiner Funktion als Porsche-Chefdesigner. Darauf sieht man Lapine, zusammen mit drei Mitgliedern seines Teams, wie er sich feixend die Hände reibt. „So sah es aus, wenn Tony bei einer Besprechung seinen Willen durchgesetzt hatte. Dann rieb er sich so die Hände“, erinnert sich Hans-Georg Kasten, der seinerzeit bei Style Porsche arbeitete.

Lapine konnte seinen Willen oft durchsetzen, jedenfalls während der siebziger Jahre. Er ließ seine Designer nicht erschaffen, was der Kunde wollte – sondern wovon der Kunde noch gar nicht wusste, dass er es wollte.

Diese Freiheit hatte Lapine einerseits seinem Wesen, andererseits den Umständen zu verdanken. Sein Wesen war geprägt von Neugierde, Impulsivität, der Liebe zu Auto-

mobil und Rennsport wie auch zur Mode. Einerseits. Andererseits von einer harten, entbehrungsreichen Jugend als Flüchtling während des Zweiten Weltkrieges sowie einem Neuanfang als junger Mann in den Vereinigten Staaten, wo er bei GM in Detroit seine Karriere als Designer begonnen hatte – auf der Basis gerade mal eines Semesters an der Hamburger Wagenbauschule.

Gleichermaßen gestählt wie lebensdurstig forderte Lapine von seinen Designern viel und förderte sie zugleich, wo er nur konnte. „Solange Vertrauen vorhanden war, hat Tony sich vor seine Leute gestellt und leidenschaftlich für die Ideen des Teams gekämpft“, so Hans-Georg Kasten. „Tony befand sich im Krieg mit den Vorständen“, ergänzt Ginger Ostle, ebenfalls Teil des damaligen Designteams. Nach erfolgreicher Schlacht gegen die Herrschaften aus den Bereichen Fahrzeugentwicklung oder Finanzen folgte regelmäßig besagtes Händereiben.



GLEICHERMASSEN GESTÄHLT WIE  
LEBENS DURSTIG FORDERTE LAPINE VON  
SEINEN DESIGNERN VIEL UND FÖRDERTE  
SIE ZUGLEICH, WO ER NUR KONNTE.

Dass Anatole Lapine (1930–2012) dermaßen anecken durfte, hatte viel mit den besonderen Umständen zu tun, die zu seiner Einstellung bei Porsche geführt hatten. Ferry Porsche selbst hatte ihn schließlich 1969 von Opel mit dem Ziel abgeworben, das Design des wichtigsten Projekts, des VW-Auftrags EA 266, zu retten.

#### TEAM DES VERTRAUENS

Der EA 266 sollte nicht nur bei VW den Käfer ersetzen, sondern Porsche auch als Basis der zukünftigen eigenen Modellpalette dienen. Bedauerlicherweise erinnerte der ursprüngliche EA-266-Entwurf eher an eine fahrbare Telefonzelle. Lapine sollte dies ändern und durfte zu diesem Zweck ein Team seines Vertrauens aus Rüsselsheim mitbringen. Dieses Opel-Team, bestehend aus den Designern Wolfgang Möbius und Dick Söderberg sowie dem Modelleur Peter Reisinger, gern auch als „die Gurus“ bezeichnet, sollte nicht nur den EA 266, sondern auch das komplette Porsche-Design der kommenden zwei Jahrzehnte prägen.

Die gefällige Optik des serienreifen EA 266 (Exterieur: Wolfgang Möbius, Innenraum: Hans Braun) vermochte das dramatische Scheitern des Projekts, das 1971 vom neuen VW-Chef Rudolf Leiding kurz vor Serienanlauf eingestellt wurde, jedoch nicht zu vereiteln. Doch Lapine und die Gurus hatten das in sie gesteckte Vertrauen zurückgezahlt, was dem Chefdesigner die dauerhafte Loyalität der Eigentümerfamilie Porsche-Piëch einbrachte.

Ohne den EA 266 als technische Basis für die avisierte neue Porsche-Modellpalette musste nun hektisch umdisponiert und improvisiert werden. Der eigentlich als obsolet angesehene









Elfer wurde dementsprechend überarbeitet, vor allen Dingen, um zukünftige amerikanische Zulassungsbedingungen zu erfüllen.

Da Porsche nicht über die Mittel verfügte, unterschiedliche Stoßstangen für die USA und die übrigen Märkte zu entwickeln, sollte der Elfer künftig weltweit mit der US-Ausführung versehen werden, die somit, im Gegensatz zu den Lösungen der wohlhabenden Konkurrenz, nicht wie ein Provisorium wirken durfte. Generell war bei Style Porsche seinerzeit die Konkurrenz nicht der Maßstab. „Tony sagte immer nur: ‚Wir gehen auf alle Motor-Shows, um zu sehen, was wir nicht machen wollen‘“, so Ginger Ostle.

#### KONKURRENZ KEIN GRADMESSE

Während die Arbeiten am Elfer der G-Serie zum Modelljahr 1974 als Soforthilfe-Maßnahme angegangen worden waren, tüftelten Lapine und seine Mannen parallel an einer langfristigen Porsche-Zukunft.

In deren Zentrum stand der von Porsche-Chef Prof. Ernst Fuhrmann – alias „Doktorchen“, wie Lapine ihn gegenüber seinen Designern nannte – konzipierte Elfer-Nach-

**„WIR GEHEN AUF ALLE  
MOTOR-SHOWS, UM ZU  
SEHEN, WAS WIR NICHT  
MACHEN WOLLEN.“**

folger, der komplett mit der bisherigen Porsche-Lehre brach. Dessen anspruchsvolles technisches Paket brachten Lapines Designer, darunter einmal mehr maßgeblich Wolfgang Möbius sowie Hans Braun, der den wegweisenden Innenraum entwarf, in eine Form, die mit so ziemlich allem haderte, was seinerzeit üblich war – frei nach einem Motto, das Tony Lapine auch seinem Sohn Hans, heute selbst Autodesigner, mit auf den Weg gab: „Was gleich gefällt, wird schnell alt!“

Keine Keilform, keine kantigen Oberflächen: Dem 928 war und ist anzusehen, dass er zeitaufwendig und vor allem mit Blick auf Lichtlinien hin gestaltet wurde. Diese wurden nämlich zuerst entworfen, ehe man Blechformen finden musste, die diese dann per Reflexion erzeugen würden – die Hauptaufgabe von Chefmodelleur Peter Reisinger. Auch Lösungen wie die vollintegrierten Stoßstangen entstanden nicht über Nacht, sondern langsam und gegen erhebliche Widerstände.

Diese Widerstände im Sinne seiner Designer zu brechen, war eine der Hauptaufgaben Tony Lapines. „Tony hat uns diese Freiheiten verschafft. Sonst hätten wir die Segel ge-



strichen, und das Auto wäre konventionell geworden“, erläutert Hans-Georg Kasten. Für Lapine selbst waren die vielen Feinde im Haus der Preis dieser Freiheiten, bis hin zu einem Konstruktionschef, der sich gar vor ihm ängstigte. Für sein Team wurde der Preis dieser Freiheiten immer dann fällig, wenn der Chefdesigner einen schlechten Tag hatte und während einer Präsentation Zeichnungen von den Wänden riss und auf dem Boden zerfetzte.

### AN SCHLECHTEN TAGEN FURCHT EINFLÖSEND

Parallel zum „A-Team“, das am 928 arbeitete, gestaltete noch ein „B-Team“ eine weitere VW-Auftragsarbeit, den Sportwagen EA 425, der Nachfolger des VW-Porsche 914 werden sollte. Als Basis für dessen Design hatte Lapine, einmal mehr unkonventionell agierend, das „tape drawing“ eines unerfahrenen Jungdesigners namens Harm Lagaaïj auserkoren. Lapine stellte Lagaaïj den Guru Dick Söderberg an die Seite, der mit ihm zusammen aus dem naiven Umriss-Entwurf einen kompletten, modernen Einsteiger-Sportwagen machen sollte. Dass dieser letztlich als

Porsche 924 das Licht der Welt erblicken würde, war während des Designprozesses nicht abzu-sehen gewesen, sondern einmal mehr die Folge eines Chefwechsels in Wolfsburg.

Im Rennsport zeigte sich unterdessen neben der aerodynamischen Kompetenz der Porsche-Designer noch eine weitere Eigenschaft, die man sonst eher nicht mit der schwäbischen Marke in Verbindung bringt: schelmischer Sinn für Humor. Bereits zuvor bei Opel hatte Lapine ein Taxi-Schild auf dem Dach des „Schwarze Witwe“ genannten Rekord-C-Rennwagens montieren lassen. Bei Porsche regte er nun an, einen 917 als rosa Sau zu bemalen.

Derartiger kreativer Eigensinn manifestierte sich auch in Tony Lapines eigenem Kleiderstil, einer Verbindung aus Dandy- und Gentleman-Garderobe. Seit seiner Kindheit in Riga, die er, bedingt durch das Arbeitspensum der Eltern, oft in der Schneiderei seiner Tante Julika verbracht hatte, begeisterte ihn die Welt der Farben und Stoffe.

Dieses Faible schlug sich nun auch in den außergewöhnlichen Farb- und Polsteroptionen der Porsche-Modellpalette nieder, die ab 1977 komplett aus Entwürfen der Ära Lapine



Die Gurus: Dick Söderberg, Anatole Lapine, Hans Braun und Wolfgang Möbius (o., v. l.). Für den 928 wurde Porsche der „Style Auto Turin“-Preis verliehen.



Enge Vertraute in Weissach: Lapine mit Modelleur Peter Reisinger (l.) bei dessen Abschied im Jahr 2005 und mit Chef Ernst Fuhrmann beim eigenen 50. Geburtstag im Jahr 1980.



bestand. Darunter sorgte insbesondere der 928 branchenweit für Erstaunen: Abwerbe-Angebote waren die logische Konsequenz, doch Lapine hielt Porsche, dem Unternehmen, aber auch den Eigentümern, die ihn und seine Familie regelmäßig als Gäste in Zell am See begrüßten, die Treue.

#### INNOVATIONEN WERDEN RAR

Doch das Jahrzehnt kreativer Kraftakte hatte auch Kraft gekostet. Der relative Misserfolg des 928, der den Elfer eben doch nicht ersetzen konnte, wirkte ebenfalls demotivierend auf Lapine. 1980 wurde dann „Doktorchen“ Fuhrmann entlassen. „Herr Lapine, ich kann Sie rausschmeißen, Sie mich aber nicht!“, hatte der Österreicher den Chefdesigner regelmäßig belehrt – ohne seiner Drohung jemals Taten folgen zu lassen.

Nun wurde er selbst herauskomplementiert und durch den Deutsch-Amerikaner Peter Schutz ersetzt. Anfangs erhoffte sich Tony Lapine von seinem Landsmann neue Impulse – doch Schutz' lockere Attitüde konnte dessen mangelndes Automobilverständnis nicht lange kaschieren. Zu allem Überfluss wurde Tony

**FUHRMANN BELEHRTE  
DEN CHEFDESIGNER  
REGELMÄSSIG: „HERR  
LAPINE, ICH KANN SIE  
RAUSSCHMEISSEN,  
SIE MICH ABER NICHT!“**

Lapine auch noch de facto degradiert und dem Entwicklungsvorstand unterstellt – die kreativen Freiheiten hatten somit nun hochhoffiziell ihre Grenzen.

Designinnovationen blieben während der achtziger Jahre rar. Fremdaufträge für Lada oder auch Airbus sorgten zwar für Beschäftigung bei Style Porsche, doch Tony Lapine sah immer weniger Grund zum Händereiben. Immerhin konnten Söderberg und Möbius mit den Modellen 959 respektive 964 noch einmal ihre Ideen in Serienmodell-Form bringen, doch weder in Sachen Kreativität noch Leidenschaft wurde das Niveau des vorherigen Jahrzehnts erreicht. Statt sich gestalterisch in eine völlig eigenständige Richtung zu bewegen, blieb man in Weissach nun mit der Mode auf Augenhöhe.

Zu seinem Abschied von Style Porsche im Jahr 1989 gelang es Tony Lapine noch, mit Harm Lagaaaj seinen Wunschkandidaten als Nachfolger durchzusetzen. Einige Jahre später wurden dann die letzten originär unter Lapine gestalteten Porsche-Modelle vom Markt genommen. Sie sollten ohne Nachfolger bleiben. Aber wie hätte man sie auch ersetzen sollen? ◀

Text: Christopher Butt · Fotos: Porsche

# Ihr Porsche als Kunstwerk



**Exklusiv für die Leser von PORSCHE FAHRER zeichnet der bekannte Künstler Helge Jepsen ihren eigenen Porsche!**

**Wir freuen uns über das große Interesse an dieser Aktion und stellen hier die ersten beiden Ergebnisse vor.  
BESTELLEN AUCH SIE IHR UNIKAT!**



- ▶ im Format DIN A2 (59,4 x 42 cm)
- ▶ auf 220 g Photosatinpapier mit bester Farbwiedergabe durch satinierte Oberfläche
- ▶ 6-Farben-Druck für sehr breites Farbspektrum, mit biologisch abbaubaren Tinten, in Deutschland gedruckt
- ▶ mit von Hand aufgebrachtener Signatur, Nummerierung und Prägung
- ▶ inklusive Alurahmen in Anthrazit, fein gebürstet, mit Plexiglas

#### **Die Details Ihres Unikats können Sie selbst bestimmen:**

- ▶ mit oder ohne Ihr Kennzeichen
- ▶ drei Designs zur Wahl
- ▶ mit Originalsignatur des Künstlers – zusätzliche persönliche Widmung mit Originalsignatur ist möglich
- ▶ technische Daten Ihres Fahrzeugs, ggf. Spitzname Ihres Fahrzeugs und/oder Ihr Name unter der Zeichnung

Preis für Ihr Unikat: **EUR 1.950** (inkl. Lieferung als Paket innerhalb der EU, außerhalb zzgl. Lieferkosten)

Bestellmöglichkeit und weitere Informationen (Zahlungsmodalitäten, Widerrufsrecht): [www.pf-magazin.de/unikat](http://www.pf-magazin.de/unikat)

SPORT-SCHAU – 917 BAILEY CARS

# GROSSES KINO

Das hier ist zwar kein Porsche 917, doch wenn sich die dünne Tür schließt und mich im winzigen Cockpit einhüllt, dann sehe ich mich in einem sitzen. Und dazu höre ich das Tick-tick-tick der Heuer-Uhr. Rennen ist Leben ...





J

Ja, es ist ein Nachbau, aber ein sehr gelungener. In dem Auto, das einem echten 917 wahrscheinlich am nächsten kommen wird, donnere ich die Gerade des Circuit d'Albi in Südfrankreich hinunter. Dabei muss ich mir keine Sorgen um den bekannt sensiblen V12 oder die unwiederbringliche Historie des Fahrzeugs machen. Schließlich ist das ein 917 für „nur“ 200.000 Euro, was im Vergleich zum astronomischen Wert eines echten 917 nicht viel ist. Mit diesem Auto kann man auf einem kleinen Anhänger anreisen, den Startknopf drücken – und schon fühlt man sich wie Steve McQueen ... Oder in diesem Fall wie Hans Herrmann oder Richard Attwood.

## TEAM SALZBURG

Der Wagen ist ein absoluter Hingucker, besonders in den Farben der Nummer 23 des Teams Salzburg. Das Original gewann 1970 mit Attwood und Herrmann am Steuer die 24 Stunden von Le Mans. Damit holte der 917 endlich den ersehnten Erfolg, mit dem die unermüdliche und nervenaufreibende Entwicklungsarbeit in Weissach belohnt wurde. Zuvor mussten die Fahrer mit seinem tückischen Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten und beim Bremsen kämpfen, was immer wieder zu heiklen Situationen führte. Aber sobald das Problem gelöst war, gab es für den 917K (für Kurzheck) keine ernsthaften Gegner mehr.

Die 24-h-Rennen in Le Mans haben am Mythos mitgewirkt. Über Steve McQueens Film kann man wohl streiten, aber die Umsetzung des Erlebnisses eines Autorennens setzte Maßstäbe. Nie zuvor konnten Rennwagen so dramatisch und beeindruckend auf einer großen Leinwand erlebt werden. Dabei entsteht der Eindruck, als ob der 917 aus dem Bild heraus über den Zuschauer hinwegfährt.

Ein Porsche 917 ist heute mehr denn je eine außergewöhnliche Kostbarkeit, was einen als ehrfurchtsvoll zu bezeichnenden Umgang damit

gebetet. Falls man überhaupt einmal die Gelegenheit erhalten sollte, hinter dem Steuer Platz nehmen zu dürfen, lastet der Wert des Wagens bleischwer auf den Schultern, und das Wissen um die Komplexität des luftgekühlten Zwölfzylinders trägt auch nicht gerade zur Entspannung bei.

Genau hier setzt dieses Auto an. Sollten Sie genug Geld haben, könnten Sie darin den 917 sehen, mit dem Sie unbeschwert fahren dürfen, während Ihr echter in der Garage schlummert. Möchten Sie einen 917 besitzen, haben aber nicht das nötige Kleingeld dafür – damit ist er erreichbar. Und überhaupt, brauchen Sie wirklich ein eigenes Haus?

## MODERNER ANSATZ

Das ist zwar nicht der einzige 917-Nachbau, aber dennoch eine sehr interessante Ausführung. Bailey Cars, das südafrikanische Vater-und-Sohn-Unternehmen Peter und Greg Bailey, begann 2003 mit dem Nachbau eines Ford GT40 auf einem neuen Chassis. Anhand von Originalzeichnungen des 917 wurde dessen Chassis so verändert, dass es als Basis für einen 917-Nachbau verwendet werden kann.

Auf einem mit Kohlefaser ausgeschlagenen Stahlrohrgebilde sitzt eine Karosserie aus klassischem glasfaserverstärktem Kunststoff. Das macht den Bailey Cars 917 zwar 50 Kilogramm schwerer als den echten 917, aber den Machern zufolge wird dieser Nachteil durch ein besseres Handling und höheres Sicherheitsniveau ausgeglichen. Der Wagen ist 10 Zentimeter länger, hat größere 17-Zoll-Räder und erhielt moderne Bilstein-Federelemente. „Die Idee dahinter war ein einfacher zu fahrendes Auto, ein für den Normalfahrer beherrschbarer 917“, erklärt Olivier Bosio.

Seine Firma Racing Legend Cars ist der in Frankreich ansässige europäische Vertriebspartner von Bailey Cars. „Wir bekommen die fertigen Autos ohne Antriebsstrang“, erläutert Bosio. „Aufgrund von Qualitätsproblemen, die in der Vergangenheit aufgetreten sind, ist es nicht mehr möglich, dieses Auto als Bausatz zu erhalten.“ Bailey Cars hat diesen Nachbau so konstruiert, dass so ziemlich jeder luftgekühlte 911-Motor als Antrieb genutzt werden kann.

Unsere 917-Spielart verfügt über einen optimierten Sechszylinder aus dem 964. Der Motor wurde auf 3,8 Liter Hubraum auf-





gebohrt und leistet 350 PS. Das ergibt in Kombination mit einem Trockengewicht von 850 Kilogramm ein noch immer sehr interessantes Leistungsgewicht.

Neugierig darauf, das herauszufinden, quetsche ich mich in den winzigen Ledersitz. Die Unterschiede zum Original sind deutlich: geänderte Rahmenrohre, abweichende Zifferblätter und Schalter im Armaturenbrett, und das Lenkrad mit der abgeflachten Oberseite ist auch keine Kopie aus dem 917. Aber dafür hat der rechts liegende Schalthebel einen Knauf aus Holz. Von außen sieht die Fahrerkabine zwar winzig aus, doch innen entsteht kein Eindruck von Enge. Im Innern fühlt es sich ähnlich an wie ein zusätzlicher Helm über dem Kopf.

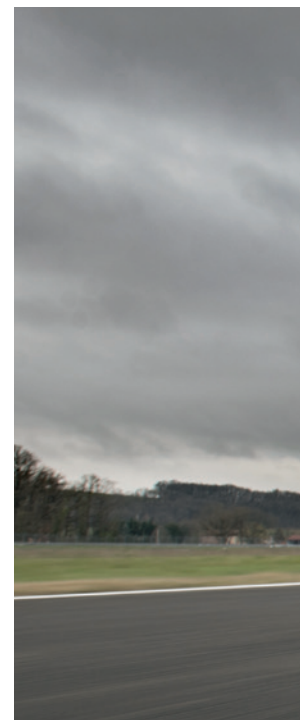
Sobald man den Schalthebel anfasst und nach vorn drückt, ist die Verbindung da. In diesem Moment tauchen die Bilder des Films wieder auf. Und Sie sind mit einem 917 mittendrin, es passiert wirklich. Ich aktiviere den Killswitch und drücke den Startknopf. Wie beim echten 917 untermalt das Heulen des Lüfterrads das mechanische Motorgeräusch. Und wieder habe ich das Tick-tick-tick der großen Uhr im Kopf...



Fünfgang-Schaltgetriebe und Kupplung sind Standardteile aus der Großserie, was ein Verlassen der Boxen ohne Blamage begünstigt. Pedalweg und Druckpunkt sind absolut in Ordnung. Das eigentliche Problem liegt bei, besser gesagt zwischen den beiden Pedalen auf der rechten Seite, denn die hier durchgeführte Lenksäule erschwert das Spitze-Hacke-Fah-



**BAILEY CARS HAT DEN NACHBAU SO KONSTRUIERT, DASS SO ZIEMLICH JEDER LUFTGEKÜHLTE 911-MOTOR ALS ANTRIEB GENUTZT WERDEN KANN.**



## DAS COCKPIT IST KEINE KOPIE DES ORIGINALEN 917, ABER DER SCHALTHEBEL TRÄGT WIE DIESER EINEN KNAUF AUS HOLZ.

ren. Hinzu kommt, dass der Bremspedalweg recht weit ist, bevor die Bremse anspricht. Bosio und seine Mitarbeiter arbeiten daran, das zu ändern.

### HEUTE EIN HELD

Die Übersetzungsabstufung passt sehr gut zu dieser Strecke: Nach dem Hochschalten liegt die Drehzahl immer im Bereich von 3000/min, und das Auto schiebt sofort weiter. Das ist einer der ersten Rennstreckenausflüge dieses Wagens, daher haben wir uns eine Drehzahlgrenze 5000/min auferlegt. Mit jedem gefahrenen Meter wächst das Vertrauen. Der Felgendurchmesser ist beim Bailey 917 von ursprünglich 15 Zoll auf 17 Zoll gestiegen, und die darauf aufgezogenen modernen Avon-Reifen

erlauben eine forsche Fahrweise sowie sehr gute Verzögerungswerte. Eine Sicht nach hinten ist so gut wie nicht vorhanden. Der große Innenspiegel zeigt eine interessante Ansicht der großen Gurney-Flaps am Heck, und das Sichtfeld des linken Seitenspiegels ist ebenfalls stark eingeschränkt.

Albi stellt für den 917 nur eine begrenzte Herausforderung dar, denn die niedrigen Kerbs machen es leicht, die Kurven so gerade wie möglich zu fahren. Schnell ist man dabei, in den Kurven recht früh aufs Gas zu gehen. Ein Abschnitt ist etwas knifflig: Er besteht aus zwei Rechtskurven mit einer dazwischenliegenden Senke, bei der die Landebahn des Flughafens die Strecke schneidet. Ja tatsächlich, eine Landebahn quert die Strecke. Am besten, man denkt nicht zu viel darüber nach ...

Die Schwierigkeit liegt in der zweiten dieser Kurven, die am Ausgang höhere Geschwindigkeiten als die erste zulässt und auf die große Gerade führt. Entscheidend ist, dass man es beherzt angeht. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt im 917 das Gefühl, dass

**PORSCHE 917**

**Motor:** luftgekühlter dohc-Zwölfzylinder Typ 912/10  
**Hubraum:** 4,9 Liter  
**Leistung:** 440 kW (600 PS)  
**Länge:** 4140 mm (Kurzheck)  
**Breite:** 2080 mm  
**Höhe:** 920 mm  
**Leergewicht:** 800 kg

**BAILEY CARS 917**

luftgekühlter dohc-Sechszylinder Typ 64/01  
 3,8 Liter  
 257 kW (350 PS)  
 4250 mm  
 2000 mm  
 970 mm  
 850 kg



man in der zweiten Kurve richtig angreifen kann, allerdings wird das Auto durch die Senke leicht instabil. In diesem Moment zeigt der 917 seine beste Charaktereigenschaft: absolute Berechenbarkeit. Man ahnt das nahende Driften schon im Vorfeld und hat alle Zeit der Welt, entsprechend zu reagieren: korrigieren oder beherzt draufbleiben und mit dem Gaspedal lenken. Der Wagen hat das Zeug dazu, Sie wie einen 917-Helden aussehen zu lassen.

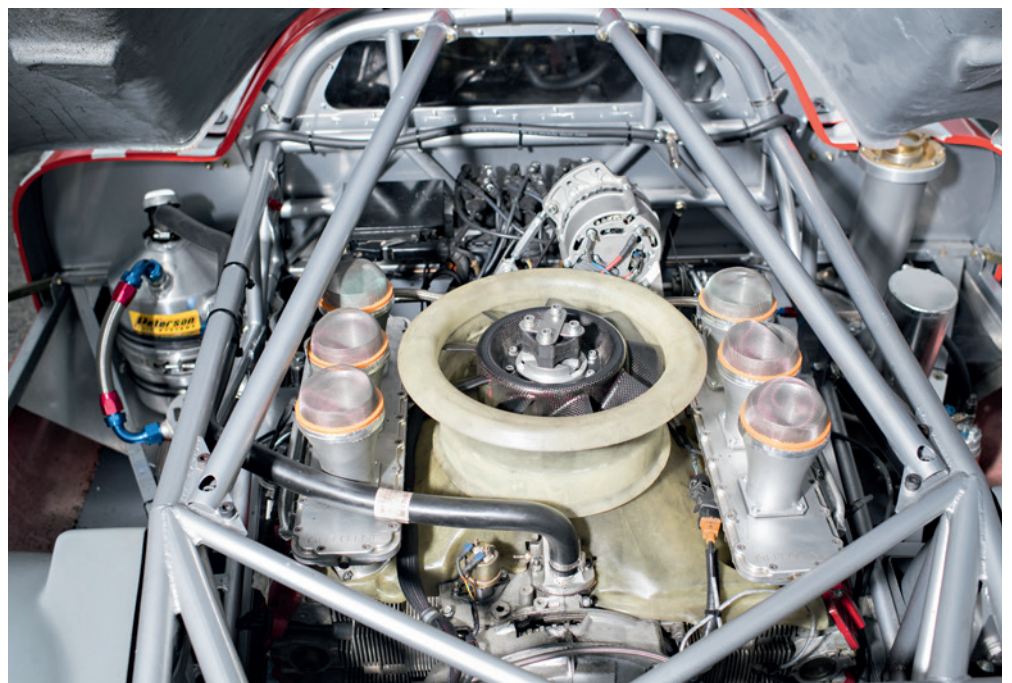
Natürlich gibt es einige Einschränkungen. Auch wenn die Bremsleistung beeindruckend ist, muss der Pedalweg noch überarbeitet werden, ebenso wie das Problem mit der Lenksäule. Das Getriebe braucht eine gewisse Öltemperatur, damit man leichter schalten kann. Außerdem steht dem Schalthebel im ersten und zweiten Gang das Fahrerbein im Weg, was den Gangwechsel erschwert. Insgesamt ist dieses Auto jedoch ein sehr schönes Spielzeug für die Rennstrecke und kein Witwenmacher.

**AUF DIE STRASSE?**

Was ist neben den Rennstrecken-Einsätzen noch möglich? „Natürlich erhalten wir viele Anfragen, ob eine Straßenzulassung möglich sein könnte. Aber seien wir mal realistisch, es ist vielleicht nicht unmöglich, aber es wird eine sehr mühsame Angelegenheit sein“, so Bosios Einschätzung. Im Rennsport gibt es dagegen

mehr Möglichkeiten. „In Frankreich dürfen wir aktuell im Sport Proto Cup in der Historic Tour teilnehmen, allerdings mit maximal 3 Litern Hubraum und 320 PS. Das ist auch unser Konzept, wie wir den Wagen anbieten: Wenn Sie wirklich einen haben wollen, kommen Sie am besten mit Ihren Plänen zu uns, und wir können dann die dafür beste Motorisierung herausfinden. Für ein Fahrzeugprojekt mit Motor sollte man rund 200.000 Euro vor Steuern einkalkulieren. Sie können das fertige Auto mit Motor bei uns kaufen oder den Motor von Ihrer eigenen Werkstatt einbauen lassen.“

**Keine halben Sachen? Doch!**  
 Anstelle eines gewaltigen luftgekühlten Zwölfzylinders sitzt ein 3,8 Liter großer Sechszylinder aus dem 964 in der Wagenmitte.





Das Angebot wird jedoch begrenzt sein. „Bailey Cars hat angekündigt, dass nur sechs 917 pro Jahr gebaut werden, da die Kapazität begrenzt ist und auch noch andere Modelle produziert werden müssen. Alle Lackierungen sind möglich, wobei natürlich die meisten nach einem Auto im Gulf-Stil fragen.“ Racing Legend Cars hat die Exklusivrechte für den europäischen Vertrieb und für die VAE, in den USA ist Bailey Cars durch Bailey Cars North America vertreten.

### DIE MEINUNG EINES RENNFÄHRERS

Eric Hélary (51) gewann 1993 bei seiner ersten Teilnahme die 24 Stunden von Le Mans. Der Franzose teilte sich das Cockpit mit seinem Landsmann Christophe Bouchut und Geoff Brabham im legendären Peugeot 905 Evo

Le-Mans-Sieger Eric Hélary, heute Spezialist für klassische Rennwagen, war an Entwicklung und Abstimmung des Bailey 917 beteiligt.



1B. In dem Jahr war das Podium in Le Mans auch einzig Peugeot vorbehalten. „Der 905 war so ein tolles Auto“, erinnert sich Hélary. „Beim Test in Magny Cours fuhren wir genau die gleichen Rundenzeiten wie die Formel-1-Autos. Einfach unglaublich.“

Heute ist der Profi Hélary zur Stelle, um den Bailey 917 auf Herz und Nieren zu prüfen. Er kennt den Circuit d’Albi noch gut aus seiner aktiven Rennsportzeit. „Die dreifache Rechtskurve, die jetzt durch eine Schikane abgekürzt wird, war toll zu fahren. Man konnte mit Vollgas hineinfahren und musste gegen Ende das Gas wegnehmen. Bei einem Formel-3-Rennen habe ich genau an diesem Kurvenausgang das Auto verloren. Kein Platz für Fehler, das Auto war hinüber. In der nächsten Runde passierte meinem Teamkollegen Laurent Aiello an dieser Stelle genau das Gleiche. In der Box waren sie darüber nicht gerade begeistert.“

Eric Hélary betreibt heute sein eigenes Geschäft für klassische Rennwagen und wurde auch gebeten, bei diesem Auto mitzuarbeiten. „Die Motorabstimmung muss noch optimiert werden, aber der erste Eindruck überzeugt schon. Man hat als Fahrer im Cockpit wirklich das Gefühl, in einem 917 die Hunaudières-Gerade hinunterzufliegen. Das Fahrverhalten ist ebenfalls sehr gut, ich denke, er fährt sich sogar besser als ein echter 917 zu seiner Zeit. Die Schaltung funktioniert gut, und der Motor hat genug Leistung für das Auto. Natürlich ist es kein Zwölfzylinder, aber stellen Sie sich nur einmal vor, was der Betrieb eines solchen Fahrzeugs kostet! Für dieses Geld erhält man wirklich einen guten Gegenwert. Wenn Sie ein 917-Fan sind, rückt Ihr Traum damit in greifbare Nähe.“ ◀

Text: Johan Dillen · Fotos: Dirk de Jager  
Übersetzung: Manfred Kolb



MENSCHEN – HELGE THOMSEN

# MACH DOCH MAL!

Autos sind zum Benutzen da, Abenteuer ergeben sich von ganz allein. Helge Thomsen, Oberhaupt der Hamburger Motoraver-Bewegung, fährt 911 SC und rät zum entspannten Umgang mit dem Fahrzeug und dem Mythos Porsche.









**A**uf dem ehemaligen Obsthof im Alten Land südlich der Elbe, zwischen Apfelbäumen, Reetdach- und Werkstatt-Idylle, sind frühere unpräziosere Zeiten in Teilen noch aktiv erlebbar. Nachlässig beilackiert, mit aufgerubbelter Berberstoff-Sitzwange, Rostpickeln am Scheinwerfer und eingespartem zweitem Außenspiegel sieht der grandprixweiße 911 SC wie ein typisch gebrauchter Elfer aus dem letzten Jahrzehnt des letzten Jahrtausends aus. In den neunziger Jahren galt nur ein 356 als alter Porsche, und gebrauchte Elfer, die wie ein solcher aussahen, parkten noch unter den Laternen. Geklaut wurden ja nur die neuen. Es ist ein Stilleben mit Methode, mehr Zuneigung als Verehrung.

Der Elfer in der stimmungsvoll möblierten Werkstatt sei zum Fahren da, nicht zum Hätscheln und Wegstellen. Denn wer seinen Porsche als Pflegefall missverstehe, verpasse das Beste, nämlich das Fahren, sagt sein Besitzer Helge Thomsen (54). Und gibt zu, dass er das Auto, mit dem er heute mal auf die Rennstrecke und mal mit Lebensgefährtin und Tochter in die Ferien fährt, selbst viel zu lange missverstanden habe. Weil's eben ein 911 ist, einer der üblichen Verdächtigen.

„Ein Elfer ist ein feiner Kerl! Er hat einfach nur die falschen Freunde.“ So dachte Helge lange. Bis er seinen SC fand.

## NEUWAGEN GEHEN GAR NICHT

Das gelang nur über Umwege. Heute ist Helge Thomsen als Moderator im Fernsehen unterwegs, arbeitet als Journalist, betreibt einen eigenen YouTube-Ansugkanal und hat das Fahrbier, ein alkoholfreies IPA, auf den Markt gebracht. Aber Ende der Neunziger, als ein gut abgenutzter 911 SC kein Auto zum Aufheben, sondern zum Benutzen war, fuhr Helge noch einen verlebten Ford Granada von 1976, das Standardmodell aller kreativen innerstädtischen Nonkonformisten. Als Kommunikationsdesigner in der Werbe-Branche rutschte er hauptberuflich in eine Auto- und Oldtimer-Szene ab, für die erst noch eine Begrifflichkeit gefunden werden musste: „Motoraver“.

Eine Old- und Youngtimer-Bewegung, die irgendwo zwischen Route-66-Romantik, Parkplatz-Treffen mit Dosenbier satt, Rock 'n' Roll, Fahrspaß und alternativem Lebensgefühl stattfand. „Neuwagen gehen gar nicht“, war eines der Leitmotive, Patina Pflicht. Und eine alte, angeranzte S-Klasse als ironische Antithese zum bürger-

„ICH DACHTE IMMER: EIN ELFER IST  
EIN FEINER KERL! ER HAT EINFACH  
NUR DIE FALSCHEN FREUNDE.“

lichen Lebensstil war um Welten cooler als jeder Porsche.

„Ich habe mir trotzdem einen gekauft. Natürlich keinen 911, sondern einen 924 S“, erzählt Helge am Außentresen der heimischen Mofa-Ranch. Hippestes Hamburg-Altona war gestern, Altes Land hinterm Deich ist heute. „Weil es hier den Platz gibt, um mit den alten Autos zu leben, zu spielen und Spaß zu haben. In Hamburg geht das nicht mehr.“

Es braucht Platz, weil die tief gehende Zuneigung zu großformatigen US-Klassikern Raum braucht. Ein über 50 Jahre alter Ford F-250 Pickup dient als Arbeits- und Alltagsauto, weil immer irgendwelche Ersatzteile oder Grünschnitt hin und her gefahren werden müssen, ein Dodge A 100 Surfer-Van bereitet gute Laune und ein Plymouth Roadrunner von 1974 leistet dem Porsche Gesellschaft. Größer könnte der Gegensatz zwischen US-amerikanischer Massenmotorisierung und feinnerviger bundesdeutscher Autotechnik gar nicht sein. Doch ausgerechnet diese Neigung zu US-amerikanischen V8-Motoren brachte Helge Thomsen zum Elfer.

## PICKUP UND PORSCHE PASSEN ZUSAMMEN

„Ich hatte mich in einen DeTomaso Pantera verliebt und fünf Jahre gebaggert, bis ich ihn endlich hatte. Ingo Stimming aus Bad Segeberg, der ja nun eigentlich ein absoluter Porsche-Spezialist ist, aber eben auch US-Autos fährt, bot mir Hilfe bei der Technik an, als ich nicht weiterkam“, berichtet Helge. Aber dem Pantera, dieser Supersportwagen-Bestie mit italienischem Ghia-Design und Ford-V8-Mittelmotor, war nicht beizukommen. „Ich

Alter Porsche im Alten Land: Der gut und gern genutzte 911 SC von 1983 trägt Kampfspuren aus bald 40 Jahren Alltagsverkehr.



„VOR DEM 911 HATTE ICH AUCH MAL  
EINEN 944. HEUTE WEISS ICH, DASS MAN  
BEIDE AUTOS GUT FINDEN KANN.“





habe ihn irgendwann völlig entnervt nach Sylt verkauft. Und da meinte Ingo, nun könnte ich mich doch mal auf was Solides einlassen, mal Elfer fahren. Aber nicht eine Stunde, sondern einen Tag, um mir sicher zu sein. Er hätte das passende Auto. Keine Ahnung, warum, aber ich habe erst mal nach der Farbe gefragt.“

Der 911 SC von 1983 war weiß, wie gefühlt die Hälfte aller Porsche in diesen Jahren. „An einigen Stellen war der Lack nachgepinselt. Die braun-beige Berber-Innenausstattung fand ich cool, und eine Klimaanlage hatte der 911 natürlich auch nicht. Also ein ganz normales Auto.“ Damit passte er ins Beuteschema. Nach Jahren des Vermeidens und Herantastens fuhr Helge einen Elfer! Und kaufte ihn.

**Alles natürlich gewachsen:**  
Obstbauer Jan Minners liefert die Äpfel (s. Seite 80/81), die Patina (o.) bringt der Elfer mit.

„Technisch war und ist der Wagen top. Ich war damit schon auf dem Bilster Berg, bin da einen Tag lang quer gefahren, bis die Reifen halb runter waren, aber den Elfer hat's nicht gestört. So was können nicht viele Autos.“ Eindruck hinterließen auch die zehn Minuten Vollgas auf der Autobahn, die der 911 SC locker wegsteckte. „Ingo fragte mich bloß, warum es nur zehn Minuten gewesen seien. Ein Elfer könne auch den ganzen Tag Vollgas fahren, das mache ihm nix aus.“

### UNDERDOG-PORSCHE PASSTEN INS BEUTESHEMA

Trotzdem gab es noch Berührungsängste, auch Vorurteile. Das mit den falschen Freunden ... „Ich komme aus Eckernförde, da gab es früher keine Porsche. Und Onkel Fritz fuhr Mercedes, immerhin“, führt er aus. Die erreichbaren Volks-Porsche mit dem Underdog-Status seien eher sein Ding gewesen.

## „MACH DOCH MAL! DIE TOLLEN GESCHICHTEN RUND UMS AUTO PASSIEREN DOCH NUR, WENN MAN ES BENUTZT.“

„Nach dem 924 S hatte ich einen 944, auch ein tolles Auto. Der wurde mir vor der Haustür geklaut, tauchte dann tatsächlich anderswo in Hamburg wieder auf, kam zurück, dann habe ich ihn verkauft. Heute hätte ich wieder Lust auf einen 944 und muss ganz realistisch feststellen: Man kann beide Autos gut finden und gern haben. 944 und 911 schließen einander nicht aus.“

Das eigentliche Problem des 911 sei vielmehr, dass ihn längst alle – oder besser: viel zu viele – gut fänden. Inzwischen sei ein alter Elfer das Opfer seiner eigenen Popularität – die Leute schonen ihn, statt damit zu fahren. Jeder wolle einen, viele sähen auch nur ein anderes, altes Stück Lifestyle darin. Hohe Preise führten dazu, dass niemand mehr seinen 911 benutzen, abnutzen möchte. „Ich sage den Leuten ja immer: „Mach doch mal! Wenn man mit den Autos fährt, dann erlebt man auch was. Die tollen Geschichten rund ums Auto passieren doch nur, wenn man es benutzt.““

Im letzten Jahr, erzählt Helge, waren sie mit dem 911 SC zu dritt in der Schweiz. „Von Jork aus ist das ja schon eine Ecke.“ Winterreifen montiert, obendrauf die alte Thule-Dachbox, er mit Lebensgefährtin Janet vorn, die achtjährige Tochter Emma hinten mit Landkarten auf dem Schoß. Auftrag: Weg finden. Ferien wie vor 25 Jahren. Auch das ein Erlebnis, das niemand missen möchte, Emma am allerwenigsten.

„Und die Patina, die ja heute so hoch im Kurs steht, kommt dabei wie von selbst.“ Generell könne er das ganze Gedöns um Magnus Walker und dessen „Get out and drive“ nicht verstehen. „Ich erzähle das doch schon seit Jahren“, lacht Helge. Und überhaupt: „Als Magnus Walker vor zwei Jahren im PROTOTYP-Museum in Hamburg zu Besuch war, habe ICH ihm ein Autogramm gegeben!“ Kann man ja mal machen. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



### » BUCHTIPP

Motoraver –  
Die Generation Autopunk  
Helge Thomsen  
208 Seiten  
245 x 290 mm  
14,99 Euro  
ISBN 978-3-95843-598-8



HAPPY END – 550 SPYDER

# FUNDSACHE

Über drei Jahrzehnte lang stand der 550 Spyder von 1955 in einem Übersee-Container, für alle sichtbar und doch verborgen. Die Geschichte einer großartigen Entdeckung – die eines Sportwagens und des Werdegangs dahinter.







In der Liga der exklusiven und hochpreisigen Klassiker geschieht es nicht mehr oft, dass ein seltenes Auto nach jahrzehntelanger Vergessenheit wieder zum Vorschein kommt. Und sollte tatsächlich ein Scheunenfund von großer historischer Bedeutung auftauchen, streiten sich Händler und Auktionshäuser darum, diese Preziose mit Gewinn gut betuchten Käufern aus aller Welt anbieten zu können.

Daneben gibt es noch den sachkundigen Markenspezialisten, der rechtzeitig Wind von einer solchen Gelegenheit bekommt und vorher zuschlägt. Oder, wie in dieser Geschichte, einige befreundete Insider, die ein solches Geheimnis so lange für sich behalten können, bis sich der neue Besitzer des Fahrzeugs selbst öffentlichkeitswirksam offenbart.

In diesem Fall handelt es sich um eine Ikone der frühen Porsche-Geschichte, einen 550 Spyder von 1955. Nur 90 Exemplare wurden gebaut und im Februar 2021 tauchte eines davon, Nummer 0069, überraschend wieder auf. Dieses Auto hatte sich buchstäblich vor aller Augen auf einem Hügel mitten im südkalifornischen Metropolkomplex versteckt, gut geschützt in einem Übersee-Contai-

ner oberhalb der Stadt Orange, nur einige Meilen von Disneyland entfernt. Seit mehr als drei Jahrzehnten war der Wagen dort abgestellt, von seiner Existenz wussten nur wenige.

### FÜR 30 JAHRE IM ÜBERSEE-CONTAINER GEPARKT

Die außergewöhnliche Bergung von #0069 ist drei Personen zu verdanken, die allesamt in der Oldtimer-Motorradszene aktiv sind. Da wäre Grant Peterson, Mitbegründer der mittlerweile schon legendären Born Free Motorcycle Show, der schon einige Jahre von dem Auto und seiner ausgefallenen Garage wusste. Er erzählte Bobby Green, dem Gründer des Old Crow Speed Shop, davon. Green informierte einen weiteren Sammlerkollegen, den Weltenbummler und Filmemacher Blue Nelson. Dieser beschloss kurzerhand, einen Film über die Aufweckung zu drehen.

Blue Nelson vermittelte schließlich auch den Verkauf des Wagens an seinen Freund, den bekannten niederländischen Porsche- und Volkswagen-Sammler Mark Wegh,

Ende einer langen Reise:  
Nach 65 Jahren in den USA  
gehört der 550 Spyder heute  
zur VW- und Porsche-Samm-  
lung des Niederländers  
Mark Wegh.





Inhaber des Porsche Centrum Gelderland und des Porsche Classic Center Gelderland.

Den auf der Webseite [www.type550.com](http://www.type550.com) verfügbaren Dokumenten zufolge wurde die Fahrgestellnummer 0069 mit der Motornummer P90075 am 14. Oktober 1955 fertiggestellt. Käufer des bei der Auslieferung weißen Wagens war Albert Hosking aus Pasadena/Kalifornien, der gleich mehrere 550 Spyder besessen haben soll. Nachdem Hosking den Wagen übernommen hatte, lackierte er ihn in der roten Farbe, die er auch mehr als 60 Jahre später noch trägt.

Das erste Rennen von Nummer 0069 fand 1955 bei der Nassau Speed Week statt, die damals zum zweiten Mal ausgetragen wurde. Johnny Mantz belegte mit 0069 den 3. Platz hinter zwei weiteren 550 Spyder; Sieger wurde Ed Crawford, Bob Davis belegte den 2. Platz.

Nummer 0069 weist ein besonderes Merkmal auf, das normalerweise nur bei den frühen Modellen zu finden ist. Wie zeitgenössische Fotos belegen, hat der Wagen unter den normalen Lufteinlässen noch zwei weitere mit Gittern versehene Öffnungen.

Im April 1957 verkaufte Albert Hosking den Wagen an Ray Turnbull. In den folgenden Jahren wurde er so-

wohl von Turnbull als auch von seiner Schwester Loretta Turnbull Richert (1912–2000) gefahren. Loretta war bekannt für ihre Leidenschaft, schnell unterwegs zu sein, hatte sie doch seit 1930 mehrere Motorboot-Rekorde aufgestellt. Man bezeichnete sie sogar als die „Königin der Meere“, und das in einer Zeit vor dem Internet und den sozialen Medien. Ihre Berühmtheit ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass sie deutlich schneller unterwegs war als manche Männer.

#### NEUE HEIMAT GELDERLAND

Mit einem 550 Spyder in der Familie sollte es nicht überraschen, dass sie bei diversen Veranstaltungen auf Hawaii etliche Rennsiege einfuhr. In den Begleitpapieren des Wagens findet sich ein Brief Ferry Porsches vom Mai 1961, in dem er sich bei Ray und Loretta für ihren Einsatz mit dem 550 Spyder bedankt.

1962 wurde der Wagen zum Verkauf nach Südkalifornien verfrachtet. 1969 entdeckte der Elektro-Ingenieur Les Gunnerson in der *Los Angeles Times* eine Verkaufsanzeige für das Auto. Er war in der südkalifornischen

**Zeichen der Zeit:  
Trotz einer rund 40 Jahre  
zurückliegenden Restau-  
rierung tragen Technik und  
Ausstattung die Spuren  
eines langen Lebens.**





Loretta Turnbull Richert, eine der bekanntesten US-amerikanischen Rennfahrerinnen, ging in den späten Fünfzigern mit Nummer 0069 auf Hawaii an den Start.

Porsche-Szene aktiv, hatte sich gerade einen 904 GTS zugelegt und zögerte daher mit dem Kauf des 550 Spyder; seine Frau überzeugte ihn schließlich, das „kleine rote Sportwägelchen“ zu kaufen. Auch wenn er das Auto anscheinend nie in einem Rennen einsetzte, erhielt #0069 in den achtziger Jahren eine erste Restaurierung und 1994 seine letzte Zulassung, wie ein Sticker auf dem Blue-Plate-Nummernschild vermerkt.

Bald nach dem Erwerb des 550, des 904 und eines 356 Speedster von 1957 erweiterte Les seine Sammel Leidenschaft auf Außenbordmotoren und klassische Motorräder. Gunnerson lagerte all seine Schätze in ein paar Übersee-Containern – auf einem Hügel mit Blick auf die Stadt Orange.

#### LETZTE ZULASSUNG 1994

Bis zu seinem Tod im Jahr 2020 zeigte Gunnerson seine Sammlung nur engen Freunden und ausgewählten Interessierten. In den Containern befanden sich nämlich nicht nur seine drei Porsche, die Außenbordmotoren und die Motorräder, sondern auch eine wachsende Sammlung von Erinnerungsstücken aus allen drei Themenbereichen. Das war Les' privates Mini-Museum. Um den verfügbaren Platz maximal zu nutzen, hingen viele Motorräder an Ketten über den Autos – er soll einmal 60 Stück besessen haben.

Nach seinem Tod mussten sich seine Töchter mit dem auseinandersetzen, was ihr Vater ein Leben lang zusammengetragen hatte. Hier überschneiden sich nun die Geschichten des 550 Spyder und der Motorrad Sammlung.

Grant Peterson wurde von den Töchtern gebeten, die Motorräder für den Verkauf vorzubereiten, und erhielt



so als Erster den Zugang zur Sammlung. Grant bot Bobby Green an, für ihn interessante Motorräder auszuwählen, während Green wiederum Blue Nelson bat, einen neuen Besitzer für den Spyder zu finden. Neben Autos von Porsche, Volkswagen und Mercedes-Benz aus der Zeit vor 1990 interessieren Nelson auch Oldtimer-Motorräder, insbesondere solche aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg.

Nelson ist zudem in der klassischen Porsche-Szene gut vernetzt und weiß, wo sich bedeutende Fahrzeuge in Privatsammlungen auf der ganzen Welt finden. Vor einigen Jahren kam Nelson in Kontakt mit Mark Wegh, um für ihn Porsche und seltene Volkswagen für seine wachsende Sammlung in den Niederlanden zusammenzutragen. „Ich konnte Mark bei seiner Porsche Classic Gelderland Collection gut unterstützen. Er besitzt jetzt meinen eigenen Beutler-Porsche, nachdem er über 20 Jahre mir gehörte.“

#### ENDE EINER LANGEN SUCHE

Später gestand Mark ein: „Fast mein ganzes Leben habe ich nach einem 550 Spyder gesucht. Ich bin sehr glücklich, endlich einen in meiner Sammlung zu haben.“ Auf seinem eigenen Instagram-Account hat Bobby Green dieses Ereignis so beschrieben: „Dieser 550 wird der bedeutendste Autofund sein, den ich je erlebt habe.“

Da der Verkauf praktisch ohne persönlichen Kontakt zwischen der Familie Gunnerson und Mark Wegh in den

Niederlanden stattfand und nur über Nelson als Vermittler abgewickelt wurde, entschied er sich, den ganzen Ablauf in einem Film festzuhalten. Und zwar ab dem Tag, an dem das Auto aus dem Container ins Tageslicht rollte und anschließend den Besitz der Gunnersons für immer verließ.

Zunächst schien der geplante Abtransport zu scheitern, weil der Lkw und sein Anhänger die 15-prozentige Steigung zum Container nicht bewältigen konnten. Nelson hatte aber noch einen Plan B: Mit einem Verzurrgurt hängte er den Spyder an seinen bewährten Mercedes-Benz 300TD Kombi von 1982 (Tachostand: 580.000 Meilen), um das bremsenlose Schmuckstück die Steigung hinunter zum wartenden Anhänger rollen zu lassen und es auf die Reise Richtung Niederlande zu schicken. Vor ein paar Monaten, am 26. März um 21:11 Uhr Ortszeit, wurde das Fahrzeug schließlich von Mark Wegh und Moderator Humberto Tan den Porsche-Freunden auf der ganzen Welt vorgestellt – das vorläufige Ende einer großartigen Entdeckung. ◀

*Text: Richard Truesdell · Übersetzung: Manfred Kolb*

*Fotos: Blue Nelson / PZ Gelderland*

**Das Rot der frühen Jahre: 1955, kurz nach der Auslieferung nach Kalifornien, erhielt der ursprünglich weiß lackierte 550 Spyder ein rotes Lackkleid.**

**Das Video der Bergung findet sich im Internet:**  
<https://www.youtube.com/watch?v=sgsThMgWXGA>



### Porsche Unseen

Immerhin einer hat es vorher schon einmal hinausgeschafft: Der Boxster Bergspyder aus der Feder Grant Larsons gehört zu jenen „geheimen Visionen“ des Porsche-Designs, die bereits in der Öffentlichkeit zu sehen waren. 15 Studien und Prototypen, die für Außenstehende vorher in der Regel unsichtbar blieben, hat Stefan Bogner vor die Kamera geholt. Tollkühne Typen wie der Vision Spyder von 2019, eine moderne Interpretation des 550 Spyder, die Studie 919 Street oder der 960 Turismo, die Idee eines viertürigen 911 und ein Vorgänger des Taycan von 2016, gehören dazu. Die Entwicklung von der Studie zum aktuellen Modell lässt sich nun in Teilen leichter nachvollziehen, und wer nicht darauf warten möchte, bis der eine oder andere Entwurf mal im Museum ausgestellt wird, dem sei die Zukunft von gestern schon heute in Buchform empfohlen. So durchgestylt wie die Autos sind auch viele der Bilder: Inszenierte Studioaufnahmen im Halbdunkel wirken schön mysteriös, aber besser zu sehen sind Dinge eben oft im Licht. Auch mehr Informationen zu den einzelnen Typen wären wünschenswert, die „im Gespräch mit Designchef Michael Mauer notierten erhellenden Hintergründe“ klingen ab und an nach perfekt geschliffener Werkslyrik. Bei so viel Nähe zum noch nie gesehenen Objekt fehlt es mitunter an kritischer Distanz. Ein Hingucker bleibt das Buch voller nun offener Geheimnisse dennoch.

Stefan Bogner + Jan Karl Baedeker:  
„Porsche Unseen – Design Studies“,  
328 Seiten, deutsch/englisch, 216 x 286 mm,  
Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2021,  
68,00 Euro, ISBN 978-3-667-11980-3



### Porsche 911 Turbo – Aircooled Years – Hans Mezger Edition

Ja, das gab es schon einmal. 2015, zum 40. Geburtstag des 911 Turbo, legte Andreas Gabriel sein erstes Buch zur Gruppe der klassischen luftgekühlten Turbo-Typen vor. Heute, zum Gedenken an Hans Mezger, den 2020 verstorbenen Vater des luftgekühlten wie aufgeladenen Elfer-Motors, kommt die im Format und in der Seitenzahl deutlich gewachsene Neuauflage. Sie enthält nicht nur eine Biografie, sondern auch das letzte Interview mit Hans Mezger, das Co-Autor Techau 2019 mit ihm führte. Beides passt zum eher technischen Teil des Buchs, der sich aufgeräumter, lesbarer und näher am Leben zeigt. Anstelle von Tabellen, Stückzahlen und Daten werden Sonderwege wie der Turbo S 3.3 Sonauto (siehe *PORSCHE FAHRER 1-2013*), Flachschnauzer oder 993 Turbo Cabriolet aufgezeigt und Kaufberatungen zu den einzelnen Baureihen angereicht. Die erste Ausgabe war ein Nachschlagewerk, das hier ist ein Buch zum Lesen.

Andreas Gabriel/Matthias Techau/Thomas Nehlert:  
„Porsche 911 Turbo – Aircooled Years – Hans Mezger Edition“,  
332 Seiten, 235 x 270 mm, Hardcover,  
Berlin Motor Books, Berlin 2011,  
99,80 Euro, ISBN 978-3982299891



### Porsche 911 SC

Wer von Ihnen erinnert sich noch an unsere PORSCHE FAHRER-Selfmade-Serie „Mein 911 und ich“? Hautnahe alltägliche Reparaturen am klassischen Elfer, zu Hause und von eigener Hand erledigt. Abenteuer und Erfolgserlebnis in einem. Andrew Cluskers Buch ist die Potenzierung davon, weil es über die Instandsetzung von Fensterhebern, Auspuffanlage und Klimaanlage weit und weiter hinausgeht und den ganzen harten, rostigen Weg einer Restaurierung von vorn bis hinten begleitet, vom Ablassen des Öls über die Neulackierung in Ziegelrot-Metallic bis hin zur komplexen und aufwendigen Erneuerung des Targadachs in all seinen Einzelteilen (und schon deshalb lohnt der Kauf dieses Buchs). Dass es derzeit nur in Englisch zu haben ist, stellt kein Problem dar. Begleitende, erklärende Bilder der Konstruktion und Rekonstruktion des 911 SC von 1983 – ehemals bestellt von Popstar Cliff Richard – gibt es genug, die offiziellen Porsche-Explosionszeichnungen der technischen Komponenten helfen beim Hineindenken in die Materie. Es macht Sinn, dieses Buch im Regal zu haben, um das eigene G-Serie-Modell besser zu verstehen und vielleicht das eine oder andere Teil auch mal selbst reparieren zu können. Es muss ja nicht gleich in eine komplette Restaurierung ausarten.

Andrew Clusker: „Porsche 911 SC – Experiences + Illustrator Practical Advice from One's Man Home Restoration“,  
288 Seiten, englisch, 260 x 260 mm, Hardcover,  
Veloce, Dorchester/UK 2021,  
55,00 Euro, ISBN 978-1787114531



Faller  
Die Welt von oben  
184 Seiten, 215 x 286 mm, Hardcover  
29,90 Euro



Sportwagen aus aller Welt  
224 Seiten, 305 x 230 mm, Hardcover  
14,95 Euro

## Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

### Manthey racing

#### Porsche 911 GT3 R

Ixo hat zwei Porsche 911 GT3 R im Format 1:18 ausgeliefert, deren Vorbilder aus einem sehr beliebten Rennstall stammen: Der ‚Grello‘ der Saison 2018, eingesetzt vom Team Manthey Racing im Design des 24 Stunden Rennens vom Nürburgring, das die Mannschaft aus Meuspach mit Richard Lietz, Patrick Pilet, Frederic Makowiecki und Nick Tandy im Cockpit gewonnen hat. Die 46. Ausgabe des ADAC Zurich 24 Stunden-Rennens wurde am 12. und 13. Mai ausgetragen: Der 911 GT3 R mit der Startnummer 912 beendete das Rennen nach 135 gefahrenen Runden. Im 30. Umlauf fuhr der von einem 4,0 Liter großen Sechszylinder-Boxermotor mit 375 kW / 510 PS befeuerte Neunelfer mit 8:17,340 Minuten seine Bestzeit. Die aus Diecast gebauten Modellautos zu diesem Fahrzeug sind unter der Artikelnummer MG-I-911-18-1812-24H ab sofort erhältlich und treffen die Anmutung des Vorbildes perfekt; auch durch die zahlreichen, sklavisch korrekt nachgebildeten Anbauteile wie Splitter, Spoiler und Heckflügel. In die Herzen der Fans fuhr sich das Team aber ebenso durch die Teilnahme an der Nürburgring Langstrecken-Serie NLS bzw. vormals VLN.

Art.-Nr.: **MG-I-911-18-1812-VLN & MG-I-911-18-1812-24H** UVP je 99<sup>95</sup>.



**ixo**  
MODELS®

### 911 GT3 R

#### 24h Spa Sieger

Dem Rowe Racing Team ist in der vergangenen Saison ein besonderes Kunststück gelungen. Neben dem Sieg beim 24 Stunden Rennen vom Nürburgring mit einem BMW M6 GT3 hat man auch den zweiten 24 Stunden Klassiker für GT3 Boliden gewonnen. Im belgischen Spa-Francorchamps war der Porsche 911 GT3 R im bekannten gelb weiß grauen Design mit der Startnummer #98 siegreich. Pilotiert wurde der 911er von den Porsche Werksfahrern Earl Bamber, Nick Tandy und Laurens Vanthoor. Spark hat das Modellauto perfekt in Resine umgesetzt. Der Modelleifer ist streng limitiert auf nur 1.200 Einheiten und ab sofort so lange der Vorrat reicht. Das Fahrzeug wurde an den Fachhandel unter der Artikelnummer Spark SB370 ausgeliefert. UVP Modell 69<sup>95</sup>, Artikelnummer: **SB370**.



**spark**

### GT2 RS

#### Weissach Package

Der Aachener Modellautohersteller Minichamps hat eine limitierte exklusiv Serie des Supersportwagen Porsche 911 GT2 RS der Baureihe 991 II im Maßstab 1:18 für ck-modelcars gefertigt. Die Modelle werden in zwölf verschiedenen Varianten (sechs Fahrzeugfarben) verfügbar sein und sind aus Diecast / Zinkdruckguss originalgetreu gefertigt worden. Die Modellfahrzeuge unterscheiden sich in neben der Wagenfarbe in den Felgenfarben gold und silber. Natürlich wurden die Modellfahrzeuge mit dem sportlichen Weissach-Paket versehen. Das Original leistet 700 PS / 515 KW mit einem Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor. Aufgrund der strengen Limitierung von je nur 222 Modellen pro Version wird das Modellauto sicherlich genauso schnell vergriffen sein wie die Originale. Die ersten Versionen sind ab sofort im ck-modelcars Onlineshop verfügbar, ab 99,95€ zu finden unter der Artikelnummer: **1530683**.



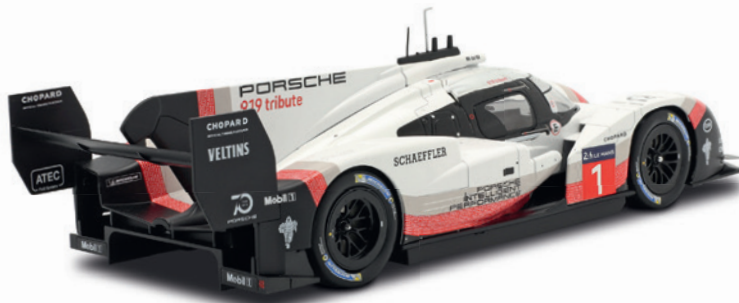
**MINICHAMPS®**

## Rekordrunde

### Porsche 919

Sowohl im Maßstab 1:43 als auch im Format 1:18 präsentierte das Modellauto-Label Ixo die Miniaturen des Porsche 919 Hybrid Evo, mit dem der Rennfahrer Timo Bernhard am 29. Juni 2018 die Nordschleife des Nürburgrings in 5:19,55 Minuten bezwungen hat. Damit konnte Bernhard – fünfmaliger Gesamtsieger des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring, zweimaliger Gesamtsieger der 24 Stunden von Le Mans und zweifacher Langstrecken-Weltmeister – den 35 Jahre lang gültigen Streckenrekord des unvergessenen Gießeners Stefan Bellof um 51,58 Sekunden unterbieten.

Der bekennende Bellof-Fan nutzte dazu einen von allen Beschränkungen des Reglements befreiten Porsche 919, um dessen Rekord von 6:11,13 Minuten aus dem Abschlusstraining zu den ADAC 1000 Kilometern vom Nürburgring vom 28. Mai 1983 zu toppen. Bellof legte die Strecke von 20,832 Kilometern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 202 km/h zurück; Bernhard mit 233,8 km/h. Die beiden Modellautos aus Diecast von Ixo bieten diesen optisch überarbeiteten Porsche 919 Hybrid Evo perfekt nach, treffen Linienführung und Anmutung bis ins kleinste Detail.



Art.-Nr.: 1:43 IXOSP919-4321 UVP 34<sup>95</sup>€.

Art.-Nr.: 1:43 IXOSP919-1821 UVP 79<sup>95</sup>€.



[www.ck-modelcars.de](http://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

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

**PORSCHE Reparaturen & Inspektionen**  
 Alle Modelle von damals bis heute

[www.P-Drux.de](http://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

**MARTINI RACING**

**MARTINI RACING**  
 ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires

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

 [porscheFahrerMagazin](#)

**GETRIEBESERVICE WIEDMANN**

Beurener Straße 40  
 73540 Heubach  
 +49 175 41 321 41  
[www.wiedmann-eu.de](http://www.wiedmann-eu.de)

**Porschegetriebe**  
 Reparatur & Service & Neuaufbau

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

**MITTELMOTOR.**



PayPal VISA

**PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT**

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

**MITTEL MOTOR .COM**

**BIETE**

**Verkaufe 911 Turbo Cabrio (996):** 1. Hand, Baujahr 2005, 24.000 km, EZ 05/2005, Automatik, unfallfrei, Farbe: schwarz, innen braunes Leder, deutsches Fahrzeug, NP 174 T €, Vollaustattung, Preis: 109.000 € VB. Tel.: 0151-58623340

**Neuwertiger Winterradsatz Cayman 981,** Michelin Pilot Alpin, 235/40 R19, 265/40 R19, Preis: 981 Euro zzgl. Versand, Kontakt: 0174-1616151



**Porsche 911 SC 2.7 + 3.0 Tachometer,** Ausführung elektronisch, passend für G-Modelle, Skala 240/250 km/h, VDO-generalüberholt, Zierringe + Gläser erneuert, Tachos „genullt“, optisch + technisch quasi neuwertiger Zustand, FP jeweils € 790,00, Tel.: 0162-3661816



**Porsche 986 Boxster 2,5l** im Sammlerzustand, 7/1998, 89tkm, Silber met. Vollleder boxsterrot, Sitze Raffleder, Hardtop, viele Extras, unfallfrei, kompl. Service-Heft, TÜV neu, kein Wartungsstau, Preis 17.986 € VB, Tel.: 0177 2061444



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



**Porsche 911 SC 3.0** (180 PS/188 PS/204 PS) dp11 Edelstahl-Endschalldämpfer mit Spannbändern zur Montage und TÜV-Prüfbericht, Neuteil € 850,00, Tel.: 0162-3661816

**Porsche Club**

**928**

Der werksautorisierte Classic Club  
 Porsche Club 928 e.V.

[www.porsche-club-928.de](http://www.porsche-club-928.de)  
 Tel. 0700 928 928 928



**BIETE**



**Rarität:** Porsche 911 Carrera 3.0 (Bj. '75-'77) Instrumente Komplettsatz, VDO-instandgesetzt, generalüberholt und gereinigt, Töpfe neu verzinkt, Gläser und Zierringe erneuert, elektronischer Tacho „genullt“, auch passend für andere G-Modelle, makelloser 1-a-Zustand, ideal für Restaurierungs-Objekt in „Number One Condition“, VB € 2.190,00, Tel.: 0162-3661816



**Porsche CS Clubsport Lenkrad** mit Nabe und farbigem Porsche-Emblem, passend für 924 + 944 / 964 / 968, neu und unbenutzt mit ABE, FP € 590,00, Tel.: 0162-3661816

**SUCHE**

Suche für **Porsche 964 Cup Spiegel**, Tel.: 01718246350

**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*

**Modell Po300 aus der Serie 993007**  
 www.9vor11.de **9 VOR 11**

**Preis 139,00 €**

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

**Petzold's** seit 1988

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

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

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

Kalandrik und  
 Lessmeister GmbH  
 Siebengäßigsböfick 15  
 53343 Wachingberg

WERKSTATT FÜR  
**SPORTWAGEN**

**911 und**

**www.9und11.de · Tel. 0228 90855 993**

**SANDELPLAN 356**

Ersatzteile für Porsche 356  
**www.sandelplan-356.com**

**f** **porschefahrer.magazin**

**1** **35 Jahre Erfahrung...**  
 ...mit Porschefahrzeugen.  
 Inspektionen + Regelwartungen  
 Brems-, Fahrwerk und Klimageservice  
 Achsvermessungen, Einspritzventilservice, Leistungsmessungen,  
 Steuergeräte-Reparatur.

**2** **LM-20 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**



**Nachgefertigte Teppich-Komplettausstattungen für Ihren PORSCHE in historisch korrekter Ausführung**

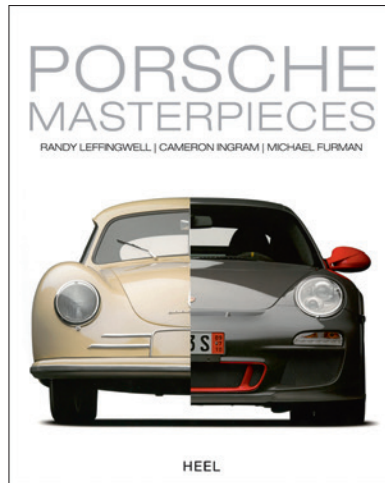
<p>Porsche 911 3.2 Coupe 569,- € Strickvelour</p>	<p>Porsche 911 / 964 / 993 Hochflor (Strick) 630,- €</p>	<p>Strick-Velour (1974-1998) Schwarz, Burgundy, Nachtblau, Dl-Braun, Dl-Grün, Kaschmir, Klassikgrau, Graugrün, Caramel, Champagner, Magenta, CanCanRot, Kork, Leinen, Zellwollvelour Schwarz/Beige für 1969-1973 (langer Radstand), Schlinge und Haargarn Bouclé für 1965-1968 (kurzer Radstand). Hauptmatten mit verstärktem Noppenrücken, Kartentaschen mit Pappverstärkungen (nach Baujahr). Kunstleder-Randeinfassung und Absatzschoner wie original Ausführung.</p> <p><b>Lieferprogramm:</b>                  Porsche 911 kurzer Radstand 65-68                  Porsche 911 langer Radstand 69-73                  Porsche 911 G-Modell 74-77                  Porsche 911 G-Modell 78-83 SC</p>	<p>DGS AUTOTEPPICHE GMBH                  Marie-Curie-Straße 10                  64823 Groß-Umstadt                  www.dgs-autoteppiche.com                  info@dgs-autoteppiche.de                  Tel. 06078-74472</p>
<p>Porsche 911 65-68 SWB Schlinge 450,- €</p>	<p>Porsche 911 68-73 LWB Zellwollvelour 620,- €</p>		

# HEEL VERLAG: IHRE ADRESSE FÜR PORSCHE-BÜCHER

VSB erhält Ihre Daten im Auftrag des HEEL-Verlages zum Zweck der Verlagsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und sonstigen gesetzlichen Pflichten. Die Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertriebs erforderlich und beruht auf Art. 6 Abs. 1 lit. b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und HEEL-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz finden Sie unter: ds.heel-verlag.de



Bestell-Nr.: 668189  
EUR 9,99



Bestell-Nr.: 667957  
EUR 98,-



Bestell-Nr.: 667623  
EUR 49,95

WWW.HEEL-VERLAG.DE · INFO@HEEL-VERLAG.DE · TEL.: 0531 7088560

HEEL VERLAG GMBH | POTTSCHIED 1 | 53639 KÖNIGSWINTER



Portofreie Lieferung innerhalb Deutschlands

**PORSCHE FAHRER**

Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:

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

**Ausgabe 6-2021**  
 Erscheinungstermin: 10.09.2021 | Anzeigenschluss: 06.08.2021

**NEU**

**FÜR SAMMLER**

Schuber für das neue Format ab Ausgabe 1-19

€ 14,99

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



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

**BOTT FAHRZEUGTECHNIK**  
[www.bott-fahrzeugtechnik.de](http://www.bott-fahrzeugtechnik.de)  
[www.bott-parts.de](http://www.bott-parts.de)  
 Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930,  
 G50, Sportomatic  
 CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914  
 Tel.: +49(0)6681 - 9170742

**Döpper – Porsche-Bezugsstoffe**  
[www.doepper-profile.de](http://www.doepper-profile.de)  
 Tel.: 0 22 61 – 2 45 93

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

- Pulverbeschichtung
- Chemisches Entlacken
- Strahlarbeiten





**IHR PORSCHE IN DEN BESTEN HÄNDEN**  
**KUNDENDIENST | SERVICE | REPARATUR**

**Humbaur GmbH**  
 KAROSSERIE + LACKPROFI

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

[www.humbaur-autoservice.de](http://www.humbaur-autoservice.de)

**TEILE.COM** ONLINE SHOP 

**ORIGINAL PORSCHE Winterräder**

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » [www.teile.com](http://www.teile.com)



## TITELSTORY

Ausfahrt im Vorserien-Auto – 30 Jahre 964 Turbo



## MADE BY PORSCHE

Der noble Wilde – 992 GT3 Touring



## REPORT

Nur erprobt, nie gebaut – 965, der kleine Bruder des 959

## WEITERE THEMEN IM HEFT:

Kaufberatung: 997 Carrera · Design: Bertone + Porsche ·

Porsche-Fans weltweit: 924 Club UK ·

Auto-Kultur: Tankstellen-Romantik · Magazin 356 SC



**PORSCHE FAHRER 6-2021**  
erscheint am  
**10. September 2021**

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

## IMPRESSUM

### Verlag:

HEEL Verlag GmbH  
Gut Pottsscheidt, 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:** Tobias Aichele, Christopher Butt, Johan Dillen, Dino Eisele, Dirk de Jager, Melanie Jaschob-Ahaus (Lektorat), Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung), Blue Nelson, Roman Rätzke, Richard Truesdell

### 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 Pottsscheidt, 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  
Meißberg 1, 20086 Hamburg  
Tel.: 040 30191800  
dermedienvertrieb.de

### Vertrieb Österreich/Schweiz:

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

**Postvertriebskennzeichen:** 74394

**ISSN:** 1864-4090

**Datenschutzerklärung:** ds.heel-verlag.de

**Gerichtsstand:** Königswinter

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

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

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

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



Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Carrera (996)	Cpe	97-01	6	3,4	300	31.600	24.000	18.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	97-01	6	3,4	300	35.500	27.000	20.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	97-01	6	3,4	300	28.900	22.000	17.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	97-01	6	3,4	300	32.900	25.000	17.500	k. N.	k. N.
11 Carrera (996)	Cpe	01-05	6	3,6	320	36.800	28.000	22.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	01-05	6	3,6	320	44.800	34.000	24.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	01-05	6	3,6	320	36.200	27.500	21.500	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	02-05	6	3,6	320	38.400	29.200	22.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cpe	01-05	6	3,6	320	46.000	35.000	25.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Trg	02-06	6	3,6	320	39.500	30.000	23.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cab	03-05	6	3,6	320	46.000	35.000	25.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	00-02	6	3,6	420	62.500	47.500	35.500	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cab	03-04	6	3,6	420	73.700	56.000	47.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	02-05	6	3,6	420	67.500	51.300	37.900	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cpe	04-05	6	3,6	450	98.000	75.000	54.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cab	04-05	6	3,6	450	105.000	80.000	57.000	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	99-01	6	3,6	360	105.000	75.000	46.700	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	03-05	6	3,6	381	115.000	70.000	39.900	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (996)	Cpe	03-04	6	3,6	381	185.000	125.000	95.000	k. N.	k. N.
911 GT3 R (996)	Cpe	99-01	6	3,6	415	200.000	130.000	80.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RSR (996)	Cpe	04-04	6	3,6	455	330.000	220.000	155.000	k. N.	k. N.
911 GT2 (996)	Cpe	01-03	6	3,6	462	155.000	92.500	65.000	k. N.	k. N.
911 GT2 (996)	Cpe	03-05	6	3,6	483	220.000	140.000	100.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996) Millennium	Cpe	99-00	6	3,4	300	65.000	40.000	28.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996) Jubiläumsmo- dell 40 J. 911	Cpe	03-04	6	3,6	345	80.000	50.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cpe	04-08	6	3,6	325	k. N.	39.000	29.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cab	04-08	6	3,6	325	k. N.	43.000	32.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (997)	Cpe	05-08	6	3,6	325	k. N.	40.000	30.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 Targa (997)	Trg	05-08	6	3,6	325	k. N.	46.000	35.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997/2)	Cpe	08-12	6	3,6	345	k. N.	44.000	34.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 Targa (997)	Trg	08-12	6	3,6	345	k. N.	57.000	37.000	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cpe	04-08	6	3,8	355	k. N.	41.000	31.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	05-08	6	3,8	355	k. N.	42.000	32.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S Targa (997)	Trg	05-08	6	3,8	355	k. N.	49.000	38.000	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cab	04-08	6	3,8	355	k. N.	45.000	34.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	05-08	6	3,8	355	k. N.	46.000	35.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	385	k. N.	48.000	37.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	08-12	6	3,8	385	k. N.	50.000	33.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S Targa (997)	Trg	08-12	6	3,8	385	k. N.	59.000	39.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cab	08-12	6	3,8	385	k. N.	57.000	37.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	08-12	6	3,8	385	k. N.	53.000	35.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cpe	05-08	6	3,6	480	90.000	58.000	40.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cab	06-10	6	3,6	480	100.000	70.000	46.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	500	100.000	70.000	46.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cab	08-12	6	3,8	500	110.000	80.000	60.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (997/2)	Cpe	10-12	6	3,8	530	135.000	93.000	70.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (997/2)	Cab	10-12	6	3,8	530	150.000	100.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 (997)	Cpe	06-08	6	3,6	415	90.000	65.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 (997/2)	Cpe	09-11	6	3,8	435	115.000	85.500	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997)	Cpe	07-08	6	3,6	415	160.000	100.000	75.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997/2)	Cpe	09-11	6	3,8	450	165.000	110.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT3 RS 4.0 (997/2)	Cpe	11-12	6	4	500	330.000	230.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 (997)	Cpe	07-08	6	3,6	530	175.000	120.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 RS (997/2)	Cpe	10-10	6	3,6	620	350.000	240.000	k. N.	k. N.	k. N.



Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Sport Classic (997)	Cpe	10-10	6	3,8	408	350.000	275.000	k.N.	k.N.	k.N.
911 Speedster (997/2)	Rds	10-11	6	3,8	408	275.000	20.000	k.N.	k.N.	k.N.
911 Carrera GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	408	100.000	75.000	55.000	k.N.	k.N.
911 Carrera 4 GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	408	100.000	75.000	55.000	k.N.	k.N.
911 Carrera GTS (997/2)	Cab	08-12	6	3,8	408	100.000	75.000	55.000	k.N.	k.N.
924	Cpe	76-79	4	2	125	19.000	12.300	6600	2900	1400
924	Cpe	79-86	4	2	125	15.500	9700	5300	2700	1300
924 S	Cpe	85-87	4	2,5	150	16.500	11.000	6200	2600	1200
924 Turbo	Cpe	78-82	4	2	170	23.500	16.500	7900	3500	1600
924 Carrera GT	Cpe	80-81	4	2	210	k.N.	63.500	46.000	31.000	1500
924 Carrera GTS	Cpe	80-80	4	2	245	k.N.	185.000	145.000	k.N.	k.N.
944	Cpe	81-87	4	2,5	163	k.N.	13.700	7600	3700	k.N.
944 Turbo	Cpe	85-88	4	2,5	220	k.N.	23.500	14.500	7600	k.N.
944	Cpe	88-91	4	2,7	165	k.N.	14.000	8400	3800	k.N.
944 Turbo	Cpe	88-91	4	2,5	250	k.N.	25.000	15.500	8000	k.N.
944 S	Cpe	86-88	4	2,5	190	k.N.	14.500	9700	4700	k.N.
944 S2	Cpe	88-91	4	3	211	k.N.	19.500	12.500	6800	k.N.
944 S2	Cab	89-91	4	3	211	k.N.	23.500	17.800	10.500	k.N.
944 Turbo	Cab	90-91	4	2,5	250	k.N.	36.000	22.000	12.500	k.N.
968	Cpe	91-95	4	3	240	k.N.	24.000	14.000	7000	k.N.
968	Cab	91-95	4	3	240	k.N.	29.200	19.300	9700	k.N.
968 CS	Cpe	93-95	4	3	239	k.N.	37.000	24.000	12.500	k.N.
928	Cpe	77-82	8	4,5	240	44.000	30.500	17.300	9100	k.N.
928 GT	Cpe	89-91	8	5	330	78.000	50.000	31.500	k.N.	k.N.
928 S	Cpe	79-86	8	4,7	300	37.000	26.000	17.800	9400	k.N.
928 S Kat.	Cpe	85-86	8	5	288	36.000	25.000	16.800	8400	k.N.
928 S4	Cpe	86-91	8	5	320	39.000	27.000	18.000	9400	k.N.
928 GTS	Cpe	91-95	8	5,4	350	81.000	50.500	32.000	19.000	k.N.
Boxster 2.5 (986)	Rds	96-99	6	2,5	204	k.N.	12.200	8100	5000	k.N.
Boxster 2.7 (986)	Rds	99-04	6	2,7	220	k.N.	15.800	11.600	6700	k.N.
Boxster S 3.2 (986)	Rds	96-04	6	3,2	252	k.N.	18.500	13.700	7300	k.N.
Boxster 2.7 (987)	Cab	04-08	6	2,7	240	k.N.	21.800	11.200	k.N.	k.N.
Boxster S 3.2 (987)	Cab	04-06	6	3,2	280	k.N.	25.000	13.000	k.N.	k.N.
Boxster S 3.4 (987)	Cab	06-08	6	3,4	295	k.N.	25.000	13.000	k.N.	k.N.
Boxster 2.9 (987)	Cab	08-11	6	2,9	255	k.N.	25.500	13.300	k.N.	k.N.
Boxster S 3.4 (987)	Cab	08-12	6	3,4	310	k.N.	31.500	16.400	k.N.	k.N.
Boxster S „RS 60 Spyder“ (987)	Cab	08-08	6	3,4	303	k.N.	33.300	17.400	k.N.	k.N.
Boxster S „Design Edition 2“ (987)	Cab	08-09	6	3,4	303	k.N.	31.600	16.500	k.N.	k.N.
Boxster Spyder 3.4 (987)	Cab	10-11	6	3,4	320	k.N.	45.000	23.700	k.N.	k.N.
Cayman 2.7 (987c)	Cpe	06-09	6	2,7	245	k.N.	24.500	17.600	k.N.	k.N.
Cayman S 3.4 (987c)	Cpe	05-09	6	3,4	295	k.N.	24.900	17.200	k.N.	k.N.
Cayman S Sport 3.4 (987c)	Cpe	08-09	6	3,4	303	k.N.	24.900	17.200	k.N.	k.N.
Cayman S (987c)	Cpe	09-13	6	3,4	320	k.N.	32.400	23.400	k.N.	k.N.
Cayman R (987c)	Cpe	10-13	6	3,4	330	k.N.	53.900	39.200	k.N.	k.N.
Cayman S „Porsche Design Edition 1“ (987c)	Cpe	07-07	6	3,4	295	k.N.	25.700	17.700	k.N.	k.N.
Cayenne	SUV	03-07	6	3,2	250	k.N.	12.800	7300	3700	k.N.
Cayenne S	SUV	02-07	8	4,5	340	k.N.	14.200	8000	4000	k.N.
Cayenne GTS	SUV	07-09	8	4,8	405	k.N.	21.500	15.500	7800	k.N.
Cayenne Turbo	SUV	02-07	8	4,5	450	k.N.	15.600	8900	4500	k.N.
Cayenne Turbo S	SUV	06-07	8	4,5	521	k.N.	18.200	10.300	5100	k.N.
Carrera GT	Trg	03-06	10	5,7	612	710.000	500.000	310.000	k.N.	k.N.
918 Spyder	Trg	14-15	8	4,6	608	1.300.000	900.000	k.N.	k.N.	k.N.



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



# ABONNIEREN LOHNT SICH!

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



\* im Inland, Ausland auf Anfrage

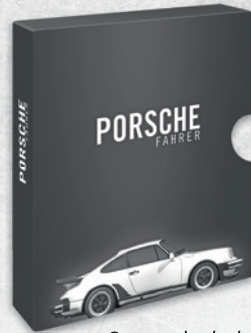
## IHRE PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 9,99 Euro



Wert: 14,99 Euro



Sammelschuber  
Wert: 14,99 Euro



Schuco  
Roadster Blue-Paul  
Wert: 19,99 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



Majorette  
Porsche Experience Center  
Wert: 42,99 Euro



**Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!**

**BESTELLEN SIE IHR ABO AUF [WWW.PORSCHEN-FAHRER.DE](http://WWW.PORSCHEN-FAHRER.DE) ODER TELEFONISCH UNTER 06123 9238-277!**



# PORSCHE DESIGN

## IHR SPORTWAGEN AM HANDGELENK.

Der 911 steht für ikonisches Design und große Emotionen in Serie. Jetzt auch am Handgelenk. Und wie genau das aussieht, entscheiden Sie selbst. Mit den Porsche Design custom-built Timepieces wird dieses Prinzip mithilfe des eigens entwickelten Uhrenkonfigurators\* in das Segment der Luxusuhren übertragen – und das mit über 1,5 Millionen Kombinationsmöglichkeiten. Weitere Informationen erhalten Sie in Ihrem Porsche Zentrum, in Ihrem Porsche Design Store, bei ausgewählten Uhrenfachhändlern oder über den QR-Code.

## CUSTOM-BUILT TIMEPIECES

[porsche-design.com/custom-built-timepieces](https://porsche-design.com/custom-built-timepieces)

Porsche 911 Carrera S Cabriolet:  
NEFZ: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 14,7–13,1 · außerorts 7,9–7,4 · kombiniert 10,1–9,8; CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g/km) kombiniert 230–223  
WLTP: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 11,0–10,6; CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g/km) kombiniert 250–241; Stand 06/2021  
\*Uhrenkonfigurator verfügbar in Deutschland, in der Schweiz, in Österreich ab Anfang 2022

