

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 3-2022
März / April 2022
€ 7,50 (D) · CHF 11,50 (CH)
€ 8,70 (A) · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

MIT
**PORSCHE
PREISGUIDE
2022**
TEIL 1

630 TURBO-PS
UND HECKANTRIEB

RUF RT-35



Ist ja mega!
964 Strosek



Renée Brinkerhoff
Im 356 in die Antarktis



Transaxle extrem
968 Turbo RS

BESSERE ERGEBNISSE, SCHNELLER.



Mit Run Personal erleben Sie personalisiertes Training mit Videos-on-Demand direkt auf dem integrierten Display. Trainieren Sie mit Ihrem digitalen Personal Trainer Technogym Coach um motiviert zu bleiben und in kürzester Zeit die gewünschten Ergebnisse zu erreichen.

Rufen Sie 0800 055 66 33 an, besuchen Sie technogym.com oder unsere brandneue Technogym Boutique in der Neuturmstraße 5, 80331 München

TECHNOGYM®

„Die Preise klettern ...

... langsam wieder.“ Sagen die Experten von Classic Data, die den Porsche-Markt seit Jahren begleiten, beobachten und auswerten – nachzulesen im Interview auf Seite 14 bzw. im beiliegenden Preisguide, der seit 2011 ein fester Bestandteil unseres Magazins ist. Nach den sich immer weiter und schneller drehenden Preisspiralen zur Mitte des letzten Jahrzehnts folgte in den letzten paar Jahren auf die lang anhaltende, in Teilen überhitzte Hausse eine realistische Baisse. Wer einen alten Porsche, zu meist ein luftgekühlter 911, teuer als Wertanlage eingekauft hatte, musste sein Portfolio nicht selten neu bewerten – alle anderen erfreuten sich einfach weiter an ihrem Liebhaberstück in der Garage. Gut so, denn Zu neigung sollte sich nicht in Geld messen lassen!

Dass nach einer vernünftigen Bereinigung die Preisentwicklung nun wieder nach oben zeigt, darf nicht nur die Verkäufer freuen. Es ist auch ganz allgemein als Zeichen zu werten, dass klassische Automobile und Youngtimer trotz aller Diskussionen um E-Mobilität und Neuausrichtung des Individualverkehrs weiterhin große Popularität genießen. Mag die Zukunft auch elektrisch fahren, haben die Verbrenner der Vergangenheit und Gegenwart doch eine große Anhängerschaft. Die andere gute Nachricht ist, dass sowohl Fans nachwachsen als auch Autos nachrücken und der Spaß im Großen und Ganzen bezahlbar bleibt: Sowohl die Transaxle-Modelle als auch frühe Boxster und Cayman werden immer beliebter, der Horizont bewahrens- und sammelwürdiger Porsche erweitert sich.

Deshalb wollen wir auch von Ihnen erfahren, was Sie heute ganz besonders interessiert und worüber Sie zukünftig mehr erfahren und lesen wollen. Sind es die aktuellen Modelle, Design, Technik und Service oder die klassischen Typen wie 356 oder 911? Wir haben es in unserer Leserbefragung mal so formuliert: „Stellen Sie sich vor, Sie sind Chefredakteur/-in von PORSCHE FAHRER. Gibt es irgendetwas, das Sie ändern würden, oder gibt es etwas, das unbedingt noch ins Heft muss?“ Wir sind gespannt!

Mit kollegialem Gruß Ihr



Jan-Henrik Mueche



Zusätzliche Bildergalerien und Videos

finden Sie in unserer digitalen Ausgabe!

Alle Infos auf www.pf-magazin.de/app

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

BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



porscheFahrer.magazin



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



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

58



935 JLP-2

John Lee Paul und John Paul jr. waren Rennfahrer mit eigenem Team und eigenem Auto. Das Abenteuer JLP Racing finanzierten Vater und Sohn vor allem mit Drogenschmuggel. Was für eine Story!

18



MISSION R

Der Mission R ist ein Ausblick auf den Motorsport im E-Zeitalter und eine Vorahnung neuer Straßenmodelle. Andrew Frankel durfte im kostbaren Einzelstück kurz mal auf die Rennstrecke.

28



964 STROSEK MEGA

Designer, Entwickler, Tuner, Veredler. Vittorio Strosek war von allem ein bisschen und stellt nach 30 Jahren die Neuauflage seines zum Klassiker gereiften Designerstücks 964 Mega vor. Der Look lässt sich wieder tragen!



42

MASCHINEN

- 42 REPORT
RUF RT-35 ANNIVERSARY – DOPPEL-NULL
- 58 SPORT-SCHAU
935 JLP-2 – CARS, DRUGS AND ROCK 'N' ROLL
- 76 KLASSIK
968 TURBO RS – ERSTES DRITTEL

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 14 INTERVIEW
CLASSIC DATA – „DIE PREISE KLETTERN LANGSAM WIEDER“
- 18 FAHRBERICHT
MISSION R TRACKTEST – ÜBERZEUGUNGSARBEIT
- 38 TECHNIK
WORKSHOP ZUKUNFT – BLICK NACH VORN

MENSCHEN + MOTOREN

- 28 TITELSTORY
964 STROSEK MEGA – COMEBACK DES JAHRES
- 50 PORTRÄT
HERBERT MÜLLER – PROFI-AMATEUR
- 66 MENSCHEN
RENÉE BRINKERHOFF – SIE IST DANN MAL WEG
- 84 HAPPY END
HERITAGE EXPERIENCE HAWAII – ALOHA

RUBRIKEN

- 08 LESERBRIEFE | NEWS
- 57 PORSCHE FAHRER LESERREISE 2022
- 91 LITERATUR
- 94 PORSCHE MARKT
- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM



RUF RT-35

Zum 35. Firmenjubiläum schenkte RUF der Kundschaft einen Turbo der besonderen Art. Der Motor kam vom 997, die Basis lieferte der 991 und Heckantrieb musste reichen. 630 PS sind noch heute ein Wort.

HAWAII

Im Dienst der Marken- und Traditionspflege reist das Porsche Museum mit ausgewählten Klassikern um die Welt. Das Ziel der zweiten Porsche Heritage Experience: Hawaii. Eine Reise mit Sonne, Lava und Sturm.

84



DER OSMIUM-MARKT IM U-TURN

Was vor einigen Jahren noch ein unbeachteter Nischenmarkt war, wird nun zum Star unter den Edelmetallen.

Wer sich für Edelmetalle im Sachanlageportfolio interessiert, der ist im Internet auch schon über Osmium gestolpert. Als im Jahre 2014, also 190 Jahre nach seiner Entdeckung, Osmium das erste Mal kristallisiert werden konnte, erhielt es seinen Nimbus. Denn es ist das einzige nicht fälschbare Edelmetall. Die „Fahrgestellnummer“ des Osmiums ist sein Osmium-Identification-Code. Wenn man es erwirbt oder von privat an privat verkauft, ist diese Nummer der Platzhalter für einen Scan mit Nanometer-Genauigkeit, der die kristalline Oberfläche zeigt. Dies ist ein Merkmal, welches Sachanlage-Edelmetalle ansonsten nicht aufweisen können. Jetzt fragt man sich, warum um Osmium ein solcher Aufwand betrieben wird.



Nun, die Antwort ist ganz einfach. Osmium ist zudem das Seltenste aller nicht-radioaktiven Elemente. So sagen es Markt und Geologie. Allerdings ist Osmium zudem einfach atemberau-

bend schön und wird mehr und mehr als Schmuckmetall eingesetzt.

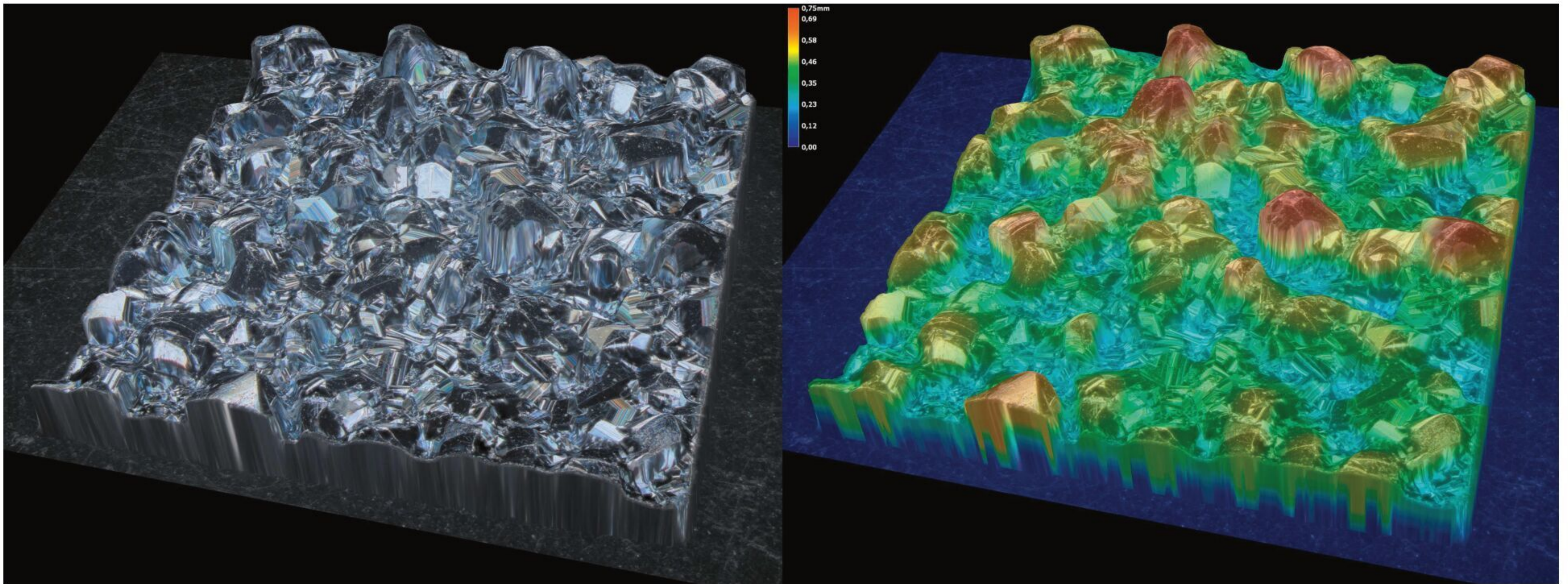
Aber bleiben wir bei der Osmium-Story. Als Osmium erstmals kristallisiert wurde, gab es Gold, Silber und Platin bereits seit Jahrhunderten und Palladium, Rhodium, Iridium und Ruthenium bereits seit Jahrzehnten auf den Edelmetallmärkten. Denn diese sieben Metalle hatten ihre Rally bereits. Rhodium erreichte einen Preis von 900.000 Euro pro kg und ist dann wieder stark gefallen. Gold notiert im Augenblick sehr stark. Es ist also bereits sehr teuer, wird viel gefälscht und wird wohl auch nicht ausgehen, zumindest nicht so bald. Was die Sachanleger triggert, von Gold zu Osmium zu wechseln, ist seine „Unaufgeregtheit“ im Preis. Sein Preis steigt stetig und im Rahmen der Portfoliotheorie gilt Osmium als eine perfekte Erweiterung fast jedes Portfolios.

Die Krux bei Osmium ist der Auf- und Ausbau seines Zweitmarktes. Denn im Gegensatz zu den bekannten Metallen, ist Osmium vergleichsweise kurz am Markt. Es gibt kaum private Personen oder Institutionen, die erworbenes Osmium wieder verkaufen möchten. Aus diesem Grund fehlt die Angebotsseite fast ganz. Interessierte Anleger erwer-



ben kristallines Osmium bei circa 1.000 Händlern weltweit. Aber diese Händler verkaufen zur Zeit fast ausschließlich Osmium aus erster Hand, nämlich Osmium, welches von den Osmium-Instituten aus direkt nach der Zertifizierung in den Markt gebracht wird. Es steht zu erwarten, dass mit den ersten Verkäufen von Anlegern auch der Zweitmarkt startet. Wenn man die jetzigen Zahlen nimmt und sie vorsichtig extrapoliert, dann könnte das in circa fünf Jahren passieren. Mit einer gleichzeitigen signifikanten Vergrößerung des Zweitmarktes und einem Schrumpfen der verfügbaren Mengen an Originärosmium, wird dann eine sehr spannende Zeit anbrechen. Denn mit dem Zweitmarkt wird aus dem jetzigen Osmium-Preis ein Osmium-Kurs werden. Wer weiß schon, wie schnell diese Entwicklung ablaufen wird. Aber niemand weiß, ob es nicht vielleicht auch sehr schnell gehen kann.

Aus diesem Grund ist die große Trendwende bei Osmium genau jetzt. Denn es ist ein beginnender Markt, dessen Richtung man bereits recht gut abschätzen kann. Und es ist der letzte große Edelmetallmarkt überhaupt. Das insgesamt handelbare Volumen von Osmium in kristalliner Form auf dem Weltmarkt wird im günstigsten Fall und



unter Berücksichtigung eines moderaten Preisanstiegs bei einer Gesamtmenge von circa 22 Tonnen Osmium auf 35,2 Milliarden Euro geschätzt. Es gibt also einzelne Personen auf dem Globus, die einfach den gesamten Markt aufkaufen könnten.

In Deutschland startete das Osmium Geschäft im Jahr 2014. Jedoch findet nun die „Osterweiterung“ statt. Länder wie China, Indien oder die Emirate werden nun in den Osmium-Sachanlagemarkt einsteigen. Diese Länder hatten mit einer Verzögerung zu kämpfen, da in jedem angeschlossenen Land zunächst die Keimzelle eines Osmium-Institutes entstehen muss. Denn hier wie dort gilt: Osmium ist in seiner kristallinen Form unfälschbar und nur in dieser Form. Es kann direkt im Schmuckmarkt als Halbzeug eingesetzt werden, unterliegt den internationalen, durch die Osmium-Institute verhandelten Zollabkommen und kann vor Ort in jedem Land geprüft werden.

Sollten nun die asiatischen Märkte kommen, kann alles passieren. Mit der Trendwende am Osmium-Markt von moderatem Wachstum zu schnellem Wachstum hat sich aber auch gezeigt, dass die Lieferungen trotz akribischer Planung zwei Mal im gesamten Angebotszeitraum zum Erliegen kamen, da nicht schnell genug nachproduziert werden konnte. Vor allem Osmium-Disks und Osmium-Barren waren betroffen. Kleinsachanleger konnten durchgehend weiter beliefert werden.

Aus diesem Grund sind Sachanleger sicher gut beraten, wenn sie sogenannte Barren-Boxen erwerben. Denn diese Boxen werden durch die Osmium-Institute aus den verfügbaren Waren zusammengestellt. Es wird dabei vor allem im Auge behalten, dass für die erworbenen Stücke der Sparkle, also „das Glitzern“ der Oberfläche, ähnlich ist. Übrigens gibt es diesen Effekt und damit auch die Wiederverkaufbarkeit in den Schmuckmarkt oder Zweitmarkt nur

mit kristallinem Osmium. Andere Darreichungsformen wie Rohosmium oder Schmelzstücke sind in den Zolldatenbanken nicht enthalten. Man sollte also darauf achten, auch wirklich kristallines Osmium zu erhalten.

Informieren kann man sich auf www.osmium.info. Erwerben kann man Osmium auf www.osmium.com. Und Nachfragen stellt man am Besten bei den Osmium-Instituten unter der Hotline **+49 (89) 7 44 88 88 88**.

So oder so: Osmium bleibt spannend und ein Mythos!



OSMIUM

BERICHT AUS BONN

Da ich nach wie vor zu den regelmäßigen und aufmerksamen Lesern Ihres Magazins zähle, darf ich folgende Korrektur im Artikel „Bericht aus Bonn“, Ausgabe 2-2022, Seite 46, anbringen. Der in der o. a. Reportage erwähnte – und von Hans-Dieter Blatzheim erworbene – Porsche 917 hat das ADAC-1000-km-Rennen 1970 auf dem Nürburgring nicht gewonnen. Gesamtsieger wurde der von Porsche Salzburg gemeldete 908/3 mit Kurt Ahrens und Vic Elford. Ein vom Gesipa Racing Team eingesetzter 917 K mit Helmut Kelleners/Jürgen Neuhaus fiel in der neunten Runde aus. Ein zweiter 917 K, gemeldet vom AAW Racing Team, wurde von Pauli Toivonen/Sten Axelsson gefahren, musste im dritten Durchgang aufgeben.

Jörg-Thomas Födisch

Anm. d. Red.: Herr Födisch hat da völlig recht. Während der 908 zwischen 1969 und 1971 viermal in Folge auf dem 1. Platz landet, ist dem 917 am Nürburgring kein Gesamtsieg vergönnt.

Wie immer war ich auf die neue Ausgabe gespannt, besonders auf den Bericht über den 993 Carrera 4 Megatest. Ein bisschen gestolpert bin ich, und nicht nur ich wahrscheinlich, über den „Bericht aus Bonn“. Dieser 911 S 2.6 ist ja ein interessanter Wagen. Beinhaltete der horrenden Preis von 90.000 Mark auch den Umbau des Sechszylinders nach vorn? Dann säßen die Cibié-Fernscheinwerfer tatsächlich auf der „Motorhaube“, obwohl die Aufnahme auf Seite 42 ihn eindeutig an der üblichen Stelle im Heck zeigt. Pardon für das Schlaumeiern, ich konnte nicht anders.

Peter Schwabedissen

GEFUNDEN: 356 A

In der neuesten Ausgabe fiel mir in der Rubrik „Vorschau“ sofort ein silberner 356 auf, an dessen Kennzeichen ich ihn sofort erkannte. Es musste der 356 sein, der in Südafrika im Eingang des Weinguts „Iona“ stand und der dem Chief Executive Officer Gunn gehörte! Das Kennzeichen „CEO 356“ ist mir seit meinem Besuch im November 2017 in Erinnerung geblieben. Leider war der Chef damals nicht selbst anwesend, sonst hätte ich ihn sicher nach Deutschland eingeladen.

Wolfgang Köhler

Anm. d. Red.: Tatsächlich, das ist er! Nur leider können wir in dieser Ausgabe nicht den passenden Artikel zum Auto liefern, da – ladies first – Renée Brinkerhoff und ihrem Antarktis-erprobten 356 der Vorzug gegeben wurde. Wir holen das noch diesen Sommer nach!



Foto: privat

GESUCHT: 356 C

Auf diesem Weg versuche ich mehr über meinen 356 C in Erfahrung zu bringen. Da keine Originalpapiere vorhanden sind, bleibt als einziger Anhaltspunkt das Berliner Kennzeichen. Der 356 war ursprünglich rot und hatte einen Frontschaden, bei dem die Brille, Kofferraumhaube, Frontstoßstange und die linke Tür getauscht wurden. Teilweise fuhr er in Orange mit silbernen Hauben durch Berlin und hatte vorn ein Klebekennzeichen (vielleicht auch ohne Frontstoßstange). Weiß ein Leser mehr zu diesem Auto?

Andreas Spieth

Anm. d. Red.: Vielen Dank für Ihre Nachricht und das Schlaumeiern. Ob es Gedankenlosigkeit oder die Auto-Korrektur war – was uns, wenn auch nicht den Motor, dann doch die Haube in diesem Moment vorn vermuten ließ, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Vielleicht war es auch nur Vorweihnachtsstress. Wir wissen, wo beim Elfer Motor und Motorhaube sitzen, und meinten das Richtige.

WORT UND BILD

Als langjähriger begeisterter Leser des Magazins PORSCHE FAHRER ist mit leider die neue Schriftart in Ausgabe 2-2022 negativ aufgefallen, da sie die Lesbarkeit der Artikel doch sehr negativ beeinträchtigt. Bislang war die Schrift etwas größer und fetter und damit ideal lesbar. War dies eine „drucktechnische“ Ausnahme oder ist das ab sofort die neue Schriftart?

Mathias Kolb

Anm. d. Red.: Tatsächlich sind Sie nicht der Erste, der die Lesbarkeit bemängelt. Die neue Schrifttype, die wir im Rahmen eines sanft modernisierten Layouts benutzt haben, wirkt in der Tat zu blass, weshalb wir bei dieser Ausgabe gleich nachgebessert haben. Wir wollen ja nicht nur schöne Bilder, sondern auch adäquate Texte bieten!

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.

ROT PUNKT KÜCHEN



Was Rotpunkt Küchen mit Porsche verbindet?
Mehr, als sich vielleicht zunächst vermuten lässt.
Denn als Hersteller hochwertiger Küchenmöbel
im Premiumsegment wissen wir um die Bedeutung
guten Designs. Getrieben von der Leidenschaft,
Küchen zu entwerfen, die Herzen höherschlagen
lassen, entwickeln wir uns seit über neun Jahr-
zehnten kontinuierlich weiter. Vielfältig, langlebig
und nachhaltig – so denken, arbeiten und designen
wir. Denn mit dem Kauf einer Küche treffen Sie nicht
nur eine wichtige Entscheidung für Ihr Zuhause,
sondern auch für unsere gemeinsame Zukunft.

driven by passion.

— Mehr über Rotpunkt Küchen erfahren:
[rotpunktkuechen.de](https://www.rotpunktkuechen.de)

Rotpunkt Küchen GmbH

Ladestraße 52

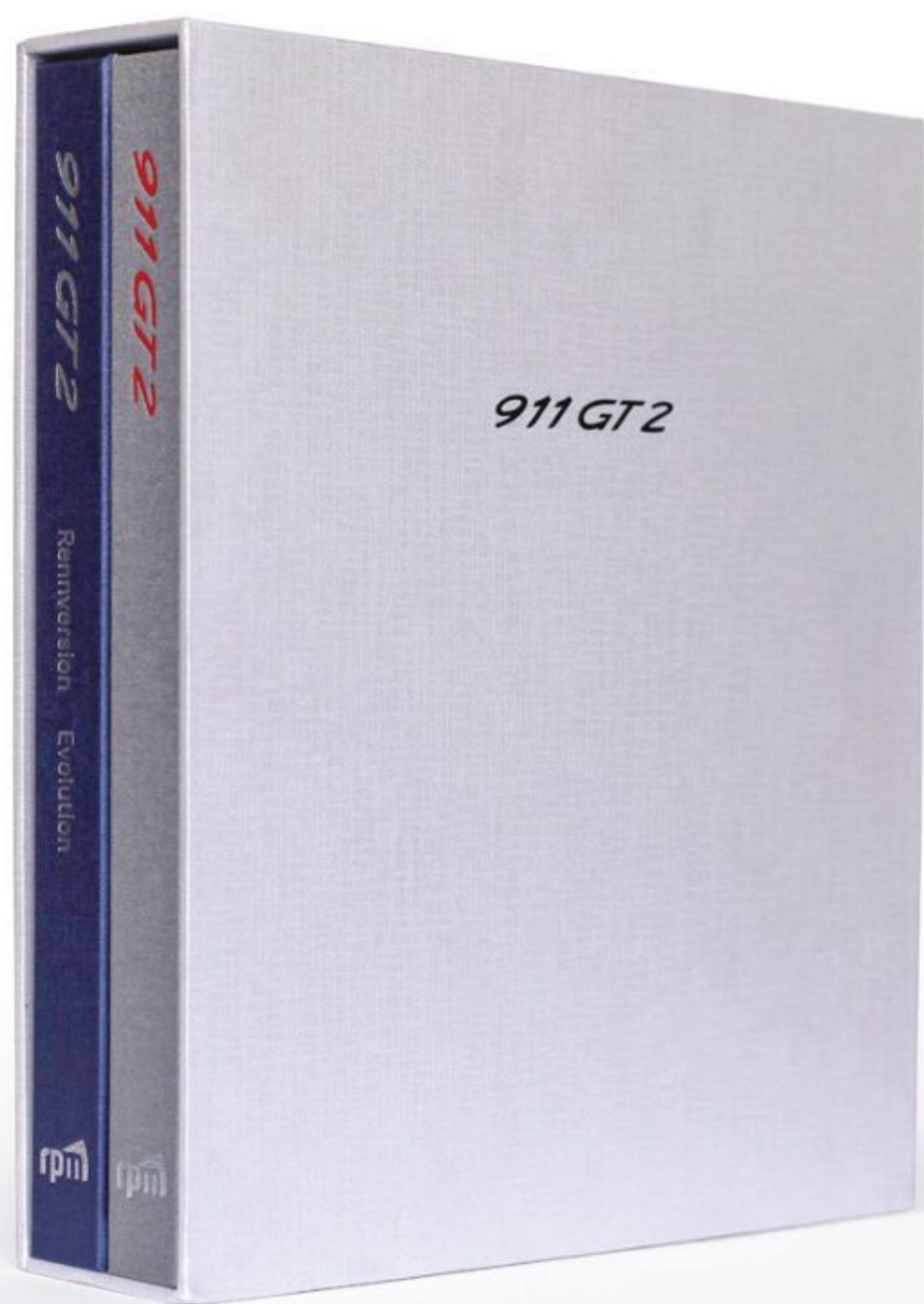
32257 Bünde

Germany

[rotpunktkuechen.de](https://www.rotpunktkuechen.de)

[f](#) [rotpunktkuechen](#)

[@](#) [rotpunktkuechen_de](#)



1996 Model Year GT2

WPOZZZ99ZTS393085
elf Haberthur

This car ran for the first time at the fourth round of the BPR Endurance series in 1995 at Jarama (Apr 9, 1995). Furthermore, the car contested the 24 Hours of Le Mans that year, but failed to finish due to accident damage. For 1996, the car's exterior color was changed to red. It participated in all but two rounds of the BPR series. The second trip to Le Mans would not bear any fruits. The car failed to finish again due to gearbox problems.

Over the winter, the team upgraded the aero to the 96/2 spec. Its third attempt to tackle Le Mans proved to be very successful. The car won the GT2 category. Afterwards, the car raced the last two 1997 FIA GT races in the USA and the first round of the 1998 FIA GT at Oscherleben. The team then used a new body shell from Porsche and contested races in 1998 with this VIN, even though the physical car was still there! In 2019, the original car was restored by Phil Hindley at Tech 9 in the UK.

Production date: 10/03/1995
Color: x4

Race History

Season	Date	Team	Num.	Event	Result	Drivers
1995	Apr 9	Haberthur	22	BPR #04 Jarama	2nd	Neugarten, de Lesseps, Margueron
	Apr 23	Haberthur	22	BPR #05 Nürburgring	7th	Neugarten, de Lesseps, Margueron
	Apr 30	Haberthur	82	Prequal: Le Mans	56th*	Margueron, Siffert
	May 6	Haberthur	22	BPR #06 Donington	6th	Neugarten, de Lesseps, Margueron
	May 14	Haberthur	22	BPR #07 Paris	dnf, team	Neugarten, de Lesseps
	Jun 18	Haberthur	82	24h Le Mans	dnf, accid.	Margueron, Siffert, de Thoiny
	Jul 2	Haberthur	22	BPR #08 Anderstorp	3rd	de Lesseps, Margueron, Charoif
	Nov 12	Haberthur	22	BPR #12 Zhuhai	dnf, dnf	de Lesseps, Charoif, Lien
1996	Mar 3	Haberthur	99	BPR #01 Paul Ricard	21st	de Lesseps, Charoif, Baladrans
	Mar 24	Haberthur	99	BPR #02 Monza	19th	de Lesseps, Charoif, Neugarten
	Apr 14	Haberthur	99	BPR #03 Jarama	9th	de Lesseps, Charoif, Lien
	Apr 29	Haberthur	73	Prequal: Le Mans	60th*	Neugarten, Selter, Lien
	May 10	Haberthur	99	BPR #04 Silverstone	15th	Charoif, Baladrans
	Jun 16	Haberthur	73	24h Le Mans	dnf, gearb.	Neugarten, Selter, Lien
	Jun 30	Haberthur	99	BPR #05 Nürburgring	7th	de Lesseps, Baladrans, Thiers
	Aug 26	Haberthur	99	BPR #07 Suzuka 1000	6th	Rien, Ligonot, Kimito
	Sep 12	Haberthur	99	BPR #09 Spa	6th	Bony-Kesset, Neugarten
	Oct 6	Haberthur	99	BPR #10 Nogaro	6th	de Lesseps, Neugarten, Ligonot
	Nov 3	Haberthur	99	BPR #11 Zhuhai	dnf, gearb.	de Lesseps, Charoif, Org
1997	Apr 13	Haberthur	72	FIA GT #1 Hockenheim	7th	Lagaris, Martindale
	May 4	Haberthur	78	Prequal: Le Mans	55th*	Neugarten, Caruso
	Jun 16	Haberthur	78	24h Le Mans	win	Neugarten, Lagaris, Martindale
	Oct 18	Haberthur	72	FIA GT #10 Sebring	14th	Neugarten, Ligonot, Pace
	Oct 26	Haberthur	72	FIA GT #11 Laguna Seca	10th	Neugarten, de Groot
1998	Apr 12	Haberthur	61	FIA GT #1 Oscherleben	crash	Poulsen, Graham, Smadja
	May 3	Haberthur	68	Prequalifying 24h Le Mans	19th	Poulsen, Graham, Smadja, Maury-L.

176

WPOZZZ99ZTS393085 / 048.0021
elf Haberthur

Hervé Poulsen, the mastermind behind the BMW art cars in the '70s, drove for the Swiss team in 1998 at the season opener in Oscherleben, where the team's aging warhorse WPOZZZ99ZTS393085 suffered a minor accident. The 24 Hours of Le Mans lured, and a new 993 GT2 replacement body (048.0021) made for a fitting canvas. The team's Le Mans class win of the previous year was the entry ticket, so Haberthur swapped the VIN over to the '98 body.

The French painter Filip-O Filipovitch had already painted a previous art-car for artist Georges Wolinski and remembers that he was given a bit of leeway in transforming Wolinski's illustrations onto the GT2Z-canvas: "I went to see him at his home in Paris. He handed me a few drawings and said, 'Take these and put them wherever you want! I had a start-fish, cups, a box, a cap, and boards for the rear wing. We talked a bit about the locations and then he let me go."

After finishing at Le Mans, the car was only allowed to keep the Wolinski-dress for the upcoming round at Hockenheim. On the way to Austria, the team's truck had an accident, setting its content around a bit. When the car was restored in 2018, Filip-O was asked to redo his paint work from two decades ago: "I recognized the car because it had dents on the roof from the accident in Austria."

Race History

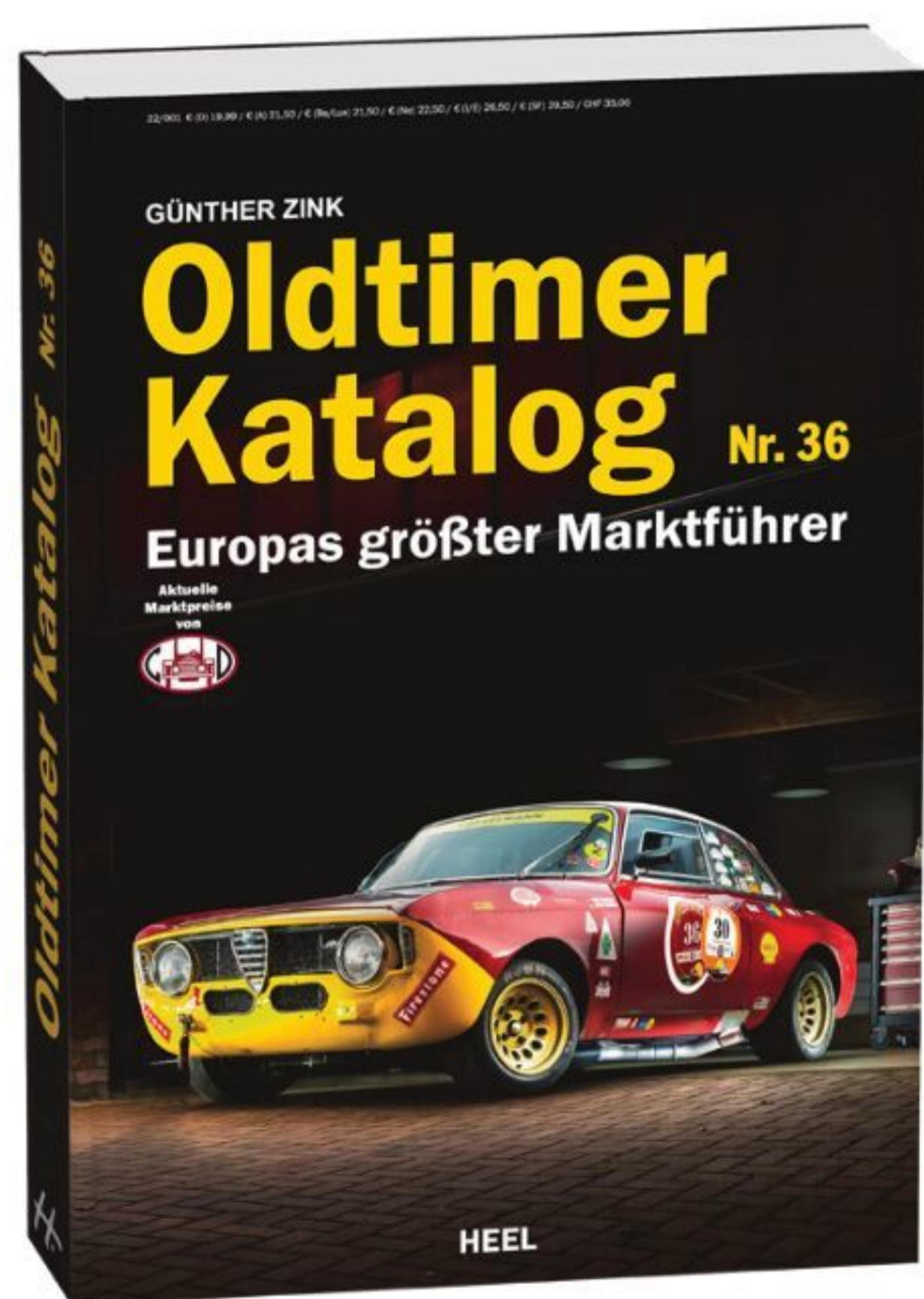
Season	Date	Team	Num.	Event	Result	Drivers
1998	Jun 7	Haberthur	68	24h Le Mans	4th	Maury-Lachères, Graham, Poulsen
	Jun 26	Haberthur	61	FIA GT #03 Hockenheim	9th	Willy, Graham, Smadja
	Jul 12	Haberthur	61	FIA GT #04 Dijon	13th	Poulsen, Graham, Smadja
	Jul 19	Haberthur	61	FIA GT #05 Budapest	gearbox	Faehler, Jodanis, Casadei
	Aug 23	Haberthur	61	FIA GT #06 1000km Suzuka	12th	Graham, Smadja, Kimito
	Sep 6	Haberthur	61	FIA GT #07 Donington	11th	Graham, Smadja, Clivio
	Sep 20	Haberthur	61	FIA GT #08 Zeltweg	11th	Lambert, Casadei, Baron
	Oct 18	Haberthur	61	FIA GT #09 Homestead	9th	Horn, Casadei, Baron
	Oct 26	Haberthur	61	FIA GT #10 Laguna Seca	cooldown	Lambert, Conte

177

GT2 x 2

Ein Buch bei den Porsche-News aus aller Welt? Dann muss es sich um etwas Besonders handeln! Tut es, in doppelter Hinsicht, schon weil es zwei Bücher sind. Der erste Band des vereinfacht und betont schlicht 993 GT2 Book genannten, auf 993 Stück limitierten Superlativs beschäftigt sich mit Entwicklung und Produktion des exaltiertesten aller luftgekühlten 911-Turbo-Modelle, der zweite, sogar noch seitenstärker geratene, mit dessen Rennhistorie. Ob es rund 800 Seiten Buch für ein nur 272 Mal produziertes, sagenhaft teures Auto braucht, ist eine müßige Überlegung. WhatsApp-Mitgründer und Co-Autor Jan Koum, Porsche-Sammler und GT2-Besitzer, der das Projekt finanzierte, wollte diese Wissenslücke um jeden Preis schließen. Punkt. Allein rund 120 Seiten stark ist das Register der aufgespurten Straßenfahrzeuge, Farben und Ausstattungen, der Rennsport-Band liefert neben der historischen Einordnung im GT-Sport noch Platzierungen und Rennstrecken zu. Porsche hat sein Archiv weit geöffnet, die Menge an Fotos, Dokumenten und O-Tönen der Beteiligten scheint lückenlos. Okay, zum Preis des Buchs ließe sich auch zwei-, dreimal volltanken, aber zwischen den Seiten werden gefühlt mehr Oktan geliefert.

Christoph Mäder: „993 GT2 Book“, 376 + 416 Seiten, 257 x 299 mm, englisch, Hardcover im Schubert, RPM Books, 399,- Euro



ZAHLEN, BITTE!

In seiner 36. Auflage ist der aktuelle Oldtimer Katalog längst schon selbst ein Oldtimer der Klassik-Szene. Classic Data liefert Zahlen und Marktpreise zu allen bekannten internationalen (und vielen wenig bis gar nicht bekannten) Marken, Autor Günther Zink kümmert sich um Typenbeschreibungen und die historische Einordnung der einzelnen Modelle – von A wie Abarth bis Z wie Zündapp. Über 500 Seiten stark und rund zwei Kilogramm schwer ist das jährlich aktualisierte Standardwerk, das mehr als 150 Marken und über 1400 Fahrzeuge abdeckt. Besonders spannend und lesenswert: die Youngster-Rubrik der kommenden Klassiker. Der neue Oldtimer Katalog kommt Ende März in den Handel.

www.heel-verlag.de

Oldtimer Katalog Nr. 36, Günther Zink, 512 Seiten, 292 x 212 mm, Paperback, 19,99 Euro



FOTOAUSSTELLUNG PORSCHE ONLY

Porsche ist das Thema, „On the Road“ das Motto. Das Studio H49 in Mainz veranstaltet erstmals eine der Marke vorbehaltene Fotoausstellung, besichtigt von über 20 Fotografen aus Deutschland, Holland, Belgien und den USA. Autoliebhaber und -fotografen wollen die Veranstalter gleichermaßen ansprechen und nebenbei einen Treffpunkt für Porsche-Begeisterte in der realen Welt anbieten. Die Ausstellung läuft vom 19. März bis Anfang April.

www.studio-h49.com



**Manche wollen auffallen.
Andere lieber einen bleibenden
Eindruck hinterlassen.**

Die Panamera Platinum Edition. Mit Leidenschaft kreiert.

Erleben Sie die Panamera Platinum Edition bei uns im 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

Panamera 4 E-Hybrid Platinum Edition · Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,2–2,1 (NEFZ); 2,5–2,0 (WLTP, gewichtet); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 49–47 (NEFZ); 57–45 (WLTP, gewichtet); Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,5–17,0 (NEFZ); 24,4–22,6 (WLTP, gewichtet); elektrische Reichweite nach WLTP in km: 49–56 (EAER) · 52–56 (EAER City); Stand 02/2022



PORSCHE



50 JAHRE PORSCHE DESIGN

Uhren, Brillen und natürlich Autos! Mit einer großen Ausstellung würdigt das Porsche Museum das 50-jährige Markenjubiläum des Studios Porsche Design. Zusammen mit seinem Bruder Hans-Peter gründete Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche, Sohn von Ferry Porsche, 1972 Porsche Design in Stuttgart. Zu den Ausstellungsstücken gehören der Uhren-Klassiker Chronograph 1, die Pilotenbrille P'8478, das Mobiltelefon P'9521 und die Pfeife P'3613. Ebenfalls Teil der Jubiläumsausstellung sind stilprägende Fahrzeuge, die F. A. Porsche in Form brachte oder die auch aus seiner privaten Sammlung stammen: Darunter befindet sich der 904 Carrera GTS, den er selbst einst als sein Meisterstück bezeichnete. Aus seinem Nachlass wird ein exklusiv für ihn gebauter 993 Speedster zu sehen sein. Der von der Abteilung Porsche Classic im Rahmen des Sonderwunsch-Programms restaurierte 911 S 2.4 Targa aus dem Porsche-Design-Gründungsjahr 1972 sowie das neue Editionsmodell „Porsche 911 Edition 50 Jahre Porsche Design“ reihen sich in die Fahrzeugschau ein.

Das Sondermodell auf Basis des 911 Targa 4 GTS (Preis: 185.606 Euro), das Porsche passend zum Porsche-Design-Jubiläum in begrenzter Stückzahl auf den Markt bringt, ist auf 750 Exemplare limitiert. Neben den Lackfarben Schwarz und Tiefschwarz-Metallic gehören zu den Design-Zitaten die mit Sport-Tex in klassischem Karomuster bezogenen Mittelbahnen der Sitze und der rote Sekundenzeiger der Porsche Design Subsecond-Uhr des serienmäßig verbauten Sport-Chrono-Pakets. Targa-Bügel und Räder sind in Platinum lackiert, die Kopfstützen tragen das geprägte Logo „50 Jahre Porsche Design“. Die Ausstellung läuft bis zum 10. Juli 2022.



DER GEIST EINER IKONE

REC Watches präsentiert zwei limitierte Armbanduhren, die in Zusammenarbeit mit Gunther Werks, einem der weltweit besten Porsche 993 Restomod-Hersteller, entstanden sind.

SIE ERHALTEN MIT DEM CODE "PORSCHEFAHRER" EINEN RABATT IN HÖHE VON 15%.

BESTELLEN SIE JETZT IHR EXEMPLAR WWW.RECWATCHES.COM

GUNTHER
W E R K S



„DIE PREISE KLETTERN LANGSAM WIEDER“

Erst schossen die Porsche-Preise viele Jahre nach oben, dann folgte Ende der 2010er Jahre eine heftige Korrektur. Die Nachfrage war eingebrochen, die Preise schmolzen dahin. Inzwischen ist die Kauflust jedoch zurückgekehrt, bilanzieren Martin Stromberg und Marius Brune vom Marktbeobachter Classic Data.

Überhitzte Porsche-Preise beherrschten viele Jahre als heißes Thema die Diskussion unter Oldtimerfans. Warum waren klassische 911 so teuer geworden?

Martin Stromberg: Porsche ist eine emotionale Marke. Doch das erklärt nicht alles – emotional sind andere Marken schließlich auch. Bei Porsche zählt zudem die Alltags-tauglichkeit vieler Modelle. Sie gelten nicht nur als sportlich, sondern auch als zuverlässig, stehen für deutsche Ingenieurskunst und sind für sehr viele Fans ein Traum, den sie viele Jahre verfolgen, oft seit ihrer Kindheit. Ein Porsche wirkt stark. Der braucht keine Erklärung, er ist eine.

Wie blicken Sie auf die Preisentwicklung der letzten zwei Jahrzehnte zurück? Können Sie uns einen kurzen Überblick über die großen Tendenzen geben?

Marius Brune: Porsche war nie billig. Selbst in der Phase als Gebrauchtwagen finden sich immer Liebhaber, die gezielt zugreifen. Lange Zeit, bis weit in die 2000er Jahre, stiegen Preise für historische Porsche eher mäßig an. Nach der Wirtschaftskrise 2008/2009 kam plötzlich Musik in den

Markt. Der Aufschwung der Preise über viele Jahre war frappierend, mitunter auch nicht mehr verständlich.

Waren die Preise bei allen Modellen parallel gestiegen, zumindest bei allen Elfern?

Marius Brune: Nein, der Anstieg verlief gestaffelt. Zuerst stürzten sich die Käufer auf Ikonen wie den 911 2,7 Carrera RS, der mit seiner Seltenheit und hohen Leistung schon früh zur Legende wurde. Als der dann preislich abgehoben war, griffen die Porsche-Fans nach dem 911 S, dem ersten Sportmodell der 911-Reihe.

Und dann folgten die anderen Modelle?

Martin Stromberg: Ja, richtig. Dann stiegen die restlichen F-Modelle im Preis, anschließend die Autos der G-Serie mit ihren lange wenig geliebten Faltenbalgstoßstangen. Und das hat einen Sog ausgelöst – und alles, was ein Porsche-Wappen trug, zog nach, auch die 912 und zuletzt sogar die Transaxle-Modelle. Porsche verführt als Marke. Die normalen, fahrbaren Modelle folgen zuverlässig den Preisführern. Allerdings finden sich bei denen weniger Spekulanten unter den Käu-

fern. Das sind eher die, die im Fahrspaß ihre Rendite suchen.

Und dann brachen vor vier, fünf Jahren die Preise ein. Hatte der Reiz plötzlich nachgelassen?

Marius Brune: Der Reiz vermutlich nicht. Aber der Markt preislich extrem in die Höhe geschossener Modelle, zum Beispiel des Carrera RS, stand kurz vor der Überhitzung. Dass diese Preisspirale sich nicht ewig so weiterdrehen konnte, war allen Beobachtern klar. Irgendwann war eine deutliche Korrektur fällig und die begann um 2017. Anschließend fanden die Preise ihren Boden und seit einiger Zeit klettern sie langsam wieder.

Sehen Sie auch Modelle, die auf dem Markt stets sehr hoch bewertet geblieben sind?

Marius Brune: Aus meiner Sicht betrifft das eine ganze Reihe an 356-Modellen. Deren Preise hatten bereits vor denen der 911-Modelle angezogen. Hohe 356-Tarife gelten als etabliert. Ob das so bleibt, wird uns die Zeit zeigen. Hier scheint mir eine Konsolidierung der Preise jedenfalls wahrscheinlicher als ein weiterer Anstieg.



Martin Stromberg (l.) und Marius Brune sehen bei Porsche eine Verbindung aus Emotion, Ingenieurskunst und Alltagstauglichkeit, welche die Faszination der Marke ausmacht.

Was wird den Porsche-Oldtimermarkt zukünftig prägen?

Martin Stromberg: Bereits seit einiger Zeit findet ein Generationswandel statt, das ist nicht mehr zu übersehen. Die neuen, jüngeren Käufer, die nachrücken, besitzen andere Präferenzen als die recht homogene Klientel, die es bisher gab. Sie setzen zunehmend neue Schwerpunkte, zum Beispiel auf die Fahrbarkeit, und akzeptieren problemlos auch jüngere Modelle. Selbst der 964, lange das Stiefkind, zieht längst spürbar an.

Gibt es dabei eine gemeinsame Motivation, eine Art Porsche-Credo?

Martin Stromberg: Nicht eines, sondern viele! Es fällt auf, dass sich unterschiedliche Gruppen formiert haben. Bei den Fans, welche die große Porsche-Szene prägen, geht es nicht immer allein um die Marke oder ein spezifisches Modell. Es gibt zum Beispiel eine Fraktion, der Originalität über alles geht, die mit enormem Aufwand so viel authentische Substanz wie möglich sucht und erhält. Und am anderen Ende des Spektrums stehen die Outlaws. Für sie liefert Porsche die ideale Basis, um sich ihren ganz persön-

lichen Traum zu verwirklichen. Magnus Walker hat hier als Superstar einen Weg beschrieben, der viele fasziniert hat. Oder auch die Manufaktur Singer in Kalifornien.

dig gefertigt, auch im Interieur und in allen Details folgen sie einem durchdeklinierten Stil. Bei diesen Autos wird oft wild an der Leistung geschraubt, dazu kommen Fahrwerks-

„DIE NEUEN KÄUFER, DIE NACHRÜCKEN, BESITZEN ANDERE PRÄFERENZEN. SIE SETZEN ETWA AUF FAHRBARKEIT UND AKZEPTIEREN PROBLEMLOS AUCH JÜNGERE MODELLE.“

Martin Stromberg

Wie können Sie diese Interpretationen, also die Umbauten modernerer Porsche 911 auf den F-Type-Look, preislich überhaupt bewerten?

Marius Brune: Letztlich geben dafür die Wiederaufbaukosten den Rahmen vor. Interessant ist die Tatsache, dass die Zahl dieser Autos so schnell wächst. Singer hat begonnen, und heute gibt es unzählige Nachahmer, die aus Porsche 964 Carrera 4 oder frühen, oft verbrauchten G-Modellen irgendein Fantasie-mobil bauen, das am Ende viele begeistert. Teilweise sind diese Modelle enorm aufwen-

änderungen und Spurverbreiterungen. Solche Autos stehen zwar nicht im Zentrum der Szene, prägen sie aber, zumindest aus unserer Sicht als Marktbeobachter. Sie gestalten ja durch die Nachfrage aktiv die Preise mit.

Welche aktuellen Trends sehen Sie neben den Segmenten der superoriginalen Porsche oder der frei konfigurierten Outlaws?

Marius Brune: Zum Beispiel, dass die früher so verachteten Wasserboxer plötzlich echte Freunde gewinnen. Für die existiert dieses einstige Stigma der falschen Kühlung auf ein-

mal nicht mehr. Daraus ergibt sich zudem der Vorteil, dass diese Nachfrage auf ein großes Angebot stößt. Auch sind viele Sondermodelle auf dem Markt. Insgesamt sehen wir, dass zwar der Marktpreis für viele dieser Modelle in den letzten Jahren zurückgegangen ist, nicht aber das Interesse. Meist ist die Talsohle erreicht und die Preise ziehen an.

Zielt das Interesse auch auf die Transaxle-Fahrzeuge?

Marius Brune: Absolut. Schon lange gelten die Transaxle-Modelle als cleverer Einstieg in die Porsche-Szene – frei nach dem Motto „Großer Name, kleiner Preis“. Sonderlich geliebt hat sie die 911-Fraktion jedoch nicht. Nach dem 40-jährigen Transaxle-Jubiläum, das Porsche 2016 medial groß gefeiert hat, ist dieses Kapitel der Porsche-Geschichte jedoch zunehmend ins Blickfeld gerückt und hat viele neue Fans gefunden. Plötzlich stieg das Interesse spürbar, der Markt in diesem Segment belebte sich nachhaltig mit der Folge, dass die Marktwerte zu steigen begannen. Inzwischen haben wir allerdings auch bei den Transaxle-Preisen eine Beruhigung gesehen. Ein Grund könnte sein, dass der Vorteil von im Vergleich weiterhin günstigen Einstiegspreisen durch hohe Ersatzteilpreise schnell wieder einkassiert wird. Die liegen nämlich auf 911-Niveau.

Befinden sich aus Ihrer Sicht die frühen Boxster und Cayman tatsächlich schon im Zielgebiet der Porsche-Liebhaber?

Martin Stromberg: Unbedingt! Gerade Einsteiger haben die Bezahlbarkeit der frühen Boxster und Cayman entdeckt. Diese Autos leisten und bieten enorm viel fürs Geld: große Fahrfreude, gute Qualität und den unbezahlbaren Nimbus der Marke Porsche.

Die Folge dürfte klar sein: Die Preise für frühe Boxster und Cayman ziehen an, oder?

Martin Stromberg: Absolut. Das überschlägt sich nicht, aber der Trend ist klar abzulesen. Definitiv funktionieren diese Modelle nicht mehr wie normale Gebrauchtwagen. Dennoch gibt es viele Fahrzeuge in schlechtem Zustand, mit gefälschten Tachoangaben, vielen Besitzern und unklarer Geschichte.

Wie ordnen Sie die jüngeren Modellreihen aus dem SUV- und Limousinen-Segment ein, also Cayenne oder Panamera?

Martin Stromberg: Weder Cayenne noch Panamera reizen derzeit Porsche-Fans. Die Preise bleiben im Keller. Vielleicht liegt das an der Baukasten-Technologie, die diese Modelle nicht mehr so kompromisslos individuell als Porsche auftreten lässt. Auch war die Käuferklientel bei Cayenne und Panamera von Beginn an eine andere als bei den Sportwagen. Porsche ist bei den Fans immer noch eindeutig als Sportwagen-Marke positioniert. Das mag der globale Markt heute anders sehen, im historischen Umfeld ist das jedoch eindeutig. Porsche-Fans wollen keine Viertürer oder SUV – na ja, den Cayenne vielleicht als stan-

„SCHON LANGE GELTEN
TRANSAXLE-MODELLE ALS
CLEVERER EINSTIEG IN DIE
PORSCHE-SZENE, DER MARKT
HAT SICH SPÜRBAR BELEBT.“

Marius Brune

desgemäßes Zugfahrzeug für den Porsche-Oldtimer. Immerhin stehen Cayenne-Fahrer auch deutlich leidenschaftlicher hinter ihrem Auto und sind viel besser vernetzt als beispielsweise Touareg-Eigentümer.

Das heißt in der Gesamtschau: Es gibt ein erweitertes Angebot bei niedrigeren, jedoch wieder steigenden Preisen – es scheint ein interessanter Moment für Einsteiger zu sein. Welche Punkte sind aus Ihrer Sicht als Marktbeobachter wichtig?

Marius Brune: Da fällt mir sofort das Diebstahlrisiko ein. Besonders 911-Modelle gelten weiterhin als sehr gefährdet. Das Fatale ist, dass diese Autos oft in Tiefgaragen oder, weil sie sich so gut zum Fahren und Unterwegssein eignen, vor Hotels oder auf Parkplätzen bei Oldtimer-Veranstaltungen abgestellt werden. Die Diebe sind schnell und bestens orga-

nisiert und wissen genau, was sie wollen. Oft werden gar nicht mehr die Autos als Ganzes weiterverkauft, sondern nur die Teile, die für Porsche oft sehr teuer sind. Dieses Vorgehen ist erheblich lukrativer und sicherer, als ein komplettes Fahrzeug anzubieten. Für einen guten Motor, ein ordentliches Getriebe oder auch Kotflügel findet sich immer ein zahlender Abnehmer. Für Räder und Bremsen ebenfalls. Oder allein für das Targadach: Das kostet selbst gebraucht noch einige Tausend Euro.

Martin Stromberg: Es gibt noch eine andere große Gefahr: Fälschungen. Das betrifft natürlich nicht die Massenmodelle wie einen 924, auch ein 928 oder ein Standard-911 wird nicht gefälscht. Doch schon beim 911 S geht es los: Der hohe Preisaufschlag macht es für Fälscher attraktiv, einem potenziellen Kunden hier erfundene Tatsachen vorzugaukeln. Noch extremer betrifft das den 911 Carrera RS. Hier lohnt sich der Aufwand trotz der korrigierten Preise. Auffällig ist, wie professionell diese Fälscher-Szene mittlerweile agiert, teilweise schon im industriellen Maßstab. Das sind keine Gelegenheitstäter, sondern es ist eine eigene Branche, die sich im Verborgenen etabliert hat. Die Umbauten sind handwerklich oft beeindruckend und tadellos umgesetzt, und das gilt auch für die Papiere und die angebliche Geschichte. Wer sich für einen Porsche dieser Kategorie interessiert, sollte unbedingt eine unabhängige – unabhängig ist hier wichtig! – Expertise hinzuziehen. Die Gefahr, viel Geld zu verlieren, ist riesig. Und das Thema dann später einem Richter so zu erklären, dass er den Sachverhalt entsprechend erkennt und würdigt, ist eher schwierig. Das zeigen viele Erfahrungen.

Es werden ja auch immer wieder auf 911-Spezifikation umgebaute 912 angeboten. Wie stehen Sie dazu?

Martin Stromberg: Ein dokumentierter Umbau eines 912 auf einen 911 ist aus unserer Sicht dann nicht kritisch, wenn die Geschichte bekannt und dokumentiert ist und das Fahrzeug über entsprechend ausgestellte Papiere verfügt. Das ist dann allein eine Frage der adäquaten Bewertung.

Herr Stromberg, Herr Brune, haben Sie herzlichen Dank für das Gespräch. ◀

Text: Thomas Wirth · Foto: Classic Data



SINGULART



Künstlerin: Bernard Simunovic

SINGULART ist eine der weltweit führenden online Kunstgalerien, auf der Sie Kunst als Kapitalanlage mit atemberaubender Ästhetik finden.

SINGULART wurde von Nutzern als einer der Premium-Onlineshops 2022 anerkannt.

A world of creativity

[WWW.SINGULART.COM](https://www.singulart.com)



FAHRBERICHT – MISSION R TRACKTEST

ÜBERZEUGUNGSARBEIT

Das Konzept Mission R demonstriert, welches Potenzial in einem elektrisch angetriebenen

Porsche-Rennwagen steckt. Andrew Frankel rutscht hinter das Lenkrad und geht auf die Piste.





Mission R

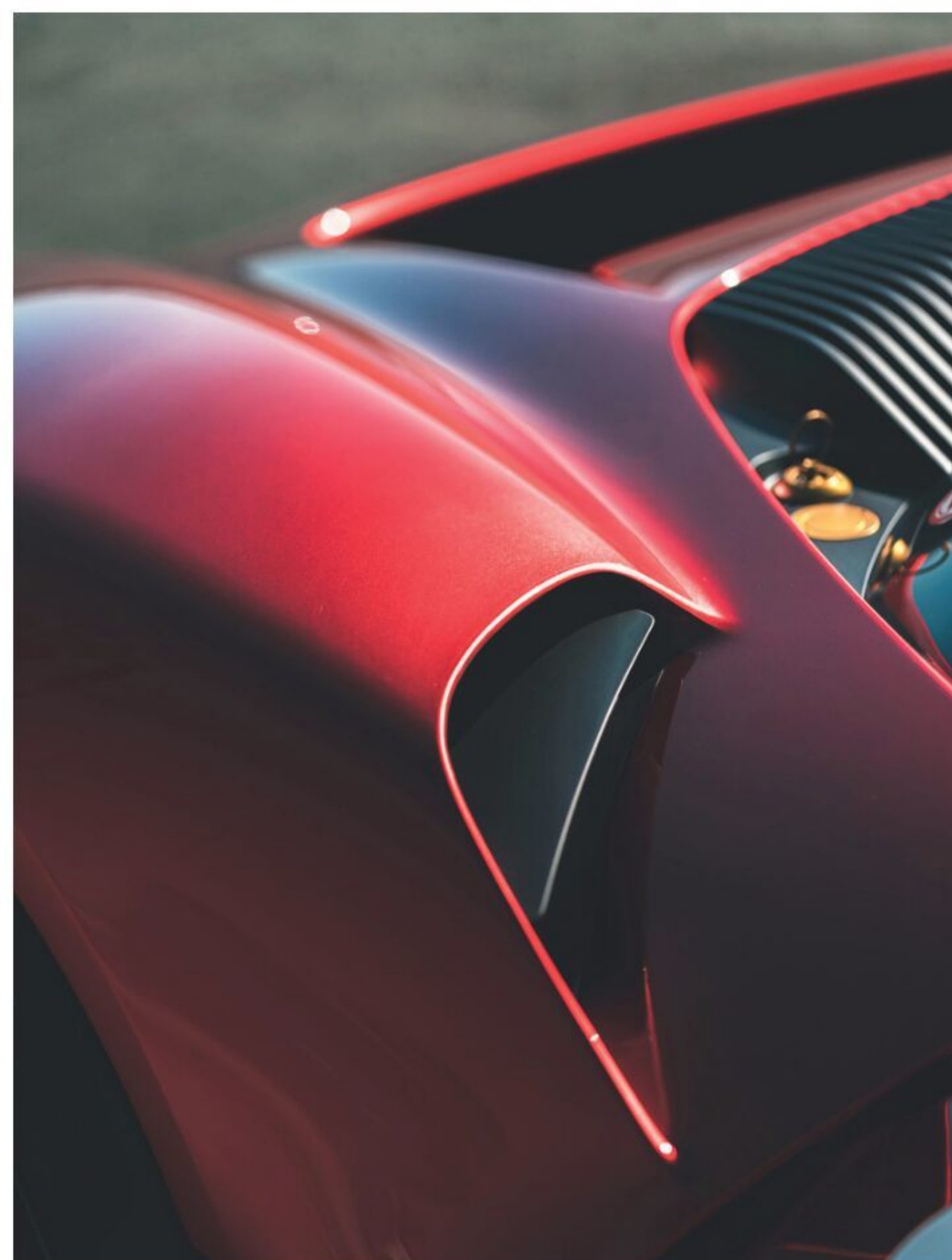


Das ist schon sehr außergewöhnlich: ein Rennwagen, für den eine besondere 45-minütige Sicherheitseinweisung erforderlich ist, die schon einige Tage vor dem eigentlichen Einsteigen stattfindet. Und kurz davor gibt es noch eine weitere. Ich könnte das alles jetzt ausführlich beschreiben, aber kurz zusammengefasst lautet die Anweisung: Wenn alle Lichter auf dem Armaturenbrett plötzlich rot leuchten, so schnell wie möglich raus hier!

Dazu gibt es einige Vorschläge, wie man das Auto schnell verlassen kann und dabei entweder das Fahrzeug oder den Boden berührt – aber bitte niemals beides gleichzeitig. Eigentlich liegen die Zeiten hinter mir, in denen ich aus meinem Wagen springe wie ein Sektkorke aus der Flasche. Aber hier lauern 900 Volt Spannung, da sollte man wohl vorsichtig sein.

„Hier“ ist der Innenraum des Porsche Mission R, und das ist der springende Punkt: Es handelt sich um ein Konzeptfahrzeug, und zwar um dasselbe, das im September auf dem Porsche-Stand auf der Münchener Automobilausstellung zu sehen war. Es gibt noch ein weiteres Exemplar, aber das ist nur ein Modell für Ausstellungszwecke. Vor mir parkt der einzige tatsächlich funktionierende Mission R, und der Bau eines weiteren ist nicht geplant.

Sein offizieller Wert ist nicht angegeben, aber inoffiziell weiß ich zufällig, dass er auf 8 Millionen Euro geschätzt wird. Und jetzt stehe ich hier, ausgestattet mit feuerfester Kleidung von der Kopfhaube bis zu den Stiefeln, und bereite mich darauf vor, gleich die Strecke des Experience Center von Porsche in Los Angeles in Angriff zu nehmen. Ein paar Erkundungsrunden auf dem



Beifahrersitz haben mahrend gezeigt, dass man unvermeidlich einen Unfall bauen wird, wenn man die Strecke aus irgendeinem Grund verlässt. Es gibt nämlich keine Auslaufzonen ...

Doch bevor ich starte noch ein kurzer Abriss darüber, was der Mission R ist, warum er gebaut wurde und was, wenn überhaupt, aus seinem Entstehen abgeleitet werden könnte. Porsche würde niemals ein Konzeptauto entwickeln, ohne ein größeres Ziel vor Augen zu haben. Immerhin handelt es sich um den ersten vollelektrisch angetriebenen Rennwagen des Unternehmens.

WERT VON 8 MILLIONEN EURO

Der Ausgangspunkt war ein 718 Cayman, aber nach der Fertigstellung neun Monate später waren nur noch einige wenige Elemente des Mittelteils übrig geblieben; der Rest ist neu entstanden. Ich hatte spekuliert, dass der Wagen auf der Plattform des nächsten Cayman basieren würde, der 2023 oder 2024 auf den Markt kommt, aber das ist nicht der Fall.

„Von den Abmessungen her sind sie eigentlich sehr ähnlich. Der Radstand zwischen dem Mission R und dem nächsten Cayman unterscheidet sich nur um 1 mm, aber das merkten wir erst, nachdem wir den Wagen fertiggestellt hatten! Das ist reiner Zufall“, erklärt Michael Behr, Projektleiter Mission R.

Abgesehen vom Antriebsstrang stammt er wahrscheinlich am meisten vom Le-Mans-Rennwagen 911 RSR. Übernommen wurden dessen Vorderradaufhän-



**ES LIEGEN 900 VOLT
SPANNUNG AN! AUCH DESHALB
GIBT ES IM VORFELD
DER FAHRT EINE 45-MINÜTIGE
SICHERHEITSEINWEISUNG.**

gung und Hinterachse (die Hinterradaufhängung ist eine Sonderausführung, die bei keinem anderen Porsche verbaut ist) und sogar dessen hochkomplexes Lenkrad.

Der Antrieb ist eine Macht: Eine 80-kWh-Batterie liefert die elektrische Energie für je einen Motor an der Vorder- und Hinterachse, die im Qualifying-Modus zusammen knapp 1100 PS leisten. Im Rennmodus, auf den ich mich heute beschränken muss, leistet das Duo noch immer satte 670 PS. Das reicht für eine Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in weniger als 2,5 Sekunden und eine Endgeschwindigkeit von über 300 km/h. Den dabei erforderlichen Abtrieb gewährleistet die im nachhaltigen Leichtbau aus Naturfaserwerkstoffen hergestellte Karosserie.

Der Innenraum ist zunächst verwirrend, bis man merkt, dass es neben der Lenkung, der Bremse und dem Gaspedal nur ein einziges Bedienelement gibt, das man kennen muss: einen Schalter am Lenkrad, der das Ding in Gang setzt.

Da es sich um ein unglaublich wertvolles Einzelstück handelt, das mit Hightech vollgestopft ist und auch nicht den üblichen Entwicklungsprozess eines normalen Porsche-Rennwagens durchlaufen hat, wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt. Enttäuscht? Ich schon. Und zwar tief.

Ich versuche mich daher diplomatisch auszudrücken: Wenn die dafür Verantwortlichen, zu denen auch Le-Mans-Sieger Marc Lieb und Nürburgring-24-Stunden-Sieger Lars Kern gehören, mir unter dem Deckmantel der Verschwiegenheit die Möglichkeit eingeräumt hätten, das Tempolimit großzügig auszulegen, dann hätte ich weitaus intensivere Fahreindrücke sammeln können. Und deren Schilderung ließe dann noch mehr Interpretationsspielraum.

80-KWH-BATTERIE UND 1100 PS

Es muss halt so gehen. Die enge und anspruchsvolle Strecke ist gespickt mit etlichen hinterhältigen Kurven, noch fieseren Bodenwellen und einigen Auf-und-ab-Passagen. Ein Funkspruch knarzt in meinen Kopfhörern: „Andrew – Stufe eins auf dem Lenkrad. Wenn Sie so weit sind, fahren Sie auf die Strecke.“

Und das war's. Anschließend tritt man einfach auf das Gaspedal und los geht's. Die erste große Überraschung ist, dass es im Innenraum ziemlich laut zugeht – so laut, dass einem jetzt erst bewusst wird, was die Hersteller von Elektroautos so alles unternehmen, um ihre Motoren leise zu bekommen.

Einen Wimpernschlag später bin ich auf einer Geraden und nehme sofort den Fuß vom Gas. Mit dem Allrad-

**DIE LEICHTBAU-KAROSSERIE IST EIN
NACHHALTIGES PRODUKT, HERGESTELLT
AUS NATURFASERWERKSTOFFEN.**







„DER MISSION R BESCHLEUNIGT AUS DEM STILLSTAND SO UNGLAUBLICH SCHNELL, DASS KEINE ZEIT ZUM NACHDENKEN BLEIBT. DER GEIST WIRD SOZUSAGEN AUSBESCHLEUNIGT.“

Andrew Frankel

antrieb und den riesigen Michelin-Slick-Reifen können die Räder eigentlich nie durchdrehen. So hat das Auto keine Traktionskontrolle, von einem Antiblockiersystem ganz zu schweigen. Trotz all der Technik, die in diesem Auto steckt, ist man dynamisch gesehen ziemlich auf sich allein gestellt.

Mit einer derartigen Traktion und Leistung beschleunigt der Mission R aus dem Stillstand heraus so unglaublich schnell, dass man überhaupt keine Zeit zum Nachdenken hat. Der Geist wird sozusagen ausbeschleunigt. Es ist das erste Mal, dass ich ein elektrisches Rennauto fahre, und ich befürchtete, dass ich Zeit brauchen würde, um mich an die sofortige Gasannahme zu

gewöhnen. Aber eigentlich ist es unkompliziert, weil die Kraftentfaltung so linear ist. Es gibt keine Drehmomentkurve, die man berücksichtigen muss – die Leistung ist einfach immer vorhanden.

Mit den klebrigen Slicks, der RSR-Aufhängung und dem enormen (wenn auch nicht in Zahlen angegebenen) Abtrieb mangelt es dem Mission R in den Kurven zudem nicht an ordentlichem Seitenhalt, der Kurvenkräfte von 2 g problemlos zulässt.

Während das Heck dabei stur der vorgegebenen Linie folgt und zum Abweichen davon provoziert werden muss, schiebt die Frontpartie leicht zur Kurvenaußenseite. Das daraus resultierende Untersteuern kann



durch Gaswegnehmen unterbunden werden. Dazu erläuterte Kern: „Wenn Sie mit der Balance nicht zufrieden sind, können Sie diese während des Rennens einfach ändern.“ Das wäre möglich, weil die Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse während der Fahrt über ein Bedienelement am Lenkrad zu wählen und zu ändern ist. Sehr raffiniert.

KÜNFTIGER CAYMAN KÖNNTE DEM MISSION R ÄHNLICH SEIN

Mir geht es vor allem darum, Leitplankenkontakt zu vermeiden. Dieses Auto ist nicht schwierig zu fahren, im Gegenteil, es benimmt sich geradezu harmlos. Aber die Streckenbegrenzungen stehen drohend nahe am Fahrbahnrand, und über die Folgen eines Fahrfehlers möchte ich nicht weiter nachdenken. Zehn Runden später bin ich wieder an der Box.

Als jemand, der immer wieder auf die vermeintlichen Nachteile von Elektroautos in Bezug auf den dynamischen Fahrspaß hingewiesen hat, war ich an dieser Erfahrung sehr interessiert. Mit einem Mission R unterwegs zu sein, lässt einem jedoch keine Zeit zum Nachdenken, weil man einfach viel zu beschäftigt ist. Ich streite nicht ab, dass es mit einem heulenden Sechszylinder und Schaltwippen am Lenkrad vielleicht noch unterhaltsamer wäre, aber auch mit reinem Elektroantrieb ist der Mission R begeisternd und faszinierend. Und wenn man bedenkt, dass es sich nur um ein Konzept handelt, unglaublich gut und perfekt umgesetzt.

Kann das etwas über die Zukunft des Porsche-Sportwagens aussagen? Wenn ja, was? Porsche arbeitet nie ohne Hintergrund an solchen Projekten, und der Mission R bildet diesbezüglich keine Ausnahme. Aus dem damaligen Mission E von 2015 wurde 2019 ohne größere Veränderungen der Taycan. Mit dem Mission R wird demonstriert, wie einer der zukünftigen Wege des Porsche-Kundensports aussehen wird. Aber es steckt noch mehr dahinter. Angenommen, Porsche stellt fest, dass ein elektrisch angetriebener Cayman erforderlich ist (und seien wir ehrlich, das wird irgendwann passieren), so wird er wahrscheinlich nicht weit vom Mission R entfernt sein, was sein Aussehen und sein Fahrverhalten anbelangt.

& **rega**

WIR L(I)EBEN HIFI



ruarkaudio



REGA PLANAR 1 PLUS



RUARK AUDIO R3

WWW.TAD-AUDIOVERTRIEB.DE

TAD-Audiovertrieb GmbH
Rosenheimer Straße 33
83229 Aschau im Chiemgau

hifi@tad-audiovertrieb.de
Tel. +49 (0)8052 9573273





BATTERIEN WIEGEN MEHR ALS MOTOREN, WESHALB DER VERZICHT AUF DEN FRONTANTRIEB DEN MISSION R SCHWERER MACHEN WÜRDEN.

Natürlich würde ich viel lieber an der Gegenwart mit unseren geliebten Verbrennungsmotoren festhalten – doch deren Tage sind gezählt. Und wenn die elektrisch betriebene Zukunft auch nur annähernd so viel Fahrspaß wie dieses Auto bieten kann, dann ist das etwas, das man nicht fürchten muss, sondern auf das wir uns alle wirklich freuen können.

LEICHTER DURCH ALLRADANTRIEB?!

Ich habe Mission-R-Projektleiter Michael Behr gefragt, warum sein Team das Auto nicht lediglich mit Heckantrieb gebaut hat. Damit würde das Gewicht doch noch einmal deutlich unter den schon jetzt beeindruckend niedrigen 1500 kg liegen, die es mit angetriebener Vorderachse wiegt. Der wesentliche Grund dafür ist, dass bei fast 1100 PS im Qualifying-Modus die Traktion sehr wich-

tig ist. „Aber“, fügte Behr hinzu, „der Verzicht auf den Frontantrieb würde das Auto auch schwerer machen.“

Die Erklärung: Die Energie, die beim Bremsen an der Vorderachse zurückgewonnen wird, ist so groß (mehr als 40 % der Verzögerungsarbeit übernimmt der Motor allein), dass man bei einem Verzicht darauf eine um 50 % größere Batterie bräuhete, um das auszugleichen. Da Batterien mehr wiegen als Motoren, würde der Mission R zwangsläufig schwerer werden.

Interessanterweise kann man bei einer Vollbremsung nicht feststellen, wo die regenerative Verzögerung durch den Motor aufhört und das traditionelle Bremsen mit den großen Scheiben beginnt. ◀

Text: Andrew Frankel · Übersetzung: Manfred Kolb · Fotos: Porsche

MR MARVIS

AMSTERDAM



DEINE PERFEKTEN CHINOS

Die Longs - MR MARVIS' perfekte Chino-Hosen - kommen in slim fit und sind wie gemacht für Frühling und Sommer. Der elastische Stoff ist leicht und zudem noch weich. Der teilweise elastische Hosenbund

garantiert die ultimative Passform und bietet ein Maximum an Komfort. Die Longs sind die perfekten Chinos für Tage im Office und Wochenenden zugleich. Jetzt verfügbar in 23 Farben. Für welche wirst Du Dich entscheiden?



FINDE DEINE JETZT AUF [MRMARVIS.DE](https://www.mrmarvis.de)



TITELSTORY – 964 STROSEK MEGA

COMEBACK DES JAHRES

Vittorio Strosek ist zurück und er bringt die Neuauflage eines seiner bekanntesten Entwürfe mit. Wir erzählen die Geschichte des Strosek Mega und des Mannes, der ihn gebaut hat.





↑ DRIVERS & BUSINESS CLUB

↑ DRIVERS HALL

↑ ENTRANCE EAST 5

← KLEINE LOKHALLE

← ENTRANCE EAST 4

STROSEK

Als Porsche die G-Serie reifen ließ wie guten Wein, kam die Lust an veränderter Optik und an kühnen Interpretationen von außerhalb. Tuner, Gestalter und Aerodynamik gaben dem Elfer und seinen Verwandten neue Formen und Gesichter. Oft war der Mut zur Gestaltung größer als der Erfolg. Mit verklärendem Blick auf damals werden die Umbauten heute nicht mehr verurteilt, sondern finden als Ausdruck ihres Zeitgeistes neue Wertschätzung.

Dieser dunkelgrüne Porsche hier mag nicht so recht in diese Schublade passen. Die Basis ist unverkennbar, ist ein Porsche 964 Carrera 2. Doch der 964 bildete eher ein Bindeglied zwischen Tradition und Fortschritt, trotz der runden Stoßstangen wirkte er der Geschichte verbunden, was vom Werk durchaus beabsichtigt war. Er kaschierte, dass es unter dem Blech ein technisches Upgrade gegeben hatte, wie es Porsche in den Jahrzehnten zuvor niemals geboten hatte.

**STROSEK GEHT MIT DER ZEIT. LED-SCHEINWERFER
SIND AUSDRUCK DER TECHNISCHEN MODERNE,
IN DER FRONTSCHÜRZE SITZEN BLINKER AUS DEM 991.**

Der Strosek Mega, gebaut auf Basis des 964, trug dem Fortschritt optisch mehr Rechnung. Seinen Namen hat der Wagen aus einer Zeit, in der das Wort noch nicht im Jugendslang verschlissen worden war. Strosek entlehnte ihn aus dem Jachtbau.

MODELLBEZEICHNUNG AUS JACHTBAU

30 Jahre nach seiner Entstehung muss man dem Mega heute ein Kompliment machen: Er nahm mit seiner Formensprache in Teilen vorweg, was Porsche erst ein paar Jahre später mit dem 993 umsetzte: die fließenden Formen der Heckpartie und die geänderten Radausschnitte. Als Vittorio Strosek im Herbst 1993 auf der IAA in Frankfurt zur Präsentation des 993 auf dem Stand erschien, wurde er mit freundlichen Worten empfangen, wie er sich erinnert: „Das Auto dürfte Ihnen bekannt vorkommen.“

Rund 30 Jahre später gibt es wieder einen Strosek Mega. Die Neuauflage hält sich eng an das Vorbild, nur befinden sich anstelle kleiner Ellipsoid-Scheinwerfer solche mit LED-Technik in den konventionell geformten Kotflügeln, die aber weiter die anders gestalteten Radläufe umfassen. In der Frontschürze sitzen nun Blinker aus dem Porsche 991. Beides tut dem sanft überarbeiteten Entwurf gut.





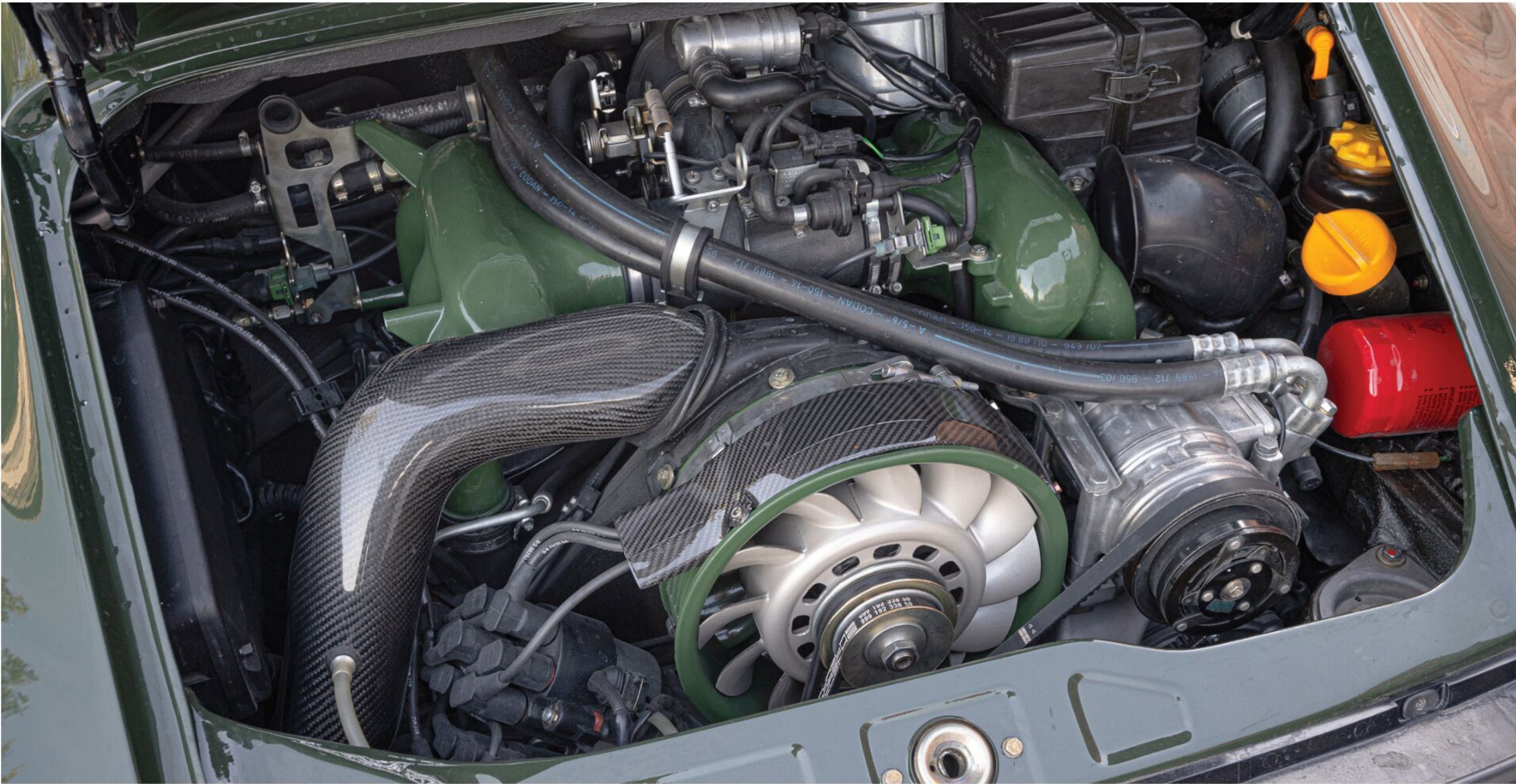
Der Innenraum bleibt nahezu unverändert, Strosek Design fand schon immer beim Exterieur statt. Einige Details zeigen sich zeitgemäß überarbeitet.



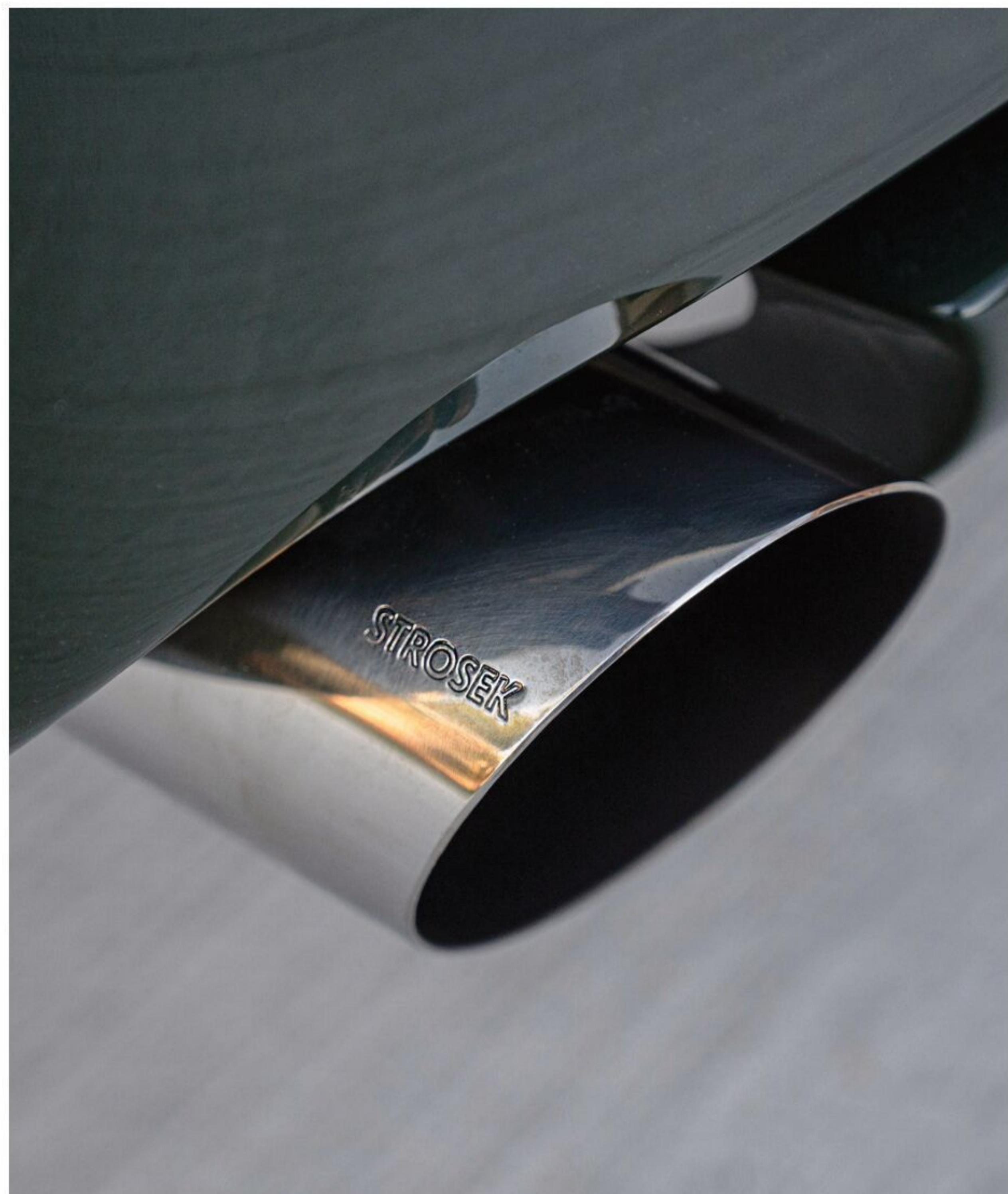
Technisch wird der Umbau wie von Strosek gewohnt umgesetzt: Front- und Heckschürze, vordere Kotflügel und der Heckkotflügel, der an das Seitenteil angesetzt wird, sind aus GFK. Dazu kommen Räder im typischen Strosek-Fünfloch-Design der Größe 9 x 19 vorn und 11 x 19 hinten. Die Rückspiegel fallen kleiner als beim 964 aus, und auch der ausfahrbare Heckspoiler kommt in einem anderen Design. Die Heckschürze wurde gegenüber dem Originalentwurf etwas verändert und bekam eine Art Diffusor.

Unter der Heckschürze sind die zwei runden Endrohre links und rechts der speziell für Strosek gefertigten Auspuffanlage zu sehen, die beim Exemplar Nr. 1 der auf 30 Stück ausgelegten Neuauflage die auffälligste technische Veränderung am Antrieb darstellen. Der Motor zeigt sich dagegen sehr seriennah. Ein Carbon-Rohr führt direkt vom Gebläse hin zu den Wärmetauschern, der Elektromotor für das Heizungsgebläse entfällt. Luftfilterkasten und Luftmengenmesser entsprechen der Serie, die Ventile werden durch eine Sportnockenwelle angesteuert, dazu kommt ein Einmassen-Schwungrad. 300 PS beträgt die Ausbeute der Modifikationen bei weiterhin 3,6 Litern Hubraum. Vom Antrieb her gibt sich der Mega weiterhin als pflegeleichter Begleiter für den Alltag.

Diese Philosophie setzt sich auch im Innenraum fort. Vittorio Strosek selbst sagt, dass er hier kein Freund großer Änderungen ist. Pompöse Aufrüstungsschlachten in Form von überdimensionierten Soundsystemen, üppig ausge-



DEN IMPULS ZUR NEUAUFLAGE GAB EIN KUNDE,
DER NACH EINEM UNFALL MIT SEINEM 964 MEGA
NACH ERSATZTEILEN FRAGTE.





legten Mittelkonsolen oder gewagten Stoffdesigns waren auch früher nie ein Markenzeichen seiner Umbauten.

Die Einstiegsleiste besteht aus Carbon und trägt neben dem Strosek-Schriftzug auch den händisch ergänzten Hinweis auf die Nummerierung sowie die Unterschrift Vittorio Stroseks. Das ist schon der auffälligste Hinweis. Das Strosek-Logo findet sich auch noch auf dem Drehzahlmesser und dem Teppich an der Trennwand zum Motorraum, ebenso auf den Fußmatten. Dazu kommen ein verschraubter, schwarz lackierter Überrollbügel sowie mit beigefarbenem Leder bezogene Recaro-Schalensitze. Die Türverkleidungen im 964-RS-Look sind ebenfalls mit Leder in derselben Farbe gestaltet, so auch die hinteren Verkleidungen.

AUF MEGA COUPÉ SOLL SPEEDSTER FOLGEN

Der Überrollbügel bringt es mit sich, dass die beiden Notsitze hinten entfallen. Die Verkleidung der B-Säule im oberen Teil besteht aus Alcantara, einem Material, das sich auch am leicht geschüsselten Momo-Lenkrad wiederfindet. Einige Verkleidungsteile, wie etwa auf der Mittelkonsole, sind ebenfalls in Carbon ausgeführt.

Hier hat weniger Revolution, mehr Evolution stattgefunden. In der Summe vermittelt der Innenraum eine ebenso vertraute wie gepflegt sportliche Note, denn Strosek verwendet weiter alltagstaugliche 3-Punkt-Gurte, die

Klimaanlage bleibt an Bord und auch auf die Servolenkung wird nicht verzichtet. Hinter den Strosek-Felgen arbeitet weiter die Serien-Bremsanlage aus dem 964 C2, Federn und einstellbare Stoßdämpfer liefert KW.

Die Farbwahl für das erste Exemplar der neuen Serie war der Wunsch seines Neffen Julian Strosek, der ihn auch im Projekt unterstützt: „Er hatte sich dieses Underberg-Grün, eine Porsche-Uni-Farbe, gewünscht.“ Doch es sollte nicht sein Fahrzeug werden. Der Strosek Mega Nr. 1 steht inzwischen bei einem französischen Porsche-Fan. Aktuell wird ein zweites Coupé aufgebaut, bald soll es auch einen Speedster geben. Der Preis liegt bei 300.000 Euro.

Den Impuls für das Projekt gab 2020 die Anfrage eines Kunden, der mit seinem Strosek Mega in einen Unfall verwickelt wurde und Teile für die Reparatur suchte. Doch von diesem Geschäft hatte sich Vittorio Strosek schon lange verabschiedet.

Dass er überhaupt im Beruf des Auto-Veredlers landete, war eher dem Zufall geschuldet. Geboren wurde Vittorio Strosek am 27. Oktober 1947 in Weimar. Als er vier Jahre alt war, zog die Familie nach Berlin, vier Jahre später weiter nach Wuppertal, weil sich seine Eltern mit ihren drei Kindern in der Stadt eingeeengt fühlten. Er erinnert sich gern an die Diskussionen mit seinem Vater, wenn sie vor Autos standen. Und als Kind zeichnete er gern Autos.

Eigentlich wollte er in den Bereich Architektur oder Möbeldesign gehen. „Bis ich mitbekam, dass es in Wup-



Geschmacksmuster: Die Leichtmetall-Räder im hausgemachten, charakteristischen Fünfloch-Design waren und sind ein Teil des Strosek-Zubehörprogramms.

pertal an der Werkkunstschule einen der renommiertesten Studiengänge in Deutschland für Automobildesign gab, und mit Odo Klose einen Professor, der auch noch ein Designbüro betrieb.“ Für das Designbüro arbeitete Strosek in seiner Studienzeit, er entwarf für Büssing drei große Lastwagen und drei Busse. „Die sind auch tatsächlich gebaut worden“, verkündet er.

Und so kam es, dass der Student zwar kein eigenes Fahrzeug besaß, in der Stadt jedoch täglich mit einem unterwegs war, das er gezeichnet hatte. Es war die Zeit der Studentenbewegung: „Meine Kommilitonen schauten mich etwas schief an, wenn ich sagte, dass ich nicht zu den Demonstrationen mitkommen könne, weil ich arbeiten müsse.“

ANGESTELLT BEI LUIGI COLANI

Doch nach dem Studium zog es ihn 1970 ausgerechnet zu einem Revoluzzer, zu Luigi Colani. „Ich fand interessant, wie er das Establishment aufmischte.“ Er schickte ihm seine Abschlussarbeit, ein variabler Stadt- und Familienwagen, bei dem sich der Kofferraum verlängern ließ, und telefonierte mit ihm. Colani war zwar nicht ganz davon überzeugt, dass das Konzept so funktionieren würde, wollte aber, dass Vittorio Strosek sofort bei ihm anfing. So zog Strosek zu ihm in das große Atelier

nach Rheda-Wiedenbrück, wo er mit Colani in einer Art Wohngemeinschaft lebte. Auch das passte in die Zeit. Ein Jahr arbeitete er für ihn.

Wurde Colani zum Vorbild für seine Arbeiten? „Das war oft zu extrem, was Colani machte, und zu weit weg von der Praxis“, erklärt er. Und auch Colanis Vorliebe für sehr runde Formen teilt er nicht. „Ich liebe aufgeräumte, klare Linien. Im Vordergrund steht für mich auch immer die Aerodynamik.“ Was er von dort in die Selbstständigkeit mitnahm, war der Wunsch nach Freiheit. Er wollte nicht als angestellter Designer bei einem Autohersteller enden: „Ich hatte keine Lust, nur an Details wie einem Türgriff arbeiten zu dürfen. Ich bekam ja über meine Studienkollegen mit, wie das so lief.“

Zunächst arbeitete er für den Automobilzulieferer Hapich, zog mit seiner späteren Frau Ulrike auf einen Bauernhof bei Wuppertal. 1972 trat er erstmals unter eigenem Namen mit einem Umbau an die Öffentlichkeit: Er hatte seinem eigenen Porsche 914 eine neue Front verpasst.

1976 folgte die Zusammenarbeit mit dem Solinger Unternehmer Egon Evertz. Evertz hatte neue Verfahren für Reparaturen und Wartungsarbeiten in Stahl- und Walzwerken entwickelt, die Firma wuchs schnell und er verdiente gut. Evertz war aber auch ein erfolgreicher Rennfahrer. In der Mitte der 1970er Jahre konstruierte





„WAS COLANI MACHTE, WAR OFT ZU EXTREM
UND ZU WEIT WEG VON DER PRAXIS.
ICH LIEBE AUFGERÄUMTE, KLARE LINIEN.“

Vittorio Strosek



er einen Sechszylinder-Zweitakt-Drehschiebermotor, der einen Formel-1-Wagen antreiben sollte. Strosek hatte dafür einen Entwurf gestaltet und ihm geschickt. Das Formel-1-Projekt zerschlug sich, doch Evertz gründete die Firma Evex. Die Umbaukits machten aus einem Porsche 911 einen Wagen, der wie ein Rennfahrzeug für die Straße wirkte, inspiriert von den 934 und 935 der Rundstrecken.

1981 zog Vittorio Strosek mit Frau und den beiden Kindern an den Ammersee, es begann die Zusammenarbeit mit Willy König, der Ferraris nicht nur mehr Leistung mit auf den Weg gab, sondern sie auch optisch veränderte. Strosek wurde zu seinem Hausdesigner.

Wenig später trat Strosek mit einer eigenen Firma in Erscheinung. Er präsentierte auf der IAA 1983 einen leistungsgesteigerten Porsche 928, ausgerüstet mit neuem Front- und Heckspoiler, um die Abtriebswerte zu verbessern. Ungewöhnlich war, dass er Polyurethan zur Herstellung nutzte. Die Idee der nach unten abgewinkelten Enden am Heckspoiler, die so erstmals überhaupt zu sehen waren, fanden sich bei Porsche ab dem 928 S4 wieder.

Auf der IAA 1985 stand der erste von Vittorio Strosek umgebaute Porsche 911, wenig später nahm er ein Umbauprogramm für den Porsche 944 Turbo auf. Der von Strosek modifizierte 911 auf Basis des Carrera 3,2 gab schon einen Ausblick darauf, was Porsche später mit dem 964 machen würde.

GROSSKUNDE AUTOINDUSTRIE

In seiner Werkstatt in Utting am Ammersee entstanden in dieser Hochzeit drei Umbauten in der Woche, der größte Teil davon auf Basis von Neuwagen, die von ihren Besitzern direkt angeliefert wurden. Strosek selbst arbeitete an den Wagen mit. Oft entstanden Kreationen direkt am Fahrzeug ohne Zeichnungen, weil er auch als Modellbauer eine sichere Hand besaß. Für Modifikationen am Motor arbeitete Strosek mit Firmen wie RUF, Pietz oder Schmirler zusammen. Dazu vertrieb er eigene Felgen und Auspuffanlagen, verkaufte Bausätze in alle Welt. Viele davon wurden über Porsche-Händler vertrieben.

Er beschränkte seine Arbeit nicht nur auf Autos von Firmen wie Porsche oder Ferrari. Anfang der 1990er Jahre kam VW-Designchef Hartmut Warkuß auf ihn zu. Strosek gestaltete nun auch Designkits für Polo, Bora oder Beetle. Von Nissan bekam er 1993 den Auftrag, einen 300ZX Twin Turbo in Breitversion zu bauen. Das

**IN DER HOCHZEIT DER FIRMA ENTSTANDEN
DREI UMBAUTEN IN DER WOCHE, 2004 ÜBERNAHM
EIN INVESTOR DAS UNTERNEHMEN.**



Kit ging zwar nicht in Serie, wurde aber von ihm angeboten und zu einem seiner erfolgreichsten Modelle. Honda gehörte ebenfalls zu seinen Auftraggebern.

Selbst Porsche wurde Kunde: Das Aero-Kit für den Porsche 993 Turbo S wurde von Strosek entworfen und teilweise gefertigt. Auch das Hardtop für das 993 Cabrio wurde von ihm gestaltet und produziert. Ebenfalls von Strosek stammen die Abdeckblenden, die Besitzer des Porsche 996 verwendeten, um den Look der Frontscheinwerfer an die Optik der luftgekühlten Vorgänger anzupassen.

2004 gab er durch die Krise in der Tuning-Branche die Firma auf, ein Investor übernahm den Betrieb und die Immobilien. Er arbeitete danach für Firmen wie Arden, ABT, RUF oder FAB Design sowie Novitech. Sein Firmenarchiv, das in der Firma verblieben war, wurde durch einen Wasserschaden vollständig vernichtet. Zum Jahreswechsel 2011/2012 brannte die Firma Politech ab, in der alle Formen für seine Umbauten gelagert waren. Aber es gab auch gute Nachrichten – heute besitzt er wieder die Rechte an all seinen Arbeiten.

Die Neuauflage des Strosek Mega führte viele Menschen, mit denen er damals arbeitete, wieder zusammen: Vittorio Strosek bat die Kollegen bei Politech, doch noch einmal im Lager nachzuschauen, ob das Feuer nicht etwas übrig gelassen habe. Tatsächlich hatten die Formen



Jubiläum: Vor 50 Jahren verpasste Vittorio Strosek seinem 914 eine neue Front (linke Seite), es folgte der Mega-Urentwurf. Formen des alten 964 übertrug er auf die Neuauflage.

für die Kotflügel des Mega überlebt, weil sie außerhalb in einem Container untergebracht waren. Eine Heckschürze fand sich beim ehemaligen Schweizer Importeur FAB Design. Auch für andere Arbeiten am Wagen griff er auf das Netzwerk zurück, das er vor 30 Jahren geknüpft hatte – und heute gibt es wieder einen 911 aus den Händen des Formgestalters Vittorio Strosek. Ist doch mega! ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Tobias Kindermann / Archiv Strosek

MERKUR
PRIVATBANK



**Exklusiv für
Wertpapieranleger
bis zu 2 % p.a.**

Angebot freibleibend.

Handelsblatt

Deutschlands
**BESTE
Banken**

2021

MERKUR PRIVATBANK

Kundenbefragung
Im Vergleich: 23 Privatbanken
Partner: ServiceValue GmbH
handelsblatt.com · 18.07.2021



089 59 99 80



www.merkur-privatbank.de/exklusiv



TECHNIK – WORKSHOP ZUKUNFT

NACH VORN BLICKEN

**Neue Zeiten bringen neue Technologien mit sich:
Elektroantrieb, Ressourcen-Management, Vernetzung.
Wo geht die Reise im Auto hin?**

REPARATUR STATT TAUSCH

Ein Taycan-Akku ist kein Sonderangebot. 30.000 Euro kostet die Performance-Batterie Plus mit 93,4 kWh Bruttokapazität (83,7 kWh netto). Für diese Summe ist das Paket mit seinen 33 Modulen noch nicht einmal verbaut worden. Die gute Nachricht lautet: Es geht nun günstiger.

Dem Taycan-Besitzer könnte es eigentlich egal sein, wie es um den Akku steht. Zumindest in den ersten acht Jahren und unterhalb einer Laufleistung von 160.000 Kilometern.

So lange gilt die Garantie, die das Werk jedem Wagen mit in sein Elektroleben gibt.

Doch gerade die Produktion der Batterien spielt in der Umweltbilanz der Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Es macht schon aus diesem Grund Sinn, andere Lösungen als einen Kompletttausch zu suchen. Ein weiteres Problem kommt im Alter hinzu: Wenn die Garantie der Batterie abgelaufen ist, macht ein Tausch kaum Sinn, da die Kosten dafür vermutlich fast den Zeitwert des Wagens erreichen. Dann würde sich ein Taycan zum wirtschaftlichen Totalschaden entwickeln.



PORSCHE DEFINIERT DIE IDEALE BATTERIEKAPAZITÄT ÜBER DIE EINHEIT „NORDSCHLEIFENRUNDE“ – DAS SOLL HEISSEN, DASS REICHWEITE NICHT ALLES IST.

Porsche hat deshalb angefangen, Batterien zu reparieren. Meistens sind es nur einzelne Module, die nicht mehr die volle Leistung bringen oder ausfallen. Das Problem: Die Herstellung findet voll automatisiert statt, doch eine Reparatur muss durch Menschen erfolgen. Dafür bildet Porsche Spezialisten aus, die fest in einem Betrieb beschäftigt sind. Dazu kommen mobile Experten, die vor Ort arbeiten können, wenn ein Transport des Fahrzeugs nicht möglich ist. Porsche hat sie „Flying Doctors“ getauft. Das Werk plant, im Jahr 2024 weltweit 173 Stützpunkte zu haben, dazu 57 mobile Experten.

Porsche denkt auch an die Betriebe vor Ort. Bei Elektrofahrzeugen reduziere sich der Wartungsaufwand um rund 30 Prozent, sagt das Werk. Man will also nicht nur den Kunden insoweit entgegenkommen, eine Lösung vor Ort anzubieten. Auch die Werkstätten sollen eine neue Erlösquelle bekommen.

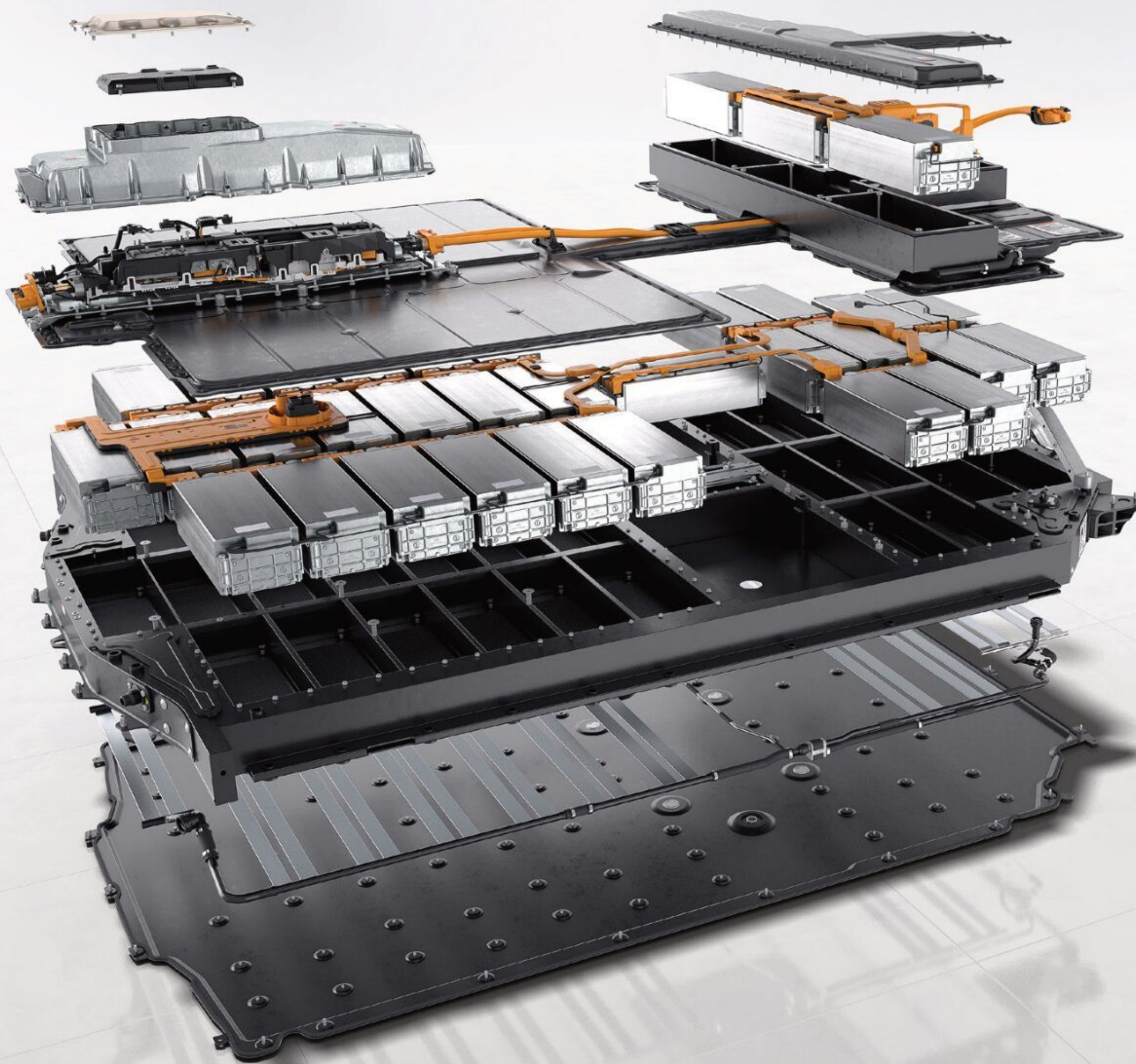
Die 800V-Zellmodule müssen spannungsfrei gemacht werden, die Kühlflüssigkeit wird abgelassen. Mit einem oszillierenden Messer wird das rund 650 Kilogramm schwere Speichersystem aufgeschnitten, das defekte Modul ersetzt. Maximal 40 Stunden benötigt der Techniker für die Reparatur. Dazu gehören auch die Spannungsfreischaltung des Fahrzeugs, das Ablassen und Auffüllen der Kühlflüssigkeit, die Trocknung des Klebers, End-of-Service-Prüfungen (Dichtigkeit etc.) sowie das Laden des neuen Zellmoduls auf den Ladezustand der Batterie. Porsche geht dabei von Reparaturkosten von rund 6000 Euro aus.

Das Werk rechnet damit, rund 80 Prozent aller Batteriedefekte auf diesem Weg beheben zu können. Die restlichen 20 Prozent ausrangierter Akkus dienen dazu, auch ein Ersatzteillager für gebrauchte Akkus zu bekommen. Zudem können komplette Pakete als stationäre Speicher benutzt werden. Bis zum Januar 2022 hat Porsche seine neue Reparaturmethode 120 Mal in der Praxis angewendet.

WENIGER IST NICHT MEHR

So etwas kann wohl nur von Porsche kommen. Um zu erklären, wie die Kapazität der Batterie eines Elektroautos richtig gestaltet ist, wird die Einheit „Nord-schleifenrunde“ erdacht. Das hilft zu verstehen, wie Porsche den Dreiklang aus Reichweite, Performance und Nachhaltigkeit definiert. Otmar Bitsche, Leiter Entwicklung Elektromobilität im Unternehmen, schickt dazu eine eindeutige Aussage vorweg: „Wir wollen uns dem Reichweiten-Wettbewerb nicht stellen.“ Doch welchem Wettbewerb dann?

Porsche hat simuliert, wie sich die Kapazität einer Batterie auf die Rundenzeit eines Porsche Taycan Turbo S auswirkt. Mit der Performance-Batterie Plus mit 83,7 kWh netto bei einem Fahrzeuggewicht von 2419 kg erreicht er



Ladefähigkeit: Mehr Batterie bedeutet mehr Gewicht und schlechtere Fahrleistungen. Künftig sollen Batteriepakete repariert statt getauscht werden.

eine Rundenzeit von 7:39,5 s, beschleunigt in 2,92 s von 0 auf 100 km/h, in 9,43 s von 0 auf 200 km/h.

Macht man die Batterie kleiner, etwa auf 70 kWh netto, sinkt zwar das Gewicht auf 2310,1 kg, doch die Werte fallen schlechter aus. Mit 2,90 s von 0 auf 100 km/h ist er zwar in der Disziplin schneller, von 0 auf 200 km/h vergehen aber 9,51 s. Die Nordschleife umrundet ein so ausgerüsteter Taycan Turbo S in 7:40,2 s. Die Erklärung ist einfach: Die 70-kWh-Batterie ist weniger leistungsfähig. Folglich erkaufte man sich damit minimal

schlechtere Fahrleistungen bei reduziertem Aktionsradius, ein doppeltes Minusgeschäft.

Wenig überraschend: Vergrößert sich die Reichweite durch einen größeren Akku, leidet die Fahrdynamik deutlich, und der ohnehin nicht leichte Taycan entwickelt sich zu einem veritablen Ultraschwergewicht, unter dem nicht nur die Längsdynamik in die Knie geht, sondern auch die Querdynamik auf der Nordschleife leidet (*siehe Tabelle*). Mehr Kapazität heißt mehr Gewicht, bedeutet schlechtere Fahrleistungen. Weniger ist hier mehr.



Kapazität	Fahrzeuggewicht (kg)	Rundenzeit Nürburgring (min)	0-100/200 km/h (s)
70,0 kWh	2310,1	7:40,2	2,90/9,51
83,7 kWh	2419,0	7:39,5	2,92/9,43
100 kWh	2526,3	7:42,4	3,04/9,71
130 kWh	2742,8	7:48,2	3,28/10,48

Nun könnte man auf den Gedanken kommen: Alles auf einmal kann man eben nicht haben, dann verzichte ich lieber auf etwas Fahrdynamik, um eine höhere Reichweite zu bekommen. Doch dem hält Porsche zwei Argumente entgegen: „Je größer wir die Batterie auslegen, desto größer wird auch ihr CO₂-Fußabdruck“, erklärt Bitsche. Und zudem sei dies ein Aufwand, der nicht nötig sei. Bei Porsche geht man davon aus, dass die tägliche Fahrleistung in der Regel bei unter 80 Kilometern liegt. Nach eigenen Erhebungen würden auch 80 Prozent der Strecken, die innerhalb einer Woche gefahren würden, unterhalb von 450 Kilometern liegen.

„Wichtiger ist es, schnell laden zu können“, betont Bitsche. Schon jetzt generiere man im Taycan bei entsprechender Ladeinfrastruktur in nur fünf Minuten Ladezeit Strom für weitere 100 Kilometer. Demnach ist für Porsche auch klar, woran gearbeitet werden muss: durch höhere Ladeleistungen die Effizienz verbessern, ebenso durch neue Zelltechnologien. Das Optimum liege im Bereich um 100 kWh, wenn alle Aspekte von Nachhaltigkeit, Performance und Balance in Einklang gebracht werden wollen.

DIGITALER ZWILLING

Porsche-Fahrer kennen es schon in einem wichtigen Bereich: Moderne Motorsteuergeräte merken sich, wie das Triebwerk behandelt wurde, etwa durch die Dokumentation von Überdrehern. Doch intern wird bereits weitergedacht: Porsche arbeitet seit drei Jahren an einer Lösung, Daten aus dem Fahrbereich zu sammeln, auszulesen und zu vergleichen. Damit wird jedes Fahrzeug zum rollenden Testlabor. Inzwischen wird das Projekt im ganzen VW-Konzern in einer eigenen Gesellschaft mit dem Namen Cariad betreut. Man will durch das Zusammenführen der Werte in einer großen Datenbank Belastungen, Verschleiß und Defekte dokumentieren und auswerten. Ein Pilotprojekt läuft bereits: Porsche sammelt Daten von Taycan-Fahrern über die Luftfederung. Jeder zweite Kunde hat zugestimmt, dabei zu sein. Über Porsche Connect werden die Daten an die Zentrale übermittelt. Was Porsche erreichen möchte: Werden Grenzwerte erreicht oder überschritten, übermittelt das Auto eine Nachricht über das PCM an die Zentrale, und der Besitzer wird gewarnt, dass etwas nicht stimmt. Anhand der Daten können Werkstätten schon vor der Inspektion zusätzliche Reparaturmaßnahmen erkennen und vorbereiten. Wie bereits beim Motor lässt sich erkennen und dokumentieren, wie stark der Wagen beansprucht wurde, und der Lebenslauf wird in einer digitalen Fahrzeugakte festgehalten. Nicht so gut für den Verkäufer, der so unter Umständen weniger Geld für sein Auto bekommt, aber gut für den Käufer, der besser einschätzen kann, was er sich zulegt. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

Hochwertige Kegelradsätze und Verzahnungsteile



www.tandler-racing-drives.com

Tel.: 0421 53 63 - 836

Bremen, Germany

TANDLER Zahnrad- und Getriebefabrik GmbH
& Co. KG

REPORT – RUF RT-35 ANNIVERSARY

DOPPEL-NULL

Zehn Jahre ist es her, dass RUF das Jubiläumsmodell RT-35 Anniversary vorstellte. Damit erschien der hauseigene aufgeladene 991 ein Jahr vor dem 991 Turbo von Porsche.







Die offizielle Bezeichnung passte zum Anlass: RT-35 Anniversary. Aber selbst RUF kürzt ab und nennt den Turbo auf 991-Basis seitdem nur RT-35. Mit diesem Modell zelebrierte der Kleinserienhersteller das 35-jährige Jubiläum des RT, des allerersten RUF 911, der 1977 vorgestellt wurde. Kein glattes Jubiläum, aber in jedem Fall eine Feier wert!

Der allererste RT-35 ist eine Besonderheit. Das Typenschild weist ihn als Nummer 00 von 35 Fahrzeugen aus – es gibt demnach 36 Fahrzeuge. Bei dem Auto mit der Doppel-Null handelt es sich um jenes Fahrzeug, mit dem RUF auf dem Genfer Autosalon 2012 die Weltpremiere des RT-35 feierte. Sogar die originalen RUF-Kennzeichenhalter liegen noch immer im Kofferraum. Genau wie der ursprüngliche RT von 1977, der 2012 nach seiner Restaurierung in Pfaffenhausen ebenfalls auf dem Messtand in Genf zu sehen war, war der erste RT-35 in Alois Rufs bevorzugter Farbe Dunkelgrün lackiert und trug Sitzbezüge in Schottenkaro.

Und nicht zum einzigen Mal gelang es RUF, einen aufgeladenen 911 zu präsentieren, bevor das Werk mit einer eigenen Turbo-Variante auf den Markt kam.

997-TURBO-MOTOR

Rafael Riethmüller von RUF führt die Geschichte weiter. „Chassis 00 war nicht nur das Ausstellungsstück des Genfer Salons, sondern auch Entwicklungsauto und später Pressewagen. Ich denke, ich habe über 10.000 Kilometer damit zurückgelegt.“ Ihn als Variante des 991 Turbo zu bezeichnen, sei aber nur halb richtig. „Technologisch gab es keine Überschneidungen zwischen dem 991 Turbo und dem RT-35. Wir begannen mit der Rohkarosserie eines 991 Carrera 4S, die schmaler ist als die des späteren 991 Turbo. Da der neue Turbo-Motor des 991 noch nicht verfügbar war, haben wir ein eigenes Triebwerk entwickelt, das auf dem Motor des 997 Turbo basierte“, erklärt Riethmüller. „Eine der größten Herausforderungen stellte die Elektronik dar. Die elek-

tronischen Systeme des 997 und 991 stammen zwar beide von Siemens, aber es war eine ziemliche Aufgabe, die Kommunikation zwischen den verschiedenen Steuergeräten herzustellen. Aber sobald wir das gelöst hatten, konnten wir jeden Motor in unsere 991-Serie einbauen, sogar den Mezger-Motor.“

352 KILOMETER PRO STUNDE

Im RT-35 leistete der 3,8-Liter-Biturbo der 911-Vorgänger-Generation 630 PS bei 6500/min, 110 PS mehr als der ein Jahr später erscheinende 991 Turbo und noch immer 70 PS mehr als der 911 Turbo S. Der RUF-Porsche arbeitete mit einem Ladedruck von bis zu 1,6 bar, das maximale Drehmoment betrug Hochplateau-artige 825 Nm bei 3000/min. „Wir haben Turbo-Lader verwendet, die etwas größer sind als die Ausführungen, die Porsche später beim 991 Turbo einsetzte. Dazu modifizierten wir auch den Ansaug- und Auspufftrakt, um die Leistung im oberen Drehzahlbereich zu steigern. Aber unser größtes Kunststück lag darin, das Gewicht auf 1500 Kilogramm im fahrfertigen Zustand zu halten.“

Im Vergleich dazu wog der 991 Turbo 100 Kilogramm mehr. Den 991 Turbo gab es dagegen sofort mit Allradantrieb, während RUF sich beim RT-35 zunächst für den Hinterradantrieb entschieden hatte. „Wir haben den RT-35 erst später mit Allradantrieb angeboten“, berichtet Riethmüller. „Am besten erinnere ich mich an die ein-

**„CHASSIS 00 WAR NICHT NUR
DAS AUSSTELLUNGSSTÜCK DES GENFER SALONS,
SONDERN AUCH ENTWICKLUNGSAUTO
UND SPÄTER PRESSEWAGEN.“**

Rafael Riethmüller

drucksvolle Beschleunigung des Autos. Aus dem Stand heraus schafften wir 100 km/h in 3 Sekunden, was damals eine beachtliche Leistung war. Von 0 auf 200 km/h ging es in 9 Sekunden. Als Höchstgeschwindigkeit gaben wir 340 km/h an, aber ich habe damit 352 km/h erreicht. Zu Entwicklungszwecken gingen wir auf die Nordschleife, aber wir hatten nie vor, dort auch eine gestoppte Rundenzeit zu fahren. Wir waren zusammen mit den Autos anderer Hersteller unterwegs, das heißt, es war immer viel Verkehr auf der Strecke, wenn wir gefahren sind.“

Auch heute noch überfällt der RT-35 den Fahrer mit Leistung. Dank der variablen Geometrie der beiden Turbo-Lader ist bereits im unteren Drehzahlbereich reichlich vorhanden. Ab 2500/min setzt dann der richtig große Schub ein. Bereits bei feuchter Witterung kämpfen die Hinterreifen um Grip, auch wenn der Fahrer

nicht voll durchtritt. Zumindest etwas entschärft wird die Strapaze der Hinterreifen, wenn das Siebengang-PDK-Getriebe auf D steht. Der Besitzer vergleicht den RT-35 mit seinem 991 GT2 RS: „Auf der Rennstrecke fühlt sich der GT2 RS dann doch präziser an.“

REDUZIERUNG DES GEWICHTS

Die beiden Schalensitze geben einen Hinweis darauf, wo im Vergleich zum 991 Turbo Gewicht eingespart wurde. Sie sind sehr filigran ausgeführt, aber die mit Leder bezogenen Seitenwangen und das mit Karostoff eingehüllte Kissen bieten mehr Komfort, als man auf den ersten Blick vermuten würde.

Abgesehen von der Plakette auf dem Armaturenbrett und den überdimensionalen Aluminiumpedalen gibt es kaum etwas, was den RT-35 von anderen 991 unterschei-



det. Die Beschriftung der Zifferblätter weist die typische Grünfärbung von RUF auf, doch abgesehen davon ist es eine gängige 911-Umgebung mit einer geradezu wohlthuenden analogen Atmosphäre. Das Auto ist mit einem großen Schiebedach ausgestattet, was eine selten gewählte Option war.

Beim Fahren in der Stadt spürt man bei langsamer Geschwindigkeit, dass der Fahrkomfort durch die 20-Zoll-Räder ein wenig eingeschränkt ist. Der integrierte Überrollkäfig und die Karbon-Keramik-Bremsen machen aber deutlich, dass dieses Auto für betont sportliches Fahren – auch auf der Rennstrecke – ausgelegt wurde. „Michelin hat die Reifen eigens für den RT-35 entwickelt“, verrät Rafael Riethmüller. „Wir haben genau dieses Auto auf der Teststrecke von Michelin in vielen verschiedenen Konfigurationen getestet, bis wir die

RUF RT-35

Motor (Basis): wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ MA 170, 4 Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, VTG-Biturboaufladung, Ladeluftkühlung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 77,5 mm

Hubraum: 3800 ccm

Leistung: 464 kW (630 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 825 Nm bei 3000/min

Verdichtung: k. A.

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic

Max. Ladedruck: 1,6 bar

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebengang-PDK

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: PCCB mit innenbelüfteten und gelochten Keramikfaser-Scheiben

Radstand: 2450 mm

Spur: k. A.

L x B x H: 4491 x 1860 x 1295 mm

Reifen: 245/35 ZR 20 (vorn), 305/30 ZR 20 (hinten)

Tankinhalt: 68 l

Leergewicht: 1490 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1850 kg

Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,0 s

Stückzahl: 35

Preis: 240.000 Euro (2012)







ZUM PROTOTYP MIT DOPPEL-NULL-STATUS KAMEN IN VIER JAHREN PRODUKTIONSZEIT 33 COUPÉS UND ZWEI RT-35 ROADSTER HINZU.

aus unserer Sicht ideale Abstimmung gefunden hatten.“ Aufgezogen sind jetzt Michelin Pilot Super Sport Reifen in den Größen 255/35 ZR 20 an der Vorderachse und 345/30 ZR 20 an der Hinterachse.

SONDERMODELL ZUM JUBILÄUM

Bei seiner Präsentation vor zehn Jahren bezog RT-35 sich auf die Anfänge Alois Rufs als eigenständiger Konstrukteur. Zwar musste Ruf bis 1981 warten, bis sein Unternehmen offiziell als Hersteller anerkannt wurde, aber schon 1977 hatte er mit dem ersten RT für Aufsehen gesorgt. Der erste Turbo von Ruf leistete dank des auf 3,3 Liter aufgebohrten Motors nicht nur über 303 PS, sondern verfügte auch noch über ein selbst entwickeltes Fünfgang-Schaltgetriebe – Porsche bot den Turbo damals noch ausschließlich mit einem Viergang-Schaltgetriebe an.

Der RT bildete den Auftakt zu einer Erfolgsgeschichte. Die amerikanische Zeitschrift *Road & Track* organisierte 1984 einen Test auf der Volkswagen-Teststrecke Ehra-Lessien in Niedersachsen, bei dem der RUF BTR zum schnellsten Auto der Welt gekürt wurde. Der BTR war der erste von einigen wenigen Supersportwagen, die mit Paul Frère am Steuer die 300-km/h-Grenze durchbrachen. 1987, nur drei Jahre später, erschien das schon wieder langsam: Bei der Wiederholung des Höchstgeschwindigkeitstests an gleicher Stelle erreichte RUFs CTR 339,8 km/h, was ihm aufgrund seiner Farbe den Spitznamen „Yellowbird“ einbrachte.

Passend zum Jubiläum war die Stückzahl des RT-35 limitiert. „Vom RT-35 haben wir 33 Coupés und zwei Roadster gebaut.“ Charakteristische Merkmale waren neben den RUF-typischen Fünfspeichen-Felgen der zierliche Entenbürzel und die Lufteinlässe auf den hinteren Radhäusern. Die Produktion lief von 2012 bis etwa 2015, und schon im ersten Jahr lag der Preis bei 240.000 Euro.

Fahrgestellnummer 00 kam in Entwicklung und bei Presseterminen viel herum, etwas mehr als 24.000 Kilometer stehen auf dem Tacho – trotz hoher Laufleistung dürfte die Null-Nummer heute der wertvollste aller RT-35 sein. ◀

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



Ronny Wagner
Gründer und
Geschäftsführer
der NMF OHG



Handelsblatt

Deutschlands
BESTE
Online-Händler

2021

nmf-shop.de

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

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

www.noble-metal-factory.de



PORTRÄT – HERBERT MÜLLER

PROFI-AMATEUR

Herbert Müller war einer der besten Rennfahrer der Schweiz.

Motorsport betrieb er auf zwei und vier Rädern in vielen verschiedenen Wettbewerben und unterschiedlichen Autos, aber die größten Erfolge feierte er auf Porsche.

Die Familie Müller stammte aus dem Kanton Aargau, der etwa 50 km westlich von Zürich liegt. Mitte der 1930er Jahre gründete Arthur Müller in Reinach ein Galvanikunternehmen. Die galvanische Beschichtung von Metallen war in den Kriegsjahren sehr gefragt, das Unternehmen florierte. Arthur hatte drei Kinder, Sohn Herbert kam als ältestes im Mai 1940 zur Welt.

Als Herbert Müller 17 Jahre alt war, trennten sich die Eltern. Seine Mutter zog aus und nahm Herberts Geschwister mit. Herbert entschied sich zu bleiben, um seinem Vater zu helfen, und stieg unter Verzicht auf ein Studium in das Familienunternehmen ein.

Herbert Müller startete auf Motorrädern und kombinierte die Erfahrungen mit dem Formel-Sport, indem er sich als 16-Jähriger einen Formel-3-Wagen mit BSA-Motor baute. Talent hatte er! Mit Unterstützung seines Vaters kaufte er einen drei Jahre alten Porsche RSK, mit dem er 1962 in der Schweizer Meisterschaft den 2. Platz belegte.

Dieser Erfolg öffnete ihm Türen: Huschke von Hanstein gratulierte ihm zu seiner Errungenschaft als Porsche-Privatfahrer. Außerdem wurde ihm angeboten, in die renommierte Scuderia Filipinetti einzutreten. Diese Scuderia hatte 1961 der Industrielle Georges Filipinetti gegründet, um vielversprechende Schweizer Rennfahrer und den



512M

Herbert Müller
Racing

MARTIN

RACING

Schweizer Motorsport zu fördern. Filipinetti konnte als renommierter Ferrari-Importeur mit seinen Verbindungen zudem dafür sorgen, dass seine Schützlinge auch konkurrenzfähige Fahrzeuge erhielten. Im Dezember schickte er Herbert „Herbie“ Müller nach Monza zu einem Rennfahrertraining, wo er von Paul Frère unterwiesen wurde.

Müller enttäuschte weder seinen Mäzen noch Porsche: Auf einem Porsche von Filipinetti belegte er den 5. Platz in der Europäischen Bergmeisterschaft, wurde 1964 Zweiter und gewann 1965 schließlich den Titel. Weitere bemerkenswerte Ergebnisse in diesen frühen Jahren waren etwa ein 5. Platz bei seinem einzigen F1-Einsatz beim Grand Prix von Pau, der allerdings nicht zur Meisterschaft zählte, sowie ein 11. Platz in der Gesamtwertung und der 4. Platz in der GT-Wertung in Le Mans 1964 mit einem von Filipinetti eingesetzten 904 GTS.

TITEL IN DER BERG-EM

Im September 1964 starb Arthur Müller unerwartet im Alter von nur 52 Jahren. Herbert, mittlerweile vielversprechender Rennfahrer und selbst Vater eines zweijährigen Sohnes, musste den Galvanikbetrieb fortan allein führen. Angesichts dieses Berges an Aufgaben beschloss er, „härter zu arbeiten und erfolgreicher Rennen zu fahren“.

Dem Titelgewinn in der Bergmeisterschaft 1965 folgte eine Einladung zu einem „persönlichen Gespräch“ nach Zuffenhausen – das Glückwunschsreiben hatte auch Ferry Porsche unterschrieben. Es folgte eine Teilnahme bei der Targa Florio 1966 in einem von Filipinetti eingesetzten, aber werksunterstützten 2-Liter-906. Das war Müllers einziges Rennen für Porsche, aber bis dahin auch sein bestes. Zusammen mit dem Belgier Willy Mairesse setzte sich das Duo gegen die weitaus stärkere Konkurrenz durch, und zwar nicht nur gegen Vaccarellas Ferrari 330 P3, sondern auch gegen den anderen Werks-906 von Colin Davis und Günther Klass, der von einem 2,2-Liter-Achtzylinder angetrieben wurde.

Herbert Linge stellte fest, dass sich Müller mit dieser Leistung von einem guten Fahrer zu einem erstklassigen Rennfahrer entwickelt hatte. Die sehr widrigen Bedingungen mit



Nässe, Schlamm und Geröll auf den Straßen konnte er mit seinem weichen Fahrstil meistern, und Linge bewunderte die Art und Weise, wie er geschickt Schmierungsprobleme infolge Luftansaugens der Ölpumpe vermied, eine ständige Gefahr bei den 700 Kurven des sizilianischen Kurses.

EINLADUNG NACH STUTTGART

Die beiden wurden Freunde und ihre Kameradschaft 1972 auf dem Nürburgring weiter gefestigt, als Müller mit einem Ferrari 512 in der Boxengasse verunglückte und der Wagen in Flammen aufging. Das unmittelbare Eingreifen von Linge und eines Arztes, der mit dem ONS-Rettungs-Porsche schnell vor Ort war, rettete ihm wahrscheinlich das Leben. Neun Jahre später sollte bei der gleichen Veranstaltung allerdings jede Hilfe zu spät kommen.

In der Zusammenarbeit mit der Scuderia Filipinetti kam es zu Problemen. Georges Filipinetti litt an Diabetes und fehlte immer öfter bei wichtigen Entscheidungen. Als er 1973 schließlich verstarb, bedeutete das auch das

Ende seiner Scuderia Filipinetti. Einige Zeit zuvor hatte Herbert Müller allerdings schon die Entscheidung getroffen, ein eigenes Rennteam auf die Beine zu stellen.

Bereits für die Saison 1971 hatte er Herbert Müller Racing gegründet und eine volle Saison geplant, aber 13 Renneinsätze in einem von Filipinetti gekauften Ferrari 512M brachten nicht mehr als ein paar vierte Plätze. Er wurde jedoch eingeladen, das JW Automotive Team bei zwei Rennen zu unterstützen: Seine Targa-Florio-Erfahrung machte ihn zur ersten Wahl für den sizilianischen Klassiker, aber sein Teamkollege Rodriguez verunglückte mit dem eingesetzten 908, noch bevor Herbie die Steuer übernehmen konnte.

Ein bemerkenswertes Erlebnis während dieses Rennens schilderte der altgediente Porsche-Testfahrer Günter Steckkönig, der an diesem Tag einen privat gemeldeten 914/6 fuhr: „Nur wenige Meter vor dem Ziel ging mir der Sprit aus und ich wusste nicht, was ich tun sollte. Plötzlich drängte sich Herbie Müller durch die Menge, fragte, was los sei,



Le Mans 1971: Auf 917 KH belegen Vorjahressieger Richard Attwood und Müller den 2. Platz im Gesamtklassement.

und tauchte kurz darauf mit einem Kanister Benzin wieder auf!“ Steckkönig konnte das Rennen fortsetzen und behielt seinen 3. Platz in der GT-Kategorie.

Sein nächster Porsche-Einsatz in Le Mans wurde vielleicht zu seinem wichtigsten Erfolg: Im 917-Kurzheck erreichte er mit Richard Attwood den 2. Platz hinter dem 917K von Marko/van Lennep. Eigentlich hätten sie gewinnen müssen, sagte Attwood später, wenn nicht ein unnötig langer Boxenstopp sie aufgehalten hätte.

SIEG BEI LETZTER TARGA FLORIO

1973 kehrte Porsche mit dem 300 PS starken 3.0 RSR in die Sportwagen-Weltmeisterschaft zurück. Müller wurde eingeladen, einen Werkswagen zu fahren. Zusammen mit Gijs van Lennep bewies Herbie einmal mehr sein Gefühl für den 911 und gewann die letzte ausgetragene Targa Florio. Ein großartiger Sieg und auch eine überzeugende Demonstration seiner fahrerischen Qualitäten, hatten doch die Prototypen der Konkurrenten bis zu 200

PS mehr als der 911. Der später folgende 4. Platz in der Gesamtwertung in Le Mans, den die beiden gegen eine Vielzahl schnellerer Autos erreichten, war fast ebenso beeindruckend. Bei kleineren Veranstaltungen in der zweiten Saisonhälfte trat er meist in seinem Ferrari 512M an und rundete das Jahr mit einem Sieg beim 9-Stunden-Rennen von Kyalami mit dem 908 von Reinhold Joest ab. Wieder zeigte der Porsche eine größere Ausdauer als die schnelleren Alfa Romeo und Mirage.

Auch 1974 nahm Porsche Herbert Müllers Dienste in Anspruch, und in seiner bisher arbeitsreichsten Saison mit 25 Rennen fuhr er vor allem verschiedene Werks-RSR, darunter auch den RSR 2.1 Turbo. Mit diesem Wagen holte das Duo Müller/van Lennep eine Reihe 2., 3. und 4. Plätze. Später im Jahr steuerte er einen RSR 3.0 für das Gelo-Team von Georg Loos und auch den 917/30 seines Freundes Hermann Dannenberger in der Interserie.

Auch 1975 sollte ein weiteres Porsche-Jahr werden, in dem er entweder Dannenbergers 917/30 in der Interserie oder seinen 908/03 in

der Sportwagen-Weltmeisterschaft einsetzte. Mittlerweile war der 917/30 zwar nicht mehr auf dem neuesten Stand der Technik, aber Herbie genoss es sichtlich, ihn zu fahren. In einem Interview mit der *Automobil Revue* erklärte er, dass er einfacher zu fahren sei als sein Ferrari 512, er könne später bremsen und sei „so unkompliziert wie eine Limousine“.

Der Spaß an der Sache spielte bei Herbert Müllers Rennaktivität mittlerweile eine große Rolle. Sein Geschäft lief gut, und auch wenn aufgrund der Ölkrise die Aufträge für seinen Galvanikbetrieb etwas zurückgegangen wa-

ren, wuchs dagegen die einige Jahre zuvor eröffnete BMW-Vertretung ordentlich.

In der Menge war Herbert Müller stets leicht zu erkennen: Er trug eine Igel-Frisur, in späteren Jahren einen markanten roten Bart und rauchte große Zigarren, die zu seinem Markenzeichen wurden. Wie viele erfolgreiche Rennfahrer spielte er mit dem Gedanken an die Formel 1, und weil er die Mittel dazu hatte, gönnte er sich mit Rennen in einem einsitzigen March 752 eine Art Miniaturausgabe davon. Aber „Stumpen-Herbie“ war auch realistisch: Auf die Frage der *Automobil Revue*, ob er Ambitionen auf die Formel 1 habe, antwortete er, dass dies mindestens eine halbe Million Schweizer Franken pro Jahr kosten würde und er mit seinem Alter von 35 Jahren keine Sponsoren mehr anlocken würde. „Die Formel 1 wäre kein Spaß“, so sein Fazit. Nachdem er 1976 seinen dritten Interserie-Titel in Folge gewonnen hatte, bezeichnete ihn die *Automobil Revue* als einen Alleskönner im Automobilrennsport.

1977 bestritt Müller nur drei Rennen, was aber nicht bedeutete, dass er kürzertreten wollte. Im folgenden Jahr fuhr er zusammen

mit seinem Landsmann Claude Haldi sieben Rennen in einem 935 von Heinz Schiller. Gegen die etwa 700 PS starken 935 der Teams Kremer und Loos hatte der 935 von Schiller theoretisch kaum eine Chance auf den Gesamtsieg. Dennoch war ein 4. Platz beim ersten Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft in Mugello ein vielversprechender Start, und in Dijon lag das Schiller-Auto auf dem 2. Platz, bis es kurz vor Schluss durch einen mechanischen Defekt gestoppt wurde.

DREI TITEL IN DER INTERSERIE, KEIN START IN DER F1

Der Rest der Saison ging genauso weiter – die Kombination Haldi/Müller zeigte sich als schlagkräftiges, aber mitunter glückloses Gespann: In Le Mans beendeten mechanische Probleme das Rennen, in Silverstone kollidierte Müller mit einem sich drehenden 935. Ein 3. Platz auf dem Nürburgring und ein Sieg in Hockenheim rundeten ein Jahr ab, in dem der 38-jährige Herbie bewies, dass er noch immer so konkurrenzfähig wie eh und je war.

In den Jahren 1979/80 trat er nur wenige Male an; seine besten Ergebnisse erzielte

Le Mans 1974: Gemeinsam mit Gijs van Lennep geht Müller auf 911 Carrera RSR 2.1 Turbo ins Rennen.





**1974 WAR DAS JAHR DES 911 CARRERA RSR.
MIT 25 EINSÄTZEN WAR HERBERT MÜLLER
EIN VIEL BESCHÄFTIGTER FAHRER.**

er wieder auf Porsche. Als Teamkollege von Angelo Pallavicini erreichten die beiden 1979 mit dessen 934 in einem kalten, verregneten Le Mans einen hervorragenden 4. Platz in der Gesamtwertung und den 1. Platz in der GT-Klasse. Müllers Fahrkünste auf nasser Fahrbahn ermöglichten es einmal mehr, alle leistungsstärkeren Prototypen zu schlagen. Der Pallavicini-934 wurde auch bei den 6 Stunden von Brands Hatch Sieger in der GT-Klasse und damit 8. in der Gesamtwertung, danach gewann das Team auch die GT-Klasse bei den 1000 km auf dem Nürburgring.

1980 fuhr er nur drei Gastauftritte in der Sportwagen-Weltmeisterschaft, und es zeichnete sich ab, dass der inzwischen 40-jährige Herbert Müller allmählich doch an den Ruhestand dachte. Im folgenden Jahr tauchte er

erst im Mai beim ADAC 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring auf. Er teilte sich mit seinem Freund, dem Hobby-Rennfahrer Siegfried Brunn, das Cockpit dessen 908/03.

Nachdem Brunn die erste Stunde am Steuer absolviert hatte, übernahm Herbert Müller das Steuer. Ein kleines Problem hatte dazu geführt, dass Brunn mit acht Minuten Rückstand starten musste, aber 1000 km sind vor allem ein Ausdauerrennen: Müller holte nach und nach Zeit auf und fuhr mit der gewohnten Ruhe im Rahmen der Möglichkeiten des Autos. In der Nähe des Karussells drehte sich plötzlich ein viel langsamerer Porsche 924 vor ihm, und Müller musste auf den Seitenstreifen ausweichen. Dort stand der 935K3 von Bobby Rahal, der gleich zu Beginn des Rennens ausgefallen war.



**PORSCHE SCHÄTZTE MÜLLERS ZUVERLÄSSIGKEIT,
SEINE GLEICHZEITIG SCHNELLE UND MATERIAL-
SCHONENDE ART ZU FAHREN.**

Die Streckenposten hatten es versäumt, den Wagen aus der Gefahrenzone zu entfernen. Beim Aufprall wurde der Schweizer sofort getötet, der Kraftstoff entzündete sich und die beiden Wagen brannten völlig aus.

TOD BEIM 1000-KM-RENNEN

Im Tod von Herbert Müller lag eine schreckliche Ironie. Wie bei seinem Feuerunfall in einem Ferrari im Jahr 1972 hatte auch diesmal ein anderer Fahrer die Kollision verursacht. Einer der Gründe, warum Porsche und insbesondere Norbert Singer ihn so schätzten, war seine Zuverlässigkeit. Er befolgte nicht nur technische Anweisungen (und schlug selbst Verbesserungen vor), sondern fuhr überlegt und ging schonend mit dem Material um. Aber vor allem hatte Herbie beschlossen, dass diese 1000 km sein letztes Rennen sein sollten.

Sein Tod war ein großer Verlust für den Motorsport. Bei den Fans sehr beliebt, hatte er auch viele wirkliche Freunde – kollegial, talentiert, vorbildlich, so erinnern sich Leute wie Hans Stuck, Kurt Ahrens oder Gijs van Lennep an ihn. Herbert Müller wusste, was er wollte, und Rückschläge ließen ihn nicht verzagen!

Nach seiner guten Leistung mit Attwood in Le Mans 1971 hatte er gehofft, in das Porsche-Team für die CanAm-Rennserie aufgenommen zu werden. Aber Porsche übertrug den nordamerikanischen Einsatz an Roger Penske und nicht JW Automotive, und natürlich wollte Penske mit Mark Donohue seinen eigenen Fahrer einsetzen. Enttäuscht wandte sich Müller 1972 an de Tomaso und baute aus einem GT-Serienwagen einen vielversprechenden Rennwagen, der allerdings deutlich schwerer als die reinen Rennwagen-Prototypen seiner Konkurrenten war. Der Schweizer Importeur Emile Frey sagte, Herbert sei nie angepasst gewesen, er sei immer seinen eigenen Weg gegangen.

Es war diese Art und Weise, die ihm viel Respekt einbrachte, und als Porsche mit dem 934 in die WM zurückkehrte, wählte Teamchef John Wyer sofort Herbert aus. Der zahlte das in ihn gesetzte Vertrauen zurück, indem er die Targa Florio ein zweites Mal für Porsche gewann.

Herbert Müller war finanziell unabhängig und betrieb den Motorsport zwar nur als Amateur, doch im Gegensatz zu Noblet, Bardino und anderen Gentleman-Fahrern dieser Zeit tat er das professionell. Sobald er eine Aufgabe übernommen hatte, war er ernsthaft und mit viel Herzblut bei der Sache. Dennoch vermittelte er stets den Eindruck, dass er seinen Spaß daran hatte. ◀

Text: Kieron Fennelly · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche

**PORSCHE FAHRER
LESERREISE
2022**

Jubiläums-Tour

Begleiten Sie uns zur 10. PORSCHE FAHRER-Leserreise
ins 4-Sterne-Superior Hotel & Resort Defereggental.

Von Donnerstag, den 22. September bis Dienstag, den 27. September geht es über
die schönsten Pässe und Straßen ins spätsommerliche Tirol und in die
angrenzenden Dolomiten. Zwei Tagesausflüge im aktuellen 911 Carrera Cabriolet, E-Bike-Tour,
Schnuppergolftunde und gemeinsame Abende stehen auf dem Programm.

Anmeldeformular auf www.porsche-fahrer.de unter „Aktionen“.

DIE INKLUSIVLEISTUNGEN:

- 5 Übernachtungen inkl. Verwöhn-Halbpension
- 2 Tagesausflüge in einem brandneuen Porsche 911 Carrera Cabriolet (Baujahr 2022) – immer zu zweit, inkl. Routentipps und Cabrio-Touren-Kappe
- Benutzung des Wellness- und Spa-Bereichs (ca. 700 m²)
- Benutzung der Tennis- und Indoor-Golf-Halle
- pro Zimmer-Buchung: ein Buch aus dem HEEL Verlag im Wert von bis zu 30 Euro nach Wunsch

Preise pro Person:

Vollständig renoviertes Luxurdoppelzimmer im Haupthaus 885,- EUR

Doppelzimmer im 80 m entfernten Gästehaus 825,- EUR

DAS RAHMENPROGRAMM:

- Begrüßungscocktail
- E-Bike-Tour
- Degustationsmenü mit Weinbegleitung an einem Abend
- „Golf & Fun“ – Schnuppergolftunde direkt am Hotel
- die Teilnehmer der Reise erhalten 50 % Greenfee-Ermäßigung auf den hoteleigenen Golfplätzen, dem 9-Loch Defereggental Golf Park direkt am Hotel sowie dem 36-Loch Meisterschaftsplatz Dolomitengolf in Lavant, ca. 40 Minuten entfernt gelegen
- die Redaktion PORSCHE FAHRER ist ebenfalls vor Ort

TERMIN

**Donnerstag, 22. September –
Dienstag, 27. September 2022**





SPORT-SCHAU – 935 JLP-2

CARS, DRUGS AND ROCK 'N' ROLL



Manchmal machen nicht Siege oder technische Daten die Geschichte eines Autos einzigartig, sondern die Menschen dahinter. Das gilt sogar dann, wenn es sich um einen einmaligen und erfolgreichen Rennwagen wie den 935 JLP-2 handelt. Dessen Geschichte ist untrennbar mit dem Schicksal seiner Besitzer und Fahrer verbunden.

Der Werdegang von 935 JLP-2 ist untrennbar mit dem seines Besitzers verknüpft. John Lee Paul war ein begabter Fahrer, der sich in den rund 25 Jahren seiner erfolgreichen Karriere als Amateur-Rennfahrer in die Siegerlisten einiger bedeutender und großer Rennen eintrug und auch seinem Sohn zu einer erfolgreichen Motorsportkarriere verhalf. Sein Rennstall JLP Racing brachte eine Reihe von Porsche 935 hervor, die zu den stärksten ihrer Zeit zählten. Eine Geschichte in Gelb und Blau, in die sich bald ein paar dunklere Farben mischen sollten.

Sie beginnt mit einem märchenhaften Aufstieg vom Migranten zum Millionär. Johan Leenardt Paul kommt 1939 in den Niederlanden zur Welt. Mit 16 wandert er mit seinen Eltern nach Indiana aus. Dank mathematischer Begabung bringt es John Lee Paul, wie er jetzt heißt, ohne Mühe zu einem Abschluss in Harvard. Die Finanzwelt steht ihm offen, er startet im Motorsport. 1960 geht er erstmals am Steuer eines Spyder 550 RS bei einem kleinen Rennen auf dem Continental Divide Raceway an den Start.

AKTIEN- UND HASCHISCHHANDEL

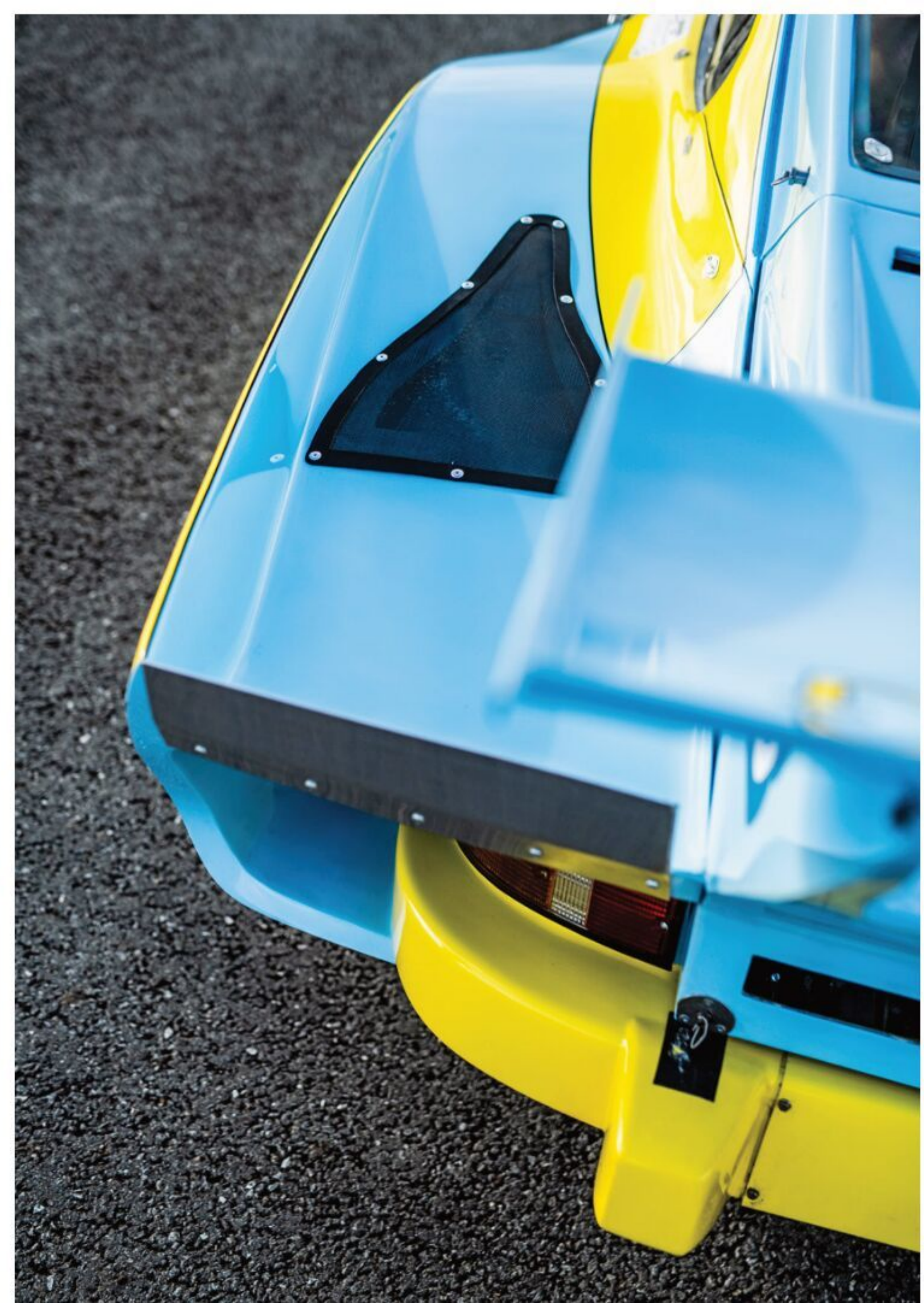
Als Investmentfonds-Manager erwirtschaftet Paul genug Geld, um auch in höheren Klassen mitzumischen. Der frisch gebackene Millionär nimmt von 1968 bis 1972 auf Corvette erfolgreich an mehreren stets hart umkämpften Meisterschaften des Sports Car Club of America (SCCA) teil. John Lee Paul zeigt Talent, allerdings auch zunehmend beängstigende Charakterzüge. Seine Arroganz ist berüchtigt, er neigt zu unbeherrschten Wutausbrüchen. Ehefrau Joyce und Sohn John Paul

AUS JOHAN LEENARDT PAUL WIRD JLP, AUS DEM MIGRANTEN EIN MILLIONÄR UND AUS DEM INVESTMENTFONDS-MANAGER EIN DROGENSCHMUGGLER.

jr. gehen auf Distanz, und Paul hängt den Sturzhelm eine Zeit lang an den Nagel, um sich auf seinen einträglichen Job zu konzentrieren und zu segeln.

Als er 1975 in der Rennserie der International Motor Sports Association (IMSA) sein Comeback feiert, nimmt er den 15-jährigen Sohn ins Team. John Paul jr. beginnt als Mechaniker, besucht eine Rennfahrschule, startet im eigenen Rennwagen bei verschiedenen Rennen und erweist sich bald als noch talentierter als sein Vater.

Der setzt mit seinem Rennstall JLP Racing im Februar 1977 in Daytona einen 911 Carrera 3.0 RSR ein, der gegen die neuen Turbo nur schwer mithalten kann. Dennoch er-





reicht John Lee Paul 1978 bei den 24 Stunden von Daytona und bei den 12 Stunden von Sebring jeweils den 4. Platz.

Diese eindrucksvollen Ergebnisse eröffnen ihm die Chance, sich mit Bob Bondurant bei den 6 Stunden von Talladega 1978 das Steuer eines 935 von Barbour Racing zu teilen. Er bestätigt das Vertrauen und darf mit Brian Redman und Dick Barbour auf einem anderen 935 des Teams in Le Mans antreten. Das sensationelle Ergebnis: Fünfter der Gesamtwertung hinter zwei Alpine A442 und zwei Porsche 936 und Klassensieg bei den GT-Fahrzeugen. Am Ende einer unglaublichen Saison holt Paul den inoffiziellen Fahrerweltmeistertitel auf der Langstrecke!

Danach dominiert John Lee Paul auf dem nun als JLP-1 bezeichneten 935, den er zuerst in Talladega fuhr und anschließend Barbour Racing abgekauft hat, die Trans-Am-Saison 1979. Beim Finale im November in Daytona crasht er sein Auto in der letzten Runde, wird aber noch als Vierter gewertet und zum Champion der Trans-Am-Saison 1979 gekürt.

TURBOMOTOR MIT 720 PS

Der 935 JLP-1 ist allerdings außer Gefecht, und der Paul-Clan macht zu dieser Zeit auch anderweitig auf sich aufmerksam. Marihuana-Spuren führen vom Sohn zum Vater; in einem von John Lee Paul gemieteten Lastwagen finden Drogenfahnder 710 Kilogramm Haschisch. Sie kommen mit 32.500 Dollar Kaution und drei Jahren Bewährung davon und können weiter Rennen fahren.

Ohne JLP-1 geht John Lee Paul in die Saison 1980. John Paul jr., jetzt 20 Jahre alt, debütiert im Mai auf einem 935 mit seinem Vater bei einem Sprintrennen in Lime Rock. Erstes Rennen, erster Eintrag von John Paul jr. in den Siegerlisten. Sein Vater nutzt die Gelegenheit, um an Ort und Stelle seine zweite Ehefrau Chalice Alford zu heiraten.





CIBIÉ



24 HEURES
DU MANS
AUTO
1915-2015

F.I.A. F.F.S.A.
IMSA

A.S. DE L'AUTOMOBILE CLUB DE LOUEST DES "24 HEURES"

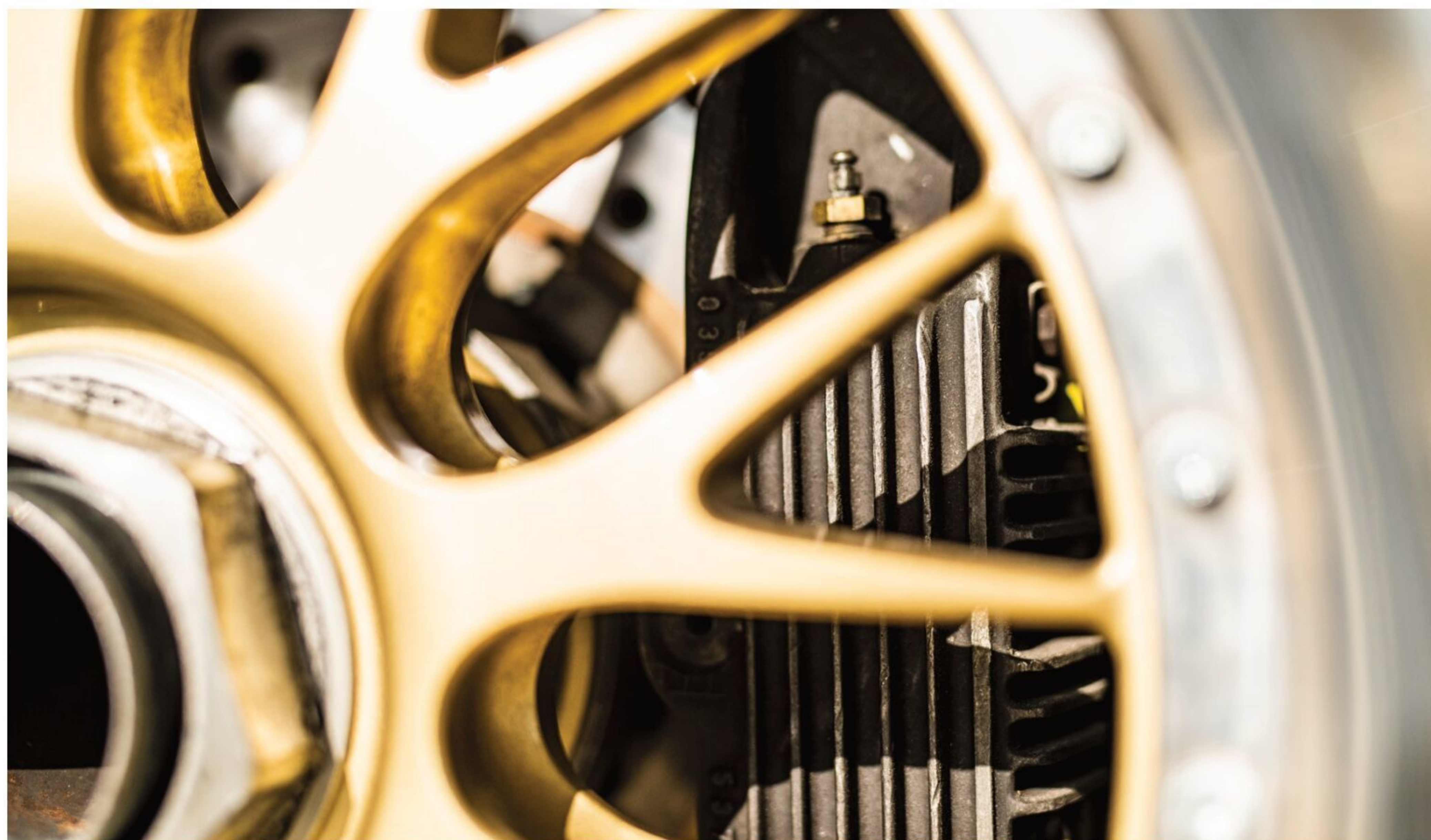


GT2

7 E

JOHN

AVON



Neben den Rennen baut John Lee Paul den Drogenschmuggel weiter aus und holt sogar noch seinen Vater ins Boot. Der Familienbetrieb wächst zu einem Drogenring – und hilft sicherlich dabei, den Motorsport zu finanzieren.

Da 935 JLP-1 ein irreparabler Schrotthaufen ist, kauft John Lee Paul beim Werk die Zutaten zum Bau eines neuen, stärkeren 935. Zuerst eine Rohkarosserie mit der Nummer 000 0043. In ein Rohr ihres Überrollbügels wird nach der Nomenklatur des Rennstalls „JLP-2“ eingeschlagen. Auch Achsen, Motor und Getriebe werden im Werk bestellt. Die neueste Entwicklung aus Weissach ist ein 3160 ccm großer Sechszylinder-Boxer mit Biturboaufladung und 720 PS.

Weil JLP-2 die Züge eines K3 trägt, schreiben manche Quellen den Bau des Wagens Kremer zu. Achim Stroth, Team-Manager des Kölner Tuners, gab an, dass „John Lee Paul bei Kremer nur das Karosserie-Kit, die Radaufhängungen und Motor-Tuningteile wie den Ladeluftkühler gekauft hat. Kremer hat das Auto nicht gebaut. Es hatte eine Kremer-Karosserie und ein Kremer-Fahrwerk, aber es wurde in den USA montiert.“ Und zwar unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten des Reglements.

KAROSSERIE VON KREMER

So wird das Bodenblech der Rohkarosserie am Rand entlang komplett weggeschnitten und durch Streben aus Vierkanthrohr ersetzt, verblendet mit einem Aluminiumblech. Die größere Steifigkeit ist dabei nur ein Aspekt. Die Änderung ermöglicht es, die Karosserie um sieben Zentimeter abzusenken, ohne die Fahrwerksgeometrie zu verändern. Außer dem etwas niedrigeren Schwerpunkt mit offensichtlichen Vorteilen wird vor allem die Stirnfläche verkleinert und so die Aerodynamik verbessert.

Restaurierer und Rennfahrer Sébastien Crubilé (von dem wir noch hören werden) bekennt, dass JLP-2 vielleicht der effizienteste 935 war, den er je fahren durfte. Dazu sei angemerkt, dass dasselbe Reglement ursprünglich jede strukturelle Änderung der Serienkarosserie untersagte – was Porsche immerhin ermöglichte, die Nase des 911 abzuflachen, denn Kotflügel sind nur Anbauteile. Wenn man das Reglement geschickt auslegte, ließ sich auch die Neigung der Heckscheibe ändern (wie beim K3), solange die Kommissare bei der Abnahme noch eine Serien-Motorhaube des 911 an die Originalscharniere montieren konnten. Das Reglement verbot auch nicht, dass die Mechanik weit in den Innenraum ragte, solange sie davon abgeteilt war und die Abtrennung entfernt werden konnte.

So erklärt sich der riesige Alukasten im hinteren Cockpitbereich des JLP-2. Der Motor baut gar nicht größer als der eines 930, das Basisaggregat ist dasselbe. Es ist der überdimensionale Ladeluftkühler, der vor der Maschine verbaut ist und der von den Lufteinlässen in den hinteren Kotflügeln Frischluft zugeleitet bekommt. Überdimensional sind auch die Räder in diesen Kotflügeln, deren 19-Zoll-Felgen 15 Zoll breit sind und mit 320 mm breiten Dunlop-Walzen bereift sind. Die Vorderräder bescheiden sich mit Felgen von 16 Zoll Durchmesser und elf Zoll Breite.



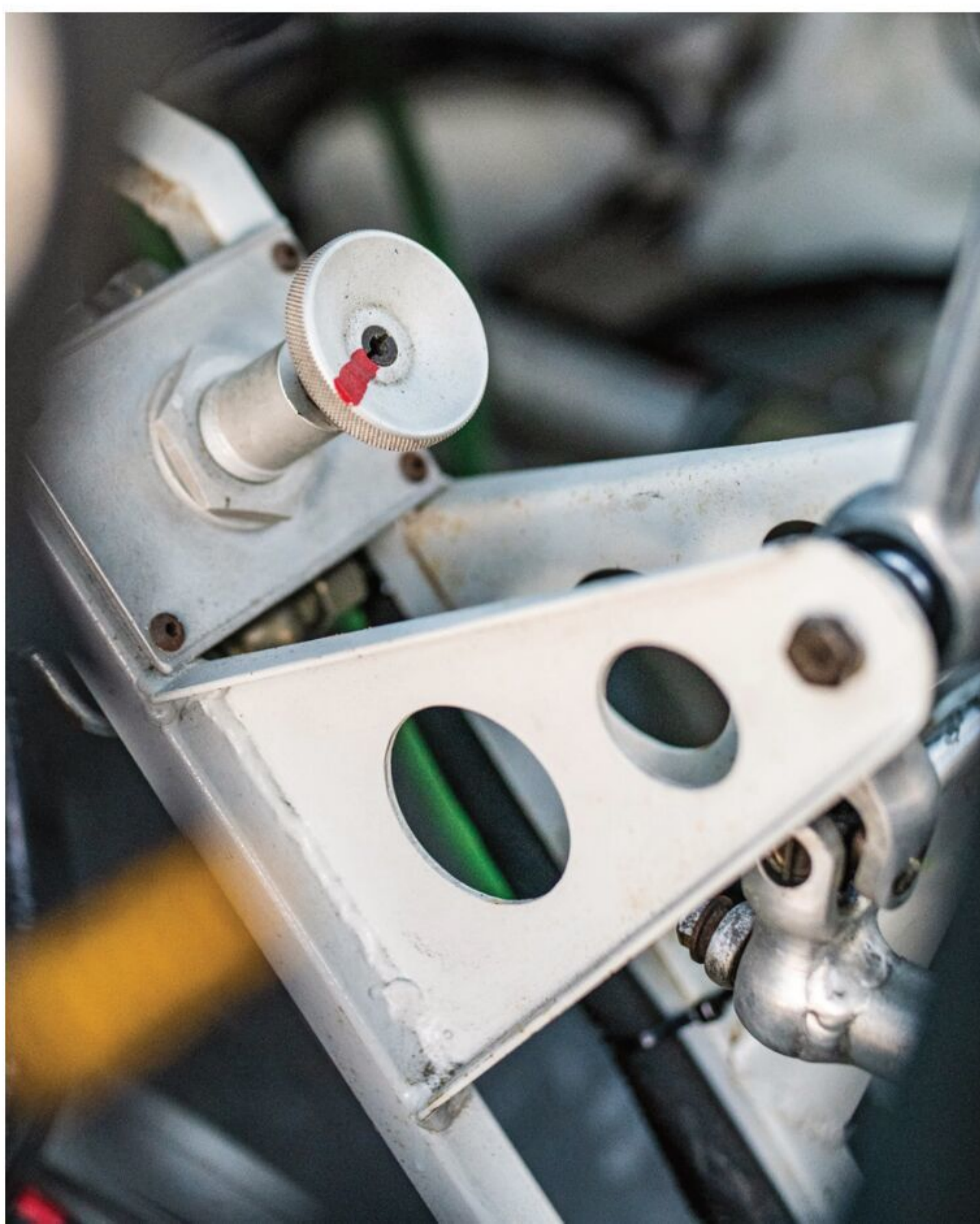
1980 TRETEN VATER UND SOHN AUF JLP-2 IN LE MANS AN UND BELEGEN MIT GUY EDWARDS ALS DRITTEM FAHRER DEN 9. PLATZ IM GESAMTKLASSEMENT.

Die eigenwillige Kombination aus Rennstall, Vater-Sohn-Gespann und eigenem Auto ist sofort erfolgreich. Beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1980 beweist John Paul jr. dann, dass er das Format eines Fahrers von internationaler Klasse hat. Mit seinem Vater und Guy Edwards erreicht er auf JLP-2 den 9. Gesamtrang und den 2. Platz der Kategorie IMSA. Zwei Jahre später, nach der Saison 1982 auf dem Nachfolger JLP-3, wird John Paul jr. im Alter von 22 Jahren jüngster IMSA-GTP-Champion aller Zeiten.

1980 erringt sein Vater John Lee Paul zum zweiten Mal den Fahrerweltmeistertitel auf der Langstrecke. JLP-2 ist ein beeindruckendes Rennauto, doch das Team hat bereits den Nachfolger JLP-3 im Bau. 1981 teilen sich Vater und Sohn Paul in Daytona noch einmal das Lenkrad von JLP-2. Als die Karriere des Autos 1986 unter anderer Flagge fahrend allmählich ausklingt, hat JLP schon zum radikalen JLP-4 gewechselt, der bis heute als schnellster 935 von allen gilt, aber nie richtig fertig entwickelt wurde.

Die eigentlichen Dramen spielen sich hinter den Kulissen ab. John Lee Paul lässt sich von Chalice Alford scheiden – seitdem gibt es kein Lebenszeichen der jungen Frau mehr. Er ist immer tiefer in Drogengeschäfte verstrickt und schießt sogar mehrfach auf einen Undercover-Agenten.

Als er nach seiner Festnahme auf Kautionsfreikommt, flieht Paul in die Schweiz. Er wird verhaftet, ausgeliefert und zu 25 Jahren Gefängnis verurteilt, unter anderem wegen versuchten Mordes. Ein Ausbruchsversuch aus dem Gefängnis misslingt, aber nach 13 Jahren wird er 1999 auf



Bewährung entlassen und lernt Colleen Wood kennen. Er lädt die junge Frau zu einer Weltumsegelung ein, von der sie nie zurückkehrt. Auch sie bleibt verschwunden. Bevor ihm dieser neue Vermisstenfall unangenehm werden kann, setzt John Lee Paul im Dezember 2000 wieder die Segel und wird auf den Fidschi-Inseln das letzte Mal gesehen. Auch von ihm fehlt bis heute jede Spur.

GEFÄNGNIS UND KRANKHEIT

Währenddessen setzt John jr. seine brillante Fahrerkarriere bei anderen Teams in diversen Klassen fort, belegt 1984 in Le Mans auf einem 956 den 2. Platz. Dann holen ihn die dunklen Drogengeschäfte ein, an denen er seit Ende der siebziger Jahre beteiligt ist. Im Prozess gegen seinen Vater und Großvater, es geht nicht nur um den Mordversuch, sondern auch um den Drogenschmuggel, weigert er sich, die beiden zu belasten. 1986 wird John Paul jr. verurteilt und geht ins Gefängnis. Nach seiner Entlassung 1989 ist seine große Zeit vorbei, geben ihm nur noch zweitrangige Teams ein Cockpit.

Seine Karriere endet 2001 abrupt, als die Telemetrie-Daten seiner Corvette inkohärente Manöver des Fahrers anzeigen. Die Ärzte diagnostizieren Chorea Huntington, eine unheilbare degenerative Hirnerkrankung, an der

schon seine Großmutter, Mutter und Schwester gestorben sind. Er stirbt mit 60 Jahren am 29. Dezember 2020.

935 JLP-2 lebt weiter, fährt sogar wieder unter den wachsamen Augen des Fachmanns Sébastien Crubilé auf der Piste von Lurcy-Lévis. Crubilé hat den 935 JLP-2 restauriert und bei den Le Mans Classic gefahren, er kennt ihn also. „Der Biturbo spricht schneller an als der alte Einzelturbo, aber trotzdem: Um schnell aus der Kurve zu kommen, muss man schon deutlich vor dem Scheitelpunkt aufs Gas. Ein Problem sind die riesigen Hinterräder, die das Auto am Kurvenausgang geradeaus schieben. Man muss es brutal in die Kurve zwingen.“

Eine erste Restaurierung hatte der Wagen bereits Mitte der Neunziger bei der US-Firma Andial erhalten. Als er 2015 an einen französischen Sammler ging, versetzte Sébastien Crubilé Technik und Optik des Wagens wieder in den Originalzustand, um die Zulassung für historische Rennen zu erhalten. Heute sieht JLP-2 wieder aus wie damals, als John Lee Paul und John Paul jr. am Lenkrad ihres Rennwagens aus dem eigenen Rennstall in Le Mans auf Platz 9 fuhren. Was für ein Auto, was für Menschen. Was für eine Geschichte! ◀

Text: Josué Chevrel · Übersetzung: Thomas Albrecht

Fotos: Rémi Dargegen



Ein majestätisches Grand Hotel auf einer privaten Halbinsel direkt am See mit einer exklusiven Beauty- und Wellnesslandschaft, für Genießer ein raffiniertes kulinarisches Angebot und ein verträumtes Bergstädtchen mit einer einzigartigen Vielfalt an Sport- und Freizeitaktivitäten das außerdem noch den idealen Ausgangspunkt für die beliebtesten kurvenreichen Ausflugsziele bietet – Herz was willst du mehr von einem unvergesslichen Urlaub.

Die beliebtesten Ausflugsziele für Individualisten auf 4 Rädern:

- die Großglockner Hochalpenstraße im größten Nationalpark Österreichs, 48km lang, höchster Punkt ca. 2.500m ü. M.
- die Gerlos Alpenstraße an den weltberühmten Krimmler Wasserfällen, 69km lang, 1.628m ü. M.
- die Stubachtal Panoramastraße zur Weißsee Gletscherwelt, 17km lang, höchster Punkt ca. 1.480m ü. M.

Unser Angebot für Sie: 15% Rabatt auf den Zimmerpreis von
19.03.-09.04.2022 / 18.04.-12.05.2022 / 14.05.-19.05.2022 / 01.10.-03.11.2022

Buchungscode: PorscheMagazin2022

Preise für Gruppenausfahrten gerne auf Anfrage.



GRAND HOTEL
ZELL AM SEE

DIE GROSSE FERIEWELT AM SEE

Esplanade 4-6 · A-5700 Zell am See

Tel.: 0043 (0) 6542 788-0

info@grandhotel-zellamsee.at

www.grandhotel-zellamsee.at

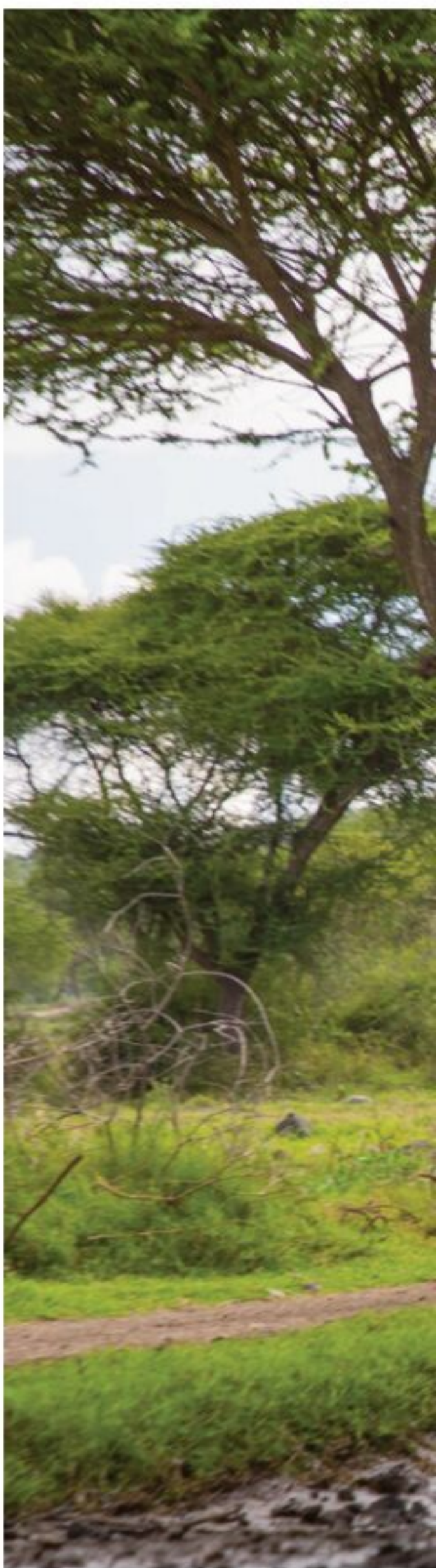




MENSCHEN – RENÉE BRINKERHOFF

SIE IST DANN MAL WEG

Die Geschichte beginnt damit, dass Renée Brinkerhoff beim Zusammenlegen von Wäsche über das Rennfahren nachdachte. Der nächste runde Geburtstag rückte näher, die vier Kinder waren erwachsen und so stieg der schon lange in ihr schlummernde Gedanke wieder hoch, mit einem Auto Abenteuer zu erleben.



Schnitt! Acht Jahre später hat Renée Brinkerhoff (65) aus Denver/Colorado mit ihrem gleichaltrigen Porsche 356 A alle Kontinente der Welt bereist und damit eine unglaubliche und bis dahin nicht gesehene Leistung vollbracht. Das Abenteuer ihrer *Project 356 World Rally Tour* fand vor Kurzem in den eisigen Weiten der Antarktis einen krönenden Abschluss. Das Ende unter diesen extremen Bedingungen entsprach dem bereits sehr anspruchsvollen Anfang im Jahr 2014, denn ihr Einstiegsrennen war die berühmte Carrera Panamericana, die über rund 3200 Kilometer durch Mexiko führt. Es war auch der Moment, als am 356 die ersten von vielen Umbaumaßnahmen stattfanden. In Mexiko geht es um Tempo!

Die 60 PS des ursprünglichen 1,6-Liter-Vierzylinder-Boxers wurden für die Strapazen eines solchen Wettbewerbs als nicht ausreichend angesehen, sodass ein 2-Liter-Motor aus einem viel jüngeren 914 eingebaut wurde. Mit zwei Weber-Vergasern und einem Verdichtungsverhältnis von 11:1 stieg die Leistung auf 156 PS, ein 5-Gang-Getriebe ermöglichte ein günstigeres Drehzahlniveau und auch eine höhere Endgeschwindigkeit. Durch die enorme Leistungssteigerung wären die ursprünglichen Trommelbremsen überfordert gewesen, weshalb

sie durch die Scheibenbremsen eines 911 ersetzt wurden. Mit dem Original haben nur die wenigsten Fahrzeuge bei der Carrera Panamericana noch etwas zu tun.

Renée hatte sich vorgenommen, in Mexiko gut abzuschneiden. Was auch gelang: Gleich beim ersten Versuch stand am Ende ein Klassensieg zu Buche! Da damit ihre Begeisterung für den Rennsport eher geweckt als gestillt wurde, gründete sie Valkyrie Racing, benannt nach den Walküren der nordischen Mythologie.

START BEI CARRERA PANAMERICANA

Aus Valkyrie Racing wurde kurz darauf Valkyrie Gives, eine Organisation, die gegen Menschenhandel eintritt und Hilfsprojekte in entlegenen Gebieten in China, der Mongolei, Peru, Indien oder Kenia unterstützt. Und auf allen Kontinenten ein Rennen zu fahren – etwas, das noch nie zuvor gemacht worden war, schon gar nicht mit einem Oldtimer –, wäre eine großartige Möglichkeit, die Öffentlichkeit aufmerksam zu machen und Geld zu sammeln. So entstand die *Project 356 World Rally Tour*.

Die Vorbereitungen am 356 A von 1956 übernahm nun der Porsche-Spezialist Tuthill in Großbritannien. Nach einem weiteren Klassensieg bei der Carrera Panamericana stand 2018 die Targa Tasmania auf dem Programm, eine 6-tägige Straßenrallye über 3200 Meilen und 40 Etappen rund um Australiens Südinsel.



Weltenbummler: Nach der Inka-Rallye (r.) ging es über 14.000 Kilometer von Paris nach Peking und zur East African Safari Rallye nach Kenia (o.).



Es folgten die Rallye Caminos del Inca in Peru, eine 9-tägige, 3500 km lange Rallye entlang des Anden-Rückens, und im Sommer 2019 die Rallye Paris-Peking, die härteste aller Herausforderungen – zumindest bis dato. Für die 14.000 km waren lediglich 36 Tage vorgesehen. Die Route führte sie an den Rändern der Wüste Gobi entlang, durch die Steppen der Mongolei und die endlosen Birkenwälder Russlands, bevor sie sich durch Skandinavien und das Baltikum schlängelte. Trotz eines nächtlichen Motorwechsels in Russland kam sie ins Ziel.

Die East African Safari Rallye 2019 in Kenia war vorerst die letzte große Veranstaltung. Hier gab es keinen Klassensieg, mit viel Glück rettete sich das Team Brinkerhoff rutschend und schlitternd ins Ziel. „Es war brutal mit dem 356“, erzählt sie. „Und einen Monat nach der Veranstaltung hatte ich immer noch Gelenk- und Muskelschmerzen!“

Aber alles andere, was sie in den letzten Jahren bewältigt hatte, war nur ein Vorspiel für den letzten Kontinent. Für die Antarktis stellte sich Renée ihre eigene Aufgabe: das Zurücklegen einer 356 Meilen langen Distanz über die Eisfelder. Diese gewaltige Herausforderung sollte auch für eine bleibende Erinnerung an ihr Projekt sorgen. Einen nicht unerheblichen Beitrag dazu leisteten die erforderlichen Änderungen am Porsche, damit er diesen extremen Bedingungen gewachsen war.

SECHS RALLYES, SIEBEN KONTINENTE

Ein Beifahrer, der nur das „Gebetbuch“ liest, wäre für ein solches Vorhaben nicht geeignet gewesen, und so wandte sich Renée an den bekannten Polarforscher Jason De Carteret, der bereits über fünfzig Expeditionen zum Nord- und Südpol unternommen hatte. Für die



STATT EINES RALLYE-BEIFAHRERS BRAUCHTE ES EINEN ERFAHRENEN POLAR- FORSCHER ALS CO-PILOTEN.

Überarbeitung des 356 holte dieser seinen langjährigen Expeditionspartner Kieron Bradley dazu. Dieser ist im Hauptberuf leitender Fahrwerk-Ingenieur bei Lotus. Was für ein Zufall!

Er erinnert sich noch an die Diskussionen: „Ursprünglich wollte Renée auf dem Auto unbedingt 42-Zoll-Reifen wie die Arctic Trucks haben, die hier üblicherweise eingesetzt werden. Aber wenn wir das ganze Metall weggeschnitten hätten, um so große Reifen zu montieren, wäre der Porsche ohne seine charakteristischen Kurven nicht wiederzuerkennen gewesen. Und um das Drehmoment zu erzeugen, das zum Antreiben der Räder auf der kraftraubenden Schneedecke erforderlich ist, hätte man das Getriebe austauschen und Portalnaben usw. einbauen müssen. Als wir ihr sagten, dass wir stattdessen Ketten anbringen würden, wurde sie ganz still. Man hätte die Luft mit einem Messer schneiden können!“

UMBAU ZUM SNOWMOBIL

Der ursprüngliche 356-Rahmen war bei Weitem nicht stark genug, um das neue Antriebssystem zu tragen. Daher musste das Chassis des 356 mit einem Käfig aus T45-Stahlrohren erheblich verstärkt werden. Dieses Material kommt unter anderem in der Raumfahrtindustrie zum Einsatz.

Der Motor sitzt jetzt in einer besonderen Halterung, während der große, aus der Frontpartie herausragende Metallbügel eine Sicherheitsvorkehrung ist: Er verlängert den Überhang über die vorderen Aufstandspunkte, die jetzt als Kufen ausgeführt sind. Falls das Auto in eine verdeckte Gletscherspalte einbricht, liegt der Bügel auf der gegenüberliegenden Kante auf und verhindert das Abstürzen der Frontpartie. Das war zumindest der Plan.

Zum Einbau des Kettenantriebs musste Kieron Bradley einige Anpassungsarbeiten vornehmen. An der Hinterradnabe des 356 befindet sich jetzt das Antriebszahnrad, und da dieses nur den halben Radius des Origi-





Stück für Stück: Der Porsche wurde erst vor Ort
zusammengebaut, die letzten 356 Meilen
der World Rally Tour durch Eis und Schnee
waren die schwierigsten.

nalrades hat, ergibt sich eine zusätzliche Untersetzung
ähnlich wie bei den Untersetzungsgetrieben der großen
Geländewagen, durch die das Auto mit sehr niedriger
Geschwindigkeit gefahren werden kann. Leider musste
dazu ein Teil des Radhauses weggeschnitten werden.
Aber es war nur ein einziger, lediglich 0,5 mm breiter
Schnitt, der den Linien der Karosserie folgte. Bei einem
Rückbau kann das entfernte Metallteil problemlos wie-
der eingesetzt werden.

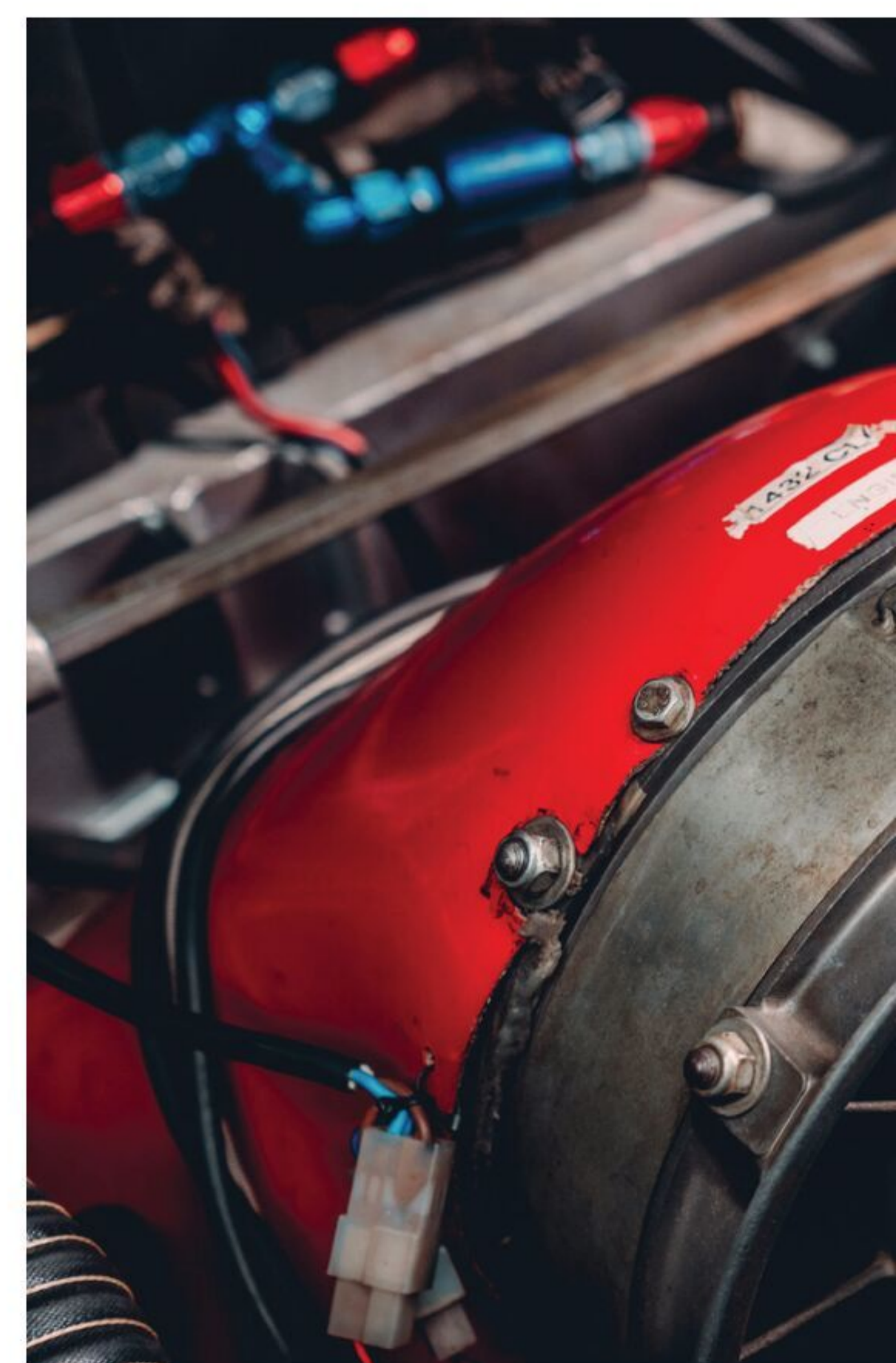
KETTEN UND KUFEN ANSTELLE VON RÄDERN

Vor ihrer Abreise wurde Renée gefragt, ob sie nervös
sei. „Man braucht gute Nerven, denn sie helfen einem,
sich zu konzentrieren und auf die Gefahren zu achten“,
antwortete sie, ohne groß zu überlegen. „Ich habe jedes
Rennen bewusst so gewählt, dass es eine Herausforderung
darstellt und mich aus meiner Komfortzone herausführt.
Auch wenn ich ein gewisses Maß an Nervosität

verspüre, weiß ich, dass ich das tun sollte, denn es ist gut
und hilfreich. Manche Menschen laufen vor der Angst
davon, aber ich glaube, dass Ängste zu überwinden viel
Kraft gibt. Das würde man nie erfahren, wenn man sich
ihnen nicht stellt.“

Das kleine Team aus Polar- und Porsche-Experten
landete am 7. Dezember in der Eiswüste. Nach dem Zu-
sammenbau des Ketten-getriebenen 356 hielt ein Sturm
mit starken Schneemengen die Crew auf. Da das Zeit-
fenster immer kleiner wurde, fand die erste Probefahrt
erst an dem Tag statt, an dem das Projekt starten sollte.

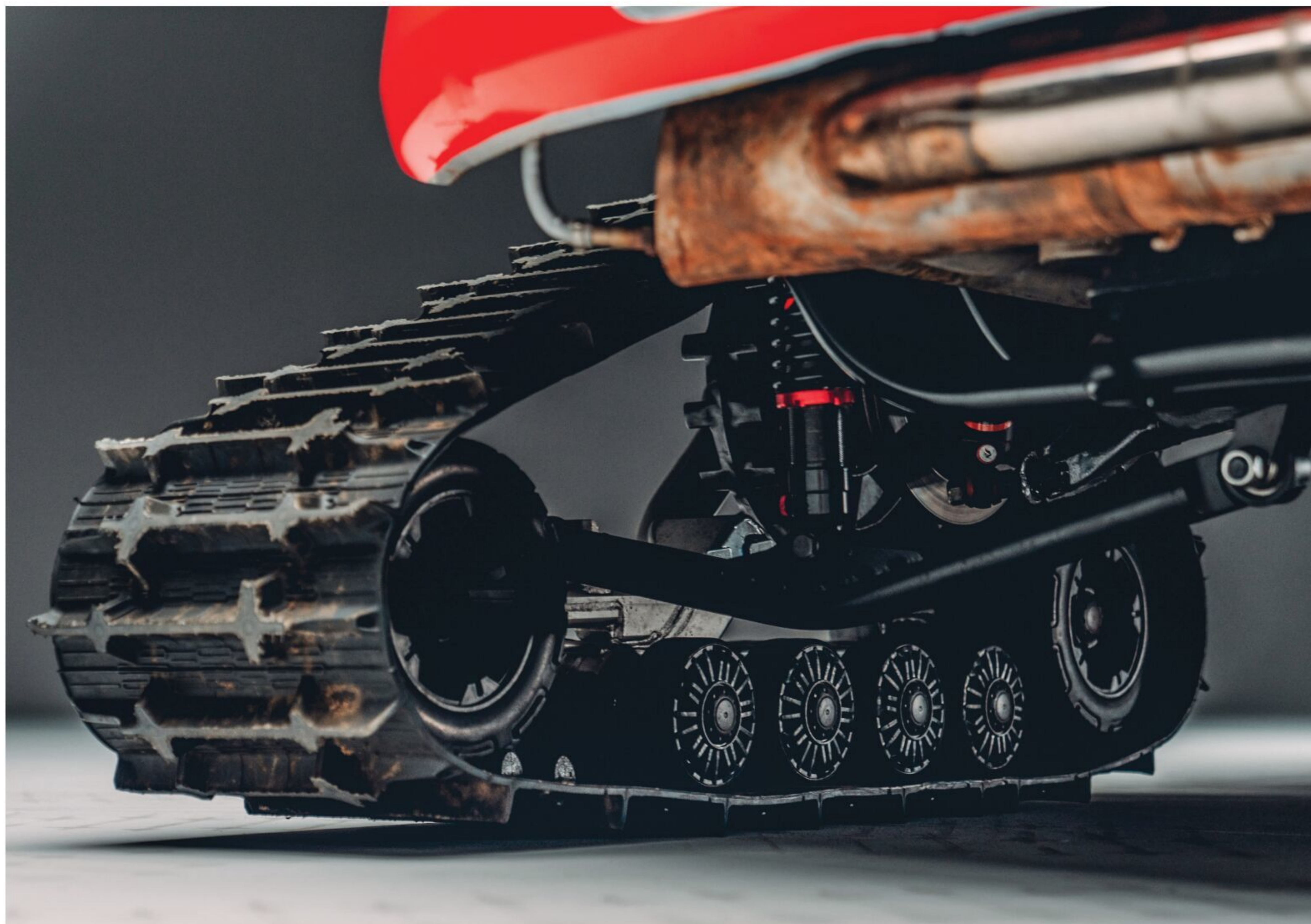
Die vorgesehene Route führte über einige Gletscher,
und ein viermaliges Bewältigen der Strecke würde das
gesteckte Ziel von 356 Meilen ergeben. Renée Brinker-
hoff beschreibt, was sie durch die Windschutzscheibe
sah, hinter dem Steuer sitzend und in viele Schichten
von Kleidung eingepackt: „Die Gletscherdecke der Ant-
arktis besteht aus ‚blauem Eis‘, das zwar schön anzuse-





„MANCHE MENSCHEN LAUFEN VOR DER ANGST DAVON,
ABER ICH GLAUBE, DASS ÄNGSTE ZU ÜBERWINDEN VIEL KRAFT GIBT.“

Renée Brinkerhoff



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>



Warm-up: Vereiste Vergaser und eingefrorene Drosselklappengestänge mussten regelmäßig aufgetaut werden, den Brenner hatte Renée stets griffbereit.

hen, aber rutschig wie Glas und hart wie Stein ist. Am schwierigsten ist der Oberflächenverlauf des blauen Eises, der mit seinen kilometerlangen konkaven Vertiefungen und den scharfen und unterschiedlich tiefen Kanten das Auto extrem beanspruchte.“

Auf weicher Schneedecke konnten sie schneller fahren, dafür tauchten zu erwartende Probleme auf. Vereiste Vergaser und festgefrorene Drosselklappengestänge kosteten Nerven und Leistung, dann scherte ein Achsschenkelbolzen ab. Genügend Ersatzteile waren im Gepäck, und am Ende des ersten Tages hatten sie dennoch 140 Meilen zurückgelegt.

Am zweiten Tag wirbelten Windböen mit Geschwindigkeiten von 130 km/h den Schnee durch die beißend kalte Luft. Die Sichtweite betrug nur noch wenige Meter, sodass Renée sich völlig auf die GPS-Führung verlassen musste. Dazu war die ausgewählte Strecke nicht wirklich abgesteckt, die einzelnen Markierungspunkte lagen kilometerweit auseinander. Jetzt vermittelte der zusätzliche vordere Bügel zumindest ein kleines Gefühl von Sicherheit, nicht mit der Nase voran in eine Eisspalte zu stürzen ... Das ist ein permanent gegenwärtiges Risiko auf einem sich ständig, wenn auch langsam bewegenden Gletscher.





„Es gibt bestimmte Routen und Bereiche auf dem Eis, die von einem Radargerät zur Spaltenerkennung erfasst wurden und dann als sicher eingestuft werden“, erklärt Renée. „Und natürlich sollte man nicht von diesen Zonen abweichen. Aber auch diese sind nicht immer zu 100 Prozent sicher. Ich konnte nicht über die Vorderseite des Autos hinaussehen, und wir wussten nicht, ob wir uns wirklich auf einer sicheren Strecke befanden. Aus Sicherheitsgründen beschlossen wir daher, umzudrehen und zu versuchen, unseren Spuren zurück auf den Gletscher zu folgen.“

KAMPF UM JEDE MEILE

Auf dem Rückweg – in Sichtweite des Lagers – begann der Motor, Öl zu verlieren. Nach weiteren 140 Meilen durch die lebensfeindliche Landschaft lagen nur noch 80 Meilen vor ihnen, aber diese wurden ihnen nicht geschenkt. Mit zu wenig Kraft, um aus dem 2. Gang herauszukommen, krochen sie dahin und schafften an einem Tag nur 30 Meilen, an einem anderen 20. „Wir kamen dem Ziel zwar immer näher, aber es war nie sicher, dass wir es tatsächlich schaffen würden.“

Der Motor hustete und arbeitete nur noch sporadisch auf allen Zylindern, aber er lief weiter. Meile um Meile kämpften sich Menschen und Maschine durch bis zum Ziel. Nach den vorherigen 30.000 anspruchsvollen Meilen waren die 356 Meilen in der Antarktis härter als alle anderen zusammen, aber die Herausforderung wurde gemeistert. Sieben Kontinente! ◀

Text: Robb Pritchard / Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Valkyrie Racing



RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

21. – 24. April 2022

Messe Stuttgart



EXKLUSIVPARTNER DER RETRO CLASSICS®

RETRO
PROMOTION

CLASSICBID
automobile

Allianz



KLASSIK – 968 TURBO RS

ERSTES DRITTEL

Das Kürzel RS ist im Porsche-Kosmos eine Auszeichnung und vor allem eine Domäne des 911. Nur einmal durfte sich ein Transaxle-Typ damit schmücken, doch es blieb eine Episode. Drei 968 Turbo RS wurden gebaut.





D

Der 968 Turbo RS ist in vielerlei Hinsicht ein Superlativ der Transaxle-Epoche. Stärkster, schnellster und teuerster in Serie (wenngleich in sehr kleiner) gebauter Vierzylinder-Frontmotor-Porsche, seltenster sowieso. Außerdem der einzige, der das Rennsport-Kürzel RS tragen durfte.

Um die ganze Geschichte hinter diesem außergewöhnlichen Stück Porsche-Geschichte zu erfahren, galt es Menschen zu finden, die dabei waren. Gerd Schmid gehört dazu. Als Leiter der Kunden-Motorsportabteilung hat er eine große und spannende Karriere im Hause Porsche gemacht und viel Zeit mit einigen der erfolgreichsten Rennfahrer seiner Zeit verbracht. Er war Teil des Teams, das für den 3.0 RSR, 934 und 935 verantwortlich war. 1983 startete er das Kundenprogramm für die Gruppe C, gefolgt von einem ähnlichen Programm für diejenigen, die in der glücklichen Lage waren, einen GT1 fahren zu dürfen.

In den Jahren bis zu seiner Pensionierung war er maßgeblich an der Einführung des Carrera Cups in mehreren Ländern und Regionen beteiligt, darunter im Nahen Osten, Asien, Japan und Australien. In den frühen neunziger Jahren jedoch leitete er die Projekte 968 Turbo S und Turbo RS.

Die mechanischen Upgrades, die aus dem 968 mit Vierzylinder-Saugmotor einen Turbo nach Vorbild des aufgeladenen 944 machten, waren eine Kombination aus den besten Teilen, die Porsche damals zur Verfügung standen. „Das Ansaugsystem und der obere Teil des Motors stammten vom 944 Turbo, während der untere Teil des Motors und das Kurbelgehäuse vom 968 kamen. Es



gab auch ein paar Teile, die speziell für diese Autos entwickelt wurden. Es ist wichtig, sich daran zu erinnern, dass diese Autos von der Rennabteilung in Weissach verkauft wurden“, erzählt Gerd Schmid. „Im Gegensatz zum Turbo S wurde der RS nie für die Straße homologiert. Das Design und die Karosserie wurden damals in Kooperation mit der Tuning-Firma TechArt entwickelt.“

EIN 968 TURBO RS KOSTET SO VIEL WIE DREI 968 CLUBSPORT

Die Stückzahlen blieben winzig, auch vom 968 Turbo S baute Porsche nur elf Stück. Was auch am Preis lag: Ein Turbo S kostete 175.000 Mark, fast 100.000 DM mehr als ein 968 Clubsport. Im Februar 1992 kündigte Porsche die Fertigung des 968 Turbo RS zum Preis von 228.000 Mark in ADAC GT-Cup-Ausführung an; die Langstreckenversion kostete Aufpreis. Gerd Schmid: „Sie dürfen nicht vergessen,

dass Porsche in den frühen neunziger Jahren, als dieses Projekt entstand, finanziell instabil war. In dieser Zeit haben wir mehrere Sonderserienfahrzeuge entwickelt, sonst hätten wir wahrscheinlich nie einen Turbo S oder Turbo RS gebaut. Jeder bei Porsche liebte den 911, aber nicht den 968. Aber tatsächlich war der 968 Turbo S, so wie er vom Werk getunt wurde, viel schneller als der 911 Turbo.“

Neben dem Versuchsfahrzeug, das kurz darauf leihweise für Renneinsätze vorbereitet wurde, entstanden in den Monaten März und April 1993 nur drei 968 Turbo RS sowie eine später gebaute Ersatzkarosserie. Während Auto Nummer 3 von Joest Racing wie geplant im ADAC GT-Cup eingesetzt wurde, ging das zweite Auto an das PZ Koblenz. Der erste Turbo RS mit der auf 061 endenden Fahrgestellnummer wurde an den Porsche-Aficionado Bruce Joelson aus Johannesburg in Südafrika geliefert.



Abseits der Norm: Modifikationen an Motor und Aufladung sorgten bei Nummer 061 für eine Leistungssteigerung über die 337 PS hinaus.

Joelson, der als Freund des Hauses und guter Kunde ins Werk eingeladen wurde, um den Wagen in der Produktion zu sehen, brachte ein paar Verbesserungsvorschläge ein. Er wünschte sich einen Windabweiser am unteren Rand der Windschutzscheibe, der die Scheibenwischer verdecken und den Luftstrom optimieren sollte. Neben den beiden serienmäßigen NACA-Kanälen in der Motorhaube wurde eine neue Motorhaube mit einem speziellen Luftstromkanal entwickelt, um die Kühlung des Kühlers zu unterstützen und den Wärmestau im Motorraum zu begrenzen.

Außerdem schlug er vor, ein Wassersprühsystem für den Ladeluftkühler (der von der Kabine aus bedient wird) zu installieren. Später wurden die Scheinwerfer entfernt und die unteren Scheinwerfer mit Abblend- und Fernlichtfunktionen aufgerüstet. Und dann waren da noch die serienmäßigen dreiteiligen Speedline-Räder mit straßentauglichen Reifen.

Da es sich nicht um einen offiziellen Renn-Turbo RS mit Luftmengenbegrenzer handelte und darüber hinaus zusätzliche Modifikatio-

nen vorgenommen wurden, kann man davon ausgehen, dass der Motor mehr als die serienmäßigen 337 PS leistete.

Speziell ist er in jedem Fall. Das Auto verlangt auf andere Art und Weise Aufmerksamkeit als ein 964 RS oder 993 RS. Er ist aus jedem Blickwinkel ein reiner Rennwagen und er wiegt, in dieser speziellen Ausführung, fast 100 Kilogramm weniger als ein 964 Turbo S. Der beste Blick ist der vom Heck nach vorn, wenn man die Heckklappe öffnet und den Tank, die Rohrleitungen und die dicken Querträger des Matter-Käfigs sieht.

TUNING AUF KUNDENWUNSCH

Der Einstieg ist etwas kniffliger als bei den meisten RS-Modellen, da einer der Überrollbügel vom Dach direkt in den Fußraum führt und die Öffnung in zwei Einstiege teilt. Mit etwas Übung sieht das Einsteigen so aus: Man hält sich einfach am Dach und am oberen Ende des Überrollbügels fest, hebt die Füße in den Fußraum, stützt sich auf den Querträger und gleitet in den Schalensitz. Hinter dem Steuer sitzend, scheint es keinen Vierpunktgurt mehr



DER ERSTE VON DREI 968 TURBO RS
WURDE AN DEN SÜDAFRIKANISCHEN PORSCHE-
SAMMLER BRUCE JOELSON GELIEFERT.





zu brauchen – der Sitz umschließt den Fahrer von den Oberschenkeln bis zu den Schultern.

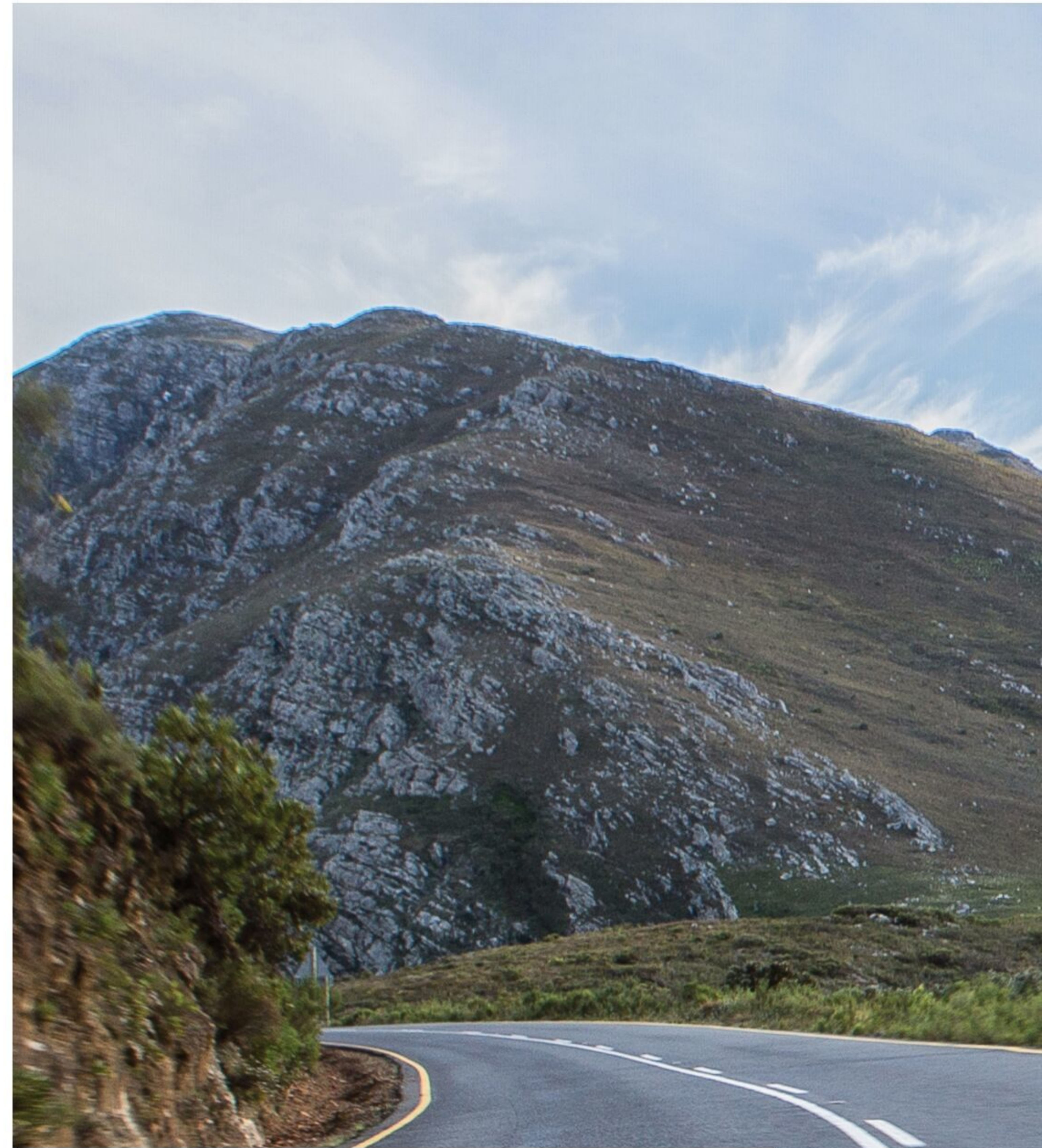
Im Innenraum gibt es nur wenige zivile Bauteile wie das Belüftungssystem, Blinker und Lichtschalter. Links über dem Lenkrad befindet sich ein Lüftungsrohr, das Frischluft in den Innenraum leitet. Wenn man in den Rückspiegel schaut, sieht man gelbe Metallstangen. Selbst das Handschuhfach durchschneidet der Überrollkäfig.

Das Anfahren aus dem Stand ist nicht die Stärke dieses RS. Man muss mehr Gas geben als erwartet, doch dann zeigt sich der Motor überraschend unkompliziert. Kuppeln, schalten, niedrige Drehzahlen zwischen 2500 und 3000/min – der 968 Turbo RS nimmt es ganz gelassen. Keine Wutausbrüche, kein Husten und kein Röcheln, nur pure Porsche-Effizienz. Dazu passt der wirklich coole 962-Schaltknopf, den dieser Transaxle-RS als exklusives Ausstattungsmerkmal erhielt.

MOTOR GIBT SICH UNKOMPLIZIERT

Abseits der ruhenden Ortschaften drücke ich das Gaspedal des Turbos langsam tiefer in den Fußraum, oberhalb von 3000/min gewinnt der Motor an Schwung. Erst holt er Kraft aus dem großen Hubraum, dann erwacht der Turbo, die Nadel des Drehzahlmessers jagt auf die 6000/min-Marke zu und die Ganganzeige leuchtet auf. Nächster Gang und der Turbo-Ansturm geht weiter. Dieses Auto ist schnell!

Die Temperatur beträgt etwa zehn Grad Celsius, und die Reifen drehen in den ersten beiden Gängen einfach durch, aber mit zunehmender Luft- und Oberflächentemperatur



968 Turbo RS

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenmotor Typ M44/60 mit KKK-Turbolader und Ladeluftkühlung

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 104 x 88 mm

Hubraum: 2990 ccm

Leistung: 248 kW (337 PS) bei 5400/min

Drehmoment: 500 Nm bei 3000/min

Verdichtung: 7,5 : 1

Gemischaubereitung: Bosch DME

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ 44/00

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: Vierkolben-Alu-Festsättel, gelochte und innenbelüftete Scheibenbremsen 322 x 32 mm (vorn), 299 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2400 mm

Spur: k. A.

L x B x H: 4320 x 1735 x 1255 mm

Räder/Reifen: 10 x 18 mit 265 x 630 (vorn), 11 x 18 mit 305 x 650 (hinten)

Leergewicht: 1350 kg

Zuladung: k. A.

Höchstgeschwindigkeit: k. A.

Beschleunigung 0–100 km/h: k. A.

Tankinhalt: 42 l

Bauzeit: 1993

Stückzahl: 3

Preis: 228.000 DM (1993)

**„WEIL ER SCHNELLER WAR ALS EIN 911 TURBO, BESCHLOSS DER VORSTAND,
DIE WEITERE ARBEIT AM PROJEKT 968 TURBO S/RS EINZUSTELLEN.“**

Gerd Schmid





steigt auch die Haftung der Reifen. Da es sich um einen klassischen Frontmotorwagen mit Hinterradantrieb handelt, fällt der Umgang mit ihm leichter als mit einem ähnlich starken 911. Ein Sperrdifferential mit einem Sperrgrad von 75 Prozent hilft dabei, das gesamte Drehmoment sicher auf die Straße zu bringen.

Als ich mich der ersten Kurve näherte, ist es nicht die Rückmeldung der Lenkung, die am meisten beeindruckt, sondern das, was man über den Sitz vom gesamten Fahrwerk spürt. Der Überrollkäfig, die steifere und tiefere Aufhängung (20 mm tiefer als beim 968 Clubsport) und die Rennsitze ergeben ein Auto, das sich wie ein rennstreckenerprobtes Werkzeug anfühlt. Man hört jeden kleinen

Stein in den Radkästen, spürt jeden einzelnen Sandfleck auf der Strecke.

Neben dem 924 Carrera GT ist der 968 Turbo RS zweifelsohne der begehrteste Frontmotorwagen von Porsche. Bei der Amelia-Island-Auktion von Gooding & Company vor zehn Jahren wurde ein Turbo RS für 346.500 Dollar versteigert – eines der höchsten, wenn nicht sogar das höchste Gebot, das jemals für einen Porsche mit Frontmotor abgegeben wurde. Wäre der 968 Turbo RS mit der Startnummer 58 von Seikel Motorsport, eben jenes zum Rennwagen umgebaute Versuchsfahrzeug der ersten Stunde, nicht in einen Unfall beim Langstreckenrennen von Le Mans 1994 verwickelt gewesen, wäre dieser Auktionspreis sicherlich noch höher ausgefallen.

Als ich Gerd Schmid nach der Geschwindigkeit des 968 Turbo RS fragte, fasste seine Antwort das Auto und sein trauriges Ende zusammen: „Weil er schneller war als ein 911 Turbo, beschloss der Vorstand, die weitere Arbeit am Projekt 968 Turbo S/RS einzustellen. Die technische Seite dieses Autos war wirklich beeindruckend, aber der Preis war einfach zu hoch.“ Das Kürzel RS hatte sich der 968 Turbo tapfer verdient. ◀

Text: Wilhelm Lutjeharms/Jan-Henrik Muche

Übersetzung: Jan-Henrik Muche · Fotos: Charles Russell

Tempo vor Schönheit:

Mit Schnellverschlüssen an der Heckklappe und verstellbarem Spoiler ist der Turbo RS voll und ganz auf Rennsport ausgerichtet.



HAPPY END – HERITAGE EXPERIENCE HAWAII

ALOHA

Alle zwei Jahre reist Porsche in Sachen Traditionspflege um die Welt.

Nach China führte die zweite Reise jetzt nach Hawaii – um mit fünf klassischen Porsche die polynesische Kultur zu erleben.

Einen Porsche, einen Traumwagen im Wert von 350.000 Euro absaufen zu sehen, tut weh. Vom materiellen Schaden mal ganz abgesehen. Und hier auf Hawaii ist eigentlich sowieso alles verdammt teuer, selbst wenn die Sonne scheint.

Muss der über die Inseln im Pazifik tobende Blizzard seine Wassermassen ausgerechnet dann ausschütten, wenn wir mit zwei Hand voll Porsche-Cabrios den kulturellen Zauber Hawaiis erkunden wollen? Immerhin erleben wir einen Superlativ. Die Kanaka Maoli, die Ureinwohner, erzählen uns, dass es an unserem ersten von gerade einmal zwei Tagen auf der Trauminsel mehr geregnet hat als normalerweise im gesamten Jahr zusammen. Dass hier nur

die Sonne scheint, stimmt so nicht. Oder warum sonst hätten sie wohl für jede Art von Regen einen anderen Namen, komme er nun quer, längs, aus diversen Windrichtungen, sei er stark, schwach oder scheine er letztlich alle aktiven Vulkane Polynesiens auslöschen zu wollen?

Willkommen im 50. Staat der USA, 1959 beigetreten. 16.625 Quadratkilometer groß und 2451 Kilometer lang ist er und zählt zehn Millionen Touristen pro Jahr bei 1,5 Millionen Einwohnern. 130 kleinere und acht Hauptinseln gibt es – wobei es heißt, Las Vegas wäre die neunte Hauptinsel, weil sich viele Ureinwohner die hohen Kosten auf Hawaii nicht mehr leisten könnten und deshalb 200.000 von ihnen zum Leben und Arbeiten nach Nevada umgezogen seien.





Hawaii ist im Wachstum begriffen. Die Inselkette gewinnt durch Lava, die sich fast immer irgendwo in die Niederungen wälzt, beständig an Fläche. Klima gibt es hier ohne Ende: Auf der gesamten Inselkette existieren 13 Mikroklimazonen, allein auf Hawaii – „The Big Island“ – sind es sieben. Auf dem 4205 Meter hohen Vulkan Mauno Kea kann es schneien, während man weiter unten im Dschungel schwitzt. Diese Bandbreite an Wetter ermöglicht es, dass nur hier in den USA Kaffee angebaut wird. Was übrigens auch für Bananen und Ananas gilt. Wobei jeder Landeskenner betont, dass Pizza oder Toast Hawaii so gar nichts mit Hawaii zu tun hätten. Auch die Ananas war hier nie heimisch, sie wurde um 1850 eingeschleppt.

Kein Land für klassische Porsche? Nein, nur dieser eine Blizzard-Tag stört den Programmablauf. Aber solch ein Sturm war auch nicht vorherzusehen gewesen, als die Profis vom Porsche Museum ihre zweite Porsche Heritage Experience planten.

DIE HERITAGE EXPERIENCE IST EIN INSTRUMENT DES MARKETINGS

Die erste große Reise führte 2019 nach China, wegen Corona allerdings ohne europäische Beteiligung. Die zweite sollte nun die polynesischen Kultur – und natürlich die Marke Porsche vor Ort – erlebbar machen. „Das Projekt ist ein Format, um die Porsche-Historie mit besonders kulturträchtigen Stätten der Menschen weltweit zu verknüpfen, wobei wir uns

„WIR FEIERN DIE ERDE, LEBEN IN HARMONIE MIT IHR UND MACHEN SIE UNS NICHT UNTERTAN. DIE ERDE GEHÖRT ZUR FAMILIE.“

Kumu Micah





Einer von fünf: Der Speedster von 1956 führte das Feld der klassischen offenen Porsche an. Die 60 PS im Heck hatten im Auf und Ab der Straße viel zu tun.

an unseren Hauptmärkten orientieren“, erläutert Achim Stejskal, Leiter Porsche Heritage und Museum.

Dafür wurden 356 Speedster von 1956, 914/6, 964 Cabrio, 944 Turbo Cabriolet und ein Boxster der ersten Generation nach Hawaii verschifft. Begleitet wurden die Klassiker von den fünf modernen Cabrios 911 Turbo, 718 Boxster T, Boxster 718 Spyder, 911 Carrera S und Boxster 25 Jahre. Schade, dass das Wetter nicht mitspielte.

Dennoch lernen wir bei unserer Rundfahrt über die Insel viel über die Traditionen der Kanaka Maoli. Unser Guide Kumu Micah ist der Richtige dafür. Der Mann ist nicht nur international bekannter Hula-Meister, Lehrer, offizieller Kulturbeauftragter von Hawaii und ein berühmter Textildesigner, sondern auch Nachkomme von König Kamehameha I., der 1810 die hawaiianischen Inseln nach Konflikten zu einem Königreich einte. Auch deswe-

gen ist Hawaii der einzige US-Bundesstaat mit einem Königspalast. „Unsere Kultur basiert auf dem Leben unseres Landes“, gibt Kumu Micah uns mit auf den Weg. „Die Inseln atmen – sie sind sehr aktiv und lebendig durch die Vulkane sowie die Lava und wachsen ständig. Wir feiern die Erde, leben in Harmonie mit ihr und machen sie uns nicht untertan. Die Erde gehört zur Familie.“

FÜNF ELEMENTE ALS MOTTO

Wir erfahren, dass die Ureinwohner keine Angst vor Lava haben, dass sie Navigation durch Gesänge und Sternkonstellation beherrschen, dass sie mit den fünf Elementen Feuer, Wind, Erde, Wasser und Spirit leben und dass ihre Grundwerte Aloha (Wertschätzung, Liebe, Zuneigung, Geben, Teilen, aber wörtlich „Austausch von Atem“), Laulima (Zusammenarbeit), Malama (Nachhaltigkeit) und Pono (Rechtschaffenheit) heißen.



„GANZ GLEICH, IN WELCHEM DER FÜNF CABRIO-KLASSIKER WIR FAHREN – DIE WAGEN FALLEN SOFORT AUF, DENN ÜBLICH SIND AUF HAWAII ALLRAD-SUV.“

Roland Löwisch



Gut zu wissen, dass 12 Buchstaben im Alphabet (A, E, I, O, U, H, K, L, M, N, P, W) den Hawaiianern genügen, wie der Ausdruckstanz Hula funktioniert und wie man traditionelle Blumenkränze aus Teeblättern fertigt, damit wir so einen „Lei“ an einem für uns mystischen Ort ablegen können. Für viele TV-Zuschauer ist Hawaii allerdings ein pseudo-mystischer Ort, weil hier Kultfilme und -serien gedreht wurden, wie „Verdammt in alle Ewigkeit“, „Magnum“ (1980–1988), „Hawaii Fünf Null“ (1968–1980), „Baywatch“, „Jurassic Park“ und mehr.

Auch wenn das Porsche Museum die alten Autos nur als Vehikel für die eigentliche Aufgabe betrachtete – einen 356 Speedster zwischen jungen und alten Lavafeldern durch die letztlich auftauchende Sonne Hawaiis zu pilotieren, gehört zweifellos zu den Highlights eines Porsche-Lebens.

Abseits der großen Verbindungshighways ist meist wenig los, und die Fahrt über die „Saddle Road“ hat Erinnerungswert. Das Asphaltband schlängelt sich nicht nur durch die Landschaft, sondern wird auch wie eine Holzachterbahn über Hügel geführt, sodass erst im letzten Moment zu erkennen ist, dass man auf der anderen Seite nicht einfach herunterfällt. Die 60 PS im Speedster müssen sich bergauf tatsächlich ein bisschen mühen, bergab hofft man auf zuverlässige Bremsen.

DAS MUSEUM SCHICKTE FÜNF KLASSIKER NACH HAWAII

Ein Boxster der ersten Generation fährt sich fast noch zu modern, um ihn als alt zu empfinden. Aber der 944 Turbo, der erst bei 4000 Touren kommt, weil er sein Turboloch noch ernst nimmt, begeistert. Das gilt auch für den 914/6, der faszinierend klingt, aber sicher nicht perfekt ist. Die Pedale sind nach rechts versetzt, sodass man immer ein bisschen schief im Auto sitzt, und die Schaltung ist





Porsche ist auf Hawaii nicht ganz unbekannt, sogar der PCA hat eine Dependence hier – Club-Präsident ist Gunner Mench, ein gebürtiger Würzburger.

übungspflichtig durch die vielen Umlenkungen der Stangen, bis das Getriebe bedient wird. Aber letztlich ist es eine Frage der Gewöhnung – was auch für die Einstellung des Standgashebels gilt.

Überhaupt, die Klappscheinwerferautos 914/6 und 944 Turbo! Sie bieten bei eingeschaltetem Licht wunderbare Karosserielandschaften vor dem Auge des Piloten. Und dann ist da noch der ganz spezielle 964 in seiner Zeitgeist-Farbe Amethyst-Metallic. Die Farbe gefällt nicht jedem, aber er hat fünf Rundinstrumente, wie man es sich vorstellt; das Dach funktioniert elektrisch, und hinten röhrt es, wie es soll.

Ganz gleich, in welchem der fünf Cabrio-Klassiker wir fahren – die Wagen fallen sofort auf, denn üblich sind auf Hawaii Allrad-SUV, da viele der Straßen tektonisch verworfen sind oder die Oberflächen schon sehr gelitten haben. Schnell fahren ist hier allerdings

sowieso nicht möglich – mehr als 60 Meilen pro Stunde sind nirgendwo erlaubt, und wie im Mainland USA stehen auch hier die Cops gern in Seitenstraßen oder Parkbuchten, um bei Bedarf Verkehrssünder herauszuholen.

Natürlich ist Porsche hier nicht ganz unbekannt, einen Cayenne oder Panamera sieht man immer wieder. In Honolulu gibt es einen Händler, und sogar der Porsche Club of America hat eine Dependence hier. Sie wird geführt von Club-Präsident Gunner Mench, einem gebürtigen Würzburger, der drauf und dran ist, das Archiv des Stuttgarter Museums umzugraben, um ein Schriftstück zu finden: eine von Ferry Porsche für Menchs Vater (Beruf: Fotograf) ausgestellte Erlaubnis, auf selbst gemachten Postkarten das Porsche-Logo verwenden zu dürfen. Wenn er die findet, könnte er wahrscheinlich trotz der hohen Lebenshaltungskosten bald halb Hawaii kaufen ... ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Porsche, Roland Löwisch

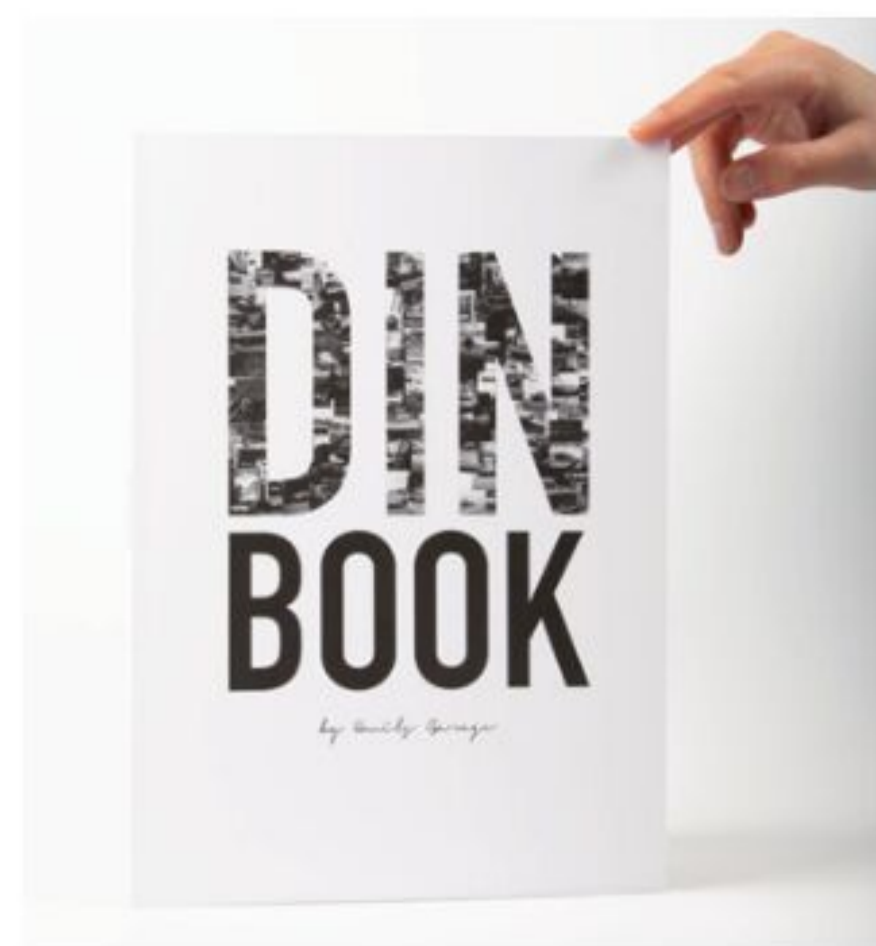


Bertone – Italienische Auto-Ikonen

Lamborghini Miura und Lancia Stratos auf der einen, Simca 1200 S Coupé und Skoda Favorit auf der anderen Seite. Gutes Auto-Design ist keine Frage des Geldes! Passend zu den großen Jubiläen der Carrozzeria Bertone (Gründung 1912, erster Entwurf 1921) sind nun gleich zwei Bücher auf dem Markt. Nach dem übervollen, aber wahllos layouteten Nachschlagewerk Roger Gloors kommt nun ein Buch, dessen Gestaltung dem Thema angemessen ist. Grundlage ist der perfekt in Szene gesetzte und professionell fotografierte Bestand der nach der Insolvenz des Unternehmens geretteten Bertone Collection, die in Summe 79 Fahrzeuge, sowohl Serienautos als auch Studien, umfasst. Nach Designer-Epochen sortiert, reicht die Bandbreite der Autos von 1952 bis 2014, kurze Personenbeschreibungen zu den Gestaltern werden mitgeliefert. Das hilft beim Einsortieren der Entwürfe und sorgt für Überraschungsmomente (wer erinnert sich an die Corvette Ramarro oder Saab Novanta?), führt aber leider nicht aus, wie aus Studien schließlich Autos wurden (wie beim Marcello-Gandini-Design des Volvo Tundra, das als Citroën BX ging). Es fehlt an Querverweisen und Text, aber Gestaltung und Preis sind in Ordnung.

Gautam Sen/Michael Robinson/Makarand Baokar:

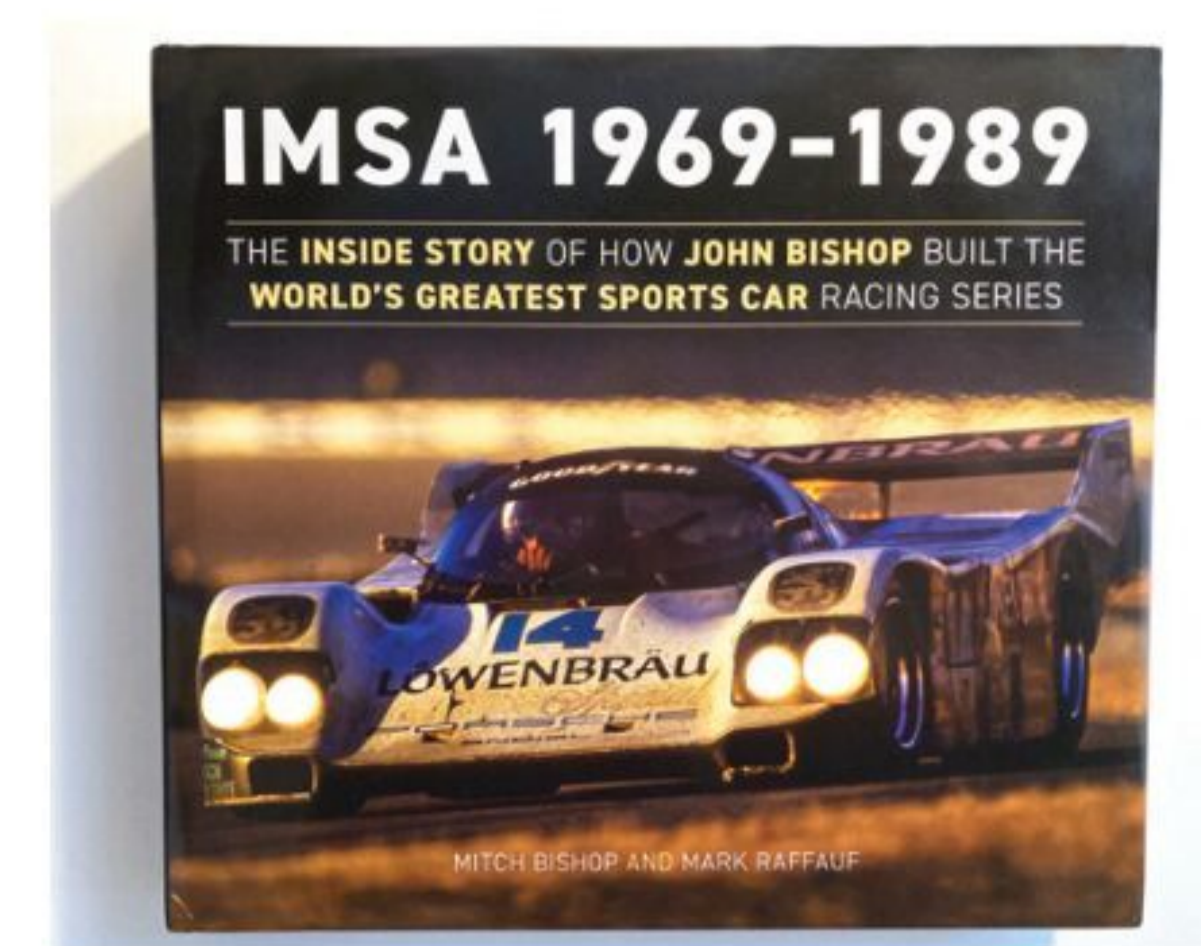
„Bertone – Italienische Auto-Ikonen“,
320 Seiten, 246 x 301 mm, Hardcover,
Delius Klasing, Bielefeld 2021, 49,90 Euro,
ISBN 978-3-667-11832-5



DIN Book

Was hat es mit DIN-Kennzeichen-Gruppen und DINstag in den sozialen Medien auf sich, warum sollten Autos mit altersgerechten Nummernschildern als historisches Kulturgut gelten und warum heißen die alten, bis zum Jahr 2000 ausgegebenen Platten eigentlich DIN-Kennzeichen? Das aus einer Instagram-Bewegung entstandene DIN Book, das eigentlich ein Bildband ist, liefert Antworten auf solch brennende Fragen und schöne Fotos für alle Auto-Nostalgiker. Oder wer würde wirklich behaupten, dass ein 356 A mit reflektierendem Euro-Kennzeichen besser aussehe als mit seinen originalen Schildern in 1451-Schrift? Zum Konzept des DIN Book gehört, dass es fortgeschrieben wird – Band 2 ist in Planung, und wer Bilder von Autos mit DIN-Kennzeichen auf Handy oder Rechner hat, kann den 2. Teil mitgestalten. Oder einfach den ersten kaufen. Einsendungen gehen an: DIN@emilsgarage.com

Emil Pourkian: „DIN Book – No. 01“,
111 Seiten, DIN A4, Paperback, Emils Garage, 2022,
20,00 Euro, www.thedinbook.com

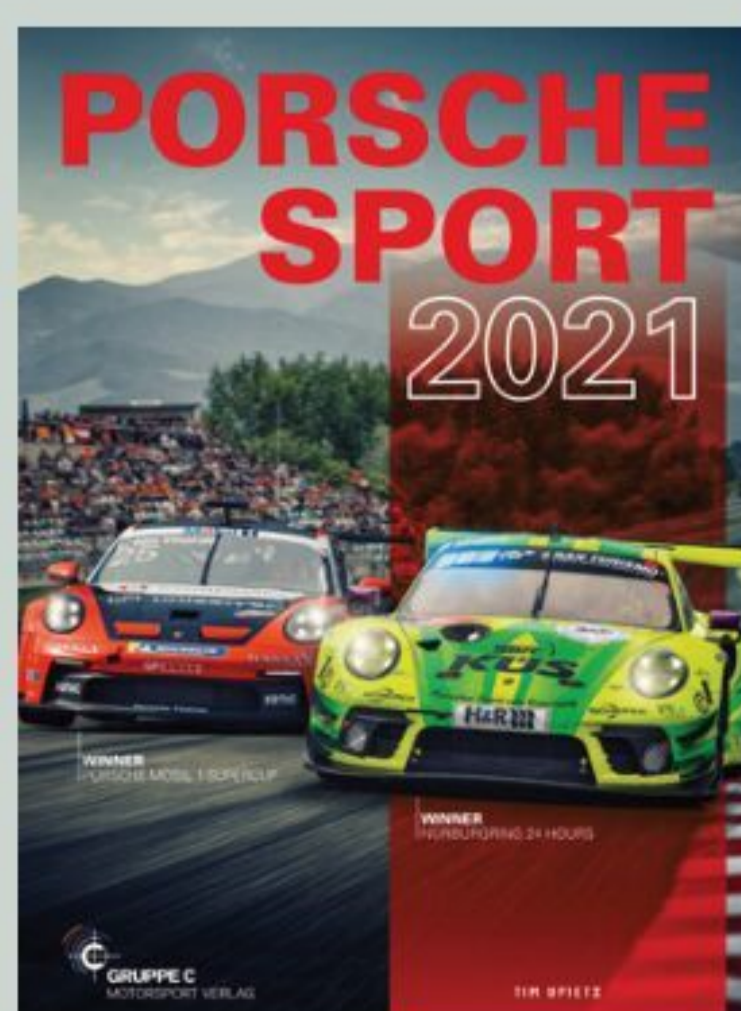


IMSA 1969–1989

Die IMSA, die International Motor Sports Association, ist ein sehr amerikanisches Phänomen. Hervorgegangen aus den hemdsärmeligen Wettbewerben des Sports Car Club of America (SCCA), sollte in der IMSA Sportwagen-Rennsport auf professionellem Niveau abseits der Oval-Kurse betrieben werden. Und wenn ein Hersteller in den USA Autos verkaufen wollte, bot die IMSA den Raum, um die Qualitäten werbewirksam unter Beweis zu stellen. AMC, BMW, Nissan, Jaguar, March, Pontiac, Renault – auch abseits der allgegenwärtigen 911 RSR, 935 und 962 (zwischen 1972 und 1989 stellte Porsche 13 Mal das Siegerauto) war nahezu die ganze Autowelt mit allen bekannten Rennfahrern auf den Pisten vertreten. Dass der Blick auf die ersten 20 IMSA-Jahre vor allem eine Laudatio geworden ist, liegt natürlich auch daran, dass Mitch Bishop, Sohn des IMSA-Gründers John Bishop, das Buch geschrieben hat. Aber es liefert einen Blick auf eine Rennserie, die trotz riesiger Resonanz auf dem Heimatmarkt in der europäischen Wahrnehmung immer unter dem Radar flog. Und wer glaubt, die DRM hätte wilde, übertriebene Autos hervorgebracht, sollte unbedingt mal einen Blick hineinwerfen. Nebenbei füllen Porsche-Rennsport-Fans hier die letzten Wissenslücken.

Mitch Bishop/Mark Raffauf: „IMSA 1969–1989“,
239 Seiten, 273 x 311 mm, Hardcover,
Octane Press, Austin/TX, USA 2019, 99,90 Euro,
ISBN 978-1937747893

ZUM THEMA



Porsche Sport 2021

Tim Upietz
384 Seiten, 322 x 243 mm, Hardcover
Gruppe C Motorsport
55,00 Euro



Porsche Taycan – der erste vollelektrische Porsche

Edwin Baaske (Hrsg.)
224 Seiten, 280 x 236 mm, Hardcover im Schuber
Delius Klasing
44,00 Euro

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Manthey GT3 RS

Porsche 911 GT3 RS MR

Porsche und Manthey sind eng miteinander verwurzelt. Vor allem die sieben Siege, die das Manthey-Rennteam auf Porsche beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife eingefahren hat, sind ein riesiges Aushängeschild der erfolgreichen Zusammenarbeit. Doch das einst von Olaf Manthey gegründete und heute von den Raeder-Zwillingen geführte Unternehmen hat deutlich mehr Berührungspunkte mit dem Zuffenhausener Autohersteller. Dazu zählt die Optimierung exklusiver Porsche-Serienmodelle. Enthusiasten können damit ihren Elfer für den Trackday- und Clubsport-Einsatz aufwerten. Für den Porsche 911 GT3 RS der Baureihe 991.2 hat Manthey ein Performance-Kit herausgegeben, mit dem Fahrwerk, Bremsen und Aerodynamik verbessert werden. Das Kit kann europaweit in allen Porsche-Zentren bezogen und eingebaut werden. Die Herstellergarantie bleibt dabei erhalten, wobei die Fahrleistungen deutlich steigen. Porsche-Werksfahrer Kévin Estre umrundete mit dem von Manthey optimierten, 520 PS starken Porsche 911 GT3 RS die Nürburgring-Nordschleife im April 2021 in unter sieben Minuten.

Minichamps hat diesen speziellen Elfer in schwarz mit goldenen Felgen im Maßstab 1:43 in Diecast aufgelegt. Die Modelle sind offizielle Manthey-Produkte, erhältlich in einer auf 300 Exemplare begrenzten Variante oder in einer auf 200 Stück limitierten Ausgabe mit Nummerierung und Collector's Box.

Limitierung 300 Stück: UVP 79,95 €, Art.-Nr.: MR-911-GT3RS-4304, Limitierung 200 Stück: UVP 99,95 €, Art.-Nr.: MR-911-GT3RS-4305



Porsche 911

Porsche 992 GT3

Eines der Aushängeschilder des Porsche 911 ist seine Modellvielfalt. Seit der Generation 996 hat Porsche mit dem GT3-Ableger eine besonders sportliche Variante seiner 911er-Reihe im Programm. Der neueste Wurf, der 911 GT3 der 992er-Baureihe, ist seit Anfang 2021 auf dem Markt und beeindruckt allein mit seinem Datenblatt. Der 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor leistet 510 PS. Das sind 150 mehr als beim ersten GT3 im Jahr 1999. Von 0 auf 100 beschleunigt der Elfer in 3,4 Sekunden, die Spitzengeschwindigkeit beträgt rund 320 km/h. In zahlreiche Komponenten des Autos fließen Erkenntnisse aus Porsches Motorsport-Programm mit dem 911 ein. Power und Expertise haben selbstverständlich ihren Preis. Die Kosten für einen Porsche 911 GT3 vom Band beginnen bei rund 176.000 Euro. Wer noch Zeit zum Sparen benötigt, kann sich erstmal mit den Modellen aus dem Hause Minichamps vertrösten. Ihr 911 GT3 hat zwar nur den Maßstab 1:43, kostet dafür aber nur 59,95 Euro. Dabei kann der Kunde immerhin aus den drei Farben Achatgrau metallic, Enzianblau metallic sowie Karminrot wählen und sich zudem einer gewissen Exklusivität bewusst sein. Denn die Modelle sind in grau und blau auf 336 Stück limitiert, in rot sogar auf nur 300 Exemplare. Außerdem sind die Autos werkseitig bei Minichamps bereits ausverkauft, dafür aber noch über ck-modelcars zu beziehen.

Der 911 GT3 der 992er-Baureihe, ist seit Anfang 2021 auf dem Markt und beeindruckt allein mit seinem Datenblatt. Der 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor leistet 510 PS. Das sind 150 mehr als beim ersten GT3 im Jahr 1999. Von 0 auf 100 beschleunigt der Elfer in 3,4 Sekunden, die Spitzengeschwindigkeit beträgt rund 320 km/h. In zahlreiche Komponenten des Autos fließen Erkenntnisse aus Porsches Motorsport-Programm mit dem 911 ein. Power und Expertise haben selbstverständlich ihren Preis. Die Kosten für einen Porsche 911 GT3 vom Band beginnen bei rund 176.000 Euro. Wer noch Zeit zum Sparen benötigt, kann sich erstmal mit den Modellen aus dem Hause Minichamps vertrösten. Ihr 911 GT3 hat zwar nur den Maßstab 1:43, kostet dafür aber nur 59,95 Euro. Dabei kann der Kunde immerhin aus den drei Farben Achatgrau metallic, Enzianblau metallic sowie Karminrot wählen und sich zudem einer gewissen Exklusivität bewusst sein. Denn die Modelle sind in grau und blau auf 336 Stück limitiert, in rot sogar auf nur 300 Exemplare. Außerdem sind die Autos werkseitig bei Minichamps bereits ausverkauft, dafür aber noch über ck-modelcars zu beziehen.

Achatgrau metallic: UVP 59,95 €, Art.-Nr.: 410069205, Enzianblau metallic: UVP 59,95 €, Art.-Nr.: 410069206

Karminrot: UVP 59,95 €, Art.-Nr.: 410069202

MINICHAMPS®



Ixo Porsche RSR

Pink Pig 24h LeMans

Porsche kämpft weltweit um Punkte, Pokale und Prestige – und genau dafür lieben Motorsportfans die Marke aus Zuffenhausen. Ebenso zum Fankult beigetragen haben die einfallsreichen Designs, die die Einsatzfahrzeuge in all den Jahrzehnten zierten. Unvergessen bleibt hierbei die „rosa Sau“, jenes Design des Porsche 917 aus dem Jahr 1971. Für die 2018er Auflage der 24 Stunden von Le Mans holte Porsche das „Schwein“ zurück und startete mit einem Porsche 911 RSR im gleichen Look. Welches Fahrzeug in diesem Jahr der Publikumsliebbling war, können Sie sich wahrscheinlich denken. Genauso schön wie sein Original sind die beiden Miniaturvarianten des Elfers.

Das dachten sich auch die Leser des Fachmagazins „Modellfahrzeug“ und wählten den Porsche 911 RSR #92 im Maßstab 1:18 zum „Modellauto des Jahres“.

Kein Wunder: Das von Ixo herausgebrachte Modell (UVP: 79,95 €, Artikelnummer: LEGT18003) besticht durch höchste Qualität und Detailtreue. Gleiches gilt für die 1:43er Ausgabe (UVP: 34,95 €, Artikelnummer: LE43020), die ebenfalls von Ixo produziert wurde.



ixo
MODELS®

75 Jahre Walter Röhrl

Rallye Legende

Walter Röhrl feiert 2022 seinen 75. Geburtstag. Grund genug, auf eine Person zu blicken, die zur Marke Porsche gehört wie der Boxermotor. Seit 1993 ist der vierfache Rallye-Weltmeister offizieller Repräsentant und Versuchsfahrer für den Autobauer aus Zuffenhausen. Dass für seine Premiere im 911er aber ausgerechnet Mercedes-Benz verantwortlich war, wissen die wenigsten. Nachdem Walter Röhrl und sein Co-Pilot Christian Geistdörfer 1980 den Fahrertitel in

der WM einfuhren, unterschrieb das Duo einen Fünf-Jahres-Vertrag bei der Marke mit dem Stern. Weil die Stuttgarter das Rallye-Projekt jedoch noch vor dem ersten Lauf stoppten, stand Röhrl zwar mit einer beachtlichen Abfindung von 900.000,00 D-Mark, aber ohne Cockpit da. Röhrl und Geistdörfer kamen übergangsweise bei Porsche unter und bestritten immerhin einen einzelnen WM-Lauf im Jahr 1981. Bei der Rallye San Remo demonstrierten die beiden in einem Porsche 911 SC ihr Können, ehe ein Achswellenschaden einen möglichen zweiten Platz zunichtemachte. In der Porsche-Historie des gebürtigen Regensburgers nimmt das Rallye-Auto dennoch einen besonderen Platz ein. Bei Fans findet der Porsche 911 SC ebenfalls Platz – am besten in der Vitrine oder auf dem Schreibtisch: Während CMR ein Modell im Maßstab 1:43 (UVP: 29,95 €, Artikelnummer: WRC006) herausbrachte, widmete Ottomobile dem Fahrzeug ein 1:18er Modell (UVP: 119,95 €, Artikelnummer: CK001). Seinen Legendenstatus erlangte Walter Röhrl nicht zuletzt dank seiner 14 Laufsiege in der Rallye-Weltmeisterschaft. Allein vier davon fuhr er bei der prestigeträchtigen Rallye Monte-Carlo ein. Zu diesen vier „Monte“-Siegen gibt es von CMR

das passende Modellauto (alle im Maßstab 1:43 und zum UVP von 29,95€): angefangen beim Fiat 131 Abarth von 1980 (Artikelnummer: WRC010), dem Opel Ascona von 1982 (WRC002), dem Lancia 037 von 1983 (WRC009) bis hin zum Audi Sport quattro A2 aus der Saison 1984 (WRC017). Unvergessen bleibt auch Walter Röhrls Start beim populärsten Bergrennen der Welt: 1987 siegte er am Pikes Peak und stellte mit einer Zeit von 10:47.85 Minuten sogar einen neuen Rekord auf. Sein Einsatzgerät hierbei war der Audi Sport quattro S1 E2, den CMR im Maßstab 1:18 (CMR205) herausbrachte. Das Modell besticht durch Detailtreue, eine originalgetreue Cockpitnachbildung, lenkbare Vorderräder und Türen, die sich öffnen lassen.



www.ck-modelcars.de



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

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



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

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

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

ART wheels



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


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



GULF KOLLEKTION JETZT ONLINE!
▶▶▶ GRANDPRIX-ORIGINALS.COM

BIETE




Porsche 928 GTS, Bj. 94, ca. 146.000 km. Strosek-Umbau mit Original Porsche GT3 Felgen. VA 235/40ZR18. HA 295/40ZR18. Sportfahrwerk von Bilstein. Innenausstattung schwarz-grün. Schwarze Ledersitze, grün abgesteppt. Saison-Fahrzeug. Wertgutachten 2+. Interessant für Sammler. In zwei Jahren ein Oldtimer. € 46.999 VB, Tel.: 017653770202



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



Porsche 911 G-Modell Aluminium Halbachsen/Achsschwinge (Teile-Nr. 911.331.513.0R + 911.331.514.0R), überholt, daher sehr guter Zustand, Satz € 690,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 911 SC Carrera RS Drehzahlmesser 10.000 UPM/RPM, passend für alle G-Modelle mit HKZ, VDO-Kienzle komplett überholt, also Messwerk neu gedämpft und natürlich auch Ring mit Glas neu, insgesamt neuwertiger Zustand, € 790,00, Tel.: 0162-3661816

Biete für Porsche Cayman (987c) 2x neuwertige OZ Felgen (Titan) OZ Alleggerita HLT 5F 8x18 ET 57 5x130 Titanium u. 2x 9x18 ET 43 5x130 Titanium sowie entsprechende Winterreifen XLN1F Conti 235/40 R 18 und 265/40 R 18, Fotos auf Anfrage, Preis auf VB. Tel.: 0173 9711970



Porsche CS Clubsport Lenkrad mit Nabe und farbigem Porsche-Emblem, passend nur für 924 + 944 / 964 / 968, neu und unbenutzt mit ABE, € 585,00, Tel.: 0162-3661816



Unikat. Original **Kunstwerk von DCart**. Titel: #kreidefarben. Porsche 911 GT3 RS (991) in original Porsche PTS Kreide. 100 x 50 x 4cm. dc_art@web.de



Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. www.porsche Freunde-bergischesland.de / Facebook / Instagram

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

SUCHE

Kontakt
0561- 4916354 **Manfred Führer**



Suche **WIKING-Modelle**, auch alt und defekt, siehe Beispielbild. Manfred_Fuehrer@web.de

Suche **Porsche GT3** 3,8 L, schön wäre mit CS Ausstattung. Tel.: 0171-8246350

Suche **Porsche 997 GT3** MK 2. Tel.: 01718246350



porschefahrer_magazin



PRÄZISIONSKOMPONENTEN
für luft- und wassergekühlte
Porsche-Motoren und -Getriebe



LNENGINEERING.EU

Es besteht kein Zusammenhang mit der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG. Porsche® ist ein geschützte Marke der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG.

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



Kfz-Killensberger

www.kfz-killensberger.de

Jhr Porsche-Spezialist

Service, Reparatur, Diagnose, Restaurierung

Alfred Killensberger, Ehinger Straße 12
86647 Wortelstetten, Tel. 0176 / 10 616 190

Tachometeruhr-Turbo3.3

179,00 €

9 vor 11

www.9vor11.de

M. Bieg, Liebigstr.40, 65428 Rüsselsheim, Tel.: 06142 50 64 22

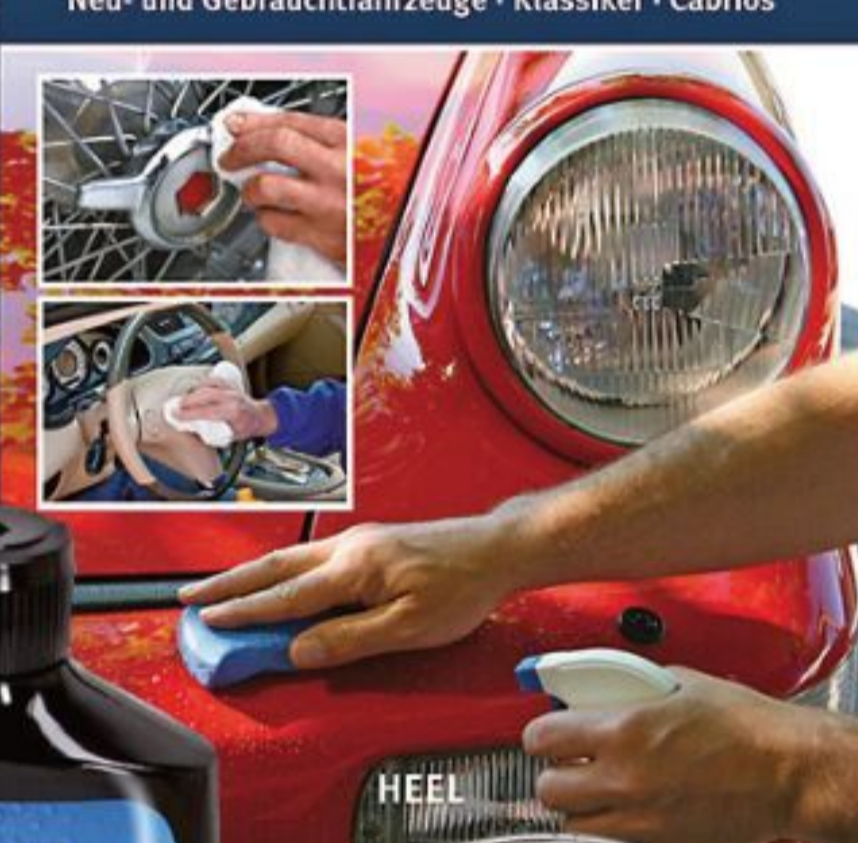
Petzoldt's
seit 1988



www.petzoldts.de

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

DAS GROSSE BUCH DER FAHRZEUGPFLEGE



MARTINI RACING

MARTINI RACING

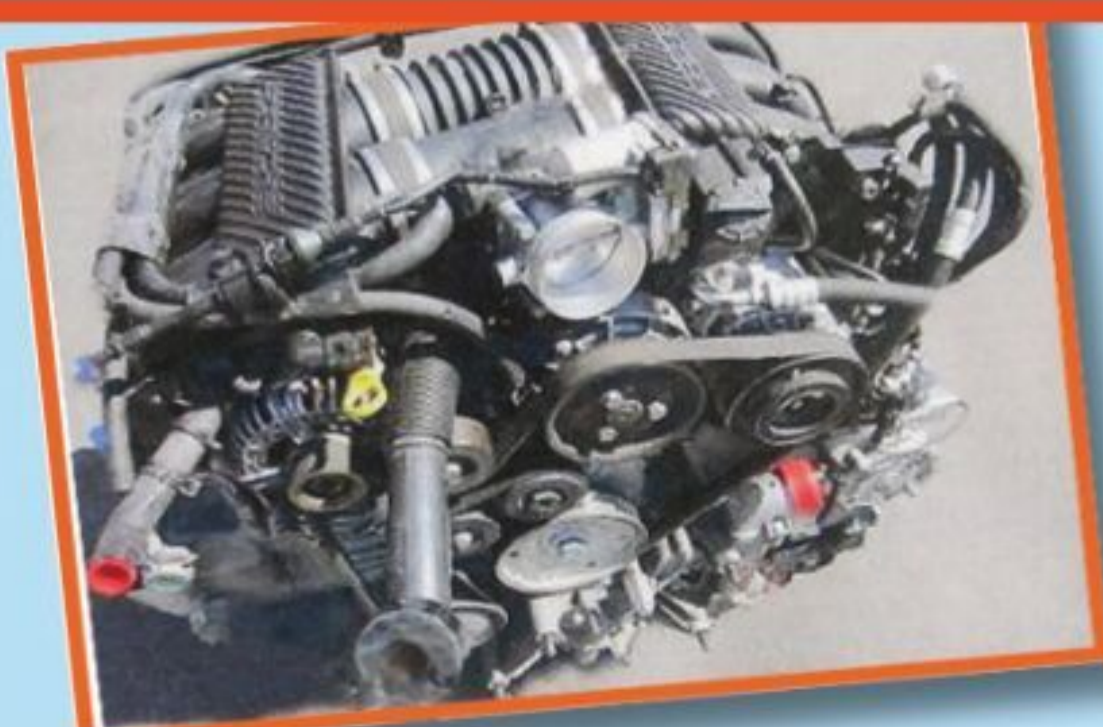
ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires



order online: maxpart-racing.de

1



Motorrevision M96/97

... alle wassergekühlten Motoren nach unserem einzigartigen Reparatursystem. Ausführliche Infos im PDF „Time Over“. Jetzt kostenlos auf unserer Webseite anfordern!



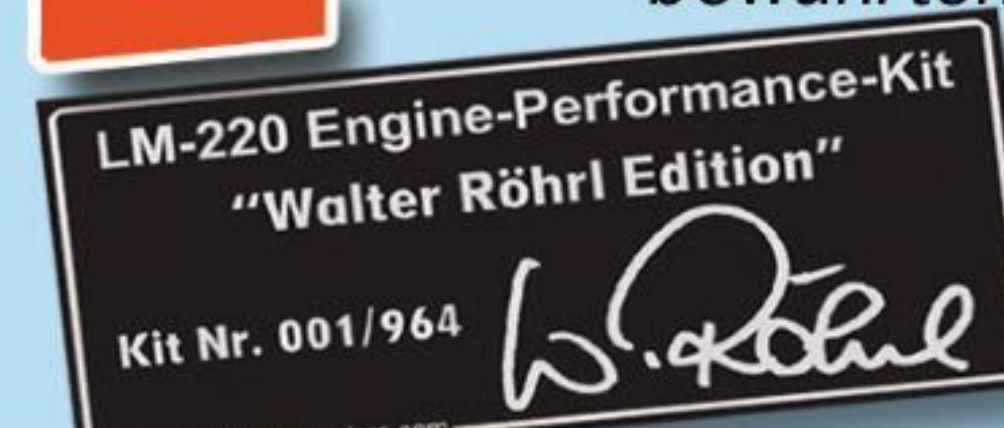
Poststraße 2 • 51643 Gummersbach • www.cartronic-motors.com • info@cartronic-motors.com

2

LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“

Limitierte und optimierte Version der bewährten Kits für den Porsche 911 und 964.

Mit Echtcarbon-Gehäuse und Ram-Air System. Gewichtsreduziert und verbesserte Performance.






PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

www.ps-historacing.de

Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930


Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

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**



Porsche Club

928

Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.

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



Döpper – Porsche-Bezugsstoffe

www.doepper-profile.de

Tel.: 0 22 61 – 2 45 93

Nachgefertigte Teppich-Komplettausstattungen
für Ihren PORSCHE in historisch korrekter Ausführung

 Porsche 911 3.2 Coupe 569,- € Strickvelour	 Porsche 911 / 964 / 993 Hochflor (Strick) 630,- €
 Porsche 911 65-68 SWB Schlinge 450,- €	 Porsche 911 68-73 LWB Zellwollvelour 620,- €

Strick-Velour (1974-1998) Schwarz, Burgundy, Nachtblau, DI-Braun, DI-Grün, Kaschmir, Klassikgrau, Graugrün, Caramel, Champagner, Magenta, CanCanRot, Kork, Leinen, Zellwollvelour Schwarz/Beige für 1969-1973 (langer Radstand). Schlinge und Haargarn Bouclé für 1965-1968 (kurzer Radstand). Hauptmatten mit verstärktem Noppenrücken, Kartentaschen mit Pappverstärkungen (nach Baujahr). Kunstleder-Randeinfassung und Absatzschoner wie original Ausführung.

Lieferprogramm:


Porsche 911 kurzer Radstand 65-68	Porsche 911 G-Modell 84-89 Carrera
Porsche 911 langer Radstand 69-73	Porsche 911 / 964 / 993
Porsche 911 G-Modell 74-77	Porsche 928-928S-928S4
Porsche 911 G-Modell 78-83 SC	Porsche 924 / 944


DGS
AUTOTEPPICHE GMBH

DGS AUTOTEPPICHE GMBH
Marie-Curie-Straße 10
64823 Groß-Umstadt
www.dgs-autoteppiche.com
info@dgs-autoteppiche.de
Tel. 06078-74472

SANDELPLANZ
356

Ersatzteile für Porsche 356
www.sandelplan-356.com



TEILE.COM | ONLINE SHOP 

ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

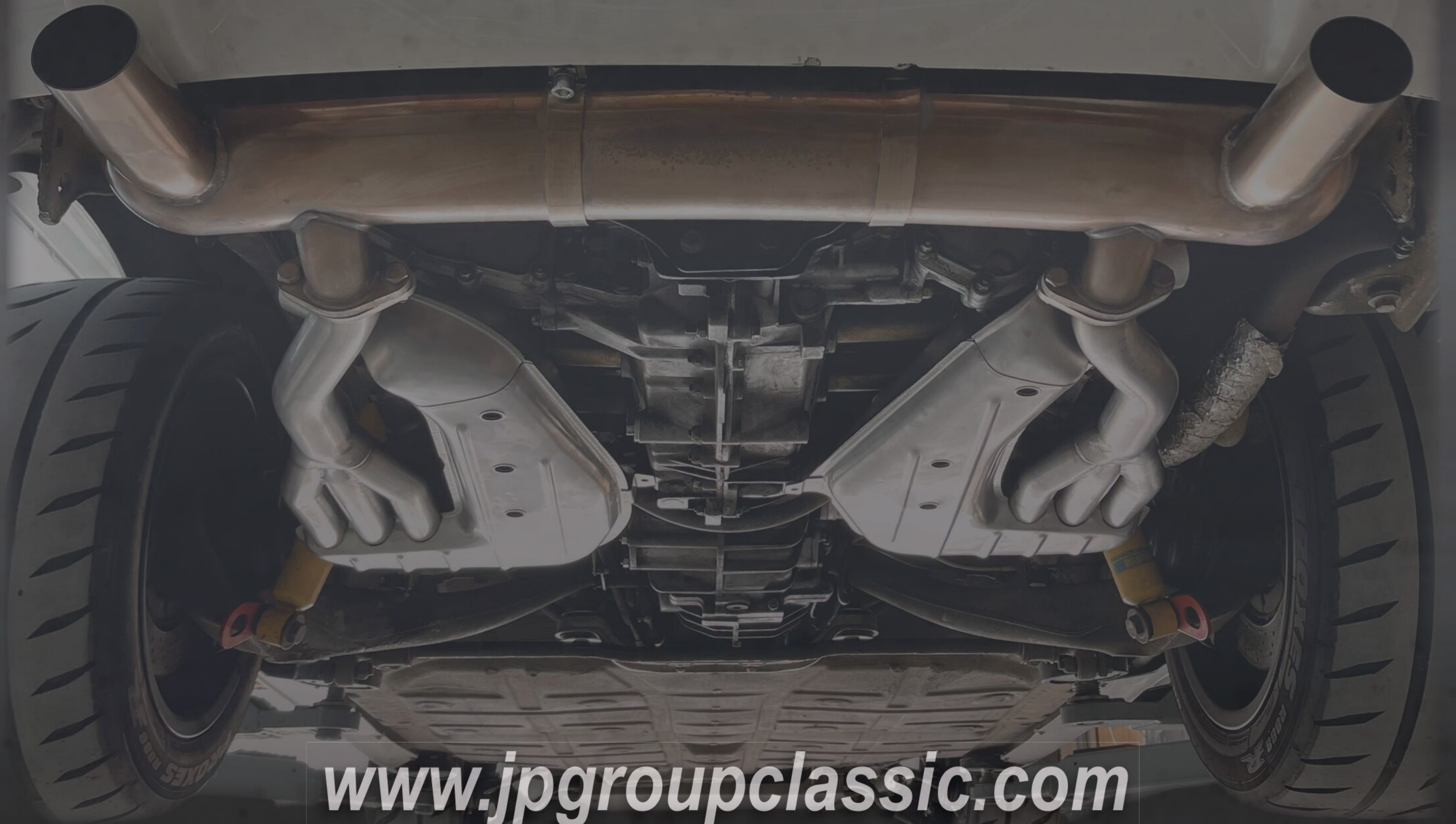
◆ **Dansk** 
ORIGINAL

BRAUCHEN SIE... *Schalldämpfer von höchster Qualität für Ihren klassischen Porsche®?*



Auf die Größe kommt es an – alle Auspuffanlagen von Dansk Original entsprechen in Größe und Passform den ursprünglichen Spezifikationen. Um eine reibungslose und genaue Montage zu ermöglichen sowie den richtigen Sound und Gegendruck zu gewährleisten, ist die präzise Einhaltung der Spezifikationen von Bedeutung. Dies sorgt für minimalen Verschleiß des Motors und maximiert dadurch die Lebensdauer des Motors.

QUALITÄT ZAHLT SICH AUS!



www.jpogroupclassic.com



TITELSTORY

Das haben sie nicht verdient!
Die zehn meistunterschätzten Porsche



REPORT

Next Level – Singer 911 Turbo



TUNING

Mehr geht nicht – Walter Röhrl im 356 Turbo Roadster

WEITERE THEMEN IM HEFT:

Im 928 um die Welt · 50 Jahre Porsche Design ·
Die älteste Rennstrecke Deutschlands · Porsche-Farben

PORSCHE FAHRER 4-2022
erscheint am 13. Mai 2022

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

IMPRESSUM

Verlag:

HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0 | Fax: 02223 9230-26
service@pf-magazin.de | www.pf-magazin.de

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Chefredakteur: Jan-Henrik Muche

Redaktionsanschrift:

Rhönstraße 131, 60385 Frankfurt | redaktion@pf-magazin.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Thomas Albrecht (Übersetzung), Josué Chevrel, Rémi Dargegen, Johan Dillen, Kieron Fennelly, Andrew Frankel, Dirk de Jager, Melanie Jaschob-Ahaus (Lektorat), Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung), Roland Löwisch, Wilhelm Lutjeharms, Robb Pritchard, Charles Russell, Thomas Wirth

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:

Steffen Wagner
Tel.: 02223 9230-53 | Fax: 02223 9230-26 | s.wagner@heel-verlag.de

Verlagsvertretung:

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2022.

Leserservice:

PORSCHE FAHRER-Leserservice
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 | Fax: 02223 9230-26 | service@pf-magazin.de

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

Druck: westermann DRUCK | pva

Preise und Erscheinungsweise:

Im Jahresabonnement erhalten Sie PORSCHE FAHRER sechsmal im Jahr. Der Preis für ein Jahresabonnement beträgt im Inland € 39,- inkl. Versandkosten (Europa: € 50,04; restliches Ausland auf Anfrage), im Jahresabonnement Print + Digital erhalten Sie die Heftausgaben zusätzlich als ePaper (Zusatzkosten € 1,-/Jahr). Das Abonnement ist nach Ablauf des Bezugszeitraumes jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar, ansonsten verlängert sich der Bezugszeitraum um weitere 12 Monate.

Bücher-Bestellservice: Tel.: 0531 7088560 | Fax: 0531 708601 | www.heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:

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

Vertrieb Österreich/Schweiz:

HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 7088560 | Fax: +49 531 708601 | bestellung@vsb-service.de

Postvertriebskennzeichen: 74394

ISSN: 1864-4090

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

Gerichtsstand: Königswinter

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

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

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

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

PORSCHE-PREISGUIDE 2022

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

Fotos: Porsche



356 A 1600



912

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
356 1100 Geteilte Scheibe	Cpe	50-52	4	1,1	40	690.000 €	520.000 €	340.000 €	190.000 €	k. N.
356 1100 Geteilte Scheibe	Cab	50-52	4	1,1	40	730.000 €	550.000 €	360.000 €	200.000 €	k. N.
356 1300	Cpe	52-55	4	1,3	44	240.000 €	180.000 €	120.000 €	75.500 €	k. N.
356 1300 S	Cpe	53-55	4	1,3	60	250.000 €	185.000 €	123.000 €	78.500 €	k. N.
356 1500	Cab	52-55	4	1,5	55	280.000 €	210.000 €	139.000 €	84.500 €	k. N.
356 1500	Cpe	52-55	4	1,5	55	255.000 €	190.000 €	124.000 €	80.500 €	k. N.
356 1500 Speedster	Rds	54-55	4	1,5	55	345.000 €	270.000 €	225.000 €	115.000 €	k. N.
356 1500 S	Cpe	52-55	4	1,5	70	280.000 €	210.000 €	139.000 €	84.500 €	k. N.
356 1500 S	Cab	52-55	4	1,5	70	310.000 €	230.000 €	154.000 €	93.000 €	k. N.
356 A 1300	Cab	55-57	4	1,3	44	158.000 €	119.000 €	81.000 €	49.000 €	k. N.
356 A 1300	Cpe	55-57	4	1,3	44	125.000 €	85.000 €	62.000 €	36.000 €	k. N.
356 A 1300 S	Cab	55-57	4	1,3	60	162.000 €	125.000 €	83.000 €	50.000 €	k. N.
356 A 1300 S	Cpe	55-57	4	1,3	60	130.000 €	90.000 €	65.000 €	39.000 €	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cpe	55-58	4	1,5	100	660.000 €	530.000 €	430.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cab	55-58	4	1,5	100	730.000 €	590.000 €	480.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GS	Rds	55-58	4	1,5	100	820.000 €	690.000 €	530.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GT	Rds	56-58	4	1,5	110	830.000 €	700.000 €	540.000 €	k. N.	k. N.
356 A 1600	Cpe	55-57	4	1,6	60	130.000 €	90.000 €	65.000 €	39.000 €	k. N.
356 A 1600	Cpe	57-59	4	1,6	60	125.000 €	87.000 €	65.000 €	39.000 €	k. N.
356 A 1600	Cab	55-57	4	1,6	60	162.000 €	129.000 €	84.000 €	53.000 €	k. N.
356 A 1600	Cab	57-59	4	1,6	60	152.000 €	119.000 €	82.000 €	52.000 €	k. N.
356 A 1600 Speedster	Rds	55-58	4	1,6	60	330.000 €	270.000 €	220.000 €	115.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	55-57	4	1,6	75	135.000 €	95.000 €	69.000 €	41.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	57-59	4	1,6	75	130.000 €	91.000 €	68.000 €	40.000 €	k. N.
356 A 1600 S Speedster	Rds	55-58	4	1,6	75	365.000 €	290.000 €	240.000 €	120.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cab	55-57	4	1,6	75	170.000 €	133.000 €	85.000 €	55.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cab	57-59	4	1,6	75	162.000 €	130.000 €	86.000 €	54.000 €	k. N.
356 A 1600 S Convertible D	Cab	58-59	4	1,6	75	225.000 €	186.000 €	149.000 €	77.000 €	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cpe	58-59	4	1,6	105	570.000 €	450.000 €	370.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GT	Cpe	58-59	4	1,6	115	580.000 €	460.000 €	380.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cab	58-59	4	1,6	105	940.000 €	720.000 €	590.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1600 GT	Rds	58-59	4	1,6	115	960.000 €	740.000 €	600.000 €	k. N.	k. N.
356 B 1600 N	Cpe	59-63	4	1,6	60	90.000 €	61.000 €	44.000 €	26.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Cab	60-63	4	1,6	60	135.000 €	105.000 €	71.000 €	43.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Rds	59-61	4	1,6	60	220.000 €	170.000 €	131.000 €	80.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Rds	61-62	4	1,6	60	270.000 €	210.000 €	160.000 €	98.000 €	k. N.
356 B 1600 S	Cpe	59-63	4	1,6	75	105.000 €	70.000 €	49.000 €	30.000 €	k. N.

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



914.4 2.0



911 CARRERA 3.0

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
356 B 1600 S	Cab	59-63	4	1,6	75	145.000 €	110.000 €	77.000 €	45.000 €	k. N.
356 B 1600 S	Rds	59-61	4	1,6	75	230.000 €	178.000 €	136.000 €	83.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	59-61	4	1,6	90	250.000 €	193.000 €	147.000 €	90.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cpe	59-63	4	1,6	90	110.000 €	79.000 €	56.000 €	34.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cab	59-63	4	1,6	90	155.000 €	115.000 €	81.000 €	47.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	61-62	4	1,6	90	320.000 €	250.000 €	190.000 €	116.000 €	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GT	Cpe	62-63	4	2	160	670.000 €	530.000 €	440.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cpe	62-63	4	2	130	640.000 €	510.000 €	420.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cab	62-63	4	2	130	720.000 €	570.000 €	470.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 1600 GT	Cpe	59-61	4	1,6	115	675.000 €	535.000 €	440.000 €	k. N.	k. N.
356 C 1600 C	Cpe	63-65	4	1,6	75	113.000 €	81.500 €	56.000 €	32.000 €	k. N.
356 C 1600 C	Cab	63-65	4	1,6	75	162.000 €	123.000 €	90.000 €	53.000 €	k. N.
356 C 1600 SC	Cab	63-65	4	1,6	95	187.000 €	143.000 €	103.000 €	61.000 €	k. N.
356 C 1600 SC	Cpe	63-65	4	1,6	95	118.000 €	84.500 €	60.000 €	34.000 €	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cpe	63-64	4	2	130	660.000 €	510.000 €	420.000 €	k. N.	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cab	63-64	4	2	130	740.000 €	570.000 €	470.000 €	k. N.	k. N.
912	Cpe	65-68	4	1,6	90	64.000 €	52.500 €	37.000 €	21.000 €	12.500 €
912	Trg	65-68	4	1,6	90	62.000 €	51.500 €	36.000 €	20.500 €	12.000 €
912 E	Cpe	75-76	4	2	90	46.000 €	34.500 €	25.000 €	15.000 €	8500 €
914.4	Trg	69-72	4	1,7	80	34.500 €	21.500 €	13.500 €	7500 €	2800 €
914.4 1.7	Trg	72-73	4	1,7	80	33.500 €	20.500 €	12.000 €	7200 €	2800 €
914.4 2.0	Trg	72-75	4	2	100	38.000 €	23.000 €	14.500 €	8000 €	2800 €
914.4 1.8	Trg	73-75	4	1,8	85	35.500 €	21.500 €	13.500 €	7500 €	2800 €
914.6	Trg	69-72	6	2	110	82.000 €	58.500 €	38.500 €	25.500 €	16.500 €
911	Cpe	64-64	6	2	130	350.000 €	270.000 €	220.000 €	k. N.	k. N.
911	Cpe	66-67	6	2	130	180.000 €	133.000 €	99.000 €	70.000 €	44.000 €
911 „Softwindow“	Trg	66-67	6	2	130	235.000 €	180.000 €	152.000 €	102.000 €	63.000 €
911 S	Cpe	67-68	6	2	160	185.000 €	136.000 €	100.000 €	70.000 €	44.000 €
911 S	Cpe	68-69	6	2	170	166.000 €	124.000 €	84.000 €	52.000 €	34.000 €
911 S	Trg	67-68	6	2	160	178.000 €	132.000 €	92.000 €	56.000 €	36.000 €
911 S	Trg	68-69	6	2	170	160.000 €	120.000 €	81.000 €	50.000 €	32.000 €
911 L	Cpe	67-68	6	2	130	140.000 €	103.000 €	69.000 €	42.000 €	28.000 €
911 L	Trg	67-68	6	2	130	134.000 €	100.000 €	68.000 €	41.500 €	28.000 €
911 T	Cpe	67-68	6	2	110	136.000 €	101.000 €	68.000 €	42.000 €	28.000 €
911 T	Trg	67-68	6	2	110	126.000 €	95.000 €	65.000 €	40.000 €	26.000 €
911 T	Cpe	68-69	6	2	110	109.000 €	78.000 €	55.500 €	35.500 €	22.500 €

PORSCHE-PREISGUIDE 2022



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



911 TURBO



911 CARRERA 3.2 CABRIO WTL

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 T	Trg	68-69	6	2	110	104.000 €	74.000 €	53.000 €	34.000 €	22.000 €
911 E	Cpe	68-69	6	2	140	121.000 €	86.500 €	62.000 €	38.500 €	25.000 €
911 E	Trg	68-69	6	2	140	117.000 €	84.500 €	61.000 €	38.000 €	24.500 €
911 T	Cpe	69-71	6	2,2	125	111.000 €	80.500 €	58.500 €	36.500 €	23.500 €
911 T	Trg	69-71	6	2,2	125	107.000 €	76.500 €	55.000 €	35.000 €	22.500 €
911 E	Cpe	69-71	6	2,2	155	123.000 €	89.000 €	63.000 €	39.000 €	25.000 €
911 E	Trg	69-71	6	2,2	155	119.000 €	85.500 €	61.500 €	38.000 €	24.500 €
911 S	Cpe	69-71	6	2,2	180	170.000 €	127.000 €	89.000 €	55.000 €	35.000 €
911 S	Trg	69-71	6	2,2	180	164.000 €	123.000 €	84.000 €	52.000 €	34.000 €
911 T	Cpe	71-73	6	2,4	130	120.000 €	86.000 €	62.000 €	38.500 €	25.000 €
911 T	Trg	71-73	6	2,4	130	115.000 €	83.500 €	60.500 €	37.500 €	24.500 €
911 T (US)	Cpe	71-72	6	2,4	140	118.000 €	85.000 €	61.500 €	38.000 €	24.500 €
911 E	Cpe	71-73	6	2,4	165	129.000 €	96.000 €	66.500 €	41.000 €	27.000 €
911 E	Trg	71-73	6	2,4	165	125.000 €	93.000 €	65.000 €	40.000 €	26.000 €
911 S	Cpe	71-73	6	2,4	190	175.000 €	130.000 €	91.000 €	56.000 €	36.000 €
911 S	Trg	71-73	6	2,4	190	170.000 €	127.000 €	89.000 €	55.000 €	35.000 €
911 Carrera RS Touring	Cpe	72-73	6	2,7	210	60.000 €	450.000 €	320.000 €	k. N.	k. N.
911	Cpe	73-75	6	2,7	150	72.300 €	47.700 €	31.900 €	18.800 €	9800 €
911	Trg	73-75	6	2,7	150	70.500 €	46.500 €	31.100 €	18.400 €	9600 €
911 S	Cpe	73-75	6	2,7	175	74.900 €	49.400 €	33.000 €	19.500 €	10.100 €
911 S	Trg	73-75	6	2,7	175	73.000 €	48.200 €	32.200 €	19.000 €	10.000 €
911 Carrera 2.7	Cpe	73-75	6	2,7	210	195.000 €	142.000 €	98.000 €	61.000 €	35.000 €
911 Carrera 2.7	Trg	74-75	6	2,7	210	172.000 €	126.000 €	87.000 €	54.000 €	31.000 €
911 Turbo 3.0	Cpe	74-77	6	3	260	220.000 €	154.000 €	102.000 €	61.000 €	k. N.
911	Cpe	75-77	6	2,7	165	75.700 €	50.000 €	33.400 €	19.700 €	10.200 €
911	Trg	75-77	6	2,7	165	73.700 €	48.600 €	32.500 €	19.200 €	10.000 €
911 Carrera 3.0	Cpe	75-77	6	3	200	99.000 €	65.300 €	44.800 €	26.400 €	13.700 €
911 Carrera 3.0	Trg	75-77	6	3	200	97.000 €	64.000 €	43.200 €	25.500 €	13.300 €
911 SC 3.0	Cpe	77-80	6	3	180	77.500 €	54.300 €	35.900 €	21.200 €	11.000 €
911 SC 3.0	Trg	77-80	6	3	180	75.200 €	52.600 €	34.700 €	20.400 €	10.600 €
911 SC 3.0	Cpe	80-83	6	3	204	77.500 €	54.300 €	35.900 €	21.200 €	11.000 €
911 SC 3.0	Trg	80-83	6	3	204	75.200 €	52.600 €	34.700 €	20.400 €	10.600 €
911 SC 3.0	Cab	82-83	6	3	204	79.000 €	55.400 €	36.500 €	21.600 €	11.300 €
911 Carrera 3.2	Cpe	83-89	6	3,2	231	86.400 €	60.500 €	40.200 €	23.700 €	12.300 €
911 Carrera 3.2	Trg	83-89	6	3,2	231	87.300 €	61.100 €	40.300 €	23.800 €	12.400 €
911 Carrera 3.2	Cab	83-89	6	3,2	231	91.200 €	63.800 €	42.100 €	24.800 €	13.000 €

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



964 CARRERA 4 TARGA



993 TURBO

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Speedster	Cab	89-89	6	3,2	231	220.000 €	154.000 €	102.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	78-83	6	3,3	300	160.000 €	115.000 €	78.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	84-88	6	3,3	300	160.000 €	115.000 €	78.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Cab	87-88	6	3,3	300	165.000 €	118.000 €	78.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Trg	87-88	6	3,3	300	185.000 €	130.000 €	86.000 €	51.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3 (5-Gang)	Cpe	89-89	6	3,3	300	190.000 €	135.000 €	90.000 €	47.000 €	k. N.
959	Cpe	86-88	6	2,9	450	1.200.000 €	900.000 €	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cpe	89-93	6	3,6	250	88.400 €	66.300 €	43.800 €	23.700 €	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Trg	89-93	6	3,6	250	106.600 €	80.000 €	52.800 €	28.500 €	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cab	89-93	6	3,6	250	96.400 €	72.300 €	47.700 €	25.800 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cpe	88-93	6	3,6	250	92.000 €	69.000 €	45.500 €	24.600 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cab	89-93	6	3,6	250	100.300 €	75.200 €	49.600 €	26.800 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Trg	89-93	6	3,6	250	110.800 €	83.100 €	54.800 €	29.600 €	k. N.
911 Carrera 4 (964) Jubiläumsmo- dell	Cpe	93-93	6	3,6	250	185.000 €	137.000 €	89.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS (964)	Cpe	91-92	6	3,6	260	220.000 €	165.000 €	120.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS 3.8 (964)	Cpe	93-93	6	3,8	300	Je nach Zustand und Historie bis zu 1.0 Mio. Euro				
911 Speedster (964)	Cab	92-93	6	3,6	250	180.000 €	135.000 €	89.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	90-92	6	3,3	320	160.000 €	120.000 €	80.000 €	44.000 €	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	93-93	6	3,6	360	210.000 €	155.000 €	105.000 €	57.000 €	k. N.
911 Carrera (993)	Cpe	93-97	6	3,6	272	89.000 €	67.600 €	44.600 €	24.100 €	k. N.
911 Carrera (993)	Cab	94-98	6	3,6	272	99.000 €	75.200 €	49.600 €	26.800 €	k. N.
911 Carrera (993)	Trg	95-97	6	3,6	286	114.000 €	86.600 €	57.200 €	30.900 €	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cpe	94-98	6	3,6	272	93.400 €	71.000 €	46.900 €	25.300 €	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cab	94-97	6	3,6	272	102.000 €	77.500 €	51.200 €	27.600 €	k. N.
911 Carrera 4 S (993)	Cpe	95-98	6	3,6	286	135.000 €	102.600 €	67.700 €	36.600 €	k. N.
911 Carrera RS (993)	Cpe	95-95	6	3,7	300	300.000 €	230.000 €	155.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS Clubsport (993)	Cpe	95-95	6	3,7	300	330.000 €	250.000 €	165.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera S (993)	Cpe	96-98	6	3,6	286	139.000 €	106.000 €	70.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo (993)	Cpe	95-98	6	3,6	408	175.000 €	133.000 €	93.000 €	k. N.	k. N.



PORSCHE-PREISGUIDE 2022 Teil 2 erscheint in Ausgabe **5-2022!**

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

Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag des Heel Verlag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und HEEL-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: ds.heel-verlag.de



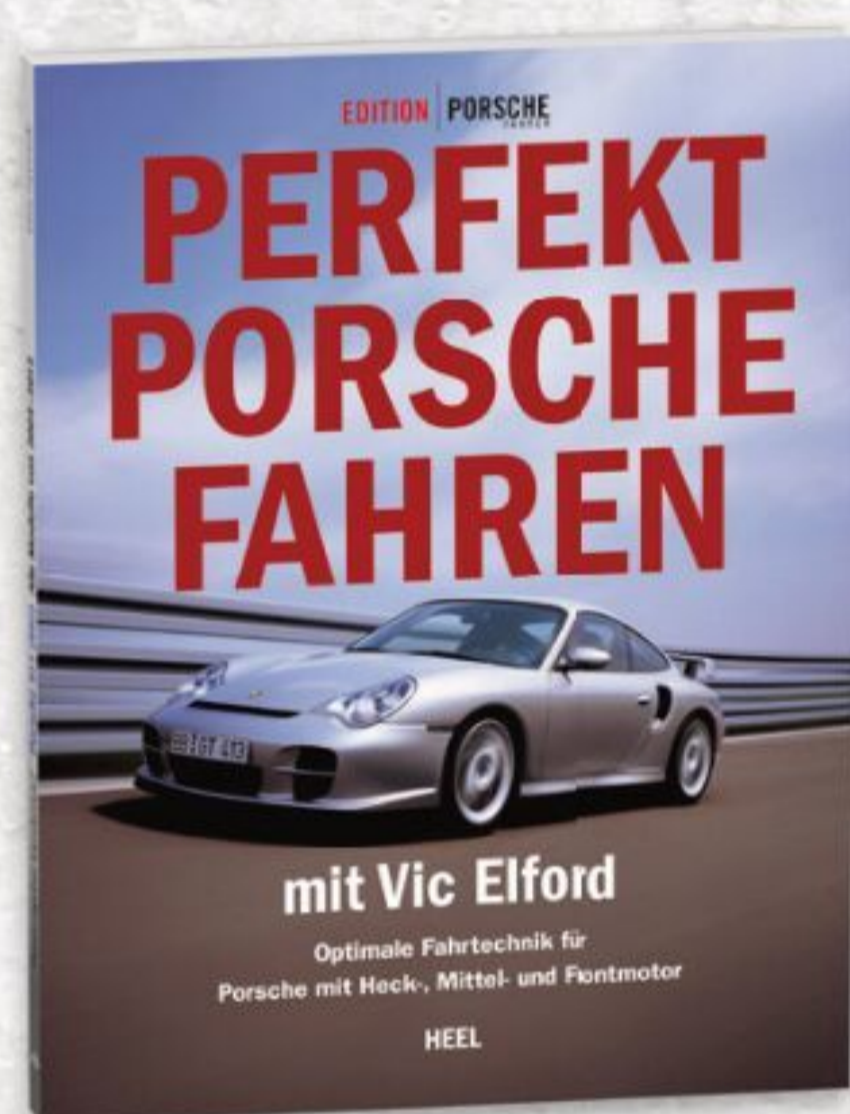
ABONNIEREN LOHNT SICH!

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

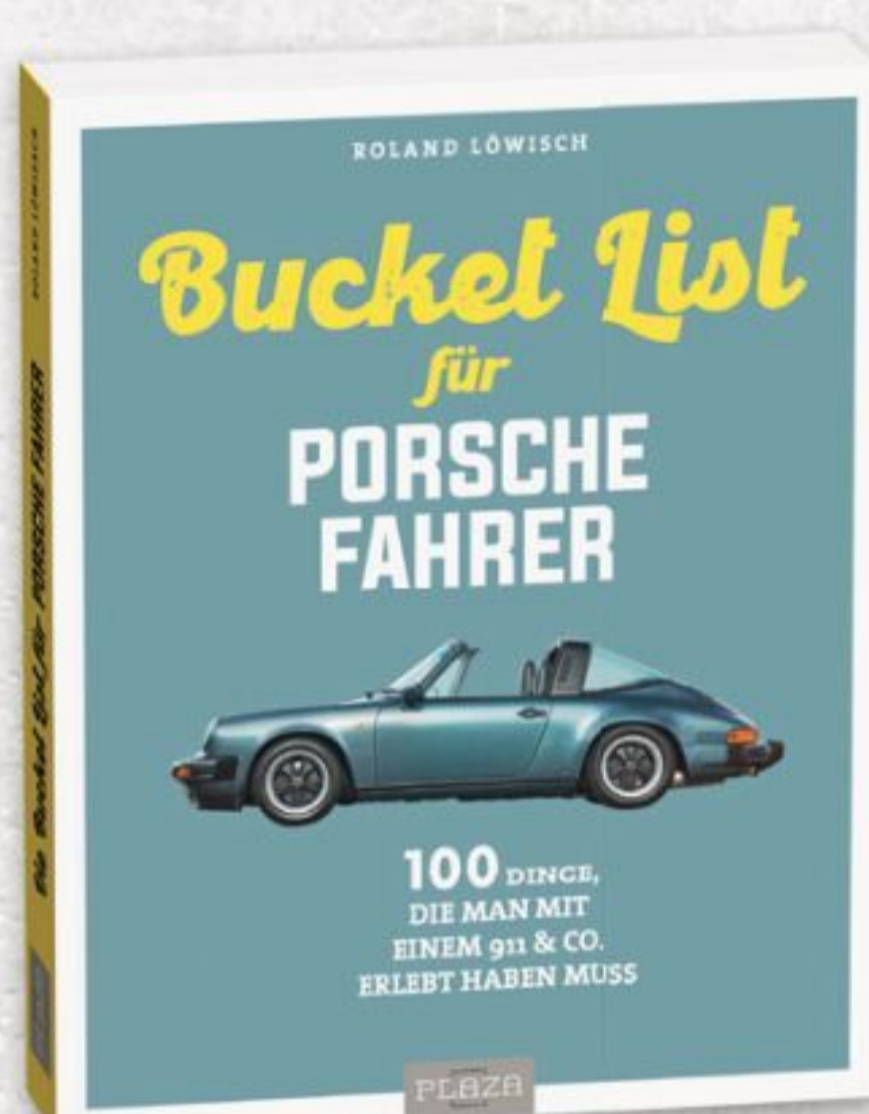
>13% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

* im Inland, Ausland auf Anfrage

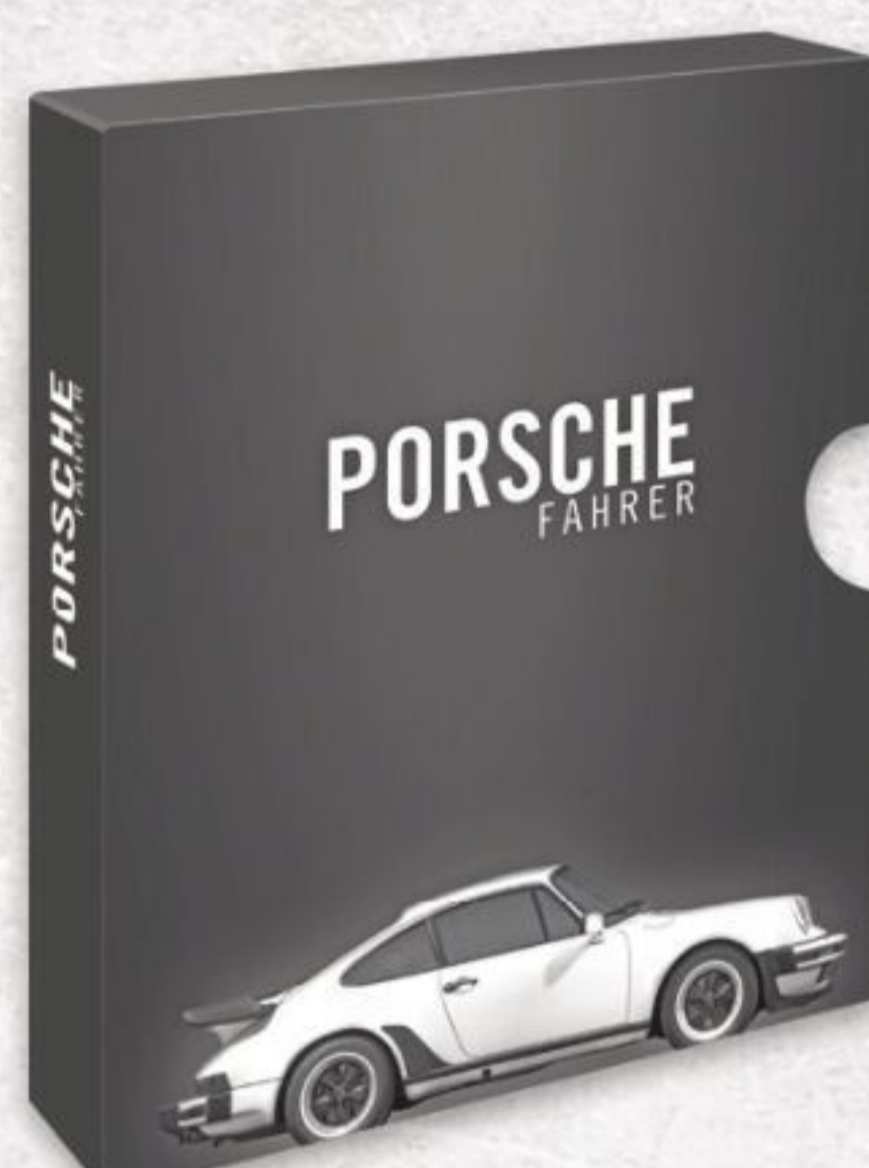
EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 9,99 Euro



Wert: 9,99 Euro

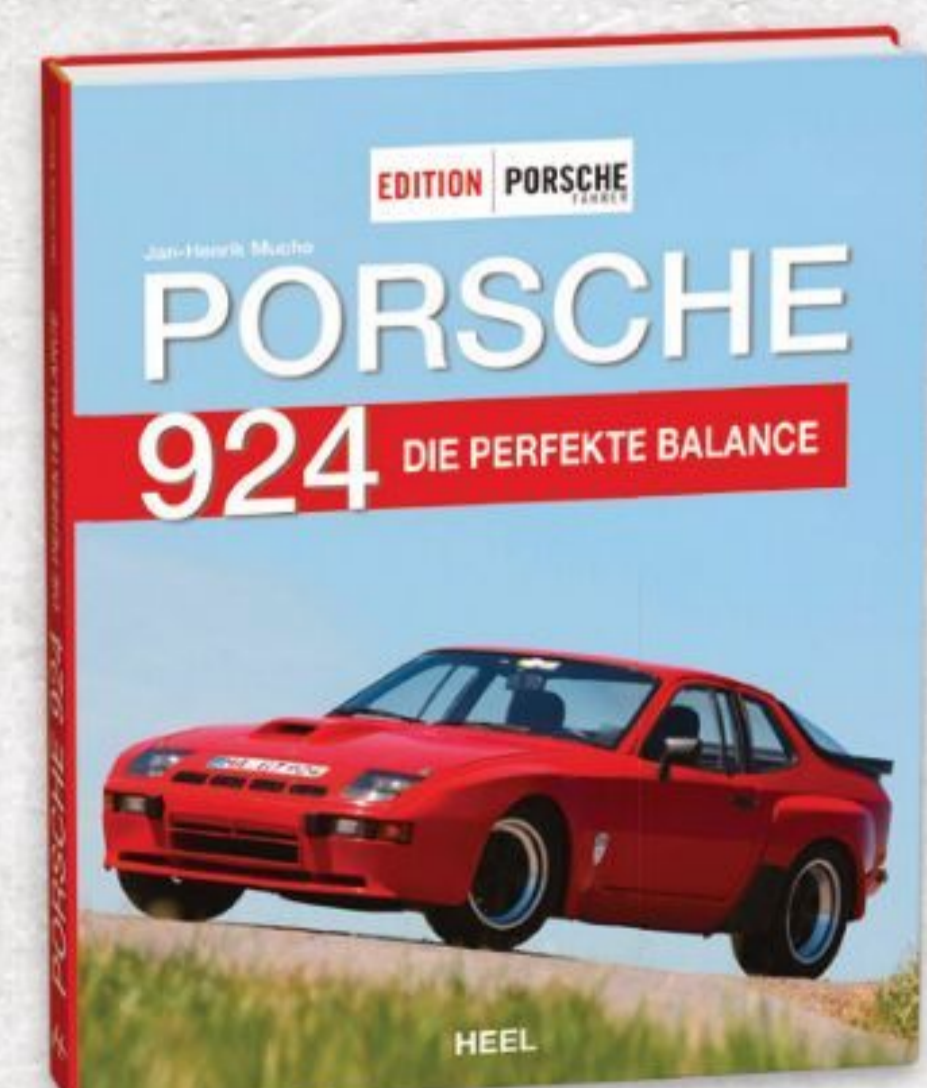


Sammelschuber
Wert: 16,99 Euro



Majorette
5er Geschenkset
Wert: 16,99 Euro

EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Wert: 39,95 Euro



Nagellack-Set in kultigen Farben
Wert: 39,11 Euro



Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



Schuco
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 39,99 Euro



Feuerwehr Macan
Wert: 54,99 Euro



RENNSTOFF
To-Go-Becher aus Porzellan und Leder
Pepita oder Pascha
Wert: 49 Euro

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!

BESTELLEN SIE IHR ABO AUF WWW.PORSCHE-FAHRER.DE ODER TELEFONISCH UNTER 06123 9238-277!



50 PORSCHE DESIGN

IT'S ABOUT TIME.

BORN IN 1972. REDEFINED IN 2022.

Das erste Porsche Design Produkt. Die weltweit erste gänzlich schwarze Armbanduhr. Der erste Chronograph mit Porsche DNA, der den Anspruch und die Qualitätsanforderungen von Porsche erfüllt. 1972 von Ferdinand Alexander Porsche, dem Designer des legendären Porsche 911 und Gründer von Porsche Design, entworfen und 2022 anlässlich des Jubiläums des 50-jährigen Bestehens der Marke neu aufgelegt: der Chronograph 1 – 1972 Limited Edition (500 Stück). Innovative Technik. Ikonisches Design.

CHRONOGRAPH 1 – 1972 LIMITED EDITION

porsche-design.com/50y

