PORSCHE FAHRER

# PORSCHE FAHRER

4 197439 407503 06

**Ausgabe 6-2021**
September / Oktober 2021
€ 7,50 (D) · CHF 11,50 (CH)
€ 8,70 (A) · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)
**www.porsche-fahrer.de**

DEUTSCHLANDS GRÖSSTES UNABHÄNGIGES PORSCHE MAGAZIN

## DREHZAHL MAXIMAL
# 992 GT3 TOURING

Spurensuche in Sternrubin
**30 Jahre 964 Turbo**

Heavy Metal mit 640 PS
**Cayenne Turbo GT**

Super oder Normal
**Im 356 SC zur Gasolin**

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

# Wann genau …

… hat sich eigentlich der Rallye-Sport aus der Öffentlichkeit verabschiedet? Rallye-Läufe, ob nun im Winter in den Seealpen, in Portugal oder Deutschland, waren mal Freizeitspaß am Wochenende, Massenveranstaltungen, teilweise auch Volksfeste. Als ich vor rund 40 Jahren vor dem Farbfernseher im Wohnzimmer die kurzen, ungeschliffenen Rallye-Berichte aus aller Welt verfolgte, standen Tausende an den Pisten und schluckten dankbar Staub und Gummiabrieb, Rallye-Sport war immer auch Breitensport. Und heute?
An professioneller Berichterstattung zu Dart- oder Snooker-Turnieren mangelt es nicht, Radsport, Football und Skispringen werden live übertragen, aber die WRC Rallye-WM, bei der gerade noch eine Handvoll Hersteller am Start sind und die nur noch ein paar Hardcore-Fans verfolgen, findet zu nachtschlafender Zeit statt. Die Luft ist raus, und das liegt nicht an den Sendeanstalten.
Timo Bernhard, Walter Röhrl und Roland Kussmaul waren live dabei, als Porsche sich von Asphalt und Schotter verabschiedete und der Rallye-Sport in Deutschland sanft entschlief – ein Prozess, der nahezu zeitgleich verlief. Roland Kussmaul (2. v. r.) hatte mit einigen wenigen Umbaumaßnahmen den 996 GT3 vorbereitet, mit dem Walter Röhrl, mit Co-Pilot Christian Geistdörfer an seiner Seite, im Juli 2001 als Vorausfahrzeug zur Deutschland-Rallye startete; Timo Bernhard trat 2011 im 997 GT3 Cup ST in der DRM an. Wenn sie heute, wie hier im Rahmen der Vorstellung des 992 GT3 Touring, oberhalb von Minheim an der Mosel von Wertungsprüfungen in Weinbergen und Tausenden Zuschauern erzählen, klingt es so, als wäre das alles schon ewig her. Und so fühlt es sich auch an.
Wann lief der letzte Rallye-Beitrag im Fernsehen, wann fand die letzte Veranstaltung am Wochenende statt, welche Kommune will noch Straßen und Feldwege absperren, damit ein paar Motorsport-Verrückte sauber und sicher driften können? Und wer wollte es sich anschauen? Es fehlt an Strecken, an Lust, an Aktiven, an Material. Der Rallye-Sport auf öffentlichen Strecken, wo immer auch die Haltbarkeit des Materials eine wichtige Rolle spielte, ist die älteste Form des Rennsports und heute schlicht und einfach nicht mehr aktuell. Selbst bei Porsche, wo die Rallye-Historie lang und ruhmreich ist, gibt es nur Elfer für die Rundstrecke. Schade, sehr schade. Es scheint fast so, als wäre der Rallye-Sport nur noch als historischer Motorsport möglich.
Wenn ich mir heute die hochkomplexe Formel 1 oder die artifizielle Formel E anschaue, überkommt mich maßlose Langeweile. Etwas volksnaher Rennsport, ein Rallye-Revival um die Ecke wäre schön, am besten mit ein paar Elfern im Starterfeld.

Es grüßt Ihr hoffnungslos romantischer

Jan-Henrik Muche

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

12

## DAS IST DIE (HALBE) HÄRTE!

Kein Elfer ist so sehr Porsche wie der hochdrehende GT3, dem das Unternehmen nun die Touring-Version mit weniger Heckflügel und mehr Komfort zur Seite stellt. 510 PS bei 8400/min erfreuen Herz und Seele.

## MASCHINEN


20 TITELSTORY
**911 TURBO 3.3 TYP 964**
FRENCH CONNECTION

30 REPORT
**965** – NO FUTURE!

66 MAGAZIN
**356 SC** – NIMM DIR ZEIT …


## SERVICE, TEST + TECHNIK


12 MADE BY PORSCHE
**911 GT3 TOURING TYP 992**
9000/MIN

38 FAHRBERICHT
**CAYENNE TURBO GT** – HEAVY METAL

60 TUNING
**BOXSTER SHOOTING BRAKE TYP 986**
ZU SCHÖN, UM WAHR ZU SEIN


## MENSCHEN + MOTOREN


46 DESIGN
**PORSCHE UND BERTONE**
ITALIAN JOB

52 PORSCHE-FANS WELTWEIT
**GROSSBRITANNIEN**
924 OWNERS CLUB UK

74 AUTO-KULTUR
**HISTORISCHE TANKSTELLEN**
FRÜHER SUPER, HEUTE NORMAL

82 HAPPY END
**914 PICKUP** – SCHNELL-LADER

20

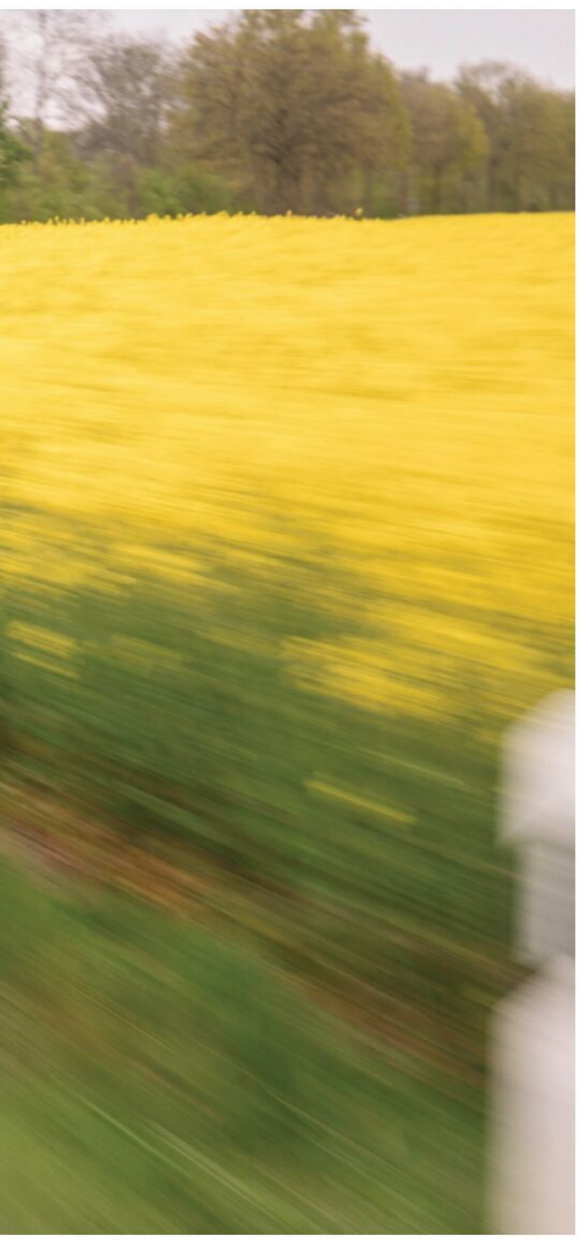
## SPURENSUCHE

Der 964 Turbo feiert 30. Geburtstag, doch dieser hier ist noch ein bisschen älter. 1990 war der Turbo mit der Fahrgestellnummer 76 bei der Pressevorstellung dabei, heute ist er im Internet zu finden. Doch was geschah in der Zwischenzeit?

## BRENNSTOFF ROT-WEISS

Wer es im Wirtschaftswunder zu etwas gebracht hat, fährt den Super Carrera der Baureihe 356. An der alten Gasolin-Zapfsäule blicken wir auf Nachkriegsdeutschland und eine untergegangene Tankstellen-Kultur zurück.

66



82

## TRANSPORT-MITTE

Was macht der Porsche-Spezialist aus dem sonnigen Kalifornien, dem ein Schnell-Laster mit Frischluft-Garantie fehlt? Er baut sich seinen eigenen 914 Pickup mit Ladefläche hinterm Mittelmotor!

## RUBRIKEN

06 LESERBRIEFE I NEWS

37 LITERATUR

92 PORSCHE MARKT

98 VORSCHAU I IMPRESSUM

BOTANIST

BOXERSHORTS | BADEHOSEN | ACCESSOIRES

AUS DEM SCHWARZWALD.
DAFÜR GEMACHT, DIE WELT ZU ENTDECKEN.

BOTANIST-COLLECTION.COM

Foto: Andreas Jaus

## 30 JAHRE 968

Mit Begeisterung habe ich den Bericht über den Porsche 968 in Ausgabe 5-2021 gelesen. Auf Seite 49 in Spalte zwei erwähnen Sie einen gelben CS, der eines der letzten Pressefotos ziert. Genau dieser gelbe 968 CS befindet sich im absoluten Originalzustand und ohne Nachlackierungen seit 1996 in meiner kleinen Sammlung, sogar der damalige G-Kat-Aufkleber befindet sich noch auf der Scheibe.

*Andreas Jaus*

Es hat mich gefreut, dass Sie sowohl das Coupé als auch das Cabrio für den Rückblick auf 30 Jahre Transaxle-Technik im High-End-Format gewählt haben, und nicht die noch selteneren Typen CS oder Turbo S. Apropos selten: Bei den angegebenen Stückzahlen ist augenscheinlich etwas durcheinandergeraten. Richtig bleibt jedoch die Tatsache, dass es sich um einen nicht alltäglichen Porsche handelt. Abseits von Treffen oder Veranstaltungen begegnet man nur äußerst selten einem anderen 968. Das macht das Fahrzeug heute auch so interessant. Und langsam erhält der 968 auch in der Öffentlichkeit den Stellenwert, der ihm gebührt. Die Klassiker-Fachpresse überschüttet diesen technisch wie optisch ausgereiften Fahrzeugtyp im Jubiläumsjahr geradezu mit Lob. Nur im Hause Porsche ist man noch etwas zurückhaltend. Insgesamt vielen Dank für einen interessanten Artikel, auch die gewählten Lackierungen (mintgrün sowie horizontblau) sind sehr zeitgeistig. Allerdings hätte dem 968 im Jubiläumsjahr auch ein Bericht als „Titelstory“ gut zu Gesicht gestanden. Noch eine Bemerkung zum Artikel über den Taycan Cross Turismo: Die Batteriekapazität ist in kW (Kilowatt) angegeben. Das dürfte einem auch technisch orientierten Magazin nicht passieren. Schämt Euch!

*Christoph Mattes-Christiani*

***Anm. d. Red.:*** *Tatsächlich hat sich ein nicht erklärbarer Rechenfehler eingeschlichen, denn die richtige Gesamtzahl der 968-Produktion beläuft sich auf 11.242 Einheiten, nicht wie im Text angegeben 11.763. Auch bei der Angabe der Batteriekapazität mangelt es an Präzision: Es muss natürlich kW/h (mit kleinem h) heißen. Elektro-Technik müssen wir noch üben.*

## PORSCHE-PREISGUIDE 2021, TEIL 2

Ich habe mir gestern die aktuelle Ausgabe wegen des Preisguides 2021 gekauft. Ist der falsch? Ich interessiere mich für 968. Es ist wohl recht unrealistisch, dass das 968 Coupé Note 2 von 29.500 (2020) auf 24.000 Euro (2021) gefallen sein soll? Und ein 911 Speedster (997/2) der Note 2 soll 20.000 kosten ...?

*Mario Kogler*

***Anm. d. Red.:*** *Stimmt! Beim 997 Speedster im Zustand 2 fehlt eine Null – für 20.000 Euro das Stück würden wir gleich ein paar davon kaufen! Der Fehler wird korrigiert.*
*Da die Fachleute von Classic Data die Preise jedoch mit großer Sorgfalt ermitteln, ist davon auszugehen, dass die Preise beim 968 tatsächlich gefallen und somit korrekt sind. Übrigens gilt das nicht nur für das 968 Coupé, sondern auch für Cabrio und CS. Aber auch andere Transaxle-Typen wie etwa 924, 944 Turbo, 928 S, S4 und GT notieren niedriger als im Vorjahr.*

Warum nur, fragen wir uns zum wiederholten Mal, beachten Sie in Ihrem Preisguide NIE das Boxster S Jubiläumsmodell 50 Jahre 550 Spyder? Alle darauf folgenden Sondermodelle finden Beachtung. Noch einmal die Frage: Gibt es dafür einen Grund?

*Andreas Ludwig*

***Anm. d. Red.:*** *Vielen Dank für Ihre Nachricht, die wir an Classic Data weitergeleitet haben. Für die aktuelle Ausgabe lagen noch keine gesonderten Daten für den Boxster 550 Spyder vor, ab sofort ist eine Erhebung in Vorbereitung. Soll heißen: Beim nächsten Mal ist er dabei! Etwas Geduld bitte noch.*

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

# Das wahre Leben beginnt außerhalb der Komfortzone.

## Der neue Macan S. Vorwärtsdrang.

Ihr Startpunkt: das Porsche Zentrum 5 Seen.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

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

Macan S · Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 12,3 · außerorts 8,4 · kombiniert 9,9–9,8 (NEFZ); kombiniert 11,7–11,1 (WLTP);
$CO_2$-Emissionen in g/km kombiniert: 225–224 (NEFZ); 265–251 (WLTP); Stand 07/2021

PORSCHE

## WEITER GTS

Zwölf Jahre nach dem ersten 911 GTS und zweieinhalb Jahre nach dem Start des aktuellen Elfers vom Typ 992 schiebt sich der längst zur festen Größe in der Modellreihe avancierte GTS zwischen 911 S- und Turbo-Modelle. Der neue 911 GTS kommt als Coupé und Cabrio wahlweise mit Heck- oder Allradantrieb oder wie gehabt als Targa 4. Serienmäßig sind der Dreiliter-Sechszylinder-Boxer mit Biturbo-Aufladung mit 480 PS (30 PS mehr als beim 911 S), die vom Turbo übernommene Bremsanlage sowie das Sport-Design-Paket und zahlreiche schwarze Anbauteile. Die schwarzen Leichtmetallräder mit Zentralverschluss kommen vom Topmodell Turbo S, alternativ zum Achtgang-PDK steht das bekannte Siebengangschaltgetriebe zur Wahl. Ganz neu und für alle Varianten verfügbar: das Leichtbau-Paket, das bei Sitzen, Glas und Batterie in Summe 25 Kilogramm einspart. Die Preise beginnen bei 140.981 Euro.

## MEHR MACAN, WENIGER VERSIONEN

Mit einem Plus an PS über alle Modelle hinweg, aufgefrischtem Design und modernisiertem Bedienkonzept macht Porsche die SUV-Reihe für den Rest ihrer Laufzeit fit. Dabei hinterlässt die Macan-Modellpflege deutlichere Spuren bei der Technik: Das neue Topmodell ist ab sofort der GTS (88.265 Euro), der mit dem 440 PS starken 2,9-Liter-V6-Biturbo des aus dem Programm gestrichenen Turbo ausgerüstet ist. Der Macan S (71.723 Euro) geht mit dem gleichen Motor, aber mit weniger Leistung an den Start. 380 PS sind trotzdem 26 PS mehr als bisher. Das Einstiegsmodell ist nach wie vor der Macan (62.917 Euro), dessen neu entwickelter Vierzylinder-Turbo 265 PS leistet. Das Siebengang-PDK ist bei allen Macan ebenso serienmäßig wie neu gestaltete Front- und Heckpartien. Auch der Innenraum wurde modernisiert. Anstelle haptischer Tasten ähnelt die Mittelkonsole mit glatten Touch-Flächen den größeren Modellen Cayenne und Panamera, die Multifunktions- und GT-Sportlenkräder übernimmt der Macan vom 911. Verkaufsstart ist im Oktober.

**Weitere Fotos und Video auf www.porsche-fahrer.de**

MR MARVIS

AMSTERDAM

DIE EASIES

## SIEH GUT AUS, FÜHL DICH ENTSPANNT

Mit Die Easies kannst du die höchste Stufe der Bequemlichkeit erreichen – unserer Idealvorstellung von Jogginghosen. Neben ihrem Komfort sehen Die Easies auch unfassbar gut aus, sie eignen sich perfekt sowohl fürs (Home-)Office als auch für entspannte Sonntage auf dem Sofa. Die Easies sind unsere vielseitigsten Hosen, jetzt in 15 Farben für dich erhältlich.

GEFERTIGT IN PORTUGAL

ELASTISCHER HOSENBUND

REISSVERSCHLUSSTASCHE

KOSTENLOSER VERSAND

**BESTELLE JETZT DIE EASIES AUF MRMARVIS.DE**

# Osmium – das seltenste Edelmetall zur Portfolio-Optimierung

Wir haben es bereits vorgestellt: Osmium, das Letzte und Seltenste der acht Edelmetalle, das sich seit einiger Zeit langsam, aber sicher seinen festen Platz in der Welt der Sachwertanlagen erobert.

Erst seit 2014 kann Osmium kristallisiert werden. Durch die Entdeckung dieses Prozesses in der Schweiz wurde es handelbar und seine besonderen Eigenschaften wie die hohe Dichte und extreme Seltenheit rücken es mehr und mehr in den Fokus von Investoren. Denn Rohosmium, Schmelzperlen und Elementesammler-Cubes sind giftig und unverkäuflich.

Nicht nur wird jedem Stück kristallinem Osmium ein eigener achtstelliger Buchstaben- und Zahlencode zugeordnet, der in einer Datenbank eingetragen ist und somit jederzeit den Nachweis über die Echtheit jedes Stückes möglich macht. Jede kristalline Oberfläche ist zudem so einzigartig, dass ein Vergleich zwischen dem für jedes Stück in der Datenbank hinterlegten, hochauflösenden 3D-Scan und einem Foto der vorliegenden Kristallstruktur mit bloßem Auge durchführbar ist. Osmium ist längst auf der Überholspur und unter den Edelmetallen der Elativ.

Neben seiner absoluten Unfälschbarkeit und hohen Wertdichte zeichnet sich kristallines Osmium vor allem auch durch seine geringe Volatilität (Schwankungsbreite der Performance-Zahlen um ihren Mittelwert) aus. Seit Jahren steigt Osmium auf der Wertskala unaufgeregt und stabil. Konstante Beschleunigung, ohne aus der Spur zu geraten. Eine Eigenschaft, die es für diejenigen interessant macht, die nach einer geeigneten Sachanlagealternative zur Diversifikation ihres persönlichen Anlage-Portfolios suchen.

Je diverser und vielfältiger das eigene Anlage-Portfolio ist, desto besser können Schwankungen und Einbrüche abgefedert werden. Das ist ähnlich wie bei einem Boxenstopp im Motorsport: Verliert ein Reifen an Druck, ist in Sekundenschnelle Ersatz da, um das Aufrechterhalten der maximalen Leistung mit minimalem Fahrrisiko zu gewährleisten.

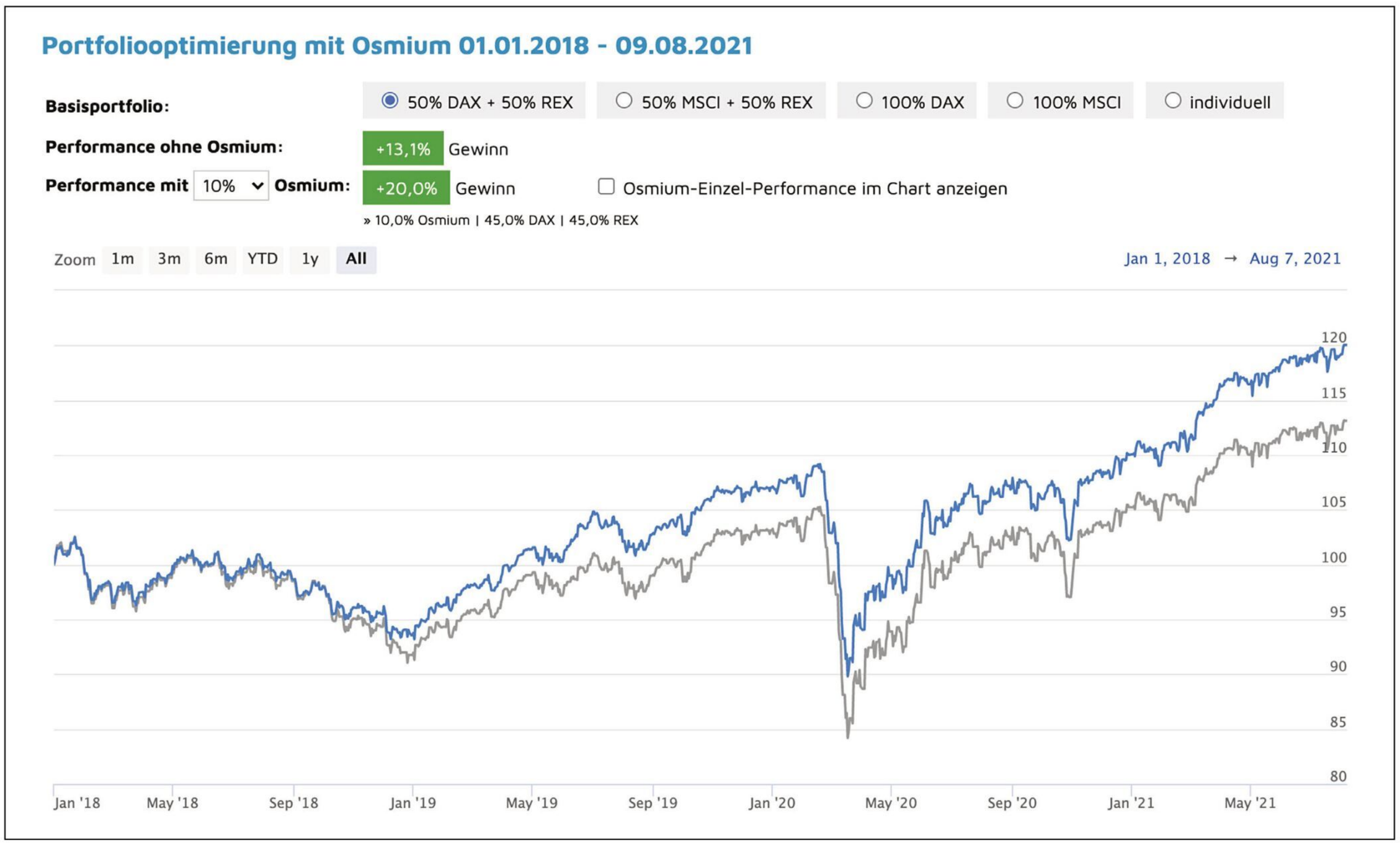
Anlage-Portfolios sollen uns Sicherheit geben, das Gefühl, fest im Sattel zu sitzen. Anleger setzen auf Ertragssteigerung und Risikominimierung. Diesem Ansatz liegt sogar eine eigene Theorie zugrunde: die moderne Portfoliotheorie.

Sie geht zurück auf eine zur Zeit ihres Erscheinens revolutionäre Arbeit des US-amerikanischen Ökonomen Harry M. Mankowitz aus dem Jahr 1952. Das Ziel der Theorie ist die Bildung eines optimalen Portfolios, also maximaler Ertrag bei minimalem Risiko. Hierzu gibt sie Handlungsanweisungen zur bestmöglichen Kombination von Anlagealternativen.

Die moderne Portfoliotheorie besagt, dass wir für ein gut diversifiziertes Portfolio Assetklassen benötigen, die so wenig wie möglich miteinander korrelieren, also möglichst wenig miteinander in Beziehung bzw. in Abhängigkeit zueinander stehen. So können das Risiko minimiert und gleichzeitig der Ertrag gesteigert werden. Diversifiziert man ein volatileres Investment mit einem weniger volatilen, also risikoärmeren, Investment, sinkt die Volatilität des gesamten Portfolios, es wird sozusagen geglättet. Edelmetalle wie Gold und Silber korrelierten in der Vergangenheit sehr stark mit anderen Assetklassen wie Aktien, und genau hier kommt Osmium ins Spiel, da Osmium sehr wenig mit Gold und Silber und auch wenig mit anderen Assetklassen wie Aktien korreliert. Es ist damit die perfekte Diversifikation als Sachanlage. Der Theorie zufolge passiert dann, was sich jeder Investor wünscht: höhere Erträge bei gleichzeitig weniger starken Einbrüchen nach unten.

97 % des im Markt verfügbaren Osmiums sind in Investorenhand. Der Anteil des Schmuckmarktes ist im Vergleich noch gering, steigt jedoch stetig. Anleger setzen in erster Linie darauf, dass Osmium durch seine Seltenheit für Juweliere immer schlechter zu erwerben sein wird. Nur ca. 2 m³ abbaubaren Osmiums stehen in der gesamten Erdkruste zur Verfügung. Osmium wird als Beimetall vergesellschaftet mit Platin abgebaut, und nicht in separaten Minen. Sobald die Osmium-Vorkommen sich einer Nichtverfügbarkeit nähern (ein Phänomen, das es so bisher noch nie gegeben hat) oder der Platinabbau reduziert wird, wird weniger rohes Osmium zur Kristallisation und anschließenden Inverkehrbringung bereitstehen. In Zukunft werden die privaten und institutionellen Anleger den Schmuckmarkt mit kristallinem Osmium in Form von zum Beispiel Osmium-Barren oder Osmium-Disks zur Herstellung spektakulärer Schmuckstücke versorgen. Damit wird Osmium noch seltener. Denn Osmium, das einmal den Weg in den Schmuckmarkt gefunden hat, verbleibt in privater Hand und wird mit großer Wahrscheinlichkeit nicht wieder in den Anlage- und Investorenmarkt zurückkehren. Es ist zu erwarten, dass der Osmiumpreis deshalb, trotz gelegentlicher Schwankungen, in erster Linie steigen wird. Ist der Punkt erreicht, an dem tatsächlich kein Osmium mehr in der Erdkruste zur Verfügung steht, kann das eintreten, was die Amerikaner den „Osmium-Bigbang" nennen: die Nichtverfügbarkeit von Rohosmium, hohe Nachfrage nach kristallinem Osmium und damit einhergehend möglicherweise ein deutlicher Preisanstieg. Wann das allerdings passieren könnte, kann nur schwer abgeschätzt werden. Es ist deshalb immer sinnvoll, die Veröffentlichungen auf www.osmium-world-council.com im Pressespiegel zu lesen und informiert zu bleiben.

In der folgenden Abbildung sehen Sie ein Portfolio, das aus Aktien (50 % Dax) und Anleihen (50 % Rex) besteht (grauer Chart). Hätten Sie beispielsweise zu diesem Portfolio 10 % kristallines Osmium hinzugefügt (45 % DAX, 45 % REX, 10 % Osmium, blauer Chart), so hätten Sie statt 13,1 % Ertrag 20,0 % Ertrag erwirtschaftet, und das Portfolio wäre auch etwas weniger volatil gewesen. Risikohinweis: Die dargestellten Chart-Kombinationen zeigen Werte aus der Vergangenheit. Vergangene Ergebnisse geben keinen Rückschluss auf zukünftige Entwicklungen.




Informieren Sie sich gern unter **www.osmium-portfoliotheorie.com** und **www.buy-osmium.com** oder über die 24-Stunden-Hotline der Osmium-Institute unter **089 744 88 88 88**.

OSMIUM

MADE BY PORSCHE – 911 GT3 TOURING TYP 992

# 992

# ANALOG

... aber bitte ohne viel Aufsehen. Der neue GT3 Touring folgt dem Muster des Vorgängers, verzichtet auf Flügel und Rennstrecken-Purismus und sägt sich mit kreischendem Hochdrehzahl-Sauger in die Herzen der Elfer-Fans. Nur eines ist neu und anders.

**Touring, die Zweite. Nach dem Erfolg der 991-Version folgt nun die Komfortausführung des aktuellen GT3. Die Front unterscheidet den Top-Sauger optisch vom normalen Elfer, sein Kennzeichen ist das Heck ohne Flügel.**

Die Grundsatzentscheidung steht ganz am Anfang: geringeres Gewicht und höhere Spitze oder 2 km/h weniger bei der Höchstgeschwindigkeit und bessere Beschleunigung? Sechsgangschaltgetriebe oder Siebengang-PDK? 320 km/h statt 318 km/h oder 3,7 statt 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h?

Die Frage ist keine des Geldes, der Preis von 170.969 Euro für einen neuen 911 GT3 Touring fix, ganz gleich, auf was die Wahl fällt. Die Antwort könnte deshalb Effizienz oder Romantik lauten.

Der modernere, rationellere GT3 Touring ist die neue Version mit PDK. Das Vorgängermodell vom Typ 991/2 gab es nur handgerissen mit Sechsgang-GT-Schaltgetriebe, aber warum nicht auch jenen Kunden ein Angebot machen, die lieber schalten lassen und trotzdem auf den großen Auftritt und Track Days verzichten können? Wohl auch eine Frage des Alters …

Denn zum erwachsenen Wesen des Touring gehört es, dass er im Vergleich zum normalen, identisch ausgepreisten GT3 mehr Komfort bietet und weniger nach Rundstrecke aussieht. Das „Race-Tex“ getaufte Alcantara im Innenraum ersetzt das Touring-Paket durch Leder an Lenkrad, Schaltknauf, Armauflagen und Zuziehgriffen. Neu sind Optik und Haptik des PDK-Wählhebels. Der will kein kühles Metall mehr sein, sondern erinnert – ob mit Absicht oder nicht – in Form und Schaltknauf-Typografie an den Tiptronic-Hebel der ersten Generation. Und natürlich fehlt der fest montierte, aber fast frei schwebend aussehende „Schwanenhals“-Flügel auf dem Heck.

## PDK ALS ALTERNATIVE

Beim ideellen Vorgänger des GT3 Touring war der Flügel bzw. der Bürzel vor rund 50 Jahren noch Pflicht. Der für den Sporteinsatz karg und leicht ausgestattete 911 Carrera RS 2.7 ließ sich durch das 115 Kilogramm schwere Touring-Paket (M472) einen Hauch komfortabler gestalten. Mit Rücksitzanlage, Teppich, Handschuhfachdeckel, Sonnenblende und Uhr war die 1280 Mal verkaufte Touring-Version deutlich populärer als der nackte RS der frühen Siebziger. Zwischen nackt und normal konnten die Kunden noch auswählen, aber der Bürzel war Pflicht.

Bis zum 993 führte Porsche RS-Varianten im Programm, dann übernahm der 996 GT3 die Rolle des Extremsportlers mit leistungsstarkem Saugmotor, der in Opposition zum Speck ansetzenden 911 Turbo ging.

Klein und leicht ist heute nicht mehr, schon der handgeschaltete GT3 Touring wiegt mindestens 1418 Kilogramm. Neben dem 996 GT3 der ersten Generation von 1999, wie ihn Walter Röhrl und Roland Kussmaul mit 20 Jahre altem, analogem Faltkartenmaterial auf Spuren der Deutschland-Rallye durch Täler und über Weinberge rund um die Mosel steuern, sieht der aktuelle Extrem-Sauger riesig aus. Immerhin: Das Fehlen des raumgreifenden Flügels lässt den Touring kompakter als den normalen GT3 wirken. Der serienmäßige Angriffsmodus geht dem Touring ab, was ihn sozialverträglicher macht – fast könnte er als ganz normaler 992 mit extragroßen Rädern durchgehen.

Mit dem Blick von vorn auf die federleichte Karbonhaube verflüchtigt sich der Eindruck ganz schnell. Die aktuelle 7. Generation des GT3 verzichtet auf die 2006 beim 997 GT3 eingeführten, zum Erkennungsmerkmal gewordenen Lüftungsschlitze in der Front und setzt stattdessen auf zwei große Nüstern in der mit einem Mittelsteg schärfer konturierten Haube.

Das Pendant dazu ist der massive Diffusor, übernommen vom 911 RSR, mit den beiden mittig platzierten Endrohren am Heck. Darüber glimmt rot und bedrohlich, wie der Sehschlitz in der Maske eines Schurken des Star-Wars-Imperiums, die dritte Bremsleuchte im GT3-Touring-Emblem der Motorhaube.

## KARBONHAUBE MIT NÜSTERN

Fast sieht es aus wie der Schlot eines Vulkans, der in der Tiefe brodelt. Unter Motorhaube und ausfahrbarem Heckspoiler schlägt das glutheiße Herz des GT3, das in Zeiten von E-Mobilität und allgegenwärtiger Aufladung wie ein drehzahlfestes Symbol für die technischen Kernkompetenzen der Marke steht: der 4,0 Liter große Sechszylinder-Sauger, dessen roter Bereich erst bei 9000/min beginnt. Neuntausend!

Den Motor gab es so bereits im 991 Speedster, dem furiosen Spätwerk der Baureihe 991, ganz ähnlich zu bewundern. Die Zahlen sind nahezu identisch: 510 PS bei 8400/min und 470 Nm bei 6100/min (6250/min beim Speeds-

**BIS ZUM 993 GAB ES DIE SCHNELLE, LEICHTE RS-VERSION, AB DEM 996 ÜBERNAHM DER GT3. LEICHT IST HEUTE NICHT MEHR, DER AKTUELLE TOURING WIEGT ÜBER 1400 KILOGRAMM.**

## GT3 Touring Typ 992

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

**Zylinder:** 6

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

**Hubraum:** 3996 ccm

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

**Drehmoment:** 470 Nm bei 6100/min

**Verdichtung:** 13,3 : 1

**Gemischaufbereitung:** Benzindirekteinspritzung

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Siebengang-PDK bzw. Sechsgangschaltgetriebe mit Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) mit mech. Hinterachs-Quersperre (PDK: elektr. Hinterachs-Quersperre)

**Karosserie:** selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

**Fahrwerk:** Doppelquerlenker-Achse (vorn), Mehrlenker-Achse (hinten); Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung und 20 mm Tieferlegung, Hinterachslenkung

**Bremsen:** Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten), gelochte und innenbelüftete Scheibenbremsen 408 x 34 mm (vorn), 380 x 30 mm (hinten)

**Radstand:** 2457 mm

**Spurweite:** 1601 mm (vorn), 1553 mm (hinten)

**L x B x H:** 4573 x 1852 x 1279 mm

**Räder/Reifen:** 9,5 J x 20 mit 255/35 ZR 20 (vorn), 12 J x 21 mit 315/30 ZR 21 (hinten)

**Leergewicht:** 1418 kg (1435 kg)

**Zul. Gesamtgewicht:** 1739 kg (1756 kg)

**Höchstgeschwindigkeit:** 320 km/h (318 km/h)

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 3,7 s (3,4 s)

**Tankinhalt:** 64 l (optional 90 l)

**Preis:** 170.969 Euro

**DAS FEHLEN DES RAUMGREIFENDEN FLÜGELS LÄSST DEN TOURING KOMPAKTER ALS DEN NORMALEN GT3 WIRKEN, DER SERIEN-MÄSSIGE ANGRIFFSMODUS GEHT IHM AB.**

ter) lauten die nüchtern klingenden Eckdaten des frei durch sechs Einzeldrosselklappen atmenden, rasselnden und röchelnden Sechszylinder-Boxers.

Der Motor ist eine Sensation – für sich genommen und weil er eben auch der letzte seiner Art im Produktportfolio ist und dabei ein Klang- und Drehzahlerlebnis bietet, bei dem kein Turbo mitkommt. Punkt. Schon das Anfahren im GT3 ist anders, weil da hinten die große Schwungmasse fehlt und der Fuß tiefer auf dem Gas stehen muss. Straßenverkehrsordnung, lärm- und geräuschreduzierte Innenstädte erfordern, dass der GT3 Touring auch beim normalen Herumfahren nicht aus der Rolle fällt, weshalb niedrige Drehzahlen gelassen umgesetzt werden. So weit, so alltäglich.

Bis rund 4000/min ist der Vierliter ein klassischer Sportmotor, der Leistung über Drehzahl verteilt, darüber ist er eine Explosion. Auf Fußzehkrümmung reagiert der Boxer ab sofort blitzartig und chirurgisch genau, schlägt bei 6000/min richtig zu, sägt und kreischt sich frei und ungehemmt den 8000/min entgegen. Was für ein Erlebnis!

BEI 6000/MIN SCHLÄGT DER BOXER NOCH EINMAL ZU, SÄGT UND KREISCHT SICH FREI UND UNGEHEMMT DEN 8000/MIN ENTGEGEN. WAS FÜR EIN ERLEBNIS!

Der Testwagen trägt PDK, was bei allem gebotenen Potenzial sinnvoll erscheint. Sechs Gänge selbst hoch- und runterschalten, klack-klack-klack, ist Spaß und direktes Erleben (das zuschaltbare Zwischengas Auto Blip aber wohl eher Spielerei), aber natürlich kann und macht das PDK das alles besser und schneller. Es bleibt dabei, dass bei allem verfügbaren Hightech ein GT3 mit PDK das konsequentere Angebot ist.

## VORDERACHSE AUS RENNSPORT

Hinzu kommt bei der Generation 992 ein noch einmal optimiertes Handling, dessen direkter Kontakt zur Straße den Kies auf dem Asphalt bis in die Handflächen spürbar macht. Ganz neu und so in Serie noch nicht da gewesen: die Doppelquerlenker-Vorderachse, ein Erbe des RS Spyder bzw. des Le-Mans-Klassensiegers 911 RSR und somit pure Rennsport-Technologie.

Die neue Vorderachse ist nicht nur steifer als die bewährte Konstruktion mit McPherson-Federbeinen, sondern trennt auch fein die Aufgaben der einzelnen Komponenten, was für eine erhöhte Präzision des Ganzen sorgt.

Die Dämpfer dämpfen, die Lenker lenken – die Federbeine sind nicht mehr für alles zuständig.

Auch hinten wurde das Fahrwerk gestrafft. An der Hinterachse kommen Kugelgelenke an den unteren Querlenkern zum Einsatz, die ohne dämpfende Gummielemente einen direkteren, spielfreien Kontakt zum Untergrund herstellen. Das bedeutet aber auch, dass der GT3 Touring bereits im Normal-Modus kein Komfortwunder ist. Sport-Modus geht noch, Sport Plus ist die absolute Härte. Und wenn das alles nicht reicht und Vollgas-Sprünge über Kuppen zum Alltag gehören, sorgen vorn und hinten serienmäßige Helper-Federn für verlängerte Federwege.

Alles mehr oder weniger darüber hinaus kostet: das weniger Kilo auf die Waage bringende Karbon-Leichtbaudach 3558 Euro, das im Alltag dringend empfohlene Vorderachs-Liftsystem 3129 Euro, PCCB saftige 9186 Euro und Vollschalensitze 5355 Euro. Und, und, und. Aber ein schöner 911 Carrera RS 2.7 Touring ist noch immer doppelt so teuer.

**FAZIT**

Zum Glück lagen wir falsch! 2018, als der erste GT3 Touring vom Typ 991/2 gerade in den Verkauf ging, äußerten wir die Befürchtung, dass diese Art des Elfers ein One-Hit-Wonder bleiben könnte. Während der zeitgleich vorgestellte, reduzierte Carrera T ein Geheimtipp für Asketen blieb, gab der große Erfolg dem GT3 Touring recht – und eine Zukunft. Um diese abzusichern, geht der neue 992 GT3 Touring jeweils noch einen Schritt weiter in unterschiedliche Richtungen. Mit neuer Doppelquerlenker-Vorderachse und PDK liefert er mehr Rennsportgefühl, mit Leder, glänzenden Zierleisten um die Seitenscheiben und Schaltgetriebe einen Hauch Nostalgie auf Hightech-Niveau. Klar ist, dass der beeindruckende Sechszylinder-Saugmotor – die wohl beste, subjektiv auf jeden Fall die faszinierendste Maschine, die Porsche im Programm führt – das Herzstück des Modells ist. Ohne die hochdrehenden 510 PS im Heck wäre das Konzept Touring nur eine Elfer-Ausstattungsvariante. ◀

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


Foto: Thilo Härdtlein

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 **www.ospa.info**

MADE IN GERMANY

$CO_2$ NEUTRALER HERSTELLER
ospa

TITELSTORY – 911 TURBO 3.3 TYP 964

# FRENCH CONNECTION

Als es den neuen Turbo noch gar nicht gab, pfiff der aufgeladene 964 mit dem Kennzeichen BB - PW 943 schon um die Ecken. 30 Jahre nach dem ersten offiziellen Auftritt in Südfrankreich haben wir ein Rendezvous mit dem 964 Turbo 3.3 der Vorserie.

BB PW 943

18+

# WHAT IS AVAXHOME?

# AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price
Cheap constant access to piping hot media
Protect your downloadings from Big brother
Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages
Brand new content
One site

# AVXLIVE.ICU

AvaxHome - Your End Place

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

IN EINEM FILM VON DER FAHR-
VORSTELLUNG 1990 SPIELT
DER 964 TURBO IN STERNRUBIN
EINE TRAGENDE ROLLE.

Wer die letzten Jahre oder sogar Jahrzehnte mit dem 964 haderte, weil er als neuzeitlicher Nachfolger des ursprünglichen 911 und der tradierten G-Serie mit seinen geglätteten Formen und dem Schraubenfeder-Fahrwerk zu modern, kompromissbehaftet, vielleicht sogar zu komfortabel und verweichlicht erschien, kann aufatmen: Jetzt tragen sogar die ersten Turbo ein H-Kennzeichen! Der 964 in seiner verschärften Ausführung ist nun offiziell alt.

So richtig tagesaktuell war der 964 Turbo natürlich nie. In ihm steckte viel vom Vorgänger, wie etwa der 3,3-Liter-Motor oder der alternativlose Heckantrieb. Auch die Schlüsselreize des Modells, ausgestellte Kotflügel und feststehender Heckspoiler, waren wieder dabei. Jetzt ist er ein Oldtimer, ein Klassiker war er schon längst.

BB - PW 943, der angloamerikanischen Form der Zuneigung, ein wertvolles oder geschätztes Auto nach seinem ersten Kennzeichen zu benennen, folgend, ist noch älter als die ersten Autos, die zu Beginn des Jahres 1991 in den Handel kommen.

## KENNZEICHEN AUS WEISSACH

Zugelassen am 6. August 1990, ist BB - PW 943 einer der frühesten 964 Turbo überhaupt. Das Kennzeichen, das auf eine Zulassung auf das Entwicklungszentrum Weissach verweist, zeigt an, dass er noch nicht einmal zur Stuttgarter Großserie gehört und sogar noch ein Stück weit Versuchsträger und exklusives Einzelstück ist.

Es gibt sogar einen Film, in dem der 964 Turbo in der hochaktuellen Schreifarbe Sternrubin eine tragende Rolle spielt. Die Geschichte spielt in Südfrankreich, dem Ort der Presse-Vorstellung, wo *Motor Week* einen Beitrag zum neuen 911 Turbo dreht, der sich mit modernster Katalysator-Technik nun auch endlich für den wichtigen US-Markt empfiehlt.

### 964 Turbo 3.3

**Motor:** luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M30/69 mit Turbolader und Ladeluftkühler
**Zylinder:** 6
**Bohrung x Hub:** 97 x 74,4 mm
**Hubraum:** 3299 ccm
**Leistung:** 235 kW (320 PS) bei 5750/min
**Drehmoment:** 450 Nm bei 4500/min
**Verdichtung:** 7,0 : 1
**Gemischaufbereitung:** Einspritzung Bosch K-Jetronic
**Max. Ladedruck:** 0,8 bar
**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb
**Getriebe:** Fünfgangschaltgetriebe Typ G50/52
**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie
**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Querlenkern an Schraubenfedern mit Stabilisator (vorn), an Schräglenkern und Schraubenfedern mit Stabilisator (hinten)
**Bremsen:** innenbelüftete, gelochte Scheibenbremsen rundum
**Radstand:** 2272 mm
**Spur:** 1434 mm (vorn), 1493 mm (hinten)
**L x B x H:** 4250 x 1775 x 1310 mm
**Räder/Reifen:** 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)
**Tankinhalt:** 77 l
**Leergewicht:** 1470 kg
**Zul. Gesamtgewicht:** 1810 kg
**Höchstgeschwindigkeit:** 270 km/h
**Beschleunigung 0–100 km/h:** 5,0 s
**Stückzahl:** 3660
**Bauzeit:** 1990–1992
**Preis:** 178.500 DM (1990)
*plus 6 Stück 964 Turbo Cabriolet mit WLS (261 kW / 355 PS bei 5750/min)

Durch den Road Test führt Moderator John Davis, ein untersetzter Typ mit Tennissocken, Wildlederslippern und blauer Walljacke. Während nach einem Intro im Look der frühen Achtziger und mit schriller Synthesizer-Melodie Davis' Stimme sonor aus dem Off rauscht, gleitet die Kamera am bunten Strauß der auf geharktem Kies parkenden Testwagen vorbei. Dann fährt ein indischroter 964 Turbo mit dem Kennzeichen S - KP 8370, ein Auto, das noch in vielen gedruckten Berichten wie etwa dem *Christophorus* zu sehen sein wird, durchs Bild. Kurz taucht das Schwesterauto BB - PW 942 im Bild auf, dann erlebt BB - PW 943 seinen großen Auftritt in bewegten Bildern.

Der 964 Turbo 3.3 *(siehe PORSCHE FAHRER 4-2014)*, den Porsche rund ein halbes Jahr nach dem Debüt auf dem Genfer Salon 1990 im herbstlich vernebelten Saint-Paul-de-Vence vorstellt, hat keinen glatten Werdegang hinter sich. Eigentlich sollte der Nachfolger des Ur-Turbo 930 ein reduzierter Supersportwagen werden, ein 959-Light, aber dann scheiterte das Projekt 965 *(siehe Seite 30)* 1988 an der Technik. Ausgerechnet.

**DER M30/69 LEISTETE 320 PS, ABER 70 PS UND 15 KM/H MEHR IN DER SPITZE KOSTETEN BEIM TURBO IN RELATION ZUM 964 CARRERA 2 RUND 70.000 MARK AUFPREIS.**

Ein Machtvakuum entstand. Der 930 lief aus, doch ein Nachfolger war nicht in Sicht. Die Sorge, dass es vielleicht keinen 911 Turbo mehr geben würde, sorgte für eine Kursrallye am Turbo-Markt, Panikkäufe und Spekulationen. Kaufverträge wurden mit fünfstelligen Aufschlägen weitergemakelt. Die beunruhigende Sedisvakanz dauerte fast eineinhalb Jahre: 1990 gab es tatsächlich keinen 911 Turbo zu kaufen.

## 1990, DAS JAHR OHNE TURBO

Was die Entwicklung des 964 Turbo rettete, war eine Mischung aus Pragmatismus und Ratlosigkeit. Nach all den Gedankenspielen und Versuchen mit neuen, anderen Motorisierungen war der alte Turbo-Boxer die einzig gangbare Lösung.

Der im 964 zum Einsatz kommende M30/69 erwies sich als sichere Bank und sorgsam optimierte Evolutionsstufe des bekannten Monoturbo-Triebwerks, ausgerüstet mit K-Jetronic, verbessertem Ansaugsystem, einem um ein Drittel größeren Ladeluftkühler und quer hinter dem Motor sitzenden Katalysator.

Bei 0,75 bar Ladedruck holte der Sechszylinder aus 3,3 Litern Hubraum 320 PS bei 5750/min, was ein Plus von 20 PS zum Vorgänger, aber ein Minus von 10 PS im Vergleich zur alten 930-Sportkit-Variante bedeutete. Selbst die strengen Geräuschnormen der Schweiz meisterte der neue Turbo, der sanfter als das fordernde Original geraten war.

Viele Hardcore-Fans freuten sich, dass der 911 Turbo eine zweite Chance bekommen hatte, andere warfen ihm vor, dass er zu wenig neue Technik bot, wie es von einem Topmodell erwartet wurde. 70 PS und 15 km/h mehr in der Spitze kosteten in Relation zum 964 Carrera 2 rund 70.000 Mark Aufpreis. Airbags, elektrische Sitze, Servolenkung und Klimaanlage waren gemäß der Philosophie, dass Turbo auch immer Luxus meint, serienmäßig, sogar gegossene 17-Zoll-Räder gehörten erstmals zum Serienumfang. Aber mit einem Preis von 178.500 Mark kostete der 964 Turbo fast 40.000 Mark mehr als der 930 des letzten Baujahres 1989!

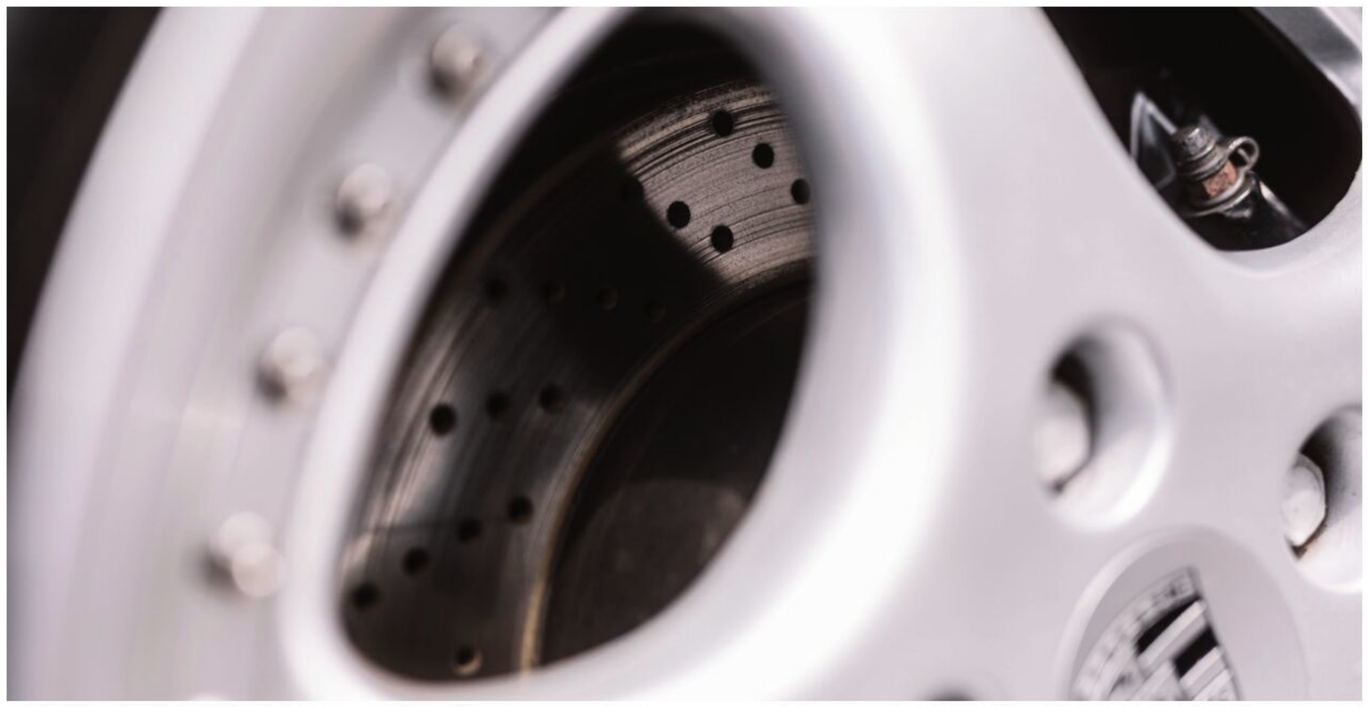
Wirklich moderne Zutaten wie der neu entwickelte Allradantrieb (was Porsche-intern 1989 noch denkbar schien) oder Tiptronic waren für den 964 Turbo schon gar nicht zu bekommen. Porsche schob den Wunsch der Kundschaft nach einer Fahrmaschine vor, doch der Allradantrieb hätte weitere 100 Kilogramm Mehrgewicht verursacht – und der Turbo wog schon 120 kg mehr als der Basis-964.

## TIPTRONIC UND ALLRADANTRIEB NICHT VERFÜGBAR

Zeitgenössische Tester sahen das Topmodell durchaus kritisch. Das Leistungsgewicht von 4,6 Kilo/PS lag über dem des Ur-Turbo mit 4,5 Kilo/PS, die ermittelten Beschleunigungswerte von 0 auf 200 km/h waren identisch, aber der 930 der Urzeit hatte dafür nur 260 PS benötigt. Bei niedrigen Drehzahlen gab sich der Motor nach wie vor zäh, und der Durchschnittsverbrauch von 22,8 Litern wurde als absurd hoch getadelt.

In direkter Gegenüberstellung von 964 Carrera 2 und Turbo im Vergleich der *auto, motor + sport* belegte der 964 Turbo klar den zweiten Platz. Der absolut Schnellste im Portfolio war der 964 Turbo auch nicht, diese Position

**TESTER SAHEN DAS TOPMODELL DURCHAUS KRITISCH. DAS LEISTUNGSGEWICHT LAG ÜBER DEM DES UR-TURBO, DIE BESCHLEUNIGUNG WAR IDENTISCH, DER VERBRAUCH MIT 22,8 LITERN ABSURD HOCH.**



**„DAS VIDEO VON *MOTOR WEEK*, IN DEM MEIN AUTO MITSPIELT, HABE ICH DURCH ZUFALL ENTDECKT.“**

**DER 964 TURBO MIT DER FAHRGESTELLNUMMER 76, ZUGELASSEN AM 6. AUGUST 1990, GEHÖRT ZU DEN FRÜHESTEN BEKANNTEN VERTRETERN SEINER ART.**

behauptete der 928 GT mit einer Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h.

Wie groß die Popularität des 911 Turbo ist, wird klar, als bei der Präsentation in Saint-Paul-de-Vence ein halbes Dutzend Testwagen aus der Garage des Hotels Le Mas gestohlen wird. Zwei Autos tauchen schnell wieder auf, geschrottet an Hindernissen am Straßenrand. Von den anderen fehlt bis heute jede Spur.

Ob die beiden Entwicklungsfahrzeuge aus Weissach in Südfrankreich als Ersatz einspringen müssen, bleibt Spekulation. Immerhin hat Porsche 270 Motorjournalisten aus der ganzen Welt geladen.

BB - PW 942 ist Presse-Einsätze gewohnt: In einer Porsche-Spezialausgabe der Motor-Presse Stuttgart vom Herbst 1990 findet sich der Vorserienwagen auf einem Gruppenbild mit 964, 944 und 928 wieder, im Heft dienen Stand- und Fahraufnahmen zur Bebilderung des 964-Turbo-Artikels. Fotos des Innenraums, des Motors gibt es nicht zu sehen.

In einem Detail unterscheidet sich der 964 Turbo, der später noch einmal in einem Test der *Auto Zeitung* auftauchen wird, von seinem Pendant BB - PW 943: Im Gegensatz zu diesem trägt er einen schwarzen Lufteinlass im Heckflügel, der von 943 ist in der Wagenfarbe Sternrubin lackiert.

## STERNRUBIN UNTER GRAUER FOLIE

Als Hans D. aus Krefeld im Sommer 2016 den 964 Turbo kauft, weiß er vom farbenfrohen Auftreten des Autos nichts. Tatsächlich hat einer der Vorbesitzer den Elfer in der für seine Baureihe so typischen Modefarbe Grau foliert und damit das optische Erscheinungsbild ins Gegenteil verkehrt. Den Umbau auf das Bugteil

des 964 RS übernahm Hans D. ebenso wie die später beim Turbo als Extra gehandelten Speedline-Räder. „Das Video von *Motor Week*, in dem mein Auto mitspielt, habe ich durch Zufall entdeckt“, erzählt Hans D., die alten Kennzeichen hat er sich für Ausstellungszwecke nachprägen lassen. „Und den hohen Benzinverbrauch kann ich auch bestätigen. Leider.“

Der 964 Turbo mit der Fahrgestellnummer 76 gehört zu den frühesten bekannten Vertretern seiner Art. Am 19. Juli 1990 geht die interne Bestellung des Wagens raus, am 6. August erfolgt die Zulassung auf Porsche. Die ersten Kundenautos werden nicht wie geplant im November 1990, sondern erst im Januar 1991 ausgeliefert. Immerhin ist die Produktion des neuen 911 Turbo trotz aller Kompromisse aus dem Stand bis Herbst 1992 komplett ausverkauft.

Auch BB - PW 943 wird später außer Haus veräußert, doch es existieren Lücken in der Vita. Was passiert nach der Fahrveranstaltung in Frankreich, warum taucht der Wagen nicht in anderen Publikationen auf? Das classic-graue Interieur mit reichlich Leder ist typisch für viele 964, die außen auffällige Farben tragen, aber wann gingen dem Vorserien-Turbo die Vordersitze mit den ungewöhnlichen individuell konfigurierten Stoffmittelbahnen verloren, die im Film zu sehen sind? Und was passierte mit BB - PW 942? Zum Kennzeichen mit H wie „Historisch“ gehört es auch, die Historie zu erzählen. ◂

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


Spektakuläres Flaggschiff.

Mit mächtig Tiefgang!

nuPro X-8000 RC

High-End Aktivlautsprecher

Setzt Maßstäbe in ihrer Präzision, Basskraft und Dynamik und bietet begeisternden Klanggenuss ohne eine weitere Anlage: alle Zuspieler direkt am Lautsprecher anschließen und fertig!

Leistungsstarke, integrierte HiRes-Verstärker mit umfassendem Klangmanagement und großer Anschlussvielfalt, auch kabellos!

Bequeme Steuerung durch Fernbedienung oder App für mehr Klangfaszination!

**High-End, aber erschwinglich.**
**Nur direkt vom Hersteller nubert.de**

nuPro X-8000 RC: Max. Leistung 1120 W/Box, Tiefbass bis 26 Hz! Schwarz oder Weiß, H: 114 cm. 1895 €/Box (inkl. 19% MwSt./zzgl. Versand – Gratisversand in DE und AT)

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

nubert

MEHR KLANGFASZINATION

REPORT – 965

# NO FUTURE!

Das Ende der Entwicklung kommt dann doch plötzlich. Ein Anruf aus Weissach stoppt am 8. Dezember 1988 die Tests der ersten Winterer-probung nahe des Polarkreises, für jetzt und für immer. Seine letzte große Fahrt tritt der rote 965-Versuchsträger unter einer Plane im Güterwaggon an. Nach vierjähriger Suche nach einem geeigneten Nachfolger des 911 Turbo steht fest, dass es der 965 nicht sein kann, nicht sein soll.

„Der 965 war eine Idee Helmuth Botts“, erzählt Dieter Röscheisen (66), von 1976 bis 2017 bei Porsche als Testfahrer tätig. „Als Bott in den Ruhestand ging und Ulrich Bez folgte, war das Projekt am Ende. Aber natürlich lag es auch daran, dass der Vorstand keine Chancen für einen Wagen zum Preis von rund 200.000 Mark sah.“ Hinter der ehrgeizigen Entwicklung eines 959-Derivats mit einfacherer und vor allem weniger hochpreisiger Technik habe die Idee eines eigenständigeren 930-Nachfolgers gestanden, der es bei Technik, Leistung und auch Prestige mit der Highend-Sportwagen-Konkurrenz von Ferrari und Lamborghini aufnehmen könne.

Das erste „Produktplanungsgespräch“ wird im September 1982 einberufen. Biturbo-Aufladung, Allradantrieb und eine Leistung von rund 370 PS aus 3,3 Litern Hubraum werden als Marschrichtung skizziert, als Start ist das Modelljahr 1988 vorgesehen. Dass die Vorgabe der Vierventil- und dohc-Technik nicht ohne Wasserkühlung möglich ist, ist bereits 1982 klar. Luft und/oder Wasser? Dieses Thema wird die Planer und Entwickler noch schwer auf Trab halten.

Der Plan war ein anderer gewesen. Anstelle des neuen 964 Turbo mit dem alten Motor des Vorgängers sah die Porsche-Entwicklung einen Ableger des 959 vor. Versuchstechniker und Testfahrer Dieter Röscheisen war dabei, vom Anfang bis zum Ende.

ANFANG 1988 FÄLLT DIE ENTSCHEIDUNG, DEM TYP 965 DIE VERKAUFSBEZEICHNUNG 969 ZU GEBEN.

Die eigentlichen Arbeiten am Typ 965 beginnen mit der Erstellung des Lastenhefts 1984. Der Typ 965 wird in die Entwicklung des 964 integriert und soll nicht nur den 911 Turbo beerben, sondern auch eng entlang des komplexen 959 konzipiert werden. Als bester Elfer aus beiden Welten.

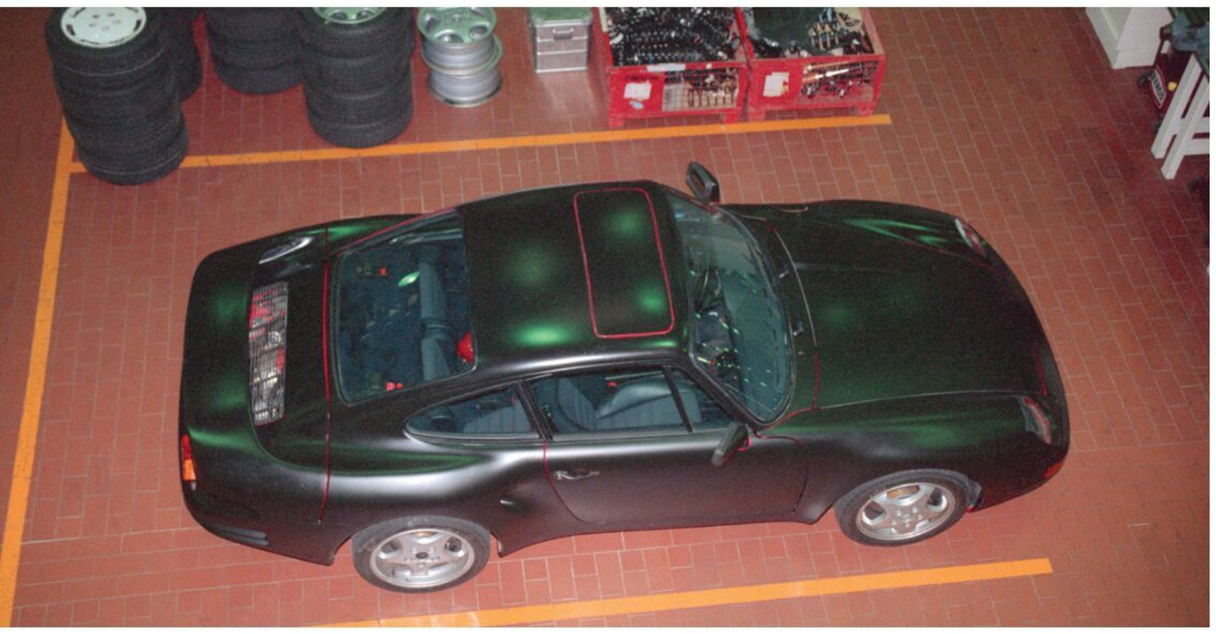
## PDK IN ENTWICKLUNG

Im Oktober 1985 wird entschieden, dass 964 und 965 über identische Karosserien verfügen sollen – auch wenn die 965-Testwagen mit ihren flacher liegenden Scheinwerfern und dem breit bauenden Heck samt dem über die ganze Breite reichenden, integrierten Heckspoiler mehr an den 959 erinnern. Ein cW-Wert von 0,32 und eine Spitze von 290 km/h werden als Zielwerte festgelegt. Auch das gerade in Erprobung laufende PDK-Getriebe ist als Option ein Thema.

Anfang 1988 fällt die Entscheidung, dem Typ 965 die Verkaufsbezeichnung 969 zu geben. Zum Modelljahr 1990 soll er als Coupé, Cabriolet und Targa auf den Markt kommen. Bei einem geplanten Grundpreis von 180.000 Mark, stolze 65.000 DM über dem Preis des aktuell noch produzierten 911 Turbo, geht der Vertrieb von einem Absatz von 2500 Fahrzeugen aus.

Dieter Röscheisen ist als Testfahrer dabei – hauptberuflich hinter dem Steuer und in der Freizeit hinter der Kamera. Als Hobby-Fotograf mit Anspruch darf er die Testfahrten mit dem roten Versuchsauto begleiten. „Vermutlich ist es tatsächlich so, dass die einzigen Bilder der 965-Entwicklung von mir stammen.“ Die Dokumentation in Farbfotos reicht vom Bau in Weissach bis zu jenem finalen Moment, der Verladung im schwedischen Winter nach dem Stopp des Projekts.

Insgesamt fertigt Porsche 16 Prototypen, von denen jedoch heute nur noch einer existiert. Der im Fundus des Porsche Museums verwahrte mattschwarze 965 mit der Nummer L7 *(siehe PORSCHE FAHRER 3-2015)* stellt einen explizit späten Entwicklungsstand dar, was ihn höchstwahrscheinlich vor der Verschrottung rettet. Der im Heck des Versuchsträgers L7 montierte 3,6 Liter große Audi-V8-Motor stammt aus dem erst im Herbst 1988 vorgestellten Audi V8 und leistet im Prototyp 234 PS. Ein wassergekühlter Heckmotor verspricht Forschungspotenzial für künftige Triebwerk-Lösungen.



**16 Prototypen wurden in Weissach per Hand gebaut, Auto L5 startete mit einem luftgekühlten Sechszylinder-Boxer in die Testfahrten. Die schwarze Folie (l. o.) diente der Tarnung.**

Dass mit einiger Kreativität, Mühe und vielleicht auch Verzweiflung über eine alternative Motorisierung des 965 nachgedacht wurde, sagt viel über die Schwierigkeiten bei dessen Entwicklung aus.

## THERMISCHE PROBLEME BEGLEITEN DIE TESTS

Dieter Röscheisen, damals verantwortlich für ABS und Regelsysteme, erinnert sich an die thermischen Probleme des luftgekühlten Sechszylinders, an zu hohe Temperaturen an Zylindern und Köpfen, aber auch daran, dass der Motor durchaus klaglos funktionierte. „Ausgerechnet in Nardo, wo es zum Zeitpunkt der Höchstgeschwindigkeit-Testfahrten fast 40 Grad heiß war, lief alles reibungslos. Abhängig von der Außentemperatur ging der Wagen an die 300 km/h. Tatsächlich war das Auto bei hohen Geschwindigkeiten leichter zu fahren als der 959. Der Geradeauslauf war hervorragend und die Seitenwindempfindlichkeit geringer. Der Wagen fuhr sich insgesamt sehr sicher und handlich“, sind sich Röscheisen und sein ehemaliger Kollege Berthold Kleinbeck einig. „Regelbremsungen aus dieser Geschwindigkeit hat das ABS-System schon von Beginn an gut gemeistert, ebenso Bremsungen bei Kurvenfahrt und unterschiedlichen Reibwerten.“

Wahrscheinlich handelt es sich beim Motor um einen 3,3 Liter großen Sechszylinder-Boxer vom Typ 930/66, der für Fahrversuche mit einer Werksleistungssteigerung versehen wird. Vielleicht ist aber auch ein 965-Versuchsmotor eingebaut, der auf dem Kurbelgehäuse des 964 basiert und mit Biturbo-Aufladung versehen ist. Bilder des Motors, ausgerechnet, liegen keine vor! Und welcher Motor es tatsächlich war, weiß auch Dieter Röscheisen nicht mehr. Natürlich, so Röscheisen, habe die bei der Entwicklung des 959 gemachte Erfahrung beim Projekt 965 geholfen. „Auch die Reifen kamen vom 959. Insgesamt war der 965 aber kompakter, weil schmaler als der 959. Und höher.“

1988 läuft das Testprogramm für das indischrote Versuchsfahrzeug mit der Nummer L5 auf Hochtouren. In Italien geht es um hohe Geschwindigkeiten und Vollbremsungen, in Frankreich am Mt. Ventoux, bei der 18 km langen, im höchsten Gang und ohne Motorbremse absolvierten Passabfahrt, um die Bremsen.

## 965

**Motor:** luftgekühlter dohc-Boxermotor Typ M65/01
**Zylinder:** 6
**Bohrung x Hub:** 98 x 76,4 mm
**Hubraum:** 3556 ccm
**Leistung:** 350 PS bei 6000/min
**Drehmoment:** 450 Nm bei 3000/min
**Verdichtung:** 8,5 : 1
**Gemischaufbereitung:** Biturbo-Aufladung mit Ladeluftkühlung, Bosch-DME
**Kraftübertragung:** Allradantrieb
**Getriebe:** Fünfgang-Schaltgetriebe Typ 64/50, Sechsgang-PDK-Getriebe
**Karosserie:** selbsttragende, vollverzinkte Karosserie
**Fahrwerk:** McPherson-Federbein (vorn), Schräglenker (hinten);
pneumatische Federung mit elektr. Niveauregelung
**Bremsen:** Vierkolben-Bremssättel, Typ 928 (vorn), Typ 951 abgeändert (hinten)
**Radstand:** 2278 mm
**Spur:** 1445 mm (vorn), 1487 mm (hinten)
**L x B x H:** k. A.
**Reifen:** 205/55 VR 16 (vorn), 225/50 VR 16 (hinten)
**Leergewicht:** 1435 kg
**Höchstgeschwindigkeit:** 290 km/h
**Beschleunigung 0–100 km/h:** 5,3 s

„Sehr handlich, ausreichend Leistung, toller Sound“, fasst Berthold Kleinbeck, zuständig für Bremsen und Bremshydraulik, zusammen. Auch die Auffahrt zum Gipfel in 1909 Metern Höhe habe Spaß gemacht: „Durch den Allradantrieb konnte man schon früh aus den Kurven heraus beschleunigen.“

Das Testumfeld ist erstaunlich hemdsärmelig. Wegen der hohen Temperaturen wird in Italien frühmorgens getestet, ab Mittag gehen alle an den Strand. In Frankreich bezieht das Porsche-Team mit dem 965-Prototyp Quartier bei einem Winzer, der Garage und Hof zur Verfügung stellt. Geschraubt und repariert wird unter freiem Himmel, gewohnt wird in Sichtweite des Mt. Ventoux im Hôtel des Pins im nahen Bédoin. 944 und 928 sowie der neue 964 kurz vor der Markteinführung sind ebenfalls dabei. „Zur Tarnung haben wir EPC Tuning ans Heck des 965 geschrieben.“

## INDY-V8 ALS ALTERNATIVE

Es hilft nichts. Die *Auto Zeitung* aus Köln erwischt L5 bei Fahrversuchen in Nardo und bringt ihn im Juli 1988 auf dem Titel: „Porsches Pläne – Mit Super-Autos aus der Klemme?“ Dieter Röscheisen erinnert sich: „Wir hatten das Heckfenster streifenweise abgeklebt, weil sich darunter die komplette Messtechnik befand. Die mussten wir vor der Sonne und den hohen Temperaturen schützen.“ Dass der neue Top-Elfer zeitnah kommen wird, ist für das Fachblatt eine ausgemachte Sache. „Der Geist des 959 lebt im 300 km/h schnellen 965 Biturbo weiter, der 1991 auf den Markt kommt.“

„Nach dem Bericht wurden alle 965 mattschwarz beklebt, nur unser Auto blieb aus Zeitmangel rot“, kommentiert Dieter Röscheisen. Zu dieser Zeit befindet sich die Suche nach dem geeigneten Motorkonzept auf dem Höhepunkt. Helmuth Bott zieht sogar eine modifizierte Sechszylinder-Version des im Rennsport erprobten Indy-V8-Triebwerks in Erwägung, im 964 mit Leichtaufladung, im 965 mit voller Aufladung. Kurz darauf wird der Plan der Leichtaufladung gestoppt, und der 965-Motor soll von Luft- auf Wasserkühlung umgestellt werden, eventuell mit einem von 3,46 (965) auf 3,36 Liter reduzierten Hubraum. Der „Wasserboxer“ erhält die Typennummer 969.

Mit dem Ausscheiden Botts und dem Amtsantritt des Nachfolgers Ulrich Bez gewinnt die Weiterentwicklung des Projekts 965 noch einmal an Tempo. Es wird jetzt in alle Rich-

**Last Exit Arjeplog: Nachdem die Nachricht vom Stopp des Projekts Schweden erreicht hat, verpackt Testfahrer Dieter Röscheisen 965 L5 für seine letzte Reise zurück nach Weissach.**

tungen gedacht. Der Einsatz des bewährten 930-Motors wird ebenso diskutiert wie die Entwicklung eines Turbo-Wasserboxers und eines V8, mit oder ohne Aufladung, der die Boxer ab 1993 ablösen soll.

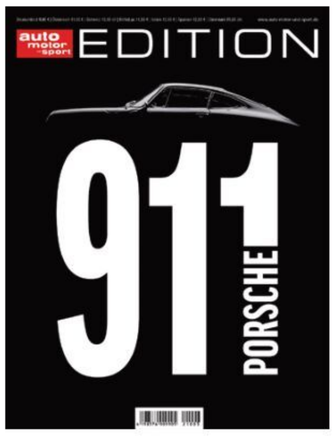
## KEIN GLÜCKLICHES ENDE

Als die geschätzten Entwicklungskosten von ca. 40 Millionen Mark für den V8-Saugmotor und 20 Millionen Mark für den V8-Turbo im November 1988 auf dem Tisch liegen, richtet sich der Blick wieder auf den bereits vorhandenen Indy-V8. Priorität hat nun aber der noch zu entwickelnde V8 in der Größenordnung 3,5 bis 4,2 Liter des ebenfalls in Planung befindlichen Typs 989. Oder soll es doch ein V6 mit einem Hubraum zwischen 2,6 und 3,2 Liter sein? Die Lage ist, besonders in der Schlussphase, unübersichtlich.

Ende 1988 ist das Test-Team zur Erprobung im schwedischen Arjeplog, also unterwegs im tiefsten Winter. „Auch da hatten wir viel Spaß mit dem 965. Das Fahrverhalten war auch auf den niedrigen Reibwerten gut und die Tendenz zum Untersteuern trotz des Allradantriebs gering“, erklärt Röscheisen. „Dann kam die Nachricht, dass das Projekt gestoppt wurde. Wir haben L5 in einen Eisenbahnwaggon gestellt, eine Plane über ihn gezogen und zurück nach Weissach geschickt. Schade, fahrerisch war es zu jeder Zeit ein tolles Auto.“

Das Scheitern des Typs 965 ist für die Nachwelt gut dokumentiert. Am 8. Dezember 1988 wird entschieden, am 965 nicht mehr weiterzumachen, mit dem Vorstandsbeschluss vom 20. Dezember wird die Entwicklung offiziell eingestellt. Am Tag darauf wird auch die Idee des wassergekühlten 965-Boxermotors gestoppt. Der neue 964 Turbo, der 1991 auf den Markt kommen wird, wird im Vergleich zum ehrgeizigen 965 mehr oder weniger ganz der alte sein. ◀

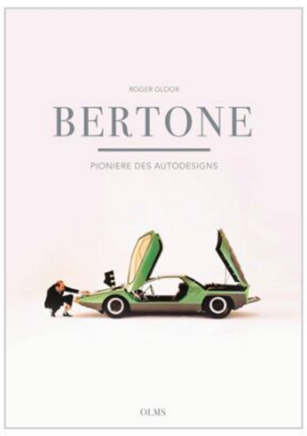
*Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Archiv Röscheisen*




## Porsche 911

Elfer geht ja immer! Altgediente Enthusiasten bekommen nie genug davon, neue Fans wachsen täglich nach und die Sympathien verteilen sich kreuz und quer über alle Baureihen. Da macht es Sinn, einen mit 9,90 Euro fair ausgepreisten Gesamtüberblick der 911-Entwicklung der bald letzten sieben Jahrzehnte zu liefern, fast ausschließlich in Form alter Test- und Fahrberichte. Dass das Team von *Motor Klassik* die Federführung übernommen hat, zeigt an, dass es hier vor allem um die Klassiker der Baureihe geht. Bis auf eine Probefahrt im Singer 964 liefert das 164 Seiten dicke Heft deshalb auch keine Überraschungen, neuen Eindrücke oder tieferen Erkenntnisse, aber mal wieder ein Artikel über die erste Fahrt im neuen 901 (1965), 911 SC Cabrio (1983) oder vergleichsweise modernen 997 Sport Classic (2009) ist ja auch ganz schön. Die Masse macht's, das Hin-und-her-Lesen zwischen Baureihen und Jahren, der zeitgenössische Blick auf einen 996 der ersten Stunde gestalten den Blick ins Kompendium spannend und kurzweilig. Für ein Wochenende, eine längere Zugfahrt oder einen Kurzurlaub genau die richtige Lektüre.

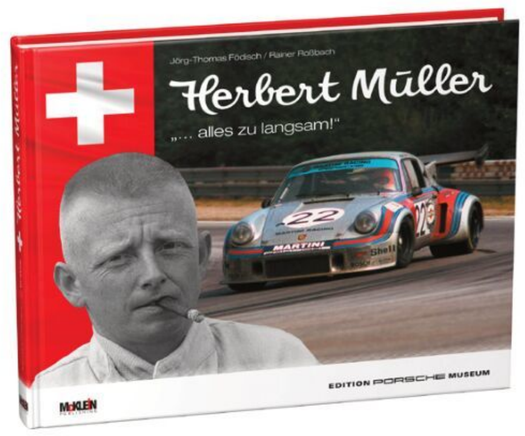
*auto, motor + sport Edition: „Porsche 911",*
*164 Seiten, 210 x 280 mm,*
*Paperback, Motorbuch 2021,*
*9,90 Euro, ISBN 978-613-32000-0*




## Bertone – Pioniere des Autodesigns

Alfa-Romeo-Liebhaber denken an die Coupés der sechziger und siebziger Jahre, deren Design auch gleich den Kosenamen „Bertone" lieferte, Supercar-Fans an den Lamborghini Countach, echte Spezialisten und Insider an Chevrolet Corvair Testudo oder Iso Grifo. Für 40 Marken (!) hat die Turiner Carrozzeria Bertone gearbeitet, in Summe 320 Autos, Serienfahrzeuge und Studien eingekleidet. Und ja, auch zwei Porsche waren darunter. Dass Roger Gloor, bekannt für schwerformatige Nachschlagewerke, sie alle auflistet, ist lehrreich und lobenswert, bestimmt aber auch das fade Layout seines Buchs, das mit langen Textstrecken und vielen, vielen, oft zu kleinen Bildern allzu sehr nach Lexikon aussieht. Ein paar Fotos weniger und etwas mehr Luft auf den Seiten hätten dem Designer-Anspruch gutgetan. Ein Muss für Design-Enthusiasten ist es dennoch, weil so viel kreatives Schaffen in derart gebündelter Form derzeit kaum anderswo zu bekommen ist.

*Roger Gloor: „Bertone – Pioniere des Autodesigns",*
*328 Seiten, 210 x 297 mm,*
*Hardcover, Olms, Hildesheim 2020,*
*88,00 Euro, ISBN 978-3-487-08632-3*

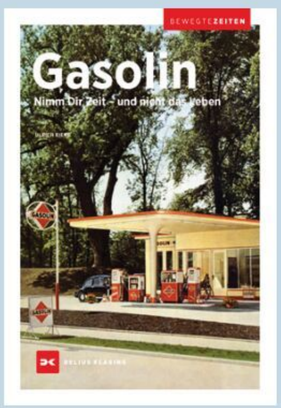



## Herbert Müller

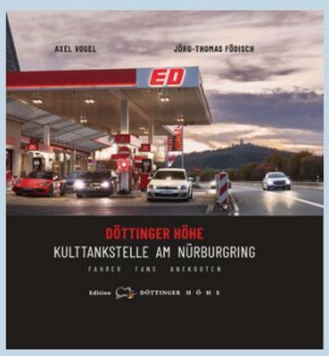
Wer ist Herbert Müller? Der Name taugt nicht zum Im-Gedächtnis-Bleiben, die Bilder mit der unvermeidlichen Zigarre im Mundwinkel und die Liste der Erfolge schon. Zweimal gewann er auf Porsche die Targa Florio, zweimal wurde er auf Porsche Europameister am Berg, 13 Mal war er in Le Mans und unzählige Male in der heiß glühenden Interserie am Start, wo er dreimal in Folge siegte. Der Schweizer Herbert „Stumpen" Müller war einer jener rastlosen, ehrgeizigen, unbedingt talentierten und vielfach einsetzbaren Rennfahrer der sechziger und siebziger Jahre, die alles fuhren – von NSU TTS über Shelley Cobra bis Ferrari – und überall starteten. Hauptsache, Rennen fahren! Vor allem auf Porsche, am einprägsamsten im 911 RSR in Martini-Farben. Vor 40 Jahren verunglückte Herbert Müller beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring tödlich, es war also Zeit für eine Retrospektive. Diese geht mit Stimmen und Erinnerungen von Familienmitgliedern und Zeitzeugen und einer Fülle an Fotos über das Auflisten von Rennresultaten hinaus. Zur Komplettierung der Rennsport-Bibliothek unbedingt empfohlen!

*Jörg-Thomas Födisch/Rainer Roßbach:*
*„Herbert Müller … alles zu langsam!",*
*354 Seiten, 300 x 240 mm,*
*Hardcover, McKlein, Köln 2021,*
*79,00 Euro, ISBN 978-3-947156-33-7*

## ZUM THEMA




**Gasolin**
Nimm Dir Zeit – und nicht das Leben
120 Seiten, 173 x 247 mm, Hardcover
18,00 Euro




**Döttinger Höhe**
Kulttankstelle am Nürburgring
184 Seiten, 240 x 240 mm, Hardcover
29,90 Euro

FAHRBERICHT – CAYENNE TURBO GT

# HEAVY**METAL**

Einmal alles, ohne E-Balast und Hängerkupplung. Und schnell, bitte!
Wer so bei Porsche einen Viersitzer ordert, kommt künftig am Cayenne Turbo GT nicht vorbei. Doch ist der neue Rekordhalter für SUV auf der Nordschleife auch abseits der Rennstrecke zu empfehlen?

Turbo GT
D S GO 8613

Über Jahre hinweg wurden die Nordschleifenzeiten im Segment der SUV eher als Marketingbeilage zur Kenntnis genommen. Auch in der sportlichsten Konfiguration blieben die Spitzenmodelle der einschlägigen Hersteller dem Wesen der Fahrzeuggattung treu, zeigten sich durchaus flott, aber stets auch etwas schwerfällig. Dann wurde der Wettbewerb härter.

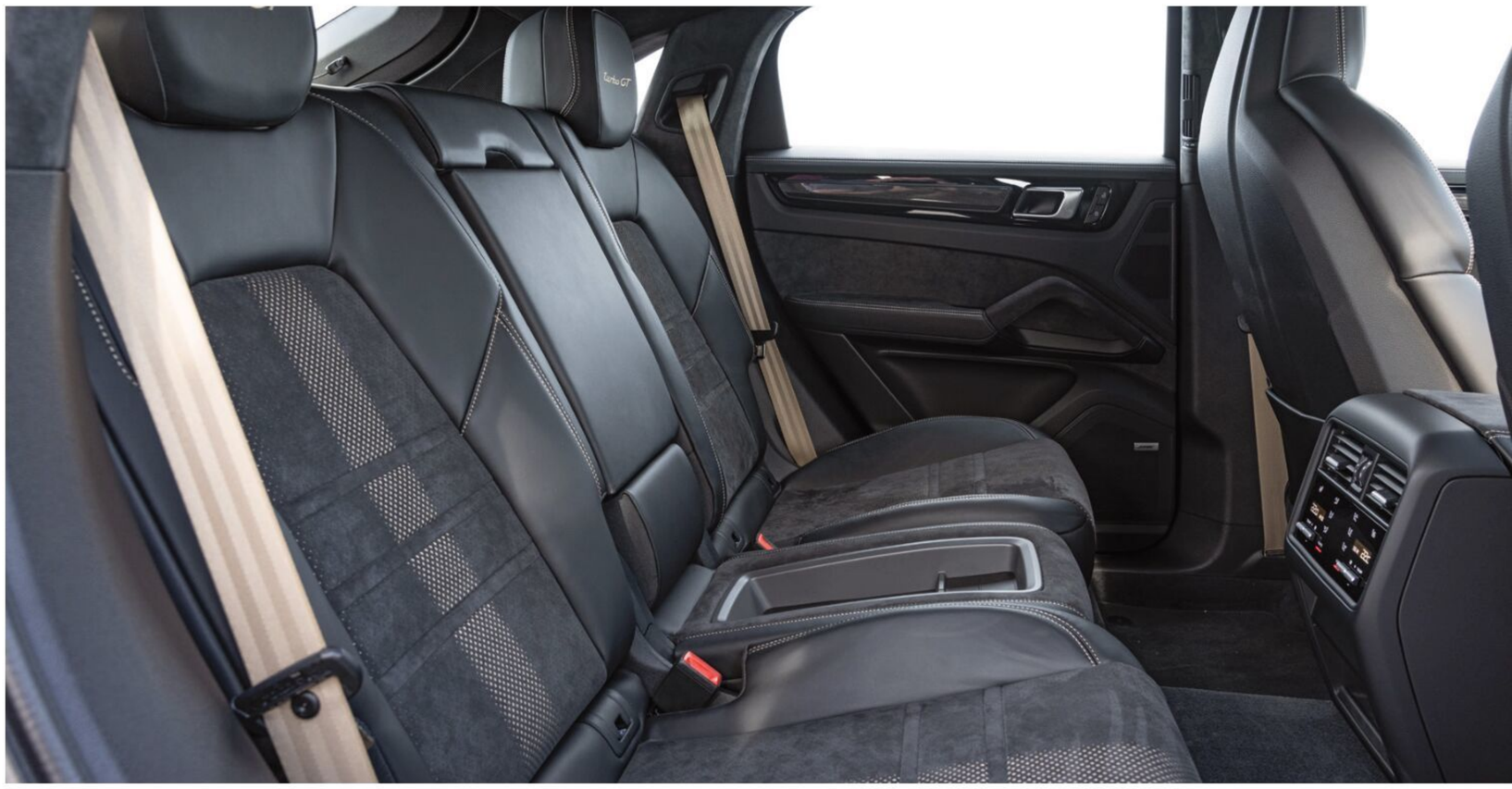
Die Vorgängergeneration des Cayenne unterbot 2015 als 570 PS starker Turbo S erstmals die Marke von acht Minuten mit 7:59,74 min. Zwei Jahre später folgte Alfa Romeo mit dem Stelvio Quadrifoglio und einer Zeit von 7:51,7 min. Dann stieg auch Mercedes ein: Im November 2018 schraubte ein AMG GLC 63S die Zeit auf 7:49,4 min herunter.

Audi und Frank Stippler machten es dann für Porsche schwer. Stippler ist nicht nur erfolgreicher Langstreckenpilot, sondern auch Testfahrer bei Audis Sportabteilung mit dem beruflichen Hintergrund als Maschinenbau-Ingenieur für Fahrzeugtechnik. Im lockeren Ton schilderte er im November 2019 in einem Videointerview die Rekordfahrt des Audi RS Q8 fast schon als Nebenprodukt der Entwicklungsfahrten auf der Nordschleife. Man habe gemerkt, wie gut der gehe, und dann eben einen Versuch gewagt. 7:42,3 min lautete das Ergebnis. Stippler meinte sogar, hätte es nicht einige Zeit zuvor geregnet, wären noch vier Sekunden mehr möglich gewesen.

Bis diese vier Sekunden tatsächlich fielen, dauerte es ein bisschen. Und es war kein Audi, sondern ein Porsche, der diese Zeit lieferte: 7:38,9 min. Das ist die Zeit, die Testfahrer Lars Kern auf der Nordschleife erreichte. Es war ein Vorhaben, für das Porsche die Basis noch einmal deutlich modifizierte. Ganz so leicht scheinen solche Aktionen also doch nicht von der Hand zu gehen, und hört man den Porsche-Entwicklern bei der Präsentation des neuen Modells auf dem Gotlandring auf der schwedischen Insel mit dem gleichen Namen gut zu, versteht man auch, warum.

Beide Modelle, der Porsche Cayenne und der Audi Q8, sind nicht nur technisch in vielen Punkten miteinander verwandt. Sie werden auch im selben Werk gebaut, im slowakischen Bratislava. Porsche verlegte die Produktion mit dem Start der dritten Cayenne-Generation im Jahr 2017 dorthin.

Auch technisch gesehen bedienen sich beide aus einem Baukasten, doch werden die Teile modifiziert. Das beste Beispiel dafür ist der V8-Motor. Für den zeichnet Porsche verantwortlich, gefertigt wird er in einem eigens ge-



bauten Werk in Zuffenhausen. Es gibt ihn in verschiedenen Ausbaustufen. In den Top-SUV aus dem Konzern leistet die Maschine 600 PS (Audi), 640 PS (Porsche) und 650 PS (Lamborghini). 800 Nm offeriert der Audi, Porsche und Lamborghini 50 Nm mehr. Auch wenn es eher theoretischer Natur ist: Mit 305 km/h haben Audi und Lamborghini die Nase gegenüber dem Cayenne (300 km/h) leicht vorn. Dafür liegt Porsche beim Sprint von 0 auf 100 vorn (3,3 s), während Lamborghini (3,6 s) und Audi (3,8 s) hintanstehen.

Die Reihenfolge ändert sich auch nicht, werden die Werte für 0 bis 200 km/h herangezogen: Porsche 12,2 s, Lamborghini 12,8 und Audi 13,7. Dafür gibt Audi ein Mild-Hybrid-System mit einem Riemen-Starter-Generator mit. Am schwersten ist der Audi mit 2315 Kilogramm, Lamborghini schweigt dazu auf seiner Homepage, es sollen 2197 kg sein. Porsche landet bei 2220 kg nach DIN-Norm. Preislich erscheint der Audi mit einem Einstiegspreis von 129.500 Euro als Schnäppchen, jedoch braucht es mindestens das „RS-Dynamikpaket plus“ für 13.600 Euro, damit 305 km/h zustande kommen. Der Lamborghini ist mit 215.915 Euro der teuerste.

## DAS IST ER

Immerhin, für die 196.078 Euro, die Porsche aufruft, ist der Turbo GT von Beginn an schnell. Fahrdynamische Extras sind serienmäßig an Bord: die Dreikammer-Luftfederung mit Porsche Active Stability Management (PASM), die Servolenkung Plus, der Wankausgleich Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), die Hinterachslenkung, das Porsche

**Mehr oder weniger: 22-Zoll-Räder mit XXL-Bremsscheiben und speziell gefertigten Pirelli-Reifen schaffen Distanz zum Rest der SUV-Modellpalette und ermöglichen Ausflüge zum Track Day. Trotz üppiger Platzverhältnisse ist der Turbo GT ein Viersitzer.**

Torque Vectoring Plus (PTV Plus), Keramikbremsen sowie das Leichtbaupaket. Darunter sind viele Dinge, die der für 180.132 Euro angebotene Cayenne Turbo S E-Hybrid serienmäßig nicht mitbringt – und welche die Preisdifferenz faktisch ausgleichen.

Dennoch dürfte kein Turbo GT das Band für unter 200.000 Euro verlassen. Abstandsregeltempostat mit Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung kosten 2808 Euro, Komfortzugang 1154 Euro, eine Smartphone-Ablage fürs induktive Laden 583 Euro. Von den weiterhin vielfältigen Optionen, den Wagen optisch zu individualisieren, wollen wir hier erst gar nicht anfangen zu sprechen. Das wirkt schon etwas kleinlich.

Dafür bietet der Porsche etwas, das die Konzernbrüder nicht vermögen: So dezent wie Porsche verpackt keiner die brachiale Gewalt. Der Turbo GT ist ausschließlich als Coupé lieferbar. Ab Werk ist der Wagen neben Weiß nur in gedeckten Farbtönen wie Schwarz, Dunkelblau, Braun oder Grau zu bestellen. Rot ist nicht in der Auswahl, ebenso wenig wie poppiges Grün oder Gelb. Zusammen mit den mattschwarzen Plastikverkleidungen in den Radausschnitten und den in Neodym gehaltenen 22-Zoll-Felgen ergibt sich ein angenehm zurückhaltender Auftritt. Wer es noch sanfter mag, wählt die Räder in Anthrazit, Schwarz oder Dunkelblau.

Dass es aber auch anders gut geht, zeigt unser Fotomodell im dunklen Grünmetallic. Nur kostet es 8806 Euro, sich so von der Masse der anderen Turbo GT abzuheben. Innen gibt er sich sportlich schwarz, wird Glattleder bevorzugt, offeriert Porsche eine bordeauxrote Variante.

## DAS KANN ER

Fahrdynamik steht ganz oben auf der Prioritätenliste. Porsche hat dazu die Karosse 17 mm tiefergelegt, 7 mm gegenüber dem GTS, und vorn die 22-Zoll-Felgen von 9,5 auf 10,5 Zoll vergrößert. Die Luftfederung arbeitet je nach Einstellung zwischen 10 und 15 Prozent straffer. Zudem wurde der Sturz an der Vorderachse um 0,45 auf 1 Grad erhöht, das ist der Grenzbereich des Machbaren. Mehr ist aufgrund von Platzverhältnissen in den Kotflügeln und Vorschriften zur Crash-Sicherheit bei Fußgängern nicht möglich.

Der Motor ist aus dem Panamera Turbo S bekannt, der die Nordschleife in 7:29,8 min umrundet hat und damit dort ebenfalls das schnellste Fahrzeug seiner Klasse ist. Bedingt durch andere Ansaug- und Auspuffverhältnisse leistet er im Cayenne Turbo GT 10 PS mehr. Er wird zudem mit einem 8-Gang-Automatikgetriebe mit verkürzten Schaltzeiten kombiniert, statt des 8-Gang-Doppelgetriebes beim Panamera.

Dazu kommt eine Sportabgasanlage aus Titan ohne Mittelschalldämpfer mit mittig angeordneten Endrohren, die satte 18 Kilogramm spart, jedoch den Anbau einer Hängerkupplung ausschließt. Wer genau hinschaut, bemerkt auch, dass der kleine Dachspoiler am

Turbo GT mit 50 statt 25 mm etwas größer ausfällt, das generiert 40 Kilogramm mehr Abtrieb. Was man nicht sieht: Das Getriebe bekam eine Wasserkühlung. Damit sind die wichtigsten Änderungen schon aufgezählt.

Fahrdynamisch setzt sich der Turbo GT damit deutlich vom nominell stärkeren Cayenne Turbo S E-Hybrid ab, was einfach zu erklären ist: Der wiegt noch einmal über 300 Kilo mehr. In Verbindung mit der griffigeren Vorderachse und der leichten Tieferlegung wirkt der Turbo GT deutlich agiler. Er beißt sich auf der Rennstrecke in den Kurven fest, was auch an den eigens für dieses Modell entwickelten Pirelli P Zero Corsa liegt, die es bisher in 21 Zoll als Option für alle anderen Cayenne gibt. Tatsächlich vergisst man schnell, in einem trotzdem noch immer schweren Wagen unterwegs zu sein. Erst Bodenwellen rufen beim Fahrer in Erinnerung, dass sich die Physik nicht ganz aushebeln lässt. Dazu kommt ein geradezu explosions-

## Cayenne Turbo GT

**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:** 471 kW (640 PS) bei 6000/min
**Drehmoment:** 850 Nm bei 2300–4500/min
**Verdichtung:** 9,7 : 1
**Gemischaufbereitung:** Benzin-Direkteinspritzung
**Kraftübertragung:** Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung, Porsche Traction Management (PTM), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) mit elektr. geregelter Hinterachs-Quersperre
**Getriebe:** Achtgang-Tiptronic S
**Karosserie:** selbsttragend, vollverzinkt
**Fahrwerk/Lenkung:** Einzelradaufhängung rundum, adaptive Luftfederung mit Porsche Active Suspension Management (PASM), aktive Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), elektromechanische Servolenkung
**Bremsen:** Porsche Surface Coated Brake (PSCB), Zehnkolben-Alu-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Bremssättel (hinten), innenbelüftete Bremsscheiben 440 x 40 mm (vorn), 410 x 32 mm (hinten)
**Radstand:** 2895 mm
**Spur:** 1689 mm (vorn), 1686 mm (hinten)
**L x B x H:** 4942 x 1995 x 1636 mm
**Räder/Reifen:** 10,5 J x 22 mit 285/35 ZR 22 (vorn), 11,5 J x 22 mit 315/30 ZR 22 (hinten)
**Leergewicht:** 2220 kg
**Zul. Gesamtgewicht:** 2765 kg
**Höchstgeschwindigkeit:** 300 km/h
**Beschleunigung 0–100 km/h:** 3,3 s
**Tankinhalt:** 90 l
**Durchschnittsverbrauch auf 100 km (WLTP):** 14,1 l SP (Werksangabe)
**Preis:** 196.078 Euro

**Nix für Camper und Pferdeanhänger: Die extraleichte Auspuffanlage aus Titan endet mittig mit zwei Endrohren. Der Turbo GT soll nicht als hochpotentes Zugfahrzeug missverstanden werden. Größere Spoiler (o.) gibt's auch.**

artig ansprechender Motor, der den Turbo GT mit Macht anschiebt. Die Lenkung arbeitet relativ leichtgängig. Ja, mit diesem Wagen geht Rennstrecke – und das verdammt gut.

## DAS KANN ER NICHT

Das straffe Fahrwerk bietet auch noch im Alltag einigen Restkomfort, das agile Handling bereitet auch abseits von Rundkursen Freude. Dennoch: Schwere Autos bringen auch die besten Reifen eher an ihre Grenzen, der Verschleiß auf der Rennstrecke dürfte hoch sein. Als Zugfahrzeug, eine Domäne schwerer SUV, fällt der Turbo GT hingegen aus. Und Platz hätte er für fünf, darf aber nur vier Personen mitnehmen. Von den zügellosen Trinksitten der Turbo-Modelle der ersten Cayenne-Generation ist er weit entfernt, doch im Alltag wird ein Verbrauch von 15 Litern Super Plus eher die Regel als die Ausnahme sein. Aber das alles ist Programm beim Turbo GT, und auch die unter ihm angesiedelten Versionen sind keine Sparwunder.

Gerade dessen Plus an Handlichkeit könnte auch anderen Modellen gut stehen, der beeindruckend potente Motor darf da sogar zurückstehen. Der Biturbo-V6 mit 440 PS könnte schon genügen. Porsche hatte beim 991 Carrera eine sportliche T-Version aufgelegt, sie könnte als Blaupause dienen. Nur hat Porsche neben dem Turbo GT auch noch den GTS im Programm. Ob da noch Platz für eine weitere sportliche Ableitung ist?

Porsche geht von einem Anteil im unteren einstelligen Prozentbereich an den Verkaufszahlen aus. Der Cayenne ist weiter der Wagen, von dem Porsche am meisten absetzt,

fast 100.000 Exemplare im Jahr. Da ist das unterm Strich kein so kleiner absoluter Wert. Einen 911 GT3, den es in ähnlichen Stückzahlen geben wird, überbietet er um über 25.000 Euro beim Einstiegspreis. Es ergibt folglich auch deshalb Sinn für Porsche, diese Nische zu besetzen, zumal die Zutaten dafür ja im Regal lagen.

**FAZIT**

Der Preis ist enorm, der Fahrspaß aber auch. Der Cayenne Turbo GT geht durchaus als alltagstauglicher Sportler durch. Für so eine Passion müssen Geldbeutel und praktischer Nutzen in der Gewichtsklasse etwas mehr leiden. ◀

*Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche*

LIECHTENSTEIN

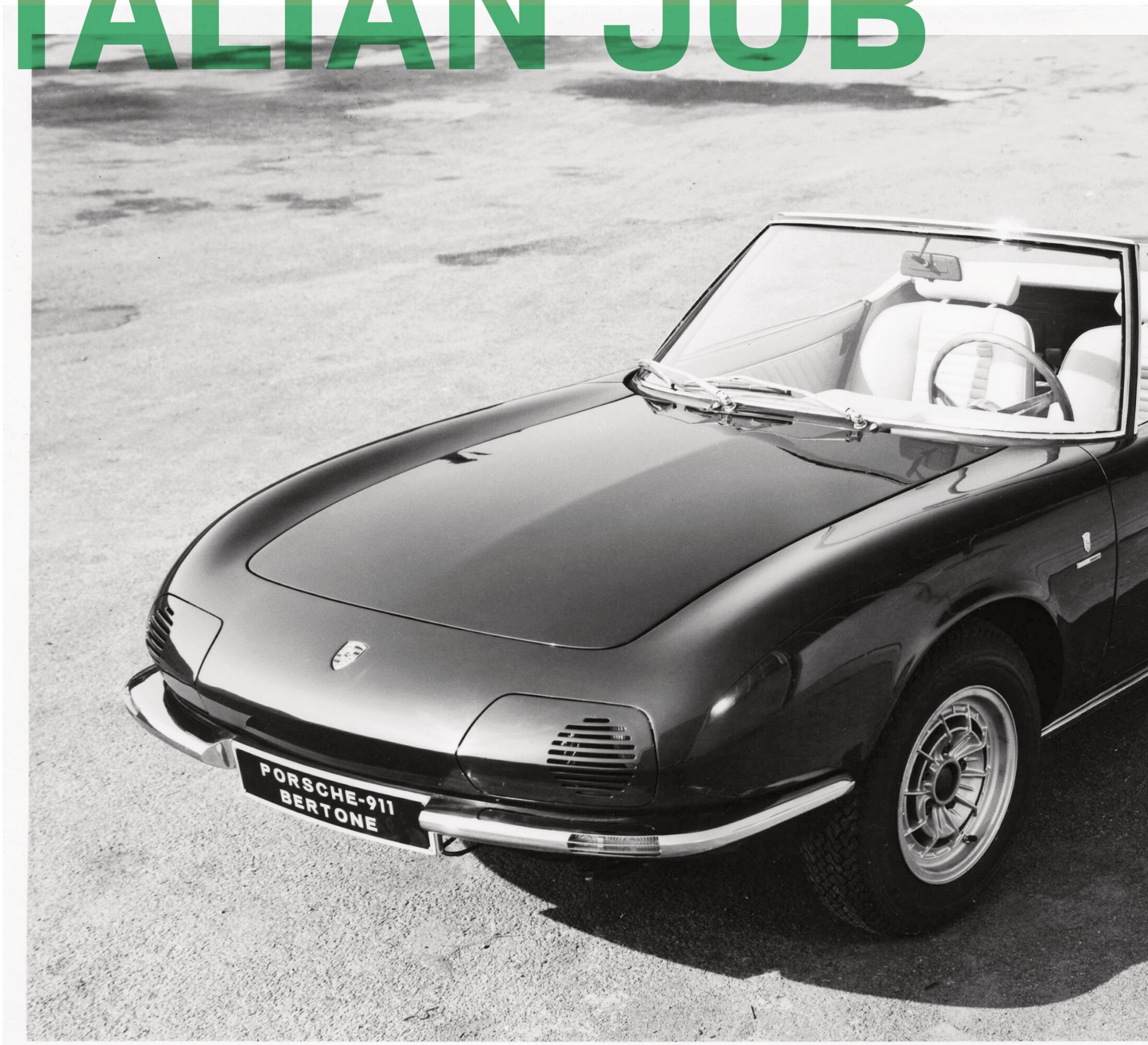
## Ein Geheimtipp für Kunst- und Kultur-Liebhaber

Das Fürstentum Liechtenstein befindet sich nur rund 30 Autominuten vom Bodensee entfernt im Vierländereck und lockt mit einer erstaunlichen Erlebnisdichte abseits vom Massentourismus. Im liechtensteinischen Hauptort Vaduz begeben sich Kulturfans und Kunstfreunde auf Entdeckungsreise. Neben ausgezeichneter Gastronomie und attraktiven Geschäften gibt es in Vaduz zahlreiche Museen und Sehenswürdigkeiten zu erkunden. Besonders lohnenswert ist ein Abstecher in die Liechtensteinische SchatzKammer, das Kunstmuseum Liechtenstein mit Hilti Art Foundation oder die Fürstliche Hofkellerei. Die kulinarische Bandbreite der liechtensteinischen Speisen reicht von erlesenen Gourmet-Menüs in mit Hauben und Sternen ausgezeichneten Restaurants bis hin zu traditionellen Gerichten wie Liechtensteiner Käsknöpfle. Eine erstaunlich grosse Zahl von Winzern widmet sich im klimatisch begünstigten Rheintal dem Rebensaft, für den allein sich schon eine Reise lohnt. www.tourismus.li/vaduz

Infos unter: Liechtenstein Marketing | Tel.: +423 239 63 63 | info@liechtenstein.li | www.tourismus.li

DESIGN – PORSCHE UND BERTONE

# ITALIAN JOB




PORSCHE 911 ROADSTER

Die Welthauptstadt des Sportwagendesigns heißt Turin. Bei den Carrozzieri, den unabhängigen Designstudios, unter denen die Häuser Pininfarina und Bertone die größten waren, entstanden über Jahrzehnte die schönsten und schnellen Formen der Geschwindigkeit.

Ab den 1960er Jahren gab Turin dem Rest der Welt den Designtakt vor. Was dort erdacht wurde, fand sich kurz darauf im Blech eines Lamborghini, Maserati oder Ferrari wieder, ehe es – mit ein paar Jahren Verzögerung – auch in Entwürfen aus Detroit, Hiroshima oder Longbridge auftauchen sollte.

Nur wenige Sportwagenhersteller schafften es, den Turiner Gesängen zu widerstehen – darunter auch Porsche, wo die Gestaltung der eigenen Modelle von jeher den hauseigenen Designern oblag. Und doch reichten die Lockrufe aus dem Piemont bis nach Zuffenhausen: Das Haus Bertone versuchte alles, Porsche die eigenen Dienste schmackhaft zu machen.

Über beinahe vier Jahrzehnte hinweg war Bertone der Revolutionär unter den Designstudios. Während Pininfarina, nur wenige Kilometer entfernt, stets klassische Eleganz mit Geschmack und Augenmaß modernisierte, konnten bei Bertone die gestalterischen Ideen nicht ausgefallen und wagemutig genug sein.

Das lag vor allem an Firmenchef Nuccio Bertone, der sein Unternehmen konsequent als Designvorreiter positionierte. Dies schlug sich auch in einer aus heutiger Sicht wahnwitzigen Personalpolitik nieder: Bertone heuerte vorzugsweise unerfahrene, teilweise sehr junge Chefdesigner an, die keinen Lebenslauf, dafür aber immenses Talent vorzuweisen hatten. So gelangte etwa ein technischer Zeichner namens Giorgetto Giugiaro, mittlerweile längst zum „Autodesigner des Jahrhunderts“ geadelt, einst im zarten Alter von 21 Jahren zu Bertone. Sein Nachfolger, der mittlerweile ebenso legendäre Marcello Gandini, trat seinen Dienst mit gerade einmal 27 Jahren an.

Nuccio Bertone hatte nicht nur ein Auge für Talente, sondern auch für Design, weswegen er sich selbst stets in den gestalterischen Prozess einbrachte. Dennoch prägte jeder einzelne Bertone-Chefdesigner für jedermann ersichtlich eine eigene Ära.

## US-MARKT FEHLT 911 CABRIO

Dies schlug sich auch in der ersten Verbindung von Bertone und Porsche nieder, die sich just zum Ende der Ära Giugiaro, im Jahre 1965, ergab. Der Grund hierfür lag in dem Umstand, dass der damals taufrische Porsche 911, im Gegensatz zu seinem Vorgängermodell, auf dem so wichtigen amerikanischen Markt nicht in der eigentlich essenziellen Cabriolet-Form angeboten wurde.

Für den kalifornischen Porsche-Händler John von Neumann soll dies der Anlass gewesen sein, den Versuch anzutreten, in die Fußstapfen des legendären US-Importeurs Max Hoffman zu treten, auf dessen Initiative hin zuvor Modelle wie der Mercedes 300 SL, der BMW 507 oder eben auch der Porsche 356 Speedster kreiert worden waren.

Ein Cabrio auf Elfer-Basis sollte also her, eingekleidet vom Designstudio der Stunde, wo das Wunderkind Giugiaro seit dem Jahre 1959 mit der Gestaltung von Modellen wie Alfa Romeo GTV, Iso Grifo und auch Studien wie Chevrolet Testudo oder Alfa Romeo Canguro weltweit für erhebliche Aufmerksamkeit gesorgt hatte. Nun sollte Giugiaro sich an einem neuen offenen Porsche versuchen – ganz nach dem Gusto der so wichtigen kalifornischen Klientel, die europäische Sportwagen eben am liebsten al fresco, also frisch und luftig, genoss.

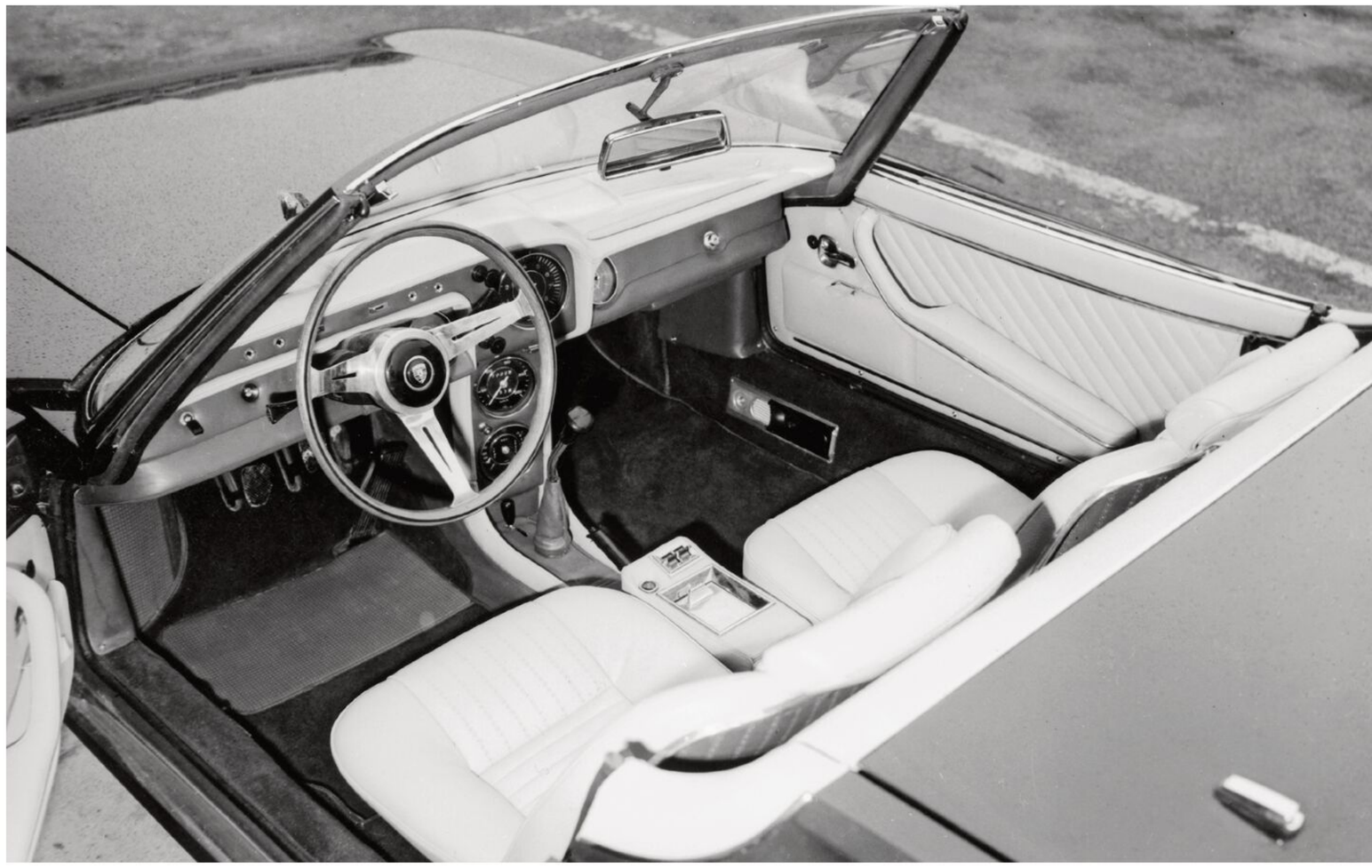
Dementsprechend machte Giugiaro sich auf der Basis eines 911-Chassis ans Werk und

**JEDER EINZELNE BERTONE-CHEF-DESIGNER PRÄGTE FÜR JEDERMANN ERSICHTLICH EINE EIGENE ÄRA.**

wandte einige der Kniffe an, die er kurz zuvor für den ebenfalls mit einem Heckmotor versehenen Fiat 850 Spider genutzt hatte. An die Elfer-Dimensionen angepasst, führte dies leider zu einem mächtigen Hinterteil, von dem auch die Fiat-Dino-Coupé-Anklänge der Gürtellinie nicht abzulenken vermochten.

## HECK ÄHNELT FIAT 850 SPIDER

Die sehr steile Frontscheibe zollte indes dem Umstand Tribut, dass maßgeschneiderte Glasteile unbezahlbar waren. Die Front wiederum darf man als Abbildung der Bertone-internen Befindlichkeiten begreifen, da just zu jenem Zeitpunkt, als der 911 Roadster in Arbeit war, sich Giugiaros und Nuccio Bertones Arbeitsbeziehung am Scheideweg befand.



**Als reiner Zweisitzer ähnelte der 911 Roadster eher dem 356 Speedster als einem normalen Elfer. Das Cockpit zeigte sich mit drei großen Instrumenten in der Mittelkonsole komplett umstrukturiert.**

Wie zuvor bei seinem Vorgänger Franco Scaglione und später auch bei Gandini war der Moment gekommen, in dem Giugiaro an seinen Förderer Nuccio Bertone Forderungen stellte, die dieser nicht erfüllen konnte oder wollte. Nach sechs Jahren verließ Giugiaro Bertone daher Richtung Ghia und wurde eben durch Marcello Gandini ersetzt.

Dieser fand allerlei weitgehend oder komplett fertiggestellte Werke seines Vorgängers vor, die noch nicht ans Licht der Öffentlichkeit gekommen waren. Darunter eben auch den 911 Roadster, dessen abgedeckte Scheinwerfer samt Ziergitter einen Vorgriff auf spätere Gandini-Designs darstellten.

Ob Gandini hier bereits eine erste Duftmarke setzen konnte oder Giugiaros Entwurf mit einer kleinen grafischen Spielerei sich zu eigen machen wollte, ist dabei nebensächlich – genauso wie letztlich auch die endlose Debatte, wer von beiden denn nun wie viel zum Lamborghini Miura, ebenfalls einem Kind jener Zeit und Umstände, beigesteuert hatte.

Entscheidend ist hingegen, dass zwei der größten Designer aller Zeiten einander ab diesem Punkt und für ein gutes Jahrzehnt auf die eine oder andere Weise inspirieren und zu Höchstleistungen anspornen würden. Der Bertone 911 Roadster selbst fand indes zu wenig Anklang, um die Hoffnungen auf eine Serienfertigung erfüllen zu können, und blieb ein Einzelstück.

Gute drei Jahrzehnte später war die Lage in Turin eine gänzlich andere. Giugiaro betrieb mittlerweile äußerst erfolgreich sein eigenes Unternehmen ItalDesign, während Gandini als freier Designer hauptsächlich für Alejandro de Tomasos diverse Automarken tätig war.

Bertone hingegen war ins kreative Hintertreffen geraten, nachdem es dem Patriarchen irgendwann nicht mehr gelungen war, das nächste Designergenie nachzuziehen. Gute anderthalb Jahrzehnte nach Giugiaros Abschied hatte Marcello Gandini dem (architektonisch erstaunlichen) Bertone-Studio beim Dorf Caprie den Rücken zugewandt und war 1980 durch seinen bisherigen Stellvertreter Marc Deschamps ersetzt worden.

## BERTONE IST TALENTSCHMIEDE

Mit gelungenen Designs wie jenen der Chevrolet-Ramarro-Studie oder auch des Citroën XM half der Franzose daraufhin mit, Bertone souverän durch die achtziger Jahre zu manövrieren. Doch nach Deschamps' Ausscheiden 1992 versagte der Instinkt des mittlerweile beinahe 70-jährigen Patriarchen bei der Suche nach einem adäquaten Nachfolger für den Franzosen.

Statt für avantgardistische Meilensteine stand Bertone somit im weiteren Verlauf der neunziger Jahre zusehends für gewöhnungsbedürftige Skurrilitäten. Was in den Jahrzehnten zuvor mutig und neu gewesen war, wirkte nun bemüht bis grotesk – was sich leider auch im Falle des zweiten Bertone-Porsche bewahrheiten sollte.

Im Jahre 1993 war das Scheitern des viersitzigen Porsche 989 eines der am schlechtesten gehüteten Geheimnisse der Automobilbranche, was auch den Kreativen in Caprie zu Ohren gekommen sein dürfte.

Deren Designstudie für die Messesaison 1994 sollte jedenfalls die Interpretation eines viersitzigen, einmal mehr heckgetriebenen Porsche werden. Zu diesem Zweck wurde ein gebrauchter Porsche 964 erworben, auf dessen erheblich verlängertem Chassis Chefdesigner Luciano d'Ambrosio und dessen Team sich austoben durften. Nachdem einige Jahre zuvor bereits auf Lamborghini-Basis ein Zwölfzylinder-Minivan entworfen worden war, schien es wahrscheinlich, dass die Bertone-Designer den Karisma genannten Porsche-Viersitzer kaum als sonderlich exzentrisches Konzept begriffen.

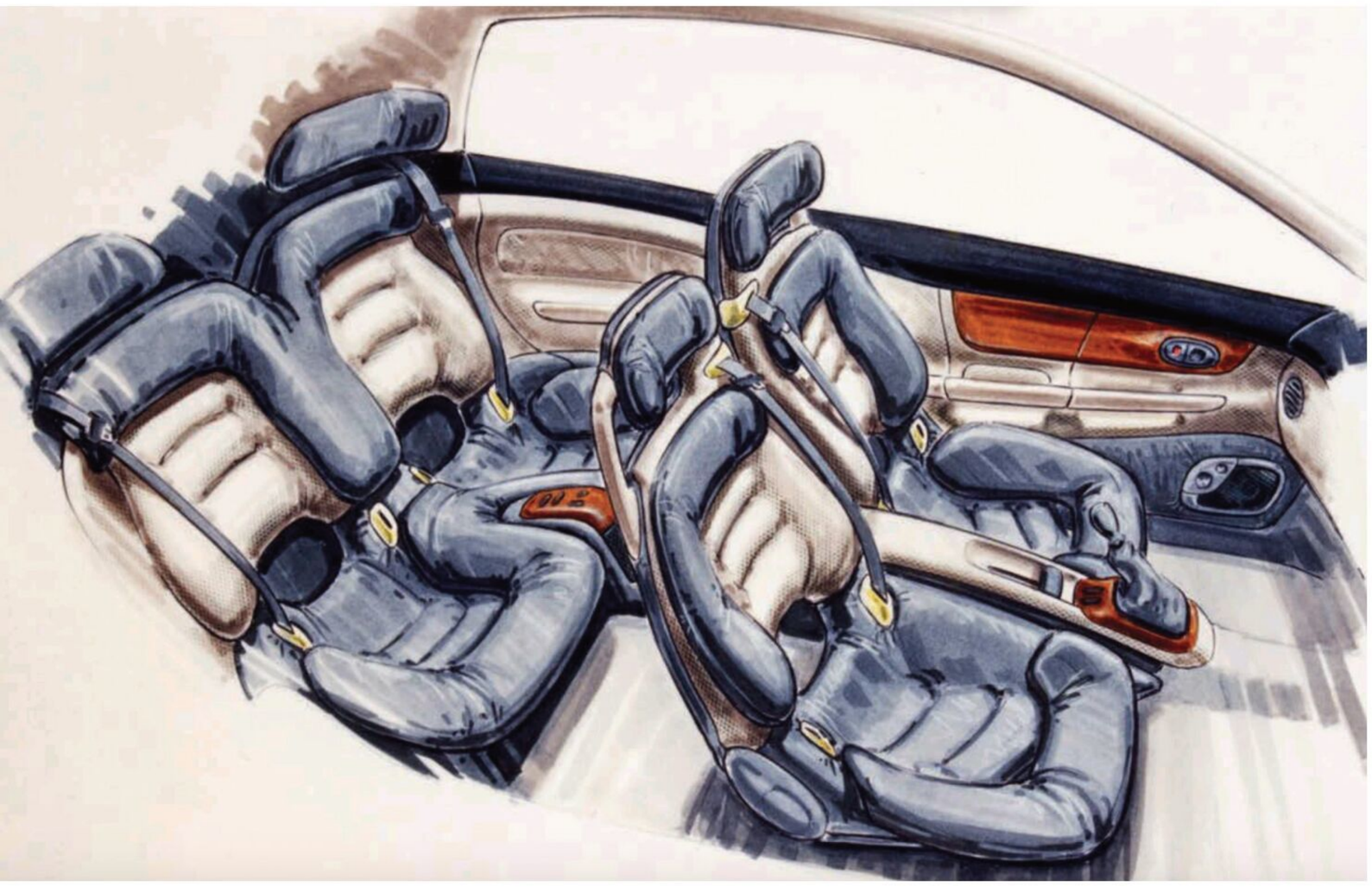
Im Gegensatz zu den vielen vorherigen Bertone-Studien, die ebenfalls mit den zuvor üblichen gestalterischen Ansätzen gebrochen und damit neue Designepochen eingeleitet hatten, sollte der Karisma jedoch eine Fußnote bleiben.

Zwar hatten Nuccio Bertone, Luciano d'Ambrosio und ihre Mannschaft sich nach Kräften darum bemüht, einmal mehr mit der Orthodoxie zu brechen und ein kreatives Spektakel zu entfachen – wie nicht nur Pressebilder, die den Karisma zusammen mit der im Geiste, aber mitnichten ästhetisch verwandten Marzal-Studie von 1967 zeigten, nahelegten. Doch anno 1994 stand Bertone leider nur mehr für Provokation statt für Innovation: Mit wenig dynamischen sowie bewusst disharmonisch ausgelegten Proportionen und dem Zeitgeist entsprechend teigig ausgeführten Oberflächen kam der Karisma wie ein schmaler, aufgedunsener Pick-up daher.

## KARISMA MACHT RATLOS

Auch die Flügeltüren vermochten diesem Konvolut unausgereifter Ideen kein rassiges Flair zu verleihen, gaben dafür aber den Blick auf eine Wurzelholz- und Raffleder-Orgie im Innenraum frei, die zwar ebenfalls keineswegs

**1997, ALS NUCCIO BERTONE VERSTARB, SPIELTE DAS UNTERNEHMEN IN DER AUTODESIGNWELT SCHON KEINE ROLLE MEHR.**



**Vier vollwertige Sitzplätze in einem Porsche sind 1994 noch immer undenkbar. Viel mehr neue Ideen hat der Karisma aber weder beim Innen- noch beim Außendesign zu bieten.**

würdevoll gealtert war, aber zumindest eine klare gestalterische Idee offenbarte, wie sie beim Exterieur scheinbar nicht vorhanden war.

Leider stellte der Karisma keinen Ausrutscher dar, sondern stand sinnbildlich für den ebenso langsamen wie brutalen Niedergang des Hauses Bertone. Nuccio Bertone selbst verstarb 1997, als das Unternehmen, das er zuvor zu weltweiter Bedeutung geführt hatte, in der Autodesignwelt schon keine Rolle mehr spielte.

Darauf folgten magere Jahre, in denen die Carrozzeria vor allem davon lebte, im Auftrag von GM Messefahrzeuge zu bauen – die einst wichtigste Ideenschmiede der Autodesignwelt, degradiert zum Handwerksbetrieb! Viel schlimmer hätte es kaum kommen können … Doch genau das geschah einige Jahre später, als das Unternehmen akut pleitebedroht als Kulisse eines seifenopernhaften Machtkampfes zwischen Nuccio Bertones Witwe und ihren zwei Töchtern, samt dubioser Kaufinteressenten als Nebenfiguren, dienen musste. 2014 war das Ende dann endgültig unabwendbar.

Beinahe vier Jahrzehnte lang hatte Bertone das Automobildesign immer wieder neu erfunden. Doch irgendwann ist jede Revolution einmal zu Ende und verkommt zur Posse – wie schon anhand der zwei fast vergessenen piemontesischen Porsche zu erkennen ist. ◀

*Text: Christopher Butt · Fotos: Porsche*

NOBLE METAL FACTORY
IHR VERMÖGEN BRAUCHT SICHERHEIT

DER NMF-ONLINESHOP

**Einfach Edelmetalle kaufen!**

**www.nmf-shop.de**

www.noble-metal-factory.de
fb.com/noble.metal.factory

· PORSCHE-FANS WELTWEIT ·

# GROSS-BRITANNIEN

· 924 OWNERS CLUB UK ·

**DER KREIS DER PORSCHE-LIEBHABER UND -ENTHUSIASTEN IN GROSSBRITANNIEN IST GROSS, EINEN PORSCHE FÄHRT HIER NIEMAND AUS ZUFALL ODER MIT GLEICHMUT. ZEIT FÜR EINEN BESUCH BEIM CLUB DER 924-FANS.**

## PORSCHE 924 (1985) – PHILLIP WATSON

„Meinen ersten 924 habe ich verkauft, nachdem ich einen Firmenwagen erhalten hatte. Aber danach hat er mir richtig gefehlt. Ein 924 kann schon zu einer Lebenseinstellung werden. Nachdem ich anschließend diverse Erfahrungen mit Autos von Land Rover, einem Lotus 7-Kit-Car von Westfield und auch Motorrädern gesammelt hatte, wollte ich ein sportliches und alltagstaugliches Auto haben, um zur Le Mans Classic zu fahren. Ich hätte diese Fahrt zur Not auch mit dem Westfield unternommen, aber ich dachte, ein 924 wäre dafür wesentlich besser geeignet. Schließlich habe ich das beste Fahrzeug gekauft, das ich finden konnte. Es hatte mit 46.000 Meilen auf der Uhr nur eine geringe Laufleistung und war in einem guten Zustand. Nach dem Kauf habe ich einige kleine Reparaturen vorgenommen; allerdings stehen noch einige Dinge auf meiner To-to-Liste, wie zum Beispiel ein schöneres Armaturenbrett und eine originale Porsche-Auspuffanlage. Allgemein kann man sagen, dass der 924 ein recht pflegeleichtes Auto ist. Aber natürlich geht es bei einem 924 vor allem um das Fahren. Durch seine Ausgewogenheit vermittelt er ein tolles Fahrgefühl, das für Autos aus dieser Zeit schon außergewöhnlich gut ist. Kurvenreiche Straßen lassen sich so einfach und spielerisch durchfahren. Und weil er noch so serienmäßig und in einem so guten Zustand ist, fühle ich mich fast wie sein Bewahrer. Ich sehe mich verpflichtet, ihn so zu erhalten, wie er die Fabrik verlassen hat.“

F983 MGB
Autohaus Porsche Stuttgart
TIA 1634
B831 YKE

**Indischrot heißt in Großbritannien Guards Red. Die Vierloch-Räder im Turbo-Look waren ein Extra, der Zweiliter-Vierzylinder kommt im Standard-924 auf 125 PS.**

## PORSCHE 924 TURBO (1980) – JOHN DAVIES

„Zuerst habe ich einen 924 besessen, in den ich regelrecht verliebt war. Später kaufte ich einen 924 von 1984, den ich noch heute habe. Dieser 924 Turbo hier stand in der Zeit um meinen 35. Geburtstag zum Verkauf. Also habe ich ihn mir geschenkt! Es wartet allerdings noch sehr viel Arbeit. Ich habe schon zwei neue vordere Kotflügel und das vordere Stehblech bereit liegen, die eingebaut werden müssen, außerdem wird das hintere Abschlussblech noch repariert. Der Innenraum war zuvor einem kleinen Brand zum Opfer gefallen, daher musste ich die Sitze austauschen – und ich brauchte einen neuen Dachhimmel. Ich kaufe Ersatzteile, wie und wann ich sie mir leisten kann. Der Motor hat anfangs Probleme bereitet, aber nach einigen Reparaturen läuft er viel besser. So habe ich entdeckt, dass der eingebaute Motor mit einem falschen Verteiler versehen war. Wie gesagt, er ist in Arbeit! Mein normaler 924 ist mir ans Herz gewachsen, aber der Turbo ist einfach eine tolle Fahrmaschine. Sobald der Ladedruck einsetzt, weißt du, warum. Seine Beschleunigung macht süchtig und sein Handling ist einfach großartig. Dazu ist er auch sehr ausgefallen, und die Leute fragen mich oft, was das denn für ein Auto sei. In dieser Gegend gibt es auch nur sehr wenige Exemplare davon.“

**John Davies schenkte sich den 924 Turbo zum 35. Geburtstag. Die Frontmaske mit den Lufteinlässen ist typisch für die aufgeladene 924-Version.**

„DER 924 S IST EIN LE-MANS-SONDERMODELL. 37 SCHWARZE UND 37 WEISSE AUTOS BAUTE PORSCHE FÜR GROSSBRITANNIEN.“

*Ian Pattie*

## PORSCHE 924 S „LE MANS“ (1988) – IAN PATTIE

„Seit ich 1978 mit dem damals neuen 924 meines Bruders durch Schottland fahren durfte, bin ich süchtig. Doch erst vor 14 Jahren konnte ich mir selbst einen 924 zulegen, und zwar in Standardausführung. Den habe ich verkauft und mir 2007 diesen 924 S gegönnt. Dabei handelte es sich um ein Pressefahrzeug von Porsche GB. Es war auch eines der limitierten „Le Mans“-Modelle, die Porsche zur Feier des Le-Mans-Erfolgs aufgelegt hatte. Für Großbritannien baute Porsche 37 schwarze und 37 weiße Autos. Der Motor leistet 160 PS, 10 mehr als beim Standard-S, und das Fahrwerk wurde überarbeitet und tiefergelegt. Dazu habe ich es noch ein wenig mehr abgesenkt. Ich versuche, ihn so oft wie möglich zu fahren, und arbeite die noch ausstehenden Punkte ab. Allerdings verbringe ich momentan die meiste Zeit mit einem 924 Turbo, den ich kürzlich gekauft habe. Das Schöne am 924 S ist seine Alltagstauglichkeit. Eine Servolenkung ist serienmäßig vorhanden, die Sitze sind hervorragend und die Bremswirkung ist ausgezeichnet. Leistung und Drehmoment sind absolut in Ordnung, das Fahrverhalten ist unkompliziert und lange Strecken lassen sich damit problemlos zurücklegen. Es ist ein nach wie vor unterschätztes Auto, findet aber zum Glück immer mehr Anerkennung.“

„ICH FÜHLE MICH ALS BEWAHRER UND VERPFLICHTET, IHN SO ZU ERHALTEN, WIE ER DIE FABRIK VERLASSEN HAT.“

*Phillip Watson*

F983 MGB
JYL 970W
924 GTS

## CARRERA GT (1980) – DAVID JONES

„Seit ich in den 1980er Jahren meinen ersten 924 gesehen habe, bin ich von diesen Autos fasziniert. 1985 habe ich mir dann einen 944 gekauft. Etwa zehn Jahre später entdeckte ich eine Anzeige für einen 924 Turbo. Ich konnte auf dem Foto erkennen, dass es ein Carrera GT war. Die Werkstatt wusste nicht wirklich, um welches Auto es sich dabei tatsächlich handelte. Am Ende habe ich ihn für ein bisschen mehr gekauft, als ein 924 Turbo hätte kosten sollen, unterm Strich aber viel weniger bezahlt, als ein GT wert ist! Ich nahm damit an ein paar Sprintrennen teil, und dabei ging der Turbo kaputt. Daraufhin habe ich dann angefangen, das Auto zu zerlegen, um es komplett neu zu bauen. Aber durch einen Umzug usw. verlor ich das Interesse. Einige Jahre später las ich von jemandem, der seinen Carrera von Charles Martland wiederaufbauen ließ. Ich kontaktierte Charles, er kam, holte das Auto sowie diverse Kisten mit Teilen ab und baute es wieder zusammen. 2008/2009 war es wieder einsatzbereit, und ich fuhr mit meiner Frau damit 2010 zur Le Mans Classic. Der Wagen ist optisch vielleicht nicht perfekt, aber er wird ja nicht auf einem Anhänger transportiert, sondern gefahren. Wie alle 924er wird er unterschätzt, denn er ist sehr schnell und hat ein breites nutzbares Drehzahlband. Und das Handling ist hervorragend. Ich habe auch einen 911 GT3, und der kann im Grenzbereich schon unheimlich werden, aber nicht der Carrera GT. Er ist unglaublich gut ausbalanciert und einfach zu fahren. Ein großartiges Auto.“

„DER CARRERA GT IST UNGLAUBLICH GUT AUSBALANCIERT UND EINFACH ZU FAHREN. EIN GROSSARTIGES AUTO.“

*David Jones*

## PORSCHE CARRERA GTS (1981) – RICKY CAESAR

„Ich habe einen roten, einen schwarzen und einen silbernen Carrera GT besessen, aber nachdem mir mein Unterstellplatz gekündigt wurde, musste ich zwei verkaufen. Jetzt habe ich noch den silbernen. Ich hatte auch schon seit etwa 20 Jahren nach einem GTS gesucht und fand diesen 2007 mit der Fahrgestellnummer 15. Obwohl er dem Carrera GT äußerlich ähnelt, weist der GTS einige Unterschiede auf. Er ist tiefergelegt und hat ein überarbeitetes Fahrwerk, einen größeren Ladeluftkühler, einen speziellen K26-Turbolader, mehr Leistung, serienmäßig ein Sperrdifferenzial und eine große Bremsanlage. Mein Auto ist eines der wenigen gebauten „Komfort"-Modelle, das heißt, es hat keine Leichtbaukarosserieteile und die Seitenscheiben und die Heckklappe bestehen aus Glas. In Großbritannien gibt es wahrscheinlich sieben GTS. Derek Bell hat ein fast identisches Auto, allerdings mit dem 275 PS starken Clubsport-Motor. Der GTS ist fabelhaft zu fahren und sehr schnell. Durch sein straffes Fahrwerk ist das Handling hervorragend. Ich bin zwar noch nie einen Rennwagen gefahren, aber ich kann mir vorstellen, dass es sehr ähnlich sein wird. Außerdem habe ich noch andere Porsche, darunter einen 930 Turbo und einen Carrera 2,7 von 1975 – meine Altersvorsorge! Aber der GTS ist etwas Besonderes. Er sieht aus, als würde er im Stehen schon 100 km/h fahren! Dazu ist er auch recht pflegeleicht, wobei einige der Karosserieteile megateuer sind. Das Kennzeichen war ein Glückstreffer, wenngleich ein sehr kostspieliger!" ◀

**Mehr 924 geht einfach nicht: 50 Einheiten des GTS baute Porsche für Homologationszwecke, alle in Rot. Der Vierzylinder-Turbo leistet 245 PS.**

*Text + Fotos: Martyn Morgan-Jones · Übersetzung: Manfred Kolb*

ROBINSON
Share the moment

ENDLICH WIEDER ROBINSON!

**Sorglos reisen mit dem Flex Tarif[1] und Covid Protect[2]!**

[1] Zubuchbar gegen Gebühr für alle Neubuchungen. Nicht gültig für XTUI, Fly & Mix, LTUR, und bereits bestehende Buchungen. Gruppenreisen auf Anfrage. Im Buchungsprozess muss der kostenpflichtige Flex Tarif als Tarif ausgewählt werden.
[2] Mit Covid Protect seid ihr jetzt während der Reise gegen mögliche Kosten durch eine Corona Erkrankung abgesichert. Und das für alle Pauschalreisen und Clubbuchungen bis zur Anreise am 31.10.2021 (späteste Rückreise 31.01.2022), die bis 30.10.2021 gebucht werden. Die Versicherung von AXA Partners ist bereits im Reisepreis enthalten. Der Reiseschutz gilt für neue und bereits bestehende Buchungen.
TUI Deutschland GmbH . Karl-Wiechert-Allee 23 . 30625 Hannover

TUNING – BOXSTER SHOOTING BRAKE TYP 986

# ZU SCHÖN, UM WAHR ZU SEIN

Es braucht keine edlen Werkstoffe, High-End-Motoren oder die Idee des ultimativen luftgekühlten Elfers. Nicht nur Unternehmen im Hochpreissegment können aufregende Neuinterpretationen klassischer Porsche kreieren. Bei ihrem ersten derartigen Versuch haben vier junge niederländische Studenten mit dem Umbau eines Boxster eine kleine Internet-Sensation geschaffen, die auch im realen Leben bestehen kann.

Der erste Eindruck irritiert, denn der Gedanke, dass dieses bildschöne Auto direkt aus Zuffenhausen kommt, wirkt gar nicht so abwegig. Vielleicht ein neuer Shooting Brake auf Cayman-Basis oder doch eine kleinere, extrasportlichere Version des Panamera? Oder etwas, das nie für die Produktion bestimmt war, vielleicht der Prototyp einer Machbarkeitsstudie in Originalgröße, der diskret in den heiligen Hallen des berühmten Lagerhauses aufbewahrt wird?

Tatsächlich handelt es sich um einen zwanzig Jahre alten Boxster, der als Basis für ein Gestaltungsprojekt von vier holländischen Studenten der Fahrzeugtechnik diente. Seine Formgebung, Linien und Proportionen sind gelungen, und das Endprodukt ist so überzeugend, dass es nicht nur zu einer viralen Sensation wurde. Auch Porsche sah sich veranlasst, einen netten 38-seitigen juristischen Brief mit dem Hinweis zu schicken, die Markenembleme zu entfernen. Damit sollte vermieden werden, dass jemand tatsächlich auf die Idee käme, es handele sich hier um ein echtes Porsche-Modell!

## SHOOTING BRAKE AUF CAYMAN-BASIS?

Der Mann hinter diesem Projekt ist Erik Groenendijk de Laat, Dozent der Fahrzeugtechnik an der University of Applied Sciences in Eindhoven. Im Rahmen seines Lehrauftrags vermittelt er seinen Studenten, wie ein bereits vorhandenes Design oder eine funktionierende Konstruktion verändert, verbessert werden könnte. Da er zudem ein Porsche-Fan ist, interessiert er sich schon lange für die Arbeiten von Singer, 9ff oder RUF. Der Grund dafür ist einfach. „Ein Porsche ist ein grundlegend gut konstruiertes Auto, also interessiert mich alles, was etwas so Gutes optimieren kann. Und natürlich, wer möchte nicht selbst einen modifizierten Porsche haben?“, so Erik Groenendijk de Laat.

**Cars and Coffee: An der TU Eindhoven entwickelten und bauten die Studenten um Dozent Erik Groenendijk de Laat (2. v. l.) ein fahrfertiges Designprojekt.**

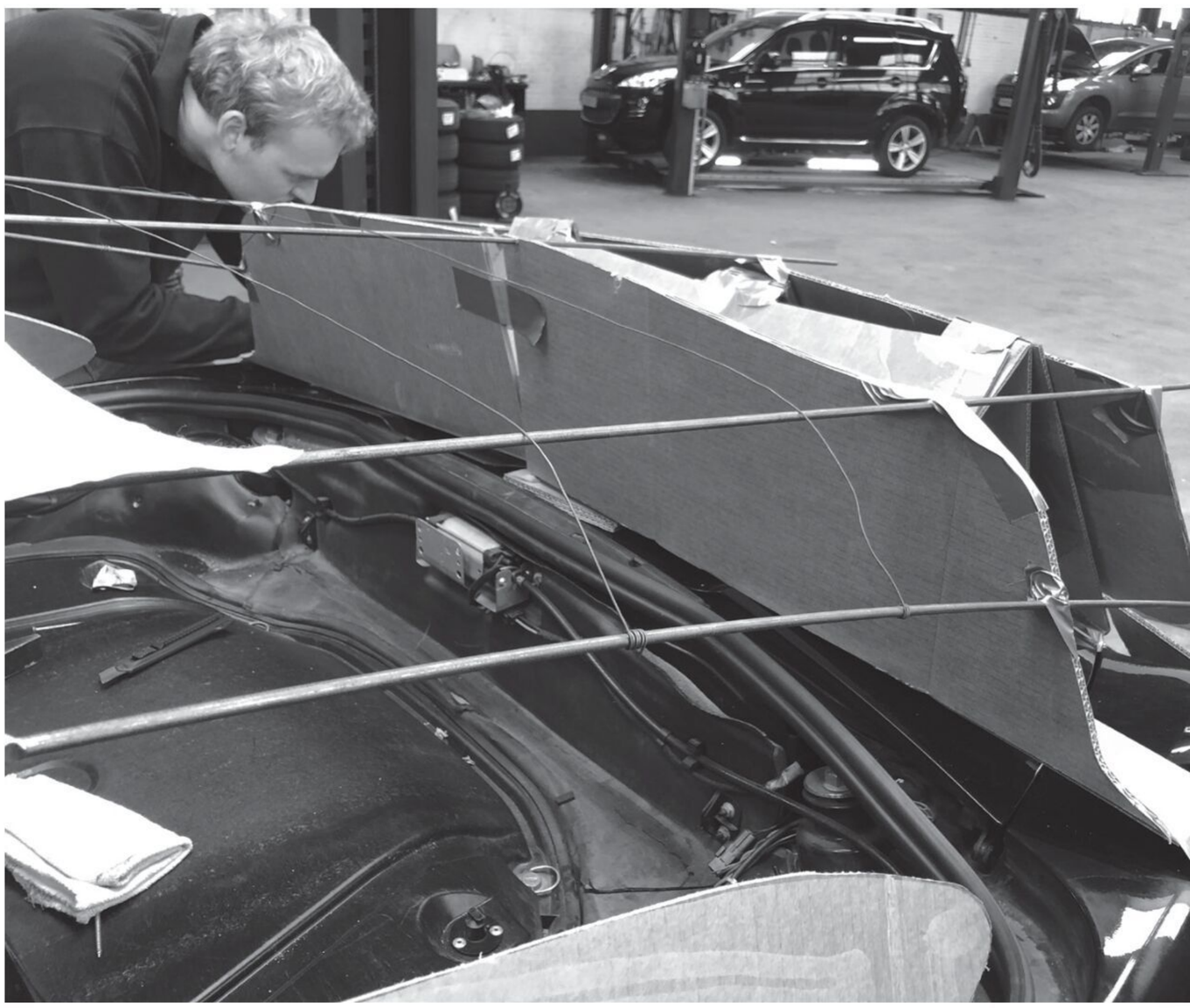
Vor einem Jahr wurde ein Designprojekt für einen sechsmonatigen Motorsportkurs benötigt. Er war der Ansicht, dass ein praktischer, handwerklicher Ansatz eine unschätzbare Lernerfahrung für seine vier Studenten sein würde. So suchte er nach einem passenden Fahrzeug und stieß auf einen Boxster 2,7, der mit einer Laufleistung von rund 140.000 Kilometern und einem günstigen Preis in das Budget passte. „Alle anderen angebotenen Kurse sind reine Konstruktions-, Berechnungs- oder Datenerfassungskurse für Rennwagen“, erklärt er. „Und so wichtig diese für die Studenten des Fachbereichs auch sind, am Ende steht nur eine Fiktion und nichts zum Anfassen. Vielleicht sieht das Ergebnis toll aus, aber man kann es nicht fahren ... oder gar darin sitzen. Ich wollte nicht nur das Gefühl vermitteln, hier etwas Reales zu schaffen, sondern auch, dass man am Ende damit fahren und Spaß haben kann.“ Erik Groenendijk de Laat hatte schon immer eine Vorliebe für sportliche Kombis, für Shooting Brakes, daher stellte er im Rahmen des Projekts die Aufgabe, für den Boxster ein solches Konzept zu entwerfen.

Das Basisfahrzeug war zwar in keinem perfekten Zustand, aber dennoch lagen die Nerven blank, als sie mit einem Winkelschleifer den gesamten hinteren Karosserieabschnitt abtrennten. „Wenn man ohne Skrupel einen Porsche zerteilt, kann man kein Autoliebhaber sein.“

## ZUM START EIN SCHNITT MIT DEM WINKELSCHLEIFER

Das Opfer hat sich gelohnt, denn die Karosserieüberarbeitung ist nur eines der Projekte, für die das Auto vorgesehen ist. In den nächsten Jahren ist eine Studie zum Innenraum geplant, der dann wahrscheinlich gewichtsreduziert und renntauglich ausgelegt sein wird. Daher arbeitet das Team bereits an einem FIA-zugelassenen Überrollkäfig mit abnehmbaren Türstreben, sodass der Wagen sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke gefahren werden kann. Darüber hinaus könnte der Boxster Shooting Brake auch als eine Art mobiler Prüfstand für die Motortechnikstudenten dienen, die einen neu entwickelten Motor einbauen und testen.

**DER RITTERSCHLAG AM ENDE DES PROJEKTS WAR DER BRIEF AUS DER PORSCHE-RECHTSABTEILUNG: ALLE MARKENEMBLEME MUSSTEN ENTFERNT WERDEN.**



**DIE INSPIRATION FÜR DEN UMBAU LIEFERTE DIE OPTIK DES 997 GT3, ABER DIE RÜCKLEUCHTEN STELLTE DER 991 UND DIE HECKKLAPPE EIN PEUGEOT 407 SW.**

Nach dem Abtrennen des Hecks erhielt die Front einen neuen Stoßfänger. Dieser basiert auf einem 997-GT3-Bauteil, das dem schmaler bauenden Boxster angepasst werden musste. Anfangs hing er nur an Drähten, um ihn besser ausrichten zu können.

Die gewünschte Dachform versuchte die Arbeitsgruppe zunächst aus Pappe und Schaumstoff zu modellieren. Das Experiment misslang, ein Experte wurde zurate gezogen. „Ein wichtiger Punkt in einem so komplizierten Prozess ist die Erkenntnis, ab wann man um Hilfe bitten muss“, betont Erik Groenendijk de Laat.

Da es sich um einen Shooting Brake handelt, konzentrierte sich die meiste Arbeit auf Dach, Heck und den hinteren Stoßfänger. Auch hier ließen sich die Studenten Yori Schoenmakers, Thom van Haandel, Dennis Oerlemans und Bram Ouderland von der Optik des 997 GT3 inspirieren. Am Stoßfänger mussten sie den gesamten Einbaubereich um die Rückleuchten ändern, damit er sich am 986-Chassis montieren ließ. Die Rückleuchten hingegen stammen von einem 991 und waren weder für den 986 noch den 997 konzipiert. Sie richtig einzupassen, war eine äußerst anspruchsvolle Arbeit, die zwei ganze Wochen erforderte, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen.

Von einem Peugeot 407 SW stammte die Heckklappe, von der die Außenhaut abgenommen und durch Formschaum ersetzt wurde. Mit viel Modellieren und Schleifen wurden anschließend die Seitenteile angepasst. Die Seitenscheiben stellte ein 911 der Baureihe 996, um sowohl den Porsche-Look zu erhalten als auch um die Kosten nicht explodieren zu lassen – maßgeschneidertes Glas passte nicht ins Budget. Ein modifizierter Supersprint-Auspuff und 18-Zoll-Räder der zweiten Boxster-Generation 987 halfen ebenfalls dabei, die Kosten im vorgegebenen Rahmen zu halten.

Die letzte Aufgabe bildeten die Seitenschweller, die den vorderen und hinteren Stoßfänger optisch verbinden sollten. Das führte letztendlich wieder zu einigen Änderungen am Heckdesign, doch als alle mit der endgültigen Form zufrieden waren, wurde alles wieder auseinandergenommen und beim anschließenden Zusammenbau richtig fixiert. Die Bauteile müssen fest sitzen und dürfen sich nicht mehr bewegen, was für die Herstellung der Gussformen äußerst wichtig ist. Und das ist der derzeitige Status des Projekts. Unter dem Lack in Miami Blue befinden sich derzeit noch etwa 50 Kilogramm Bondo-Formschaum sowie eine über 75 Kilogramm schwere Stützkonstruktion, die alles sicher fixiert … Damit der Boxster, der kein Porsche mehr sein darf, auch gefahren werden kann.

## WEDER PORSCHE NOCH BOXSTER!

Dieser finale Teil der Entwicklung nahm Fahrt auf, nachdem Schoenmakers, van Haandel, Oerlemans und Ouderland ein paar Fotos in den sozialen Netzwerken hochgeladen hatten, die sich in Windeseile verbreiteten. „Zu sehen, wie die Bilder unseres Shooting Brake anfingen, eine Eigendynamik zu entwickeln, war zuerst ziemlich surreal“, verrät Erik Groenendijk de Laat. „Niemand hier wäre je auf den Gedanken gekommen, dass das Interesse so groß sein könnte, denn es waren nur ein paar Studenten, die mit etwas Schaumstoff herumfummelten! Und als jemand fragte, ob dies ein Prototyp für einen Umbausatz sei, war die ehrliche und im Nachhinein vielleicht etwas zu unbedachte Antwort, dass dies technisch möglich sei.“

Diese Bemerkung erregte schließlich erst die Aufmerksamkeit der Porsche-Rechtsabteilung. „Es waren ein paar Seiten eines Anwalts und 36 Seiten, die alle eingetragenen Rechte genau aufführten. Ich war völlig erstaunt und habe alles ganz genau gelesen“, lächelt Erik. Lehrstunde verstanden, ab sofort wurden alle Embleme abgedeckt – und der Shooting Brake seitdem weder als Porsche noch als Boxster bezeichnet.

Beinahe versteht es sich von selbst, dass Yori Schoenmakers, Thom van Haandel, Dennis Oerlemans und Bram Ouderland die höchsten Auszeichnungen ihrer Universität erhielten. Bei der Weiterentwicklung des Autos in den folgenden Projekten wird es interessant sein, zu sehen, was die künftigen Studenten der Fahrzeugtechnik daraus machen. Es braucht ja gar nicht viel. ◀

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

MAGAZIN – 356 SC

# NIMM DIR ZEIT ...

**Was wie Tankstellen-Romantik aussieht, ist sachliche Nachkriegsgeschichte. Neue Gewerbe und Baustile prägen das Bild der jungen Bundesrepublik in den fünfziger und sechziger Jahren, wer es im Wirtschaftswunder zu etwas gebracht hat, fährt im Porsche vor. Und tankt natürlich Super!**

GASOLIN
SUPER
MOTANOL
MOTORENÖL
GASOLIN
MOTANOL
HH E 356

PORSCHE
SC

Elmshorn
Gr.- Neuendf.
Kollmar
Assel
Uetersen
Neuendf.
Bützfleth
Brunshsn.
Hammah
Stade
Haselau
Haseldf.
Hollern
Hahle
Huttfleth
Hagen
Mittelnkirchen
Dollern

LITER
PREIS JE LITER Pf
6 0 , 9
DÜNNFLÜSSIGE MINERALÖLE -
ABGABE NICHT UNTER

SUPER

Juno
LANG UND RUND
GASOLIN

Bruno Bergner ist ein Mann, eine Figur, eine Karriere, wie sie im Deutschland der Nachkriegszeit typisch sein kann, wenn sich alles zum Guten, vielleicht sogar zum Besten wendet. Als Bruno Gurski 1923 in Polen geboren, zum Volksdeutschen mit neuem Nachnamen bestimmt, als Soldat in den Krieg geschickt, verwundet und 1949 aus russischer Kriegsgefangenschaft entlassen, findet er sein Glück als Illustrator und Grafiker in Hamburg.

15 Jahre lang, von 1956 bis 1971, prägt Bergner das Bild der Mineralölfirma Gasolin – und gibt dem freundlichen Tankwart mit der Mütze, der sich von der kindlichen Figur im humorigen Stil der Fünfziger zum smarten, gut aussehenden Typen wandelt, ein Gesicht. „Nimm Dir Zeit – und nicht das Leben“, gibt er den Gasolin-Kunden halb augenzwinkernd, halb mahnend mit auf den Weg. Ein Slogan für die Ewigkeit, der noch heute nachklingt.

Es passt ins Bild des kunstsinnigen Kreativen, dass Bruno Bergner eine futuristische Citroën ID fährt. Auch dass er sich stolz mit ihr fotografieren lässt, passt in die Zeit. In seinen illustrierten Anzeigen spielen schöne und schnelle Autos eine tragende Rolle, auch ein Porsche 356 gehört dazu. „Immer mehr Autofahrer sagen: Mein Benzin – Gasolin.“

## NUR CARRERA 2 IST STÄRKER

Den 356-SC-Besitzer finden die Fahrer von Audi 60, VW 1600 TL oder Glas 1300 GT an der Super-Zapfsäule – „für Hochleistungsmotoren“, wie es in der Gasolin-Werbung heißt. Der SC mit seinen 95 PS aus 1,6 Litern Hubraum ist die finale Ausbaustufe der Baureihe, der stärkste 356 mit Stoßstangenmotor – eben der Super Carrera! Auch wenn die Bezeichnung in die Irre führt, weil der komplexe, fantastisch teure 2000 GS Carrera 2 mit seinem Zweiliter-Viernockenwellen-Rennmotor und 130 PS die tatsächliche Spitze der Bewegung darstellt.

Der 356 C kommt im Sommer 1963 als Übergangslösung auf den Markt, als der neue große 901 bereits seine Schatten vorauswirft. Als Basismodell 356 C mit dem 75 PS starken 1,6-Liter-Motor vom Typ 616/15 ist er vor allem ein bewährtes Angebot an eine Kundschaft, der ein Vierzylinder völlig ausreicht und die auch noch zugreift, als der empfindlich teure 911 bereits in der Welt ist.

Bauchige Flächen, schmale Spur und Glitter-Chrom sind 1963 schon altmodisch,

**„IM PORSCHE STECKT NOCH VIEL VON DER BESSEREN VERGANGENHEIT DES AUTOMOBILS, ALS AUTOS NOCH NICHT PERFEKT WAREN, ABER EINEN PERSÖNLICHEN STEMPEL TRUGEN.“**

vermitteln aber wie die wohlige Enge des Innenraums Geborgenheit. Ein Porsche 356 in all seiner Ausgereiftheit und mit seiner greifbaren Qualität ist ein Wert an sich, wie Reinhard Seiffert, Chefredakteur von *auto, motor + sport*, anmerkt: „Zweifelsohne aber besitzt dieses Auto eine Faszination, die nicht veralten kann. Sie liegt sowohl in seiner äußeren Form als auch in der Art, wie es gebaut ist und wie es sich fährt. Im Porsche steckt noch viel von der besseren Vergangenheit des Automobilbaus, von der Zeit, in der Autos zwar noch nicht perfekt waren, aber einen unverwechselbaren persönlichen Stempel trugen.“

Zumindest beim Motor ist so viel Nostalgie verfrüht. Nebenbei ist er als 356 SC mit der 95-PS-Maschine (616/16) auch eine Brückentechnologie, deren Motor, um 5 PS in der Leistung reduziert, den kleinen Elfer-Bruder 912 noch bis 1969 antreiben wird.

Im Wissen, dass die Tage des 356 gezählt sind, hat Porsche beim letzten 356 das Angebot ausgedünnt. Die kleine Motorisierung, die Dame mit 60 PS, wurde aussortiert, das spezielle Hardtop Coupé gibt es auch nicht mehr. Wer diese Art des 356-Fahrens wünscht, kann für das Cabrio ein Hardtop erwerben.

## DAME UND HARDTOP FEHLEN IN DER SPÄTEN 356-PALETTE

Die T6-Karosserie der letzten Ausführung entspricht der des 356 B. Die kleinen und großen Änderungen finden sich unter dem Stahl. Bequemere Sitze und Armlehnen an den Türen sowie eine vereinfachte Heizungsregelung mit Schieberegler gehören ebenso dazu wie ein abschließbares Handschuhfach und ein modifizierter Haltegriff auf der Beifahrerseite.

356 C und SC legen mehr Wert auf Komfort als ihre Vorgänger, selbst die Hinterachse zeigt sich eine Note weicher abgestimmt. Aber auch wichtige technische Neuerungen wie die zeitgemäße ATE-Scheibenbremsanlage, eine

## DER BESITZER

Es gibt Zufälle, die einfach passen. **Frank Rost** aus Fleestedt bei Hamburg, der mal eben mit seinem 356 SC von 1963 in der Königsberger Straße im Freilichtmuseum vorbeischaut, hat sein Berufsleben mit der Planung von Tankstellen – erst bei DEA, dann bei Shell – verbracht. „Mit den Siebzigern endete die Gasolin-Zeit. Diesel war früher noch etwas Besonderes, dafür gab es extra Hinweisschilder, die gut sichtbar unter dem Logo hingen. Und die Säule stand immer etwas abseits, weil Diesel roch und etwas für Nutzfahrzeuge und Taxen war.“ Frank Rost, der auch zwei moderne 911 in der Garage stehen hat, erfüllte sich 2014 mit dem 356 SC einen Traum aus einer Zeit, als Tankstellen wie diese noch an jeder zweiten Ecke standen.

„NIMM DIR ZEIT – UND NICHT DAS LEBEN“, GIBT DER GASOLIN-TANKWART IN DER WERBUNG DEN KUNDEN MIT AUF DEN WEG. EIN SLOGAN FÜR DIE EWIGKEIT.

## NACHKRIEGS-DEUTSCHLAND IM MUSEUM

Das Freilichtmuseum Kiekeberg nahe Hamburg-Harburg zeigt Kulturgeschichte wie unter einem Brennglas. Über 40 Gebäude des 17. bis 20. Jahrhunderts aus dem ländlichen Raum zwischen Hamburg und Lüneburger Heide finden auf dem zwölf Hektar großen Areal Platz, Traktoren sowie andere landwirtschaftliche Maschinen gehören ebenfalls zum Inventar. Noch im Aufbau begriffen ist die in vielerlei Hinsicht jüngste Baugruppe „Königsberger Straße“, die exemplarisch für Leben und Erscheinungsbild von Dörfern und Städten nach dem Krieg und dem Zuzug Vertriebener aus Osteuropa ist. Im Mittelpunkt steht die 2018 von Stade zum Kiekeberg translozierte, unter Aufsicht der Denkmalpflege umgesiedelte Tankstelle, umgeben von Siedlungshaus, Ladenzeile mit Geschäften und einem vom Versandhandel Quelle gelieferten Fertighaus. Das Freilichtmuseum hat von Dienstag bis Sonntag zwischen 10:00 und 17:00 bzw. 18:00 Uhr geöffnet.
**www.kiekeberg-museum.de**

GASOLIN
SUPER
GASOLIN
BENZOL
MOTANOL
BENZIN
HH - E 356

## 356 SC

**Motor:** luftgekühlter Boxermotor Typ 616/16
**Zylinder:** 4
**Bohrung x Hub:** 82,5 x 74 mm
**Hubraum:** 1582 ccm
**Leistung:** 95 PS bei 5200/min
**Drehmoment:** 124 Nm bei 4200/min
**Verdichtung:** 9,5 : 1
**Gemischaufbereitung:** zwei Solex 40 PII-4-Doppelfallstromvergaser
**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb
**Getriebe:** Vierganggetriebe Typ 741/A
**Karosserie:** Ganzstahlkarosserie auf Stahlblech-Kastenrahmen
**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, Kurbellängslenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Pendelachse an Längslenkern und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)
**Bremsen:** 2-Kolben-Grauguss-Festsättel, Scheiben 274,5 x 10,5 mm (vorn), 285 x 10 mm (hinten)
**Radstand:** 2100 mm
**Spur:** 1306 mm (vorn), 1272 mm (hinten)
**L x B x H:** 4010 x 1670 x 1315 mm
**Räder/Reifen:** 4,5 J x 15 mit 5,60-15 bzw. 165 R 15
**Leergewicht:** 935 kg
**Zul. Gesamtgewicht:** 1250 kg
**Höchstgeschwindigkeit:** 185 km/h
**Beschleunigung 0–100 km/h:** 11,5 s
**Tankinhalt:** 50 l
**Bauzeit:** 1963–1965
**Stückzahl:** 13.510 (356 C)
**Preis:** 16.450 Mark (1963)

Dunlop-Lizenzproduktion, an allen vier Rädern gehören zur Optimierung der finalen 356-Modellreihe. Nach außen hin geben sich 356 C und SC mit der neuen Bremse an neuen Rädern mit flachen Radkappen zu erkennen. Zum Aufpreis von 275 Mark tragen nicht nur Radzierdeckel, sondern auch die Räder Chrom.

Die Rolle des sportlichen Luxusgegenstands spielt der zahme, laufruhige 356 C überzeugender. Das maximale Drehmoment von 123 Nm ist nahezu identisch mit dem des SC, liegt aber bereits bei 3600/min anstatt bei 4200 Touren an. Um die vollen 95 PS abzurufen, muss der Fahrer des 356 SC den Motor bis 5800/min drehen, bei 185 km/h liegt die Höchstgeschwindigkeit. Das ist zwar schnell, im alltäglichen Verkehr jedoch garantiert keine Vormachtstellung mehr – was früher super war, ist 1963 längst immer häufiger normal.

Die Gasolin-Tankstelle, an deren Zapfsäule der 356 SC des Baujahres 1963 zum Stehen kommt, ist rund zehn Jahre jünger. Das Geschäft mit der Mobilität boomt in den Jahren nach dem Krieg, mit der ständig wachsenden Individualmotorisierung steigt die Zahl der Tankstellen beinahe täglich, sie liefern den Treibstoff für den Traum vom eigenen Automobil. Autofahren bedeutet Wohlstand, Freiheit, Unabhängigkeit.

### MOBILITÄT UND AUTOS SIND EIN MARKT MIT ZUKUNFT

Die Tankstelle in den rot-weißen Farben der Gasolin AG (vormals Leuna) ist typisch für die neue sachliche, aber auch leichte und transparente Architektur der Nachkriegszeit. Das Kassenhaus ist großzügig verglast, das an den Ecken gerundete, auskragende Dach über der Tankinsel mit den zwei Säulen und Ölkabinett wird von einer schlanken Pilzsäule getragen und scheint beinahe zu schweben; was wie Beton aussieht, ist eine verkleidete und verputzte Holzkonstruktion.

An der Straße steht der Pfosten mit der roten Raute im Oval. Großtankstellen verfügen über eine Halle für die Wagenpflege, mitunter sogar einen „Erfrischungsraum“ für Reisende. Oft kommt später noch eine Markenvertretung, vielleicht von Ford oder Auto Union, dazu.

Anderswo stehen mitunter nur ein paar Zapfsäulen vor der ehemaligen Schmiede oder dem Dorfkrug, doch alles, was mit Mobilität und Autos zu tun hat, ist ein Zukunftsmarkt – und der nette Tankwart in der adretten Livree ist ein Freund und Helfer. Wer Kfz-Schlosser ist, sich mit landwirtschaftlichen Maschinen

auskennt oder einen technischen Beruf ausübt, hat gute Chancen, Tankstellenpächter zu werden. Manchmal reicht auch ein großer Name: Als Nationalspieler Ottmar Walter 1953 in Kaiserslautern eine Rheinpreußen-Großtankstelle eröffnet, kommt Sepp Herberger mit einem Blumenstrauß zur Eröffnung.

Die 1955 in Stade an der Unterelbe neu gebaute Gasolin-Tankstelle vom Typ T6 übernimmt Karl Mehrtens, ein Mann mit Erfahrung in Sachen Mobilität. Schon seit Anfang des Jahrhunderts verkauft die Familie im Dorf Campe vor ihrer Schmiede Benzin an Automobilisten. Das Geschäft an der Harburger Straße läuft in den fünfziger und sechziger Jahren gut, Mehrtens erweitert das Angebot. Als 1971 der Konkurrent Aral die Gasolin AG übernimmt, ändert auch die kleine Tankstelle an der Einfallstraße innerhalb eines Jahres ihre Farben von Rot zu Blau.

Die fetten Zeiten sind spätestens mit der Ölkrise 1973 vorbei, und in den nächsten zehn Jahren werden über 18.500 Tankstellen in Deutschland schließen. Viele der alten Tankstellen, die für das neue Konzept des Zeitungskiosks und Gemischtwarenladens ungeeignet sind, geben auf und machen als Standort von Reifen- oder Gebrauchtwagenhändler weiter. 1984 stellt auch die Tankstelle in Stade-Campe ihren Betrieb ein, bleibt aber nahezu unverändert bestehen. 2018 erleben Karl Mehrtens' Söhne Klaus und Horst ihren Umzug in die Nähe von Hamburg. Die Tankstelle von gestern steht heute im Museum, der 356 SC an der Zapfsäule fährt weiter. ◀

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

**Super Carrera! Der SC der sechziger Jahre stellt hinsichtlich Ausstattung und Leistung die finale, bestmögliche Version des normalen 356 dar. Und so fährt er sich auch.**

AUTO-KULTUR – HISTORISCHE TANKSTELLEN

# FRÜHER SUPER,

Sie waren einmal der Mittelpunkt des mobilen Zeitalters, dann kamen die Krisen: weniger Öl, weniger Service, weniger Umsatz, weniger Bedarf. Moderne Tankstellen sind Supermärkte mit Zapfsäulen, die alten verschwinden. Einige von ihnen haben in neuer Funktion überlebt – man muss sie nur finden.

# HEUTE NORMAL

SERIN GETRÄNKESHOP
Tel: 0202 75 85 732
Bremme PILS
Bremme PILS
DRINK STORE
Lager für alkoholfreie Getränke
Sinziger
Mineralwasser
und Limonaden
DA SINZIG ALLE EINIG
SINZIGER
31
GETRÄNKE
HALLE
Neuselters

Strukturwandel im Ruhrgebiet, ein weites Feld. Kohle, Stahl, Hochöfen, Abraumhalden – das alles war einmal. Einiges davon ist heute Museum, Naherholungsgebiet oder sogar Weltkulturerbe, eine Region wechselt ihre Identität. Was, bitte schön, soll man in Bildern, in Fotos da noch Neues zeigen?

Mit diesem Thema seiner Semester-Arbeit im Kopf läuft Joachim Gies, Fotografie-Student der FH Dortmund, durch die Stadt, bleibt vor einer aufgelassenen Tankstelle stehen, schaut drauf, denkt nach – und hat die Antwort gefunden!

Joachim Gies, der nie ein Faible für Autos hatte, aber in seinem alten Toyota Corolla in den nächsten Monaten im Rahmen seiner Arbeit über 12.000 Kilometer abspulen wird, sieht auf einmal überall alte Tankstellen. In viele von ihnen ist neues, vielfältiges Leben eingezogen.

IN VIELE ALTE **TANKSTELLEN** IST NEUES, VIELFÄLTIGES **LEBEN** EINGEZOGEN.

**Getränkehandel, Kirche, Wohnzimmer, Stellplatz oder Wurstbude – Architektur und Lage ermöglichen viele verschiedene Arten der Umnutzung.**

„Früher herrschte dort reger Verkehr: tanken, waschen, reparieren. Dann fuhren die Autos anderswo entlang, die Werkstatt war zu klein oder was auch immer. Heute sind Döner-Grill, Autohandel, Kiosk oder Taxizentrale drin, in einigen wohnen sogar die Besitzer“, erzählt Gies. „Mit der Dokumentation über die neue Nutzung der alten Tankstellen wollte ich zeigen, wie sich Orte und Anforderungen verändern.“ Zehn Jahre ist das her, und

## VOR ETWA 50 JAHREN GAB ES NOCH RUND **45.000** TANKSTELLEN, HEUTE SIND ES KEINE **15.000** MEHR.

inzwischen gibt es viele der Orte von damals längst nicht mehr.

Vor etwa 50 Jahren existierten in Deutschland noch rund 45.000 Zapfstationen, heute sind es keine 15.000 mehr. Immerhin: Zum ersten Mal in diesem Jahrtausend ist die Zahl in 2021 leicht gestiegen! Dennoch hat die Zeit den zentralen Anlaufstellen der Massenmotorisierung zugesetzt. Ölkrisen, Umgehungsstraßen, Selbstbedienung und der Wandel zum Supermarkt mit angeschlossenem Benzinverkauf haben den Betrieb vieler Tankstellen unwirtschaftlich gemacht und den Bestand ausgedünnt. Zurück blieben Tank-Brachen. Vieles wurde abgerissen, anderswo zogen neue Mieter ein.

Sie zu finden war schwieriger als gedacht. Joachim Gies, heute 36 Jahre alt, fragt damals Freunde nach alten Zapfstellen, schreibt Ortsvorsteher an und hofft auf Hinweise. Vergeblich: „50 E-Mails, zwei Antworten."

### SPURENSUCHE DAUERT DREI MONATE LANG

Im Kölner Stadtarchiv durchsucht der Student die Gelben Seiten der Jahre 1968, 1969 und 1970, Hochzeit der Tankstellen-Ära, findet 200 Einträge für jedes Jahr und hat nun wenigstens Adressen. „Mit Google Street View konnte ich mir einiges davon anschauen, aber die Aufnahmen waren von 2008. An manchen Stellen standen schon Wohnhäuser. Und mit Google kann man nicht virtuell aufs Land fahren", sagt Joachim Gies.

Drei Monate lang ruft er fünf Tage die Woche bei Behörden, Archiven, kommunalen Pressestellen und Wirtschaftsverbänden im Ruhrgebiet, Rheinland, Bergischen Land und Sauerland an. Er fragt sich durch, hakt nach, sammelt Hinweise auf historische Tankstellen. Dann steigt er in seinen Toyota und fährt los, die Kameraausrüstung im Gepäck.

**Auftanken am Imbiss-Tresen: Hier gibt's Backfisch statt Benzin. Früher hatten die Motoren Durst, heute brauchen die Fahrer selbst Brennstoff. Fotograf Joachim Gies spulte über 12.000 km auf der Suche nach alten Tankstellen mit neuer Funktion ab.**

Sein Weg führt ihn nach Bochum, Köln und Düsseldorf, in Orte wie Eslohe, Wickede, Halver und Sprockhövel. Es gibt sie noch, die alten Tanken, nur gehen die Menschen meist achtlos an ihnen vorüber, stellt er fest. Gies findet Getränkemärkte, Imbiss-Stände, Gebrauchtwagenhändler, Pizza-, Burger- und Bäckerei-Ketten, sogar ein Reisebüro, eine Kapelle und einen Friseur – Name: Die Tanke.

**» BUCHTIPP**
„Abgetankt"
Joachim Gies
134 Seiten
300 x 200 mm
Softcover
35,00 Euro

## AUFNAHME ZUR BLAUEN STUNDE

Die Produktion der Fotos ist aufwendig. „Ich habe immer am frühen Abend, zur blauen Stunde, fotografiert. Für rund zehn Minuten war das optimale Licht da. So habe ich nur ein Motiv pro Tag geschafft. Manchmal allerdings auch gar keins."

Ein anderes Mal nutzen Anwohner die leere Fläche als Parkplatz für ihren Opel Zafira, und Gies muss sie per Zettel hinterm Scheibenwischer bitten, am nächsten Tag doch anderswo zu parken. Zum Glück spielen sie mit. Auch den argwöhnischen Werkstattbesitzer, der wissen will, was es denn hier zu fotografieren gäbe, kann er besänftigen.

So lernt der Fotograf die Menschen und Geschichten kennen, die nicht auf den Fotos zu sehen sind – und die sind erstaunlich oft deutlich origineller als Reifenhandel oder Imbiss-Anlaufstelle.

So wurde in Marienheide der typische Glasbau aus den fünfziger Jahren zur Voliere: Graupapagei Werner sitzt dort auf seiner Stange und blickt auf den leeren Vorplatz. Wo früher die Zapfsäulen standen, wuchert jetzt Knöterich, die Besitzer leben gleich nebenan. Frau Pfeifer aus Netphen hat die Tankstelle ihrer Eltern komplett zum Wohnhaus umgewidmet: Moderne Kunststoff-Fenster glänzen in der gekachelten Fassade, auf der Fensterbank stehen Orchideen statt Scho-Ka-Kola-Werbung und Gasolin-Männchen, der Kassenraum ist jetzt Wohnzimmer. So hat es ihre alte Tankstelle auf das Cover des Buchs *Abgetankt* geschafft – das Ende eines Projekts, das Bild für Bild an Format gewann.

Aus der Semester- wird eine Bachelor-Arbeit, aus dem Buch eine Ausstellung im Düsseldorfer Haus der Architektur. Weil Joachim Gies eben auch dokumentiert, dass nicht nur ein Strukturwandel stattfindet, sondern mit dem Verändern der Bauten oder dem Abriss der Infrastruktur auch eine für ihre Zeit typische und stilbildende Architektur aus dem öffentlichen Raum verschwindet.

„Als das Buch fertig war, gab es die Tankstellen auf den Bildern 51, 57 und 60 schon nicht mehr", so Gies. Wer eine alte Tankstelle sieht, sollte also noch einmal genau hinschauen. Vielleicht ist auch sie bald verschwunden. ◀

*Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Joachim Gies*

# Treffpunkt Wartezimmer

Zur Online Bestellung

Inspiriert durchs Leben.
Jetzt am Kiosk oder im Abo.


Entree

Weltreise

Atrium

Sinfonie der Aromen

Das beste Einfamilienhaus

Architektur im Kunstmantel

Ausgeruht

Aufgedeckt

Abgeschirmt

Bananenbäumen

Mit dem Ziel, die Zukunft unseres Planeten positiv zu beeinflussen, entwickelten die Macher von QWSTION ein vielseitiges Matcrial – nachhaltig und schön.

Redaktion: Stefanie Seltz

«EDITION 2020»
*KPM Berlin & New Tendency*
Kompromisslos zeitgenössisch

THOMAS WENZEL

FOTOGRAFIE

Geduldige Natur

Der Zürcher Fotograf *Nicolas Bruni* liess sich auf ein Experiment mit der Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit. Redaktion: Carina Iten

ARCHITEKTUR

Innehalten

Umgarnt von sanften Hügeln und üppig grünen Weinreben überraschen im *Remstal* kleine Architekturen, die einst für eine Gartenschau gebaut wurden und noch heute die Wanderer in ihren Bann ziehen.

Redaktion: Roland Merz

REISEN

Authentische Erlebnisse

Südtiroler Flair vereint mit moderner Eleganz – das ist der GARBERHOF. Dieser wird geführt von einer Familie, die Gastfreundschaft zelebriert.

Redaktion: Roland Merz

DESIGN

Schöne Kinder

Der Designstar *Philippe Starck* hat für den italienischen Designbrand CASSINA die Outdoorsaison eröffnet.

Redaktion: Anita Simons Lutz

BÜCHER

SOVIET DESIGN
Die Sowjetunion hinterliess ein riesiges Designerbe, das im Westen weitgehend unbekannt ist. Redaktion: Carina Iten

ATELIER

Mögen die Spiele beginnen!

Ob quietschbunte Sessel für Louis Vuitton, schräge Schubladentürme oder Fischgrätmuster auf Kissen, Böden und Bäumen: Yael Mer und Ehemann Shay Alkalay von RAW EDGES lieben es, zu überraschen.

Text: Sarah Lau, Fotos: Raw Edges (5), Marekbwicki (2), zvg Hersteller (8)

Open House

Die Bungalows der kalifornischen Moderne haben nichts von ihrer Aura eingebüsst. Ein Beispiel: das Raisch-Haus in Los Gatos, das von der Interior Designerin *Lisa Meier* ein Update bekam.

Text: Uta Abendroth, Foto: Sabrina Rothe

«Unsere Voraussetzungen für eine klassische Anstellung waren nicht die besten: Yael hatte aufblasbare Kleidung für Tsunamis entworfen und ich teddyartige Abfallsäcke.»
SHAY ALKALAY

«Im Haus gibt es keinen rechten Winkel. Dadurch ergeben sich Ecken, die man schön dekorieren kann.»
LISA MEIER

Atrium
NR. 5
September/Oktober 2020
Magazin für Wohnkultur, Design und Architektur
KÜCHEN
DIE 30 BESTEN!
CITY GUIDE
Die Rheinmetzopole Basel steht für Lebensqualität pur
SMART HOME
Alles für ein intelligent schönes Zuhause
MODERN LIVING
ARCHITEKTUR UND LIFESTYLE DER SECHZIGERJAHRE SIND HEUTE AKTUELLER DENN JE

HAPPY END – 914 PICKUP

# SCHNELLLADER

Vor fast 50 Jahren konvertierte dieser Porsche 914-6 in Kalifornien zum offenen Nutzfahrzeug. Wir erzählen die ganze Story – die angesichts der beteiligten Persönlichkeiten zur echten Geschichte wird.

Heckklappe, Persenning, Rückleuchten vom Opel Manta: Der Nutzwert des 914 Pickup ist erstaunlich groß, die Detaillösungen sind sorgfältig durchdacht. Auch eine Halterung fürs Targa-Dach (r. u.) wurde berücksichtigt. Dick Troutman von Troutman-Barnes, wo auch ein viertüriger 911 (o.) auf Maß gefertigt wird, kaufte den 914-6 einst mit schwerem Heckschaden.

Ein VW Käfer als Kastenwagen, das dreiachsige Mercedes T-Modell, der Cadillac mit Abschleppkran: Als originelle Werbefahrzeuge von Autoverwertern haben solch krude Umbauten eine lange Tradition. Aber wohl keines hat eine ähnlich bemerkenswerte Historie wie dieser Porsche 914 Pickup. „Zumal er das Produkt einiger bekannter bis legendärer Zeitgenossen ist – und kein Einzelstück blieb“, erzählt Myron Vernis. Der Oldtimer-Sammler aus Akron, Ohio muss es wissen. Schließlich ist der schräge Mittelmotor-Laster eines seiner Lieblingsstücke.

Die Geschichte des Mittelmotorsportwagens mit Nutzfahrzeug-Charakter beginnt im Jahr 1972 mit einer schlichten Kleinanzeige in der *Los Angeles Times*. Angeboten wird ein extrem rarer Porsche 914-6 Sportomatic, und zwar mit schwerem Heckschaden. Szenekennern ist die Telefonnummer mit der Ortsvorwahl 714 bestens bekannt: Sie gehört Dave und Dennis Aase (sprich „Aasi“), die in Anaheim, das liegt in Orange County südlich der kalifornischen Metropole, die sagenumwobene Firma Aase Brothers betreiben. Aase Bros., das ist nicht nur der Laden, von dessen Hallendecke jener Porsche 908 Langheck hängt, der die 24 Stunden von Le Mans 1969 auf dem zweiten Platz beendete. Aase Bros. ist vor allem der größte Porsche-Schrottplatz der Welt.

Blende zum Käufer des verunfallten 914-6. Es ist Dick Troutman, Teilhaber von Troutman-Barnes, dem berühmten Rennwagen- und Karosseriebauer an der „Thunder Alley“. So nennt die Racer-Gemeinde die Umgebung um den 11000er-Hausnummernblock des West Jefferson Boulevard in Culver City am Nordrand des L. A. International Airport. Die „Allee des Donners“ hat ihren Namen von den nächtlichen Testfahrten der hier ansässigen Motorsport-Manufakturen und „Speed Shops“ – Traco, Guldstrand, Shelby, Edelbrock etc.

Auch Lance Reventlow, der rennverrückte Sohn von Woolworth-Erbin Barbara Hutton, der reichsten Frau der Welt, sitzt an der Thunder Alley. Seine blau-weißen Scarab-Racer baute – natürlich – Troutman-Barnes. Wie auch die Chapparral für Jim Hall. Oder den Ur-Prototyp des Mustang für Ford. Oder den viertürigen Käfer für den VW-Großhändler John von Neumann. Oder den irren viertürigen 911 für Porsche-Dealer William J. Dick. Besonders in der Blechbearbeitung genießt Troutman-Barnes einen Ruf wie Donnerhall. Was an Dick Troutman liegt. Vor allem aber an seinem alten deutschen Feinblechkünstler Emil Diedt.

## FUNDORT PORSCHE-SCHROTTPLATZ

Damit sind die Hauptpersonen dieser Geschichte umrissen. Nun geht’s ans Blech. Verkäufer Dave Aase will wissen, was Käufer Dick Troutman mit dem schwer beschädigten 914-6 zu tun gedenke. Einen Pickup bauen, antwortet der – schließlich sind rund um den Werkstattbetrieb ständig irgendwelche Kleintransporte und Besorgungsfahrten zu erledigen, und dafür sei ein konventioneller Pickup-Truck heimischer Provenienz einfach zu unsexy. Außerdem ließe sich dessen Dach nicht abnehmen – und schlussendlich habe es noch nie ein Nutzfahrzeug mit offener Ladefläche und Mittelmotor gegeben ...

## WAS DEM PORSCHE-SPEZIALISTEN FEHLT, IST EIN OFFENER PICKUP MIT SEX-APPEAL UND MITTELMOTOR.

DIE NUTZLAST DES TARGA IST BEGRENZT,
SCHON BEI 300 KILOGRAMM IST SEINE GRENZE ERREICHT.

Das überzeugt Porsche-Schlachter Dave Aase nicht nur, sondern es weckt auch in ihm entsprechende Begehrlichkeiten. Also liefert er wenige Tage später einen weiteren Unfall-Vierzehner zu Troutman-Barnes in die Thunder Alley, einen irischgrünen 914-4 von 1971. Derweil macht sich Troutman-Barnes' Haus-Stylist Chuck Pelly an die Arbeit.

Dass der 34-jährige Formschöpfer vier Jahre später das weltweit hochreputable Unternehmen Designworks gründet, das BMW nach zahlreichen Gestaltungsaufträgen als werkeigenes California Design Studio übernehmen wird, steht noch in den Sternen. Was jetzt und hier gefragt ist, ist kreativ erheblich anspruchsvoller: ein Achterschiff eines Pritschenwagens, das stilistisch zum 914 passt. Anders gesagt: ein geschmackvoller Entwurf für das ästhetisch Unmögliche.

Zwei Tage lang grübelt, zeichnet und korrigiert Chuck Pelly. Dann steht der Entwurf des Porsche 914 (wie der VW-Porsche 914 in den USA aus Produkthaftungsgründen stets hieß) als Kleinlaster. Dick Troutman und sein begnadeter Blechbieger Emil Diedt machen sich ans Werk.

Dass der junge Peter Miles dabei hilft, sei nur am Rande erwähnt; immerhin ist der heutige Kurator einiger der wertvollsten Oldtimer-Sammlungen weltweit der Sohn von Ken Miles – der Schlüsselfigur bei der Entwicklung des Ford GT 40 und der Shelby-Cobra-Rennversion. Wichtiger für die Ausführung der Pickups ist indes seine Idee für die Schlusslichter: Peter Miles' Wahl fällt auf die äußeren Rückleuchten des Opel Manta.

## FAST 30 JAHRE DIENST IM SCHROTTPLATZ-GEWERBE

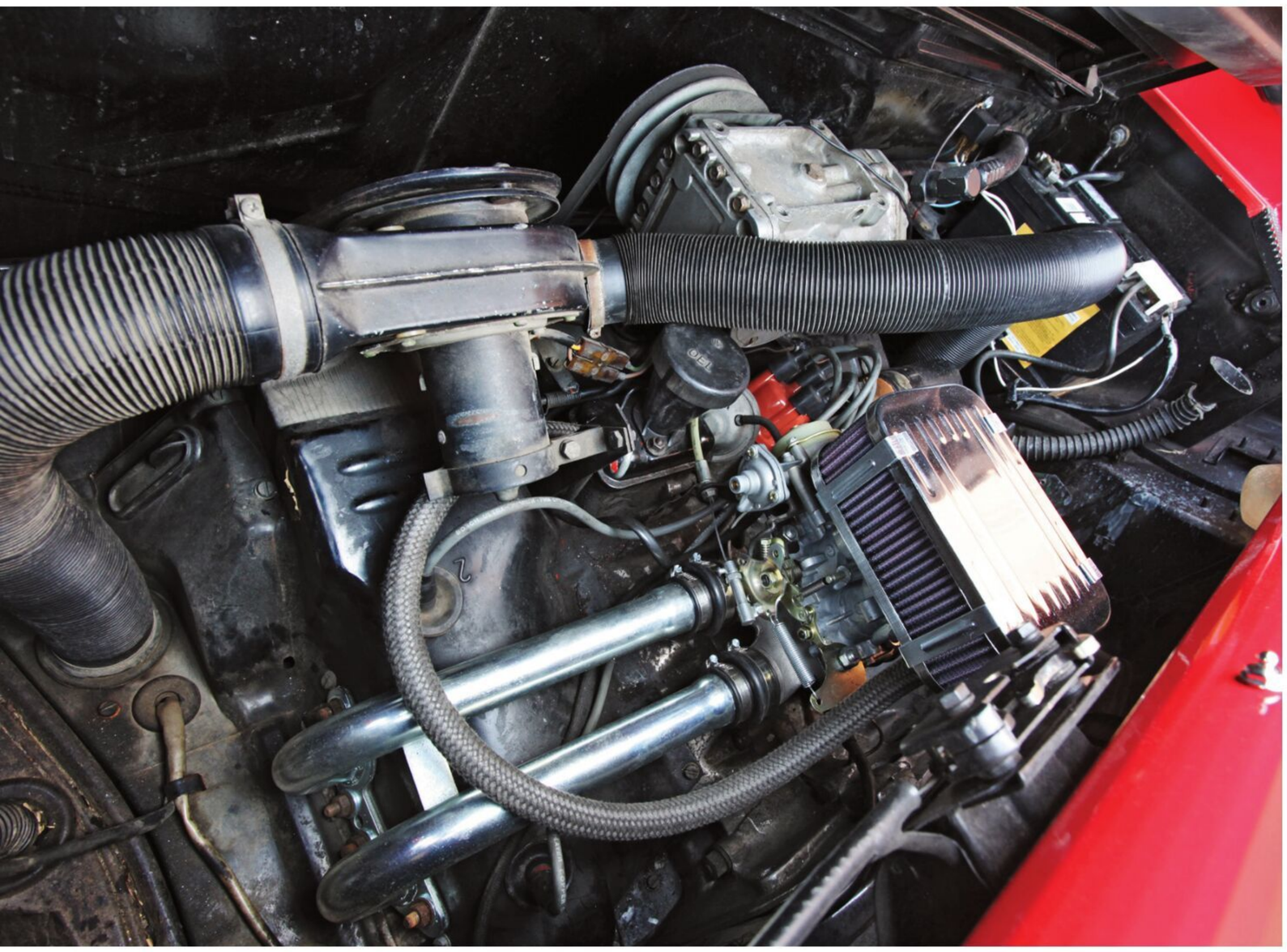
Nach fünf Wochen sind der vier- und der sechszylindrige Mittelmotor-Targa-Lkw lackierfertig karossiert. Dick Troutman wünscht sich für seinen 914-6 Pickup das gediegene Cinnamon Bronze aus der Pontiac-Farbpalette. Dave Aase entscheidet sich hinsichtlich seines 914-4 Pickup für dasselbe zimtbronzene Metallic-Dunkelbraun. Zunächst einziger offensichtlicher Unterschied zwischen den parallel umgebauten Zwillingen (und für jeden 914-Kenner ein alter Hut): Die Vierzylinder-Version ist an Vierloch-Rädern erkennbar, der Sechszylinder an solchen mit Fünffach-Verschraubung.

Die Nutzlast der Targa-Frachter ist bescheiden: Bereits bei rund 300 Kilogramm im Heck knickt die serienmäßige Aufhängung bis zum Anschlag ein. Angesichts des Werbeeffektes, den die beiden Cargo-914 für Aase Bros. und Troutman-Barnes erzielen, lässt sich die geringe Frachtkapazität allerdings leicht verschmerzen. Bereits nach wenigen Wochen sind die originellen Umbauten innerhalb der überaus begeisterungsfähigen Porsche-Szene Südkaliforniens festes Stadtgespräch. Wobei zunächst ein Streit darüber entsteht, ob es denn nur einen oder doch zwei von der Sorte gibt …

Er löst sich schnell auf, als die schokoladenbraunen Exoten ihre jeweiligen Firmenbeschriftungen erhalten. Inzwischen sind sie regelmäßiger redaktioneller Bestandteil zahlreicher Porsche-, VW-, Hotrod- und Customizing-Magazine. 1977 etwa bringt die *VW Trends* eine Farbstory über den 914-4 Pickup von Aase Bros. Wobei die mit abgebildete „Ladung" auf dem Flatbed voll den Zeitgeist trifft: Es ist eine junge Dame namens Renee Vaughn, deren politisch überaus korrekte Berufsbezeichnung „Adult Entertainer" lautet. Dass sie als Porno-Sternchen ihr tägliches Brot verdient, darf die prüde US-Öffentlichkeit keinesfalls erfahren, nur erahnen …

Fast 30 Jahre lang dient der 914-4 Pickup den Königen der Porsche-Schlachter, die nebenbei ein erfolgreiches Porsche-Rennteam unterhalten, als Betriebsfahrzeug. Bis Dave und Dennis Aase Ende der neunziger Jahre ihren legendären Porsche-Schrottplatz in Anaheim aufgeben.

**Ausnahmsweise alles wie immer. Unter dem Umbau zum Nutzsportwagen befinden sich Ausstattung und Technik eines 914-4.**



Der kleine 1,7-Liter-Vierzylinder-Boxer aus dem VW-Regal trägt heute anstelle einer D-Jetronic einen schlichten Doppelvergaser. 70 statt 80 PS reichen aus.

Dr. Bill Jackson, ein wohlhabender Porsche-Sammler aus Denver, erleichtert die Brüder um einen guten Teil ihrer Wettbewerbsfahrzeuge. Mit im Paket: der vierzylindrige Kleinlaster, dessen Farbe ihm allerdings nicht gefällt. Und so tritt der Targa-Transporter seine Reise nach Colorado in einem frischen Indischrot an.

## PICKUP-VERKAUF IM PAKET

Wenig später bekommt Myron Vernis aus Ohio Wind von dem Deal – und ärgert sich: Jahrelang hatte er Dave Aase gelöchert, ihm den Porsche-Pickup zu verkaufen. Vergeblich. Nun, Anfang der 2000er, wird er bei Bill Jackson vorstellig. Der verspricht immerhin, sich zu melden, falls er den berühmten Umbau irgendwann einmal loswerden wolle. Ein Gelöbnis, das offenbar längst vergessen ist, als Jackson den Wagen ums Jahr 2010 an Cam Ingram in Durham (North Carolina) verkauft. Zum Glück findet Ingram, der unter dem Namen Road Scholars als Händler und Restaurierer höchstpreisiger Porsche-Raritäten firmiert, nur kurz Gefallen an dem kleinen roten Laster. Und so gelangt Myron Vernis anno 2011 doch noch in dessen Besitz.

Mittlerweile ist die kapriziöse D-Jetronic einem simplen Doppelvergaser gewichen, weshalb der 1,7-Liter-Boxer nicht mehr 80, sondern vielleicht noch 70 PS abwirft. „So what“, meint Myron Vernis gleichgültig – einem zeitgenössischen VW Transporter mit asthmatischen 50 PS gegenüber verfüge man damit ja noch immer über 40 Prozent Mehrleistung. Außerdem reiche die Performance für die kleinen Frachtaufträge des Alltags allemal – ob mal kurz ein paar Reifen zur Montage müssen oder seine Frau Kim eine Ladung Pflanzen aus dem Gartenmarkt holt. Ein Selbstverständnis, das in der Familie Vernis Tradition hat: Mit dem Prototyp des Porsche 901 Cabriolet von 1964, den Myron vor wenigen Jahren für einen irrwitzigen Betrag verkaufte, fuhr seine Tochter sogar zur Highschool.

## EINSATZ IM ALLTAG

Das Gegenteil dieser nüchternen Zweckbindung hat das Schwesterauto, der 914-6-Kleinlaster, den einst Dick Troutman für sich baute, längst auf eindrucksvolle Weise erfahren: Der 914/6, ursprünglich eines von nur 16 gefertigten Exemplaren mit Sportomatic-Getriebe, wurde nicht nur auf eine konventionelle Fünfgangschaltung, sondern vor allem zum Pendant der 914/6-GT-Renntypen umgebaut. Man mag deren riesige Verbreiterungen und/oder die martialische Motorsport-Livree witzig finden – „aber praktikabel“, meint Myron Vernis, „ist so eine Trailer-Queen nicht.“

Was den Sammler automobiler Skurrilitäten am meisten fasziniert, ist die Perfektion der Blecharbeiten, die Dick Troutman und Emil Diedt einst schufen. An keiner Ecke am, im oder unterm roten Pickup lassen sich handwerkliche Zeugnisse feststellen; jedes Detail wirkt, als wäre die Fuhre so und nicht anders in industrieller Machart vom Fließband gerollt. „Allerdings sind die Vorbereitungen des roten Neulacks vor gut 20 Jahren nicht hundertprozentig geraten“, berichtet Myron und zeigt aufs linke Seitenteil. Unter der Deckschicht zeichnet sich im Gegenlicht noch immer die Struktur des Schriftzuges „Aase Bros. Inc.“ ab.

Ein Relikt, das zur Geschichte dieses Fast-Unikats gehört – und zu der des einzigen Vertreters seiner Spezies überhaupt. Schließlich gibt es weltweit keinen weiteren einsatzfähigen Mittelmotor-Pickup mit Targa-Dach. ◀

*Text + Fotos: Wolfgang Blaube*

*// Treibstoff für Träume*

# Ihnen fehlt ein Porsche im OCTANE Magazin?

Bestellen Sie jetzt fehlende Hefte
im Online-Shop: www.octane-magazin.de
Per Mail: nachbestellung@octane-magazin.de
Per Telefon: 08131 5655-28

OCTANE erscheint in der PremiumMedia Verlags GmbH, Benedikt-Hagn-Str. 5b, 80689 München.
Geschäftsführer: Martin Rebstock. Registergericht: Amtsgericht München HRB 228362

- Anzeige -

- Anzeige -

# Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

## Porsche 911 (992)

### Porsche 911 (992) GT3 2021

Nach der Präsentation des neuen Porsche 911 (992) im Jahr 2019 wurde zu Beginn des Jahres der Porsche 911 (992) GT3 vorgestellt. Seit 1999 wird das Traditionsmodell 911 auch als GT3-Version produziert. Im neusten Modell liefert der 4-Liter-6-Zylinder-Boxermotor 510 PS, und damit ganze 35 PS mehr als das Vorgängermodell. In nur 3,4 Sekunden beschleunigt er von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 318 km/h. Dass die Wurzeln des neuen GT3 im Motorsport zu suchen sind, beweisen unter anderem der Heckspoiler, der für den nötigen Abtrieb sorgt, der Heckdiffusor und die aus Carbon gefertigte Motorhaube mit integrierten Abluftöffnungen. Der Porsche im Maßstab 1:18 wurde von Minichamps in gewohnt hoher Qualität aus Resine gefertigt und ist auf 911 Exemplare limitiert. Das Sammlermodell zeichnet sich besonders durch seine Detailtreue aus. So spiegeln sich Designmerkmale wie Bremsanlage, Schwanenhalsspoiler oder Linienführung perfekt wider. In einem klassischen Silber-Metallic wird das Modell in einer Vitrine mit Bodenplatte ausgeliefert.

**UVP Modell 319$^{95}$ €, Artikelnummer: WAP0211510M004.**

## Porsche 911 GT3 R

### Porsche 911 GT3 R #98 Winner 24h Spa 2020

Ein besonderer Erfolg beim belgischen Klassiker: Bedingt durch die Corona-Pandemie wurde die 72. Ausgabe des 24-Stunden-Rennens in Spa-Francorchamps vom traditionellen Termin im Juli auf das letzte Oktoberwochenende verschoben. Trotz des späten Zeitpunktes bot ein hochkarätiges Feld ein packendes Rennen, das bis zur letzten Runde offen war. Die strahlenden Sieger nach 24 Stunden hießen Nick Tandy, Earl Bamber und Laurens Vanthoor, die trotz eines Defekts unmittelbar vor Schluss an ihrem Porsche 911 GT3 R den Sieg über die Ziellinie retteten. Für den Sportwagenbauer aus Weissach war es der zweite Triumph in Folge in den Ardennen. Was den Erfolg so besonders machte? Mit dem Sieg  gelang es ROWE Racing als erstem Rennstall überhaupt, in einer Saison sowohl das 24-Stunden-Rennen in Belgien als auch auf dem Nürburgring zu gewinnen. Das Siegerauto aus Spa-Francorchamps wurde von Spark sowohl im Maßstab 1:43 als auch im Maßstab 1:18 in limitierter Auflage produziert. Beide aus Resine hergestellten Modelle bestechen durch ihre Detailtreue und die gewohnt herausragende Verarbeitung. Geliefert wird der Porsche auf einer Bodenplatte mit handgeschriebener Limitierungsnummer, zusätzlich besitzt das Modell im Maßstab 1:43 eine Vitrine.  **UVP Modell (1:18) 159$^{95}$ € & (1:43) 69$^{95}$ € , Artikelnummer: 18SB016 & SB370.**

## Porsche 911

### Porsche 911 Walter Röhrl x911

Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten: Walter Röhrl. Der zweimalige Rallyeweltmeister und viermalige Sieger der Rallye-Monte-Carlo hat seit Jahrzehnten ein besonderes Faible für die Sportwagenlegende aus Zuffenhausen, den Porsche 911. Da passt es gut, dass Röhrl bereits seit 1993 als Markenbotschafter für die Schwaben rund um den Globus unterwegs ist. An der Entwicklung des Porsche 959, Porsche Carrera GT, Porsche 918 Spyder sowie weiteren Modellen war er maßgeblich beteiligt. Angetan hat es dem Jahrhunderttalent aber allen voran der 911, dem Klassiker unter den Porsche-Fahrzeugen. In Zusammenarbeit mit der Firma Diez Classic entstand so ein nach dem Reglement der ehemaligen Gruppe 4 aufgebautes Rallyefahrzeug. Die Basis hierfür stellte ein Porsche 911 G-Modell aus dem Jahr 1974. Das von einem luftgekühlten 4-Liter-6-Zylinder Boxermotor angetriebene und über 300 PS starke Auto wurde von Walter Röhrl persönlich mit Unterschriften versehen. Diesem legendären Porsche 911 „Röhrl x 911“ widmet Schuco ein auf 911 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:18 in der Linie PRO.R mit Walter Röhrl Figur. **UVP Modell 159$^{95}$ €, Artikelnummer: 450024900.**

- Anzeige -

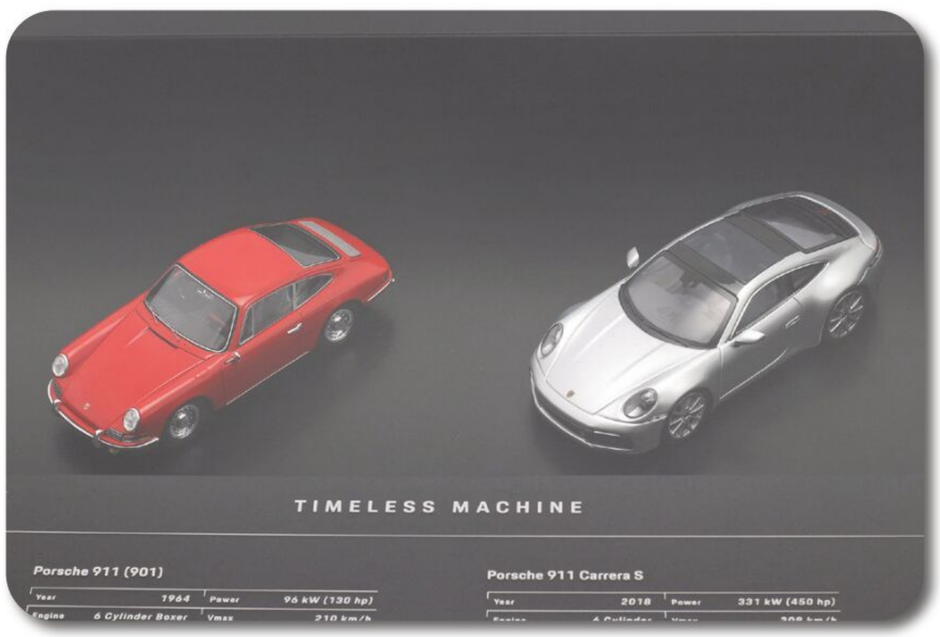
- Anzeige -

# Timeless Machine Porsche 911

## Porsche 911 (901) & Porsche 911 (992) Carrera S

Diese exklusive Art Edition zur Design-Evolution des Porsche 911 ist ein Muss für jeden Fan des legendären Autos aus Zuffenhausen. Mit zwei Modellen im Maßstab 1:43 vereint diese von der Porsche AG herausgebrachte Box das erste und bis dato letzte Modell der 911er Baureihe. Dabei bleibt Porsche bei jedem Modellwechsel dem Design des Kultautos seit 1963 treu. Im Jahr 2019 wurde mit dem 992 bereits die achte Generation des Porsche 911 vorgestellt. Besonders diesen hohen Wiedererkennungswert lieben und schätzen die Fans weltweit. In der Farbe Indischrot steht der Porsche 911 (901) aus dem Baujahr 1964 neben dem silbergrauen Porsche 911 (992) Carrera S, der die 2019 vorgestellte aktuelle Modellreihe repräsentiert, in der hochwertigen, leinenbezogenen Editionsbox mit handgeschriebener Limitierungsnummer. Insgesamt wurden 911 dieser exklusiven Sammlerboxen hergestellt. Neben den beiden Modellautos umfasst das Paket ein Paar Baumwollhandschuhe sowie eine Kunstmappe. Mit acht hochwertigen Kunstdrucken und Konstruktionszeichnungen des Porsche 911 rundet die Kunstmappe dieses einzigartige Sammlerstück ab.

**UVP Modell 199[95] €, Artikelnummer: WAP0929190K.**



Porsche Club
928
Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.
www.porsche-club-928.de
Tel. 0700 928 928 928

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

## BIETE

**Porsche 917 K Kyalami** 1970 Tribute mit Porsche 918 Weissach. Einmaliges Ölgemälde-Kunstwerk by DCart. NEU 2021. 118 x 78 x 5 cm. Zahlreiche Details wie 917 Schlüssel und genieteter Alurahmen wurden nachempfunden. 1.200,– € VB. E-Mail: dc_art@web.de

**944 Coupé**, Hubdach, inkl. Zubehör, Bj. 85 – 1. Hd, inklusive Kaufunterlagen, 242T, Garage, Handwäsche, scheckheftgepflegt, TÜV September 21, H-Kz., unfallfrei, Nichtraucher, 4 neue Reifen, Zustand: 1/2 – alle Dokumente vorhanden, privat: janmichaelwittig@web.de

**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 911 / 930 CS Clubsport Lenkrad** mit Nabe, passend für G-Modelle, Neuteil noch in Originalverpackung, Leder schwarz mit Porsche-Wappen und -Schriftzug (Prägung) im Kranz, LP = € 702,10 zum FP von € 550,00 abzugeben, Tel.: 0162-3661816

porschefahrermagazin

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

1

CARTRONIC motorsport Ing.GmbH
Motorrevisionen Luftgekühlte
Motorrevision aller luftgekühlten Porschemotoren. Bauteiloptimierung, Zylinderkopfbearbeitungen, Überholung Turbolader, Hubraumerweiterungen und Leistungssteigerungen.

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

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

## BIETE

**Porsche SC 2.7 / 3.0 Lenkrad**, Hersteller VDM für Porsche, passend für alle G-Modelle, wurde hauptsächlich in der Bauperiode ´74–´77 verwendet, gebraucht, aber insgesamt sehr guter optischer Zustand, € 390,00, Tel.: 0162-3661816

**Porsche 911 GT3 RS**. Miami-Blue. Einmaliges Kunstwerk by DCart. 91 x 61 x 12 cm. Echter Kohlefaser-Rahmen. 250.000 bunte Bälle fliegen aus dem Kofferraum. 1.200,– € VB. E-Mail: dc_art@web.de

Porschefreunde Bergisches Land

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

**Porsche 928 S**, EZ 07/1983, 270.000 km, Schweizer Vorbesitz, Technik umfangreich überarbeitet (Motor, Getriebe, Fahrwerk, Elektrik, Lenkung etc.), Zinn-Metallic, Leder blau, Klima, Blaupunkt Berlin mit Schwanenhals etc., € 36.900,00, 0171-2147252 oder kaia@budach.biz


PORSCHE - SERVICE
P. Drux ( Inh. G. Scalise)
PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
Alle Modelle von damals bis heute
www.P-Drux.de
Berner Str. 18 - 20
60437 Frankfurt / Main
Werkstatt@P-Drux.de
Tel.: 069 / 95 000 212
oder: 069 / 507 10 83
Fax: 069 / 507 72 88

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

GETRIEBESERVICE WIEDMANN
Beurener Straße 40
73540 Heubach
+49 175 41 321 41
www.wiedmann-eu.de
Porschegetriebe
Reparatur & Service & Neuaufbau
- 356 - 997 incl. Turbo & CUP
- Cupgetriebe sequentiell
- Übersetzungsänderung
- Renngetriebe
- andere Getriebe auf Anfrage

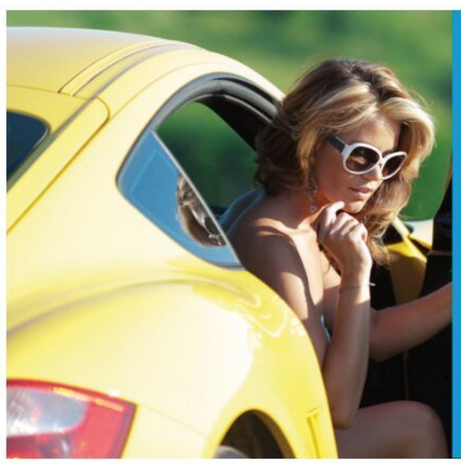
Kfz-Killensberger
wwww.kfz-killensberger.de
Ihr Porsche-Spezialist
Service, Reparatur, Diagnose, Restaurierung
Alfred Killensberger, Ehinger Straße 12
86647 Wortelstetten, Tel. 0176 / 10 616 190

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

porschefahrer_magazin

GÖTZ
www.goetz-pulverbeschichtung.de
Maria-Merian-Straße 5
70736 Fellbach
Telefon 0711/51099560
E-mail: info@goetz-pulverbeschichtung.de
- Pulverbeschichtung
- Chemisches Entlacken
- Strahlarbeiten

porschefahrer.magazin



IHR PORSCHE IN DEN BESTEN HÄNDEN
KUNDENDIENST | SERVICE | REPARATUR
Humbaur GmbH
KAROSSERIE + LACKPROFI
Sportwagenservice
Joseph-Gänsler-Str. 16
86609 Donauwörth
Tel.: 0906-222-14
Fax: 0906-222-51
www.humbaur-autoservice.de

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

## SUCHE

Suche Porsche **997 in Speedgelb**, Tel.: 01718246350

Suche Porsche **997 / 997 S Coupé oder Cabrio**, Tel.: 01718246350

by JP Group Automotive

# - Wenn Sie nur das Allerbeste wollen

*Alle unsere SSI Produkte werden von Hand montiert und verschweißt. Wir verwenden einen 1,5 mm (3/16inch) rostfreien Stahl mit satinierter Oberfläche 2B EN 1.4307 für optimale Korrosionsbeständigkeit und Langlebigkeit. Auch nach 5 oder 10 Jahren lassen sich lediglich Farbabweichungen an der Oberfläche feststellen.*
*Wir produzieren den Endtopf in „Bananenform“, um die OE-Optik und Sound zu erhalten – in einer Edelstahlversion.*

## EDELSTAHL

**91.410SSI**
**(1620612400)**

*Schalldämpfer, hinten, Doppel “GT3” Style Endrohre, Ø63 mm*

*Passt:*
*Porsche 911 (2.0-2.4) 63-73*
*Porsche 914/6 (2.0) 69-73*

**92.210SSI**
**(1620611200)**

*Schalldämpfer, hinten. Mit TÜV*

*Passt: Porsche 911 S (mechanische Einspritzung ) (2.4) 71-73*
*Porsche 911 T/E/S (nicht mechanische Einspritzung) (2.0-2.4) 63-73*

**91.911SSI**
**(1623104910)**

*Wärmetauschersatz, links/rechts*

*Passt:*
*Porsche 911(2.0-2.7) 63-78*

**91.912SSI**
**(1623105510)**

*Wärmetauschersatz, links/rechts*

*Passt: Porsche 914/4 (1.7-1.8) 69-76*

**91.914SSI**
**(1623105410)**

*Wärmetauschersatz, links/rechts*

*Passt: Porsche 914/4 (2.0) 72-75*

**www.jpgroupclassic.com**

MITTELMOTOR™

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

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

www.porsche-fahrer.de

MARTINI RACING

MARTINI RACING

ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

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 1-2022
Erscheinungstermin: 12.11.2021 | Anzeigenschluss: 08.10.2021

HEEL VERLAG: IHRE ADRESSE FÜR PORSCHE-BÜCHER

Bestell-Nr.: 667957
EUR 98,–

Im hochwertigem Schuber

Bestell-Nr.: 667943
EUR 14,99

PORTOFREIE LIEFERUNG INNERHALB DEUTSCHLANDS

www.heel-verlag.de · info@heel-verlag.de · Tel.: 0531 7088560
HEEL Verlag GmbH | Pottscheid 1 | 53639 Königswinter

# Dress Watch oder Taucheruhr?

*Die Uhrenfrage für den Mann.*

Versandkostenfrei in Deutschland bestellen unter
**WWW.ARMBANDUHREN-ONLINE.DE/SHOP**
oder telefonisch unter **0531 7088 560**

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

## VORSCHAU

### TITELSTORY
911 Carrera 3.2 Clubsport Prototyp – Die reine Lehre

### SPORT-SCHAU
100 Jahre AVUS – Berliner Luft

### REPORT
356 C – Mehr Leistung, mehr Spaß

### WEITERE THEMEN IM HEFT:
Auto-Kultur: Die autogerechte Stadt · Tuning: 944 x 6 · Magazin: 997 Turbo · Service: Taycan Speed-Dating

NICHT VERPASSEN

**PORSCHE FAHRER 1-2022 erscheint am 12. November 2021**

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


### IMPRESSUM

**Verlag:**
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0 I Fax: 02223 9230-26
service@pf-magazin.de I www.pf-magazin.de

**Herausgeber:** Franz-Christoph Heel

**Chefredakteur:** Jan-Henrik Muche

**Redaktionsanschrift:**
Rhönstraße 131, 60385 Frankfurt I redaktion@pf-magazin.de

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Wolfgang Blaube, Christopher Butt, Joachim Gies, Melanie Jaschob-Ahaus (Lektorat), Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung), Martyn Morgan-Jones, Robb Pritchard, Roman Rätzke

**Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:**
Steffen Wagner
Tel.: 02223 9230-53 I Fax: 02223 9230-26 I s.wagner@heel-verlag.de

**Verlagsvertretung:**
Nielsen 3b und 4 (Baden-Württemberg und Bayern)
Christian Keller Media
Route de Riboute Roc de Cargalière, F-11220 Lagrasse
Tel.: 0049 162 2015013
christian@kellermedia.eu

**Anzeigenpreise:** Es gilt die Anzeigenpreisliste 2021.

**Leserservice:**
PORSCHE FAHRER-Leserservice
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 I Fax: 02223 9230-26 I 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 I Fax: 0531 708601 I www.heel-verlag.de

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

**Vertrieb Österreich/Schweiz:**
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 7088560 I Fax: +49 531 708601 I 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.

*Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag des Heel Verlag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung 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*

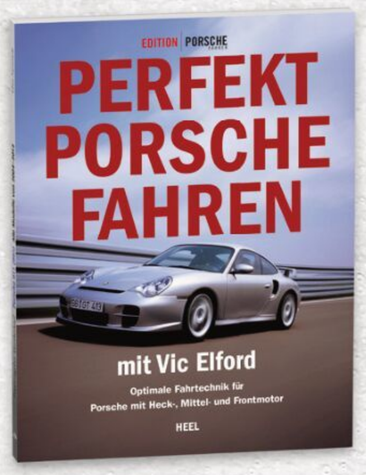
# ABONNIEREN LOHNT SICH!

- 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

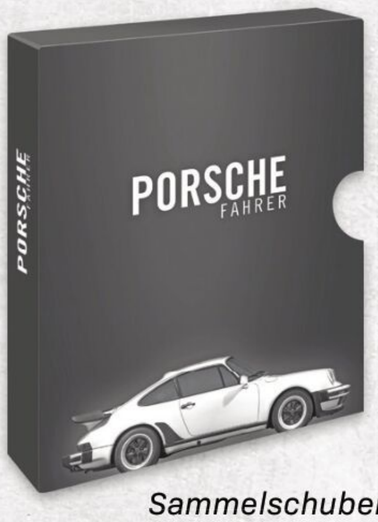
**>13 % sparen** gegenüber dem Einzelkauf

** im Inland, Ausland auf Anfrage*

## IHRE PRÄMIEN BEI EINEM
# 1-JAHRES-ABO



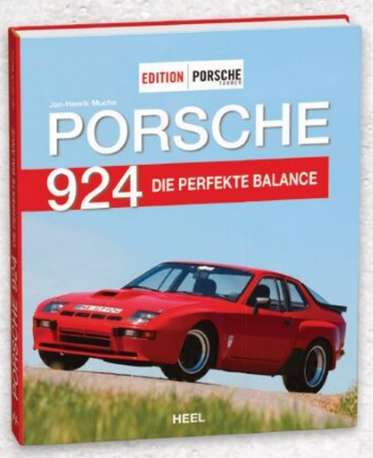

*Wert: 9,99 Euro*




*Sammelschuber*
*Wert: 16,99 Euro*

*Majorette*
*5er Geschenkset*
*Wert: 16,99 Euro*

## IHRE PRÄMIEN BEI EINEM
# 2-JAHRES-ABO




*Wert: 39,95 Euro*

*3D Puzzle GT3 Cup*
*Wert: 33,99 Euro*

*Feuerwehr Macan*
*Wert: 54,99 Euro*

*Schuco*
*Porsche 911 S*
*Wert: 37,99 Euro*

*Schuco*
*Porsche Carrera 2.7 RS*
*Wert: 39,99 Euro*

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

**BESTELLEN SIE IHR ABO** AUF **WWW.PORSCHE-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. Doch wie genau das aussieht, entscheiden Sie selbst. Mit den Porsche Design custom-built Timepieces wird dieses Prinzip mit dem eigens entwickelten Uhrenkonfigurator* in das Segment der Luxusuhren übersetzt – mit über 1,5 Millionen Kombinationsmöglichkeiten. Schauen Sie bei Interesse doch einfach einmal in Ihrem Porsche Zentrum oder Porsche Design Store vorbei. Alle Informationen finden Sie natürlich auch durch Scan des QR-Codes.

**CUSTOM-BUILT TIMEPIECES**

porsche-design.com/custom-built-timepieces

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; $CO_2$-Emissionen (in g/km) kombiniert 230–223
WLTP: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 11,0–10,3; $CO_2$-Emissionen (in g/km) kombiniert 250–233; Stand 08/2021
*Uhrenkonfigurator verfügbar in Deutschland, in der Schweiz, in Österreich ab Anfang 2022