



Ausgabe 4-2022
Mai / Juni 2022
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/L)
€ 10,40 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

TOP 10
MEIST
UNTERSCHÄTZTE
PORSCHE



SINGER TURBO

RELOADED



50 Jahre Porsche Design
Sondermodell 992 Targa 4 GTS



356 Turbo 3000 RR
Walter Röhrls Super-Roadster



928 GT
Im Transaxle um die Welt

ROT PUNKT KÜCHEN



Bei gutem Design, absoluter Leidenschaft und Premium-Qualität „Made in Germany“ denken Sie zuallererst an Ihr Auto? Schade eigentlich. Denn genau diese Eigenschaften zeichnen unsere hochwertigen Küchenmöbel aus. Als Hersteller im Premiumsegment wissen wir von Rotpunkt Küchen um die Bedeutung dieser Werte – und leben sie seit über neun Jahrzehnten. Tag für Tag treten wir an, um Küchen zu entwerfen, die Herzen höherschlagen lassen, die vielfältig, langlebig und nachhaltig sind. Denn mit dem Kauf einer Küche treffen Sie nicht nur eine wichtige Entscheidung für Ihr Zuhause – sondern auch für unsere gemeinsame Zukunft.

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

driven by passion.

Rotpunkt Küchen GmbH

Ladestraße 52

32257 Bünde

Germany

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

[f rotpunktkuechen](https://www.facebook.com/rotpunktkuechen)

[@ rotpunktkuechen_de](https://www.instagram.com/rotpunktkuechen_de)

Vielen Dank, dass ...

... Sie uns die Meinung gesagt haben. Und zwar, im übertragenen Sinne, laut und deutlich. Zum dritten Mal seit der Gründung von PORSCHE FAHRER im Jahr 2007 haben wir uns in unserer Leserbefragung nach Ihren Präferenzen erkundigt, wollten herausfinden, was Sie wirklich lesen wollen – 16 Jahre sind eine lange Zeit, in der sich Interessen und Vorlieben ja auch einmal ändern können. Die zahlreichen Antworten ergeben ein klares Bild. Die Top 5 der Themen lauten: Klassiker, 911, aktuelle Modelle, Technik und Fahrberichte. Wobei es zwischen allen Punkten durchaus Überschneidungen geben kann. Dass Sie das Thema E-Autos auf den letzten Platz wählten, macht mit Blick aufs Lieblingsthema „Klassiker“ (Top 1) Sinn – aber auch in Zukunft werden wir vor aktuellen Modellen (Top 3) und neuen Entwicklungen nicht die Augen verschließen, denn das hieße, nicht nur das Hier und Heute, sondern auch das Morgen zu ignorieren. Spätestens wenn Mitte des Jahrzehnts die erste elektrifizierte Mittelmotor-Baureihe mit Boxster und Cayman an den Start geht, wird die Technik (Top 4) auch in der Mitte der Gesellschaft ankommen. Mehr zu den Porsche-Plänen der nächsten Jahre lesen Sie in den News ab Seite 10. Und natürlich wissen wir alle ja schon heute, dass die Klassiker von morgen die Neuwagen von gestern sind. Zumindest wenn Porsche draufsteht.

Bei den Top Ten der unserer Meinung nach meistunterschätzten Porsche mischen sich tatsächlich zwei Modelle darunter, die wir bei PORSCHE FAHRER vor nicht allzu langer Zeit im Fahrbericht (Top 5) für Sie einem Test unterzogen hatten. Dass der eine wie der andere aus ganz unterschiedlichen Gründen Nischen- oder Liebhaber-Potenzial haben würde, war damals nicht gleich abzusehen, aber wohl doch zu ahnen. Ein 911 (Top 2) – ganz egal ob früher 911 S, neu erfundener Singer Turbo oder aktuelles 992-Targa-Sondermodell – ist natürlich immer ein Klassiker. Wir werden darauf achten, dass die Top 5 der von Ihnen favorisierten Themen genug Platz in unserem Magazin finden. Lassen Sie sich das gesagt sein!

Es grüßt Fragensteller und Antwortengeber



Jan-Henrik Muche



Zusätzliche Bildergalerien und Videos

finden Sie in unserer digitalen Ausgabe!

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

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

BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



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



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



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

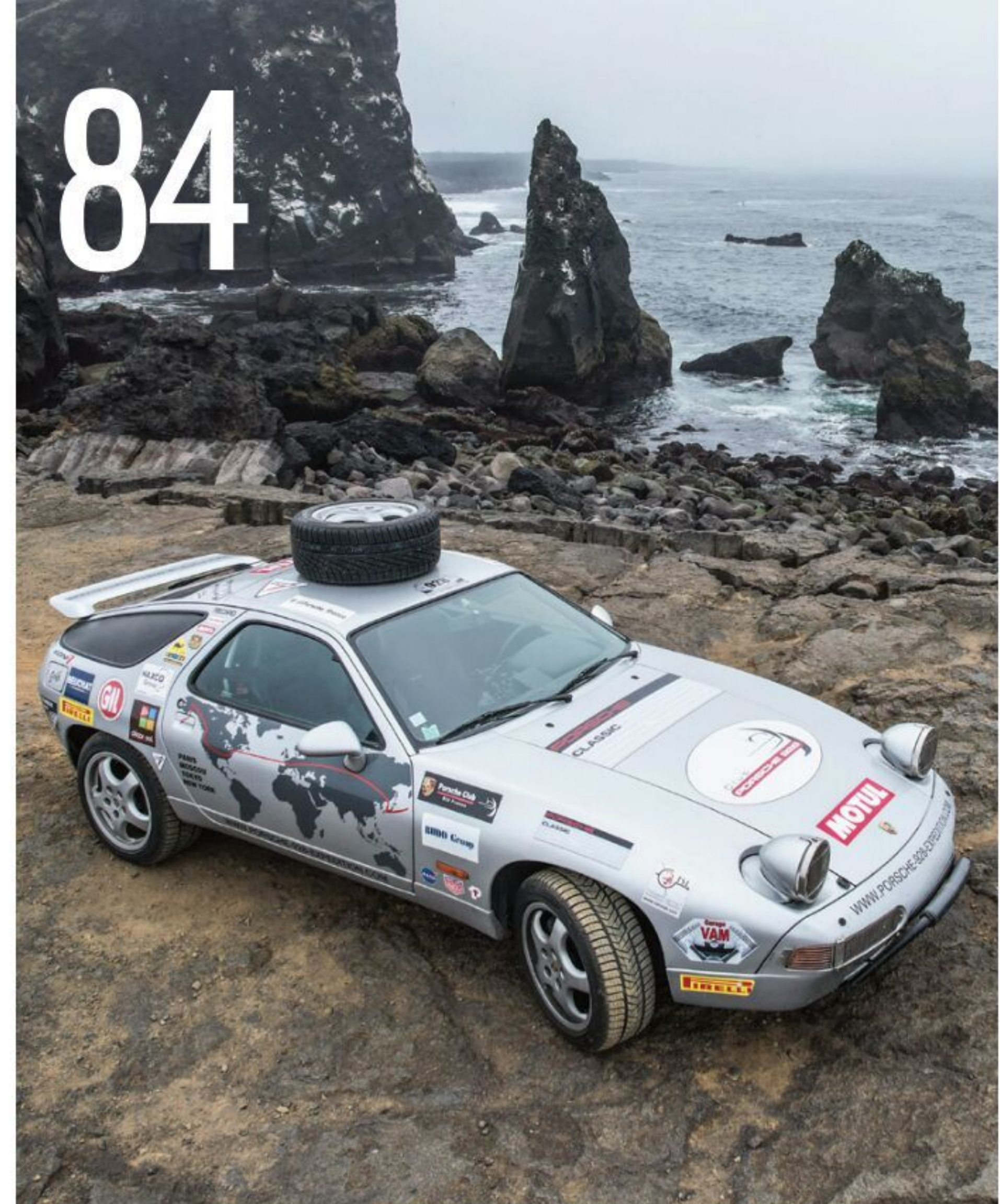
22



DIE ZEHN MEISTUNTERSCHÄTZTEN PORSCHE

Liebhaberstücke sind sie alle, doch auch im großen weiten Porsche-Programm gibt es Modelle und Varianten, die immer ein bisschen im Schatten der anderen stehen. Nicht alle sind Schnäppchen, aber doch beinahe Geheimtipps.

84



928 GT

Vater und Sohn gingen im Transaxle-V8 auf große Tour, von Frankreich aus einmal um die ganze Welt! Als die Pandemie die nächsten großen Reisepläne vereitelte, ging es im 928 GT nach Island.

14



992 TARGA 4 GTS 50 JAHRE PORSCHE DESIGN

Zum Jubiläum des Designer-Labels nimmt Porsche ein Sondermodell ins Programm, wie es auch F. A. Porsche gefallen hätte: einen Targa, ganz in Schwarz. Auf Wunsch gibt es die passende Uhr dazu.



SINGER TURBO

Die Erfinder kostspieliger Exklusiv-Modelle aus Kalifornien melden sich mit einer neuen Studie zurück. Als Hommage an den 930 sitzt im Heck der Singer-Studie ein luftgekühlter Turbo-Motor.



356 ROADSTER TURBO 3000 RR

Ein Ingenieur und Individualist begann das Projekt, Rafael Diez und Walter Röhrl brachten es zu Ende. Das Ergebnis ist ein 356 mit Teilen des Chassis und dem Motor des 911 Turbo. Ein Roadster der Extreme.

70



MASCHINEN

- 42 TUNING
Singer Turbo – Tief Luft holen!
- 62 KLASSIK
911 S – Lebe lieber ungewöhnlich
- 70 REPORT
356 Roadster Turbo – Röhrls Roadster

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 14 MADE BY PORSCHE
911 TARGA 4 GTS 50 JAHRE PORSCHE DESIGN – DESIGNER-LABEL
- 22 TITELSTORY
TOP TEN DER MEISTUNTERSCHÄTZTEN PORSCHE – DAS HABEN SIE NICHT VERDIENT!
- 56 MAGAZIN
ELFER-FARBEN, TEIL 1 – WEISS, SILBER, BLAU, ROT, LILA
- 78 ROUTEN-PLANER
GORGES DE DALUIS

MENSCHEN + MOTOREN

- 34 DESIGN
50 JAHRE PORSCHE DESIGN – LEUCHTTURM-PROJEKT
- 50 PORTRÄT
CLAUDE BRASSEUR – JENSEITS VON AFRIKA
- 84 HAPPY END
928 GT – ... BIS ANS ENDE DER WELT

RUBRIKEN

- 08 LESERBRIEFE | NEWS
- 91 LITERATUR
- 94 PORSCHE MARKT
- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM

OSMIUM - DAS EWIGE METALL

WERTENTWICKLUNGEN UND EIN KLEINER AUSBLICK

Osmium ist in seiner kristallinen Form der Superstar auf dem hochexklusiven Markt der Edelmetalle geworden. Und das in nur acht Jahren, denn erst seit 2014 kann man es kristallisieren und damit handeln und es als Sachanlage einlagern. Das letzte und teuerste und seltenste und, nicht zu vergessen, das schönste Edelmetall startet durch.

Krieg in Europa und eine unsichere Zukunft der Weltwirtschaft. Rohstoffpreise steigen in ungeahnte Höhen. Wichtige Baustoffe sind kaum mehr zu bekommen. Holz wird immer teurer. Die Versorgung mit Gas und Mineralöl ist nicht mehr sichergestellt. Die Ausweitung der Folgen des Krieges in der Ukraine nimmt bedrohliche und internationale Folgen an.

Man will den Teufel nicht an die Wand malen. Aber man darf die Frage stellen, wo das alles hinführt. Denn jedem wird klar, dass die Welt überbevölkert ist, dass wir auf eine Klimakatastrophe zusteuern und dass mehr und mehr Autokraten die Welt regieren und dabei ausschließlich auf den Vorteil ihrer eigenen Person bedacht sind.

Wir schreiben hier in einem Automagazin, und natürlich mögen wir Sportwagen und spektakuläre neue Technik der automobilen Fortbewegung. Aber auch hier muss klar gesehen werden, dass Automobile im Ernstfall in der Zukunft kein Zahlungsmittel sind, das den Bestand des Vermögens sichern wird. Auch ist allen klar geworden, dass das Ende des Verbrenners eindeutig vor der Tür steht. Auf der einen Seite will man keine drei Euro für Benzin zahlen. Und auf der anderen Seite ist es einfach nicht nachhaltig, Erdöl zu verbrennen.

Mit der Elektromobilität kommen neben einem tollen und spannenden Zukunftsmarkt zwei Einflussfaktoren zur Geltung, die sich auf das letzte der Edelmetalle stark auswirken.

1.) Sollte Platin nicht mehr so stark gefragt sein, weil die Elektromobilität verstärkt Einzug hält, sinken auch die Osmium-Fördermengen. Einer Abschätzung zufolge werden nicht mehr als insgesamt noch 20 Tonnen zu fördern sein. Diese Ressourcenschätzungen wurden durch die Osmium-Institute erstellt. Allerdings sind realistische Zahlen schwer zu recherchieren und sind immer mit einem hohen Unsicherheitsfaktor behaftet, da einige Staaten ihre Ressourcen und Reserven als Staatsgeheimnis behandeln. Große Überraschungen auf der Angebotsseite erwarten wir nicht. Aller-

dings wird fleißig mit Staaten verhandelt, die Osmium in ihre Staatsreserven einlegen möchten. Wenn das passiert, dann wird Osmium den Status von extrem selten zu exorbitant selten wechseln.

Die Verfügbarkeit von Osmium ist ohnehin sehr begrenzt. Und Osmium könnte auf mittlere Sicht auch den Status eines Zahlungsmittels erreichen, welches physisch von einer zur anderen Person weitergegeben werden kann. Denn Osmium wird nicht in Papieren an den Börsen gehandelt, sondern ausschließlich als reale Ware physisch.

2.) Was soll man denn sonst als Sachanlage nehmen? Oldtimer, Bilder, Immobilien oder Metalle mit niedriger Wertdichte sind nicht unkompliziert transportierbar. Wenn man mit seinem



Osmium-Uhr und Osmium-Ring

Eigentum schnell den Ort wechseln will, dann sind diese Sachanlagen nicht adäquat. Hinzu kommt, dass die Echtheit als Nachweis geführt werden muss, wenn man die Waren an eine zweite Person verkaufen oder tauschen möchte. Hier kann Osmium seine Vorteile voll ausspielen. Es besitzt die höchste Wertdichte aller Stoffe und kann einfach transportiert werden. Auf der anderen Seite gibt es keinerlei Möglichkeit, Osmium zu fälschen. Seine Kristallstruktur ist als nanometer-genauer Scan in der Osmium-Welt-Datenbank abgelegt. Sie ist bereits auf einem Quadratmillimeter kristalliner Fläche um mehr als das 10.000-fache sicherer als ein biologischer Fingerabdruck.

Der Zweitmarkt: Zudem entsteht gerade ein spannender Zweitmarkt für Osmium, den man auf den sogenannten Osmium-Marketplaces beobachten kann. Edelmetalle gelten seit jeher als verlässliche Sachwertanlage. Gold und Silber könnten allerdings in diesem Jahrzehnt im Anlegervertrauen abgelöst werden. Gründe hierfür sind die Mengenverhältnisse auf der Erde, aber auch weiche Faktoren wie Fälschbarkeit oder Wiederverkaufbarkeit.

Speziell das Thema Seltenheit besitzt noch ein paar andere wichtige Aspekte. Denn es wird kein weiteres Edelmetall nachkommen. Osmium wird als das letzte der acht Edelmetalle in den Sachanlage- und Schmuckmarkt eingeführt. Ein neuntes Edelmetall gibt es nicht. Und es kann auch keines mehr entdeckt werden. Auch weitere Abbaugelände sind eher nicht zu finden.



Osmium-Diamonds sind kleine runde Osmium-Scheiben

Übrigens gibt es auf dem Osmium-Markt zwei wirklich spannende preistreibende Effekte:

1.) Der **OSMIUM-BIGBANG**

In diesem Szenario geht man davon aus, dass Osmium in den Fördermengen die Nachfrage unterschreiten könnte, wenn Osmium mehr und mehr zur Neige geht oder vielleicht sogar komplett ausgeht. In diesem Fall kann der Preis nicht mehr kontrolliert werden und könnte schnell stark steigen.

2.) Der **OSMIUM-THINOUT**

Jedes Jahr geht eine bestimmte Menge von Osmium, zurzeit circa 3 Prozent, in die Schmuckproduktion. Wenn und falls der Osmium Bigbang eintritt, wird Osmium knapp sein. Sehr knapp. Aber die Produktion an Schmuck wird wohl weitergehen oder sogar steigen. Das bedeutet, dass die absoluten Mengen an Osmium, die in die Produktion fließen, gleichbleiben oder leicht steigen. Da aber die Gesamtangebotsmenge in diesem Fall stagniert oder sinkt, wird der Prozentsatz der verbrauchten Mengen zu den vorgehaltenen Mengen sich schnell und stark verschieben. Das Ergebnis wird ein immer schneller werdender Verbrauch an

Osmium werden. Das Ergebnis könnte die Nichtverfügbarkeit sein. Also der Moment, in dem nichts mehr da ist. Die Auswirkung auf den Preis kann man an alter Kunst ablesen.

Ein Blick auf die bisherige Wertentwicklung zeigt, dass der Osmium-Preis auch nicht mit anderen Anlageklassen oder Rohstoffen und auch nicht mit Edelmetallen korreliert. Vor diesem Hintergrund dürfte eine Beimischung von Osmium in einem größeren Portfolio oder Vermögen eine gute Diversifikation und Wertsicherung leisten. Nachvollziehen können interessierte Anleger das in diversen Gewichtungen unter www.osmium-portfoliotheorie.com.

Den aktuellen Osmium-Preis finden Sie hier, auf www.osmium.com. Die englisch- und deutschsprachige Hotline ist erreichbar über: **+49 89 7 44 88 88 88**. Wer sich vor Ort informieren möchte, kann über die Hotline einen Termin ausmachen und ein Osmium-Institut besuchen. Hier kann man Osmium anfassen und erleben!

FAHRBERICHT – MISSION R TRACKTEST

Wie Sie bereits berichtet hatten, können Verbrennungsmotoren durch E-Fuels CO₂-neutral betrieben werden, ohne extra Ladeinfrastruktur zu schaffen und ohne fragwürdige Abbauprodukte für die Herstellung der Akkus. In Ihrer Ausgabe 3-2022 im Artikel „Mission R“ spricht Ihr Reporter jedoch davon, dass die Tage „unserer geliebten Verbrennungsmotoren“ gezählt seien. Ich finde so eine Beeinflussung der Meinung gerade in Ihrem Magazin echt traurig! Die E-Mobilität ist politisch gewollt, jedoch weder von den Herstellern noch den meisten Käufern. Ein wenig mehr Rebellion und Zuspruch für unsere schönen Verbrenner hätte ich mir da sehr gewünscht.

Michael Candemir

Anm. d. Red.: Nun dürfen wir in der Redaktion zwar durchaus eine Meinung haben, aber von der Beeinflussung der Meinung anderer sind wir ebenso weit entfernt wie vom Anzetteln einer Rebellion. Wir sind Chronisten, Beobachter, Berichterstatter, und die Berichte aus dem Unternehmen sind eindeutig: Bis 2030 will Porsche mehr als 80 Prozent vollelektrische Neufahrzeuge verkaufen (s. Bilanz 2021 und Ausblick). Die Tage der Verbrennungsmotoren sind also nicht vollends gezählt. Sicher konnten Sie jedoch bereits feststellen, dass zumindest bei PORSCHE FAHRER rund 90 Prozent der vorgestellten Fahrzeuge Verbrenner sind – deshalb auch weiterhin viel Spaß mit unserer Zeitschrift.

MAGAZIN – CAYENNE S

Mit Vergnügen habe ich den Artikel über den Cayenne S in Ausgabe 2-2022 gelesen. Hierzu meine kleine Story. Es war das Jahr 2015 und unser Familien-Volvo lag in den letzten Zügen. Wir hatten den Volvo V70 damals gebraucht aus 2. Hand mit nur 83.000 Kilometer gekauft. Meine Frau wollte einen „ehrlichen Kombi“ – ein Fehler, wie sich herausstellte. Nix grundsolider Volvo – Reparaturen mit teuren Volvo-Ersatzteilen waren die Regel und der Fünfzylinder-Benziner war eine Luftpumpe. Anja, meine Frau, wollte jetzt auch einen SUV. Mein Einwand, SUV seien überflüssig und ein gebrauchter A6 Kombi sei besser, fand wenig Begeisterung in der Familie. Also ein Cayenne. Die Eckdaten waren schnell festgelegt: kein Leasing-Silber, keine classicgraue Innenausstattung. Außerdem: 1. Serie (nicht das misslungene Facelift ab 2007), Anhängerkupplung und V6-Motor. Der verbraucht zwar nicht viel weniger, ist aber in Versicherung, Steuer und Reparatur klar günstiger als der V8. Und 250 PS reichen aus. Anders als bei Familie Muche sollte der Porsche einer für alles sein. Trailerfahrzeug für Oldtimerevents, Einkaufswagen, Auto für Urlaubsfahrten mit Dachträger nach Kroatien oder in den Winterurlaub. Nix chi-chi, sondern richtig brutaler Alltag als Laternenparker. Trotz großem Cayenne-Angebot war die Auswahl überraschend klein. 2015/16 war die große Masse Cayenne S, danach kamen Turbo, aber es gab weniger als 80 Modelle mit V6. Interessanterweise waren dabei die Cayenne S klar günstiger als die V6-Typen. Nach einem halben Jahr und vielen besichtigten „Unfallwagen“ hatten wir dann unseren schwarzen 2004er Cayenne mit schwarzer Lederausstattung, Luftfahrwerk und 130.000 Kilometern gefunden. Heute, über 100.000 km und mehrere Familienurlaube später, möchte meine Frau den Wagen nicht mehr hergeben. Reparaturen: Luftfahrwerk (1600 €), neue Scheinwerfer (milchig), undichte Scheinwerferwischer, gerissener Fensterheber und müde Heckklappendämpfer. Übrigens sind viele Teile mittlerweile über den Aftermarket günstig zu haben. Auch meine Jungs, beide mittlerweile erwachsen und über 1,90 m groß, denken noch gerne an die Zeit im Cayenne zurück.

Marius Brune



Foto: Porsche

PORTRÄT – HERBERT MÜLLER

Herzlichen Dank für den toll geschriebenen Bericht über Herbert Müller. Ich halte es für wichtig, dass solche Rennfahrer auch nach längerer Zeit nicht in Vergessenheit geraten. Ich kenne Herberts Sohn, Daniel Müller – dieser organisiert am 6. Juni (Pfingstmontag) den Herbert Müller Memorial Day (www.forellensee.ch/herbertmuellerday). Der letzte Gedenktag war sehr eindrücklich, auch wegen der spannenden Gespräche mit Persönlichkeiten aus Herbert Müllers aktiver Zeit (Kurt Ahrens, Valentin Schäffer, Sigi Brunn und weiteren), welche dem Tag eine sehr wertvolle Note verliehen.

Mario Pasquier



Foto: Roman Rätzke

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.

street performance

KLASSIKER FAHRWERKE

*KW V3 Technologie für mehr
Fahrspaß und Sicherheit*



www.MediaTel.biz

street comfort

street performance

track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

garantiert auch für dich.



www.KWsuspensions.de



MAXPART RACING

Die 24 Stunden von Le Mans stehen vor der Tür, da braucht es etwas Passendes zum Anziehen. Die neue Steppweste im alten *Martini Racing*-Look der Achtziger mit bunten Blockstreifen außen und grellrotem Futter innen führt Maxpart in den Größen S bis XXL zum Preis von 119 Euro im Angebot. Könnte passen!



BILANZ 2021 UND AUSBLICK

Die Pandemie als Bremse der Konjunktur? Nicht bei Porsche! Im Jahr 2021 lag der Umsatz bei 33,1 Milliarden Euro, das waren 4,4 Milliarden Euro mehr als im Vorjahr und entsprach einem Wachstum von 15 Prozent (Vorjahresumsatz: 28,7 Milliarden Euro). Das operative Ergebnis betrug 5,3 Milliarden Euro und übertraf den Vorjahreswert um 1,1 Milliarden Euro (plus 27 Prozent). Damit erwirtschaftete Porsche eine operative Umsatzrendite in Höhe von 16,0 Prozent (Vorjahr: 14,6 Prozent). Der volumenstärkste Einzelmarkt war wieder einmal China. Mit fast 96.000 Auslieferungen wurde hier gegenüber 2020 ein Plus von acht Prozent verzeichnet. Noch besser lief es in den Vereinigten Staaten, wo die Zahl der Auslieferungen um 22 Prozent auf mehr als 70.000 Einheiten stieg. In Deutschland steigerte Porsche seine Neufahrzeug-Auslieferungen um neun Prozent auf knapp 29.000 Einheiten. Die guten Zahlen auf fast allen Märkten sorgten für einen Rekord: **Mit 301.915 verkauften Fahrzeugen wurde erstmals in der Firmengeschichte die Marke 300.000 überschritten** (Vorjahr: 272.162 Auslieferungen). Die meistverkauften Modelle waren wieder einmal die SUV-Modelle Macan (88.362) und Cayenne (83.071). Mehr als verdoppelt haben sich die Auslieferungszahlen des Taycan, der 41.296 Mal verkauft wurde. Damit überholte der Taycan sogar den 911, obwohl der mit 38.464 Einheiten ebenfalls eine neue Bestmarke aufstellte. „Wir verstärken unsere Elektrooffensive mit einem weiteren Modell: Mitte des Jahrzehnts wollen wir unseren Mittelmotor-Sportwagen 718 ausschließlich vollelektrisch anbieten“, sagt Porsche-Chef Oliver Blume. „**2025 soll die Hälfte aller neu verkauften Porsche elektrifiziert sein – also vollelektrisch oder Plug-in-Hybrid. Im Jahr 2030 soll der Anteil aller Neufahrzeuge mit einem vollelektrischen Antrieb bei mehr als 80 Prozent liegen.**“



PLAYMOBIL 911 CARRERA RS 2.7

50 Jahre alt wird die Elfer-Ikone 911 Carrera RS 2.7 in diesem Jahr, Playmobil feiert jetzt schon mit. Passend zum Jubiläum, und mit Porsches Segen, wurde ein farbenfroher Entenbürzel-Elfer ins Programm genommen, zwei Insassen plus Picknick-Ausrüstung inklusive. Beim Playmobil-RS (Maße: L 25 x B 11 x H 8 cm) lässt sich nicht nur der Motordeckel öffnen, sondern zum besseren Einstieg auch das Dach abnehmen. Der Preis von rund 70 Euro ist im Vergleich zum Original ein Schnäppchen, oder Sie abonnieren jetzt **PORSCHE FAHRER** und wählen ihn als Abopremie!

ENDLICH ANGEKOMMEN

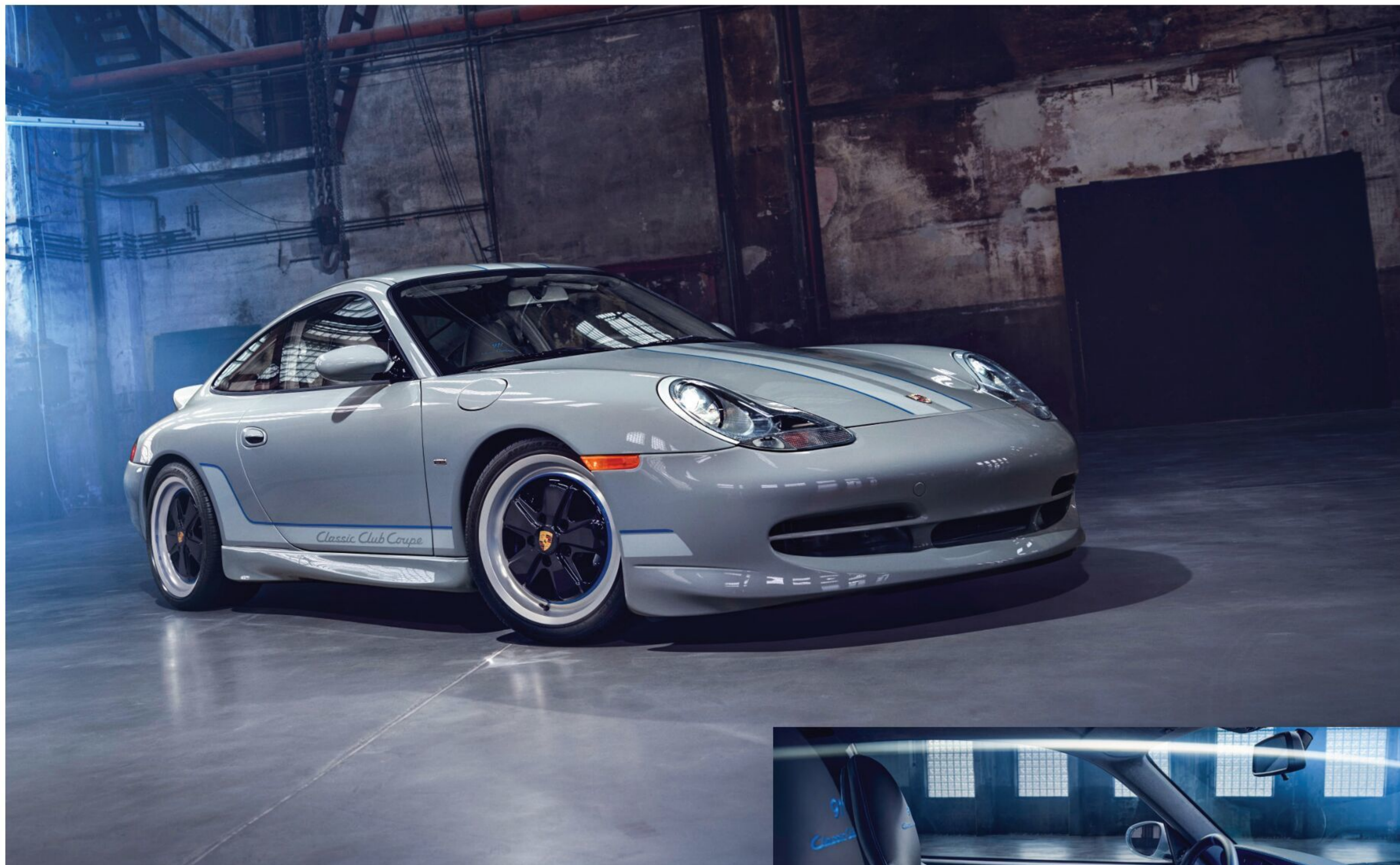


Lassen Sie den Alltag hinter sich

Wenn Ihr Garten im Sommer zum Wohnzimmer wird und Design für Sie zum entspannten Lebensgefühl dazugehört, dann werden Sie auf Outdoor Living an Ihrem Leidenfrost Pool stehen. www.leidenfrost.at

LEIDENFROST
— die Poolmanufaktur —





GRAUER STAR – 996 CLUB COUPÉ

Für den ältesten und größten Porsche-Club der Welt, den Porsche Club of America (PCA), gelten andere Regeln. Und deshalb entstand für den PCA, exklusiv und einmalig, auf Basis eines 911 Carrera des Typs 996 von 1998 innerhalb von zwei Jahren das 911 Classic Club Coupé. Mit einer Lackierung in Sportgrau metallic, Doppelkuppeldach, Fuchs-Felgen und feststehendem Heckspoiler im Entenbürzel-Stil erinnert das exklusive 996 Club Coupé an 911 Carrera RS 2.7 und den 911 Sport Classic auf 997-Basis.

Die Idee zum Werks-Unikat entstand bei einem Treffen von Vertretern des PCA mit Alexander Fabig, Leiter Individualisierung und Classic bei Porsche, sowie Designer Grant Larson von Style Porsche. Zwecks Geheimhaltung wurde das Fahrzeug intern „Project Grey“ genannt. Der Spitzname erinnert an das „Project Gold“, jenen 911 Turbo (Typ 993) mit luftgekühltem Motor, den Porsche Classic 2018 aus Originalteilen gebaut hat. Haupt-Inspirationsquelle für das 911 Classic Club Coupé war jedoch der 2009 präsentierte 911 Sport Classic. Als „Project Grey“-Basis diente ein völlig unspektakulärer schwarzer 911 Carrera aus dem Baujahr 1998. Verlassen und in einem schlechten Zustand parkte er bei einem Händler in Columbia (US-Bundesstaat Virginia), wo ihn PCA-Geschäftsführer Vu Nguyen fand. Der Start in das zweite Leben begann mit einem Flug über den Atlantik, wonach der 996 in der Porsche Classic Werkstatt restauriert und modifiziert wurde. „Zu Unrecht steht der Typ 996 etwas im Schatten der anderen Elfer-Modellreihen. Daher haben wir ihn gerne als Basis gewählt, um zu demonstrieren, was alles im Rahmen von Porsche Classic sowie dem jüngst erweiterten Sonderwunsch-Angebot der Porsche AG möglich ist“, erklärt Alexander Fabig. Die Modifikationen setzen sich im Innenraum fort. Die Mittelbahnen der Sportsitze tragen ebenso wie die Türtafeln ein aus schwarzem und schiefergrauem Leder gewebtes Pepitamuster. Das seinerzeit im 996 verbaute Serien-Lenkrad mit drei Speichen wurde auf dieselbe Weise aufgewertet, der Drehzahlmesser trägt zwei graue Streifen mit seitlichen Linien in Clubblau und den Schriftzug „911 Classic Club Coupé“. Technisch und teilweise auch optisch wurde das Fahrzeug zudem zu einem GT3 der zweiten Generation umgebaut und schöpft nun 381 PS aus 3,6 Litern Hubraum. Auch das Fahrwerk samt Bremsen stammt vom GT3. Hoffnung auf eine Kleinserie darf sich niemand machen: Das 996 Club Coupé bleibt ein Einzelstück.

MR MARVIS

AMSTERDAM



ENTDECKE DIE PERFEKTEN SHORTS

Mit acht verschiedenen Modellen - von smart bis sportlich - bietet MR MARVIS die perfekten Shorts für jede Gelegenheit. MR MARVIS Shorts werden in Portugal aus hochwertigen Stoffen wie Stretch-Baumwolle, luftigem Piqué und leichtem Leinen handgefertigt. Verfügbar in über 60 raffinierten Farben und mit der ultimativen Passform. Für welche entscheidest du dich?



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



19

S GO 4550

PORSCHE DESIGN

MADE BY PORSCHE – 911 TARGA 4 GTS 50 JAHRE PORSCHE DESIGN

DESIGNERLABEL

Wenn nicht jetzt, wann dann? Wenn kein 911 Targa, was sonst? Vor 50 Jahren gründete Ferdinand Alexander Porsche sein Design-Büro, die Elfer- und die Targa-Form entsprangen seinem kreativen Geist. Passend dazu hebt Porsche ein Designer-Modell des 992 Targa ins Programm, auf Wunsch mit passender Uhr. Natürlich alles in Schwarz.





Auf den Wagenflanken in Form von Aufklebern, wie sie Elfer früher einmal trugen, steht nur PORSCHE DESIGN. Aber in Gänze ausgeschrieben, füllt die komplette Modellbezeichnung schon fast eine ganze Zeile in diesem Artikel: 911 Targa 4 GTS Edition 50 Jahre Porsche Design. Puh, ganz schön lang. 750 Fahrzeuge des Sondermodells legt Porsche zum großen Jubiläum des Designer-Labels auf, und wie zu hören ist, sind alle bereits vergeben. Trotz eines Basispreises von rund 185.000 Euro, was einem Aufpreis von gut 19.000 Euro im Vergleich zum normalen 911 Targa 4 GTS entspricht!

Der Testwagen der Porsche-Presseabteilung, mit dem wir unterwegs sind, hat im Vergleich zu den ande-

ren Ausgaben der Sonderedition schon heute musealen Wert und ist unbezahlbar: Analog zur passenden Armbanduhr mit der geprägten Nullnummer auf der Rückseite trägt er die Nummer 000 von 750.

Die Uhr zum Auto kann in der Regel gut als verspieltes Lifestyle- und Luxus-Accessoire verbucht werden, aber wohl nie macht die ansonsten leicht exaltiert durchgestylte Kombination aus beidem so viel Sinn wie hier. Ohne den 1972 vorgestellten Chronograph 1, die weltweit erste komplett schwarze Armbanduhr, ist Porsche Design nicht vorstellbar, gäbe es vielleicht kein großes Jubiläum zu feiern. Mit rotem Sekundenzeiger und streng mattiert gestaltet, erinnerte die Uhr vor 50 Jahren an das Schwarz der Cockpits der Porsche-Rennwagen und die Instrumente des 911.



NUR KÄUFER DES SONDERMODELLS
BEKOMMEN AUF WUNSCH EINE
DER IN LIMITIERTER AUFLAGE
VERFÜGBAREN ARMBANDUHREN.

911 Targa 4 GTS 50 Jahre Porsche Design Typ 992

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Biturbo-Aufladung und Ottopartikelfilter

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 91,0 x 76,4 mm

Hubraum: 2981 ccm

Leistung: 353 kW (480 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 570 Nm bei 2300 bis 5000/min

Verdichtung: 10,2 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb mit Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), elektr. geregelte Hinterachsquersperre

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk/Lenkung: Einzelradaufhängung rundum, McPherson-Vorderachse, elektro-mechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung, Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung

Bremsen: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten), gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben 408 mm (vorn), 380 mm (hinten)

Radstand: 2450 mm

Spur: 1595 mm (vorn), 1577 mm (hinten)

L x B x H: 4533 x 1852 x 1299 mm

Räder/Reifen: 8,5 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 21 mit 305/30 ZR 21 (hinten)

Leergewicht (DIN): 1685 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2085 kg

Höchstgeschwindigkeit: 307 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 3,5 s

Tankinhalt: 67 l

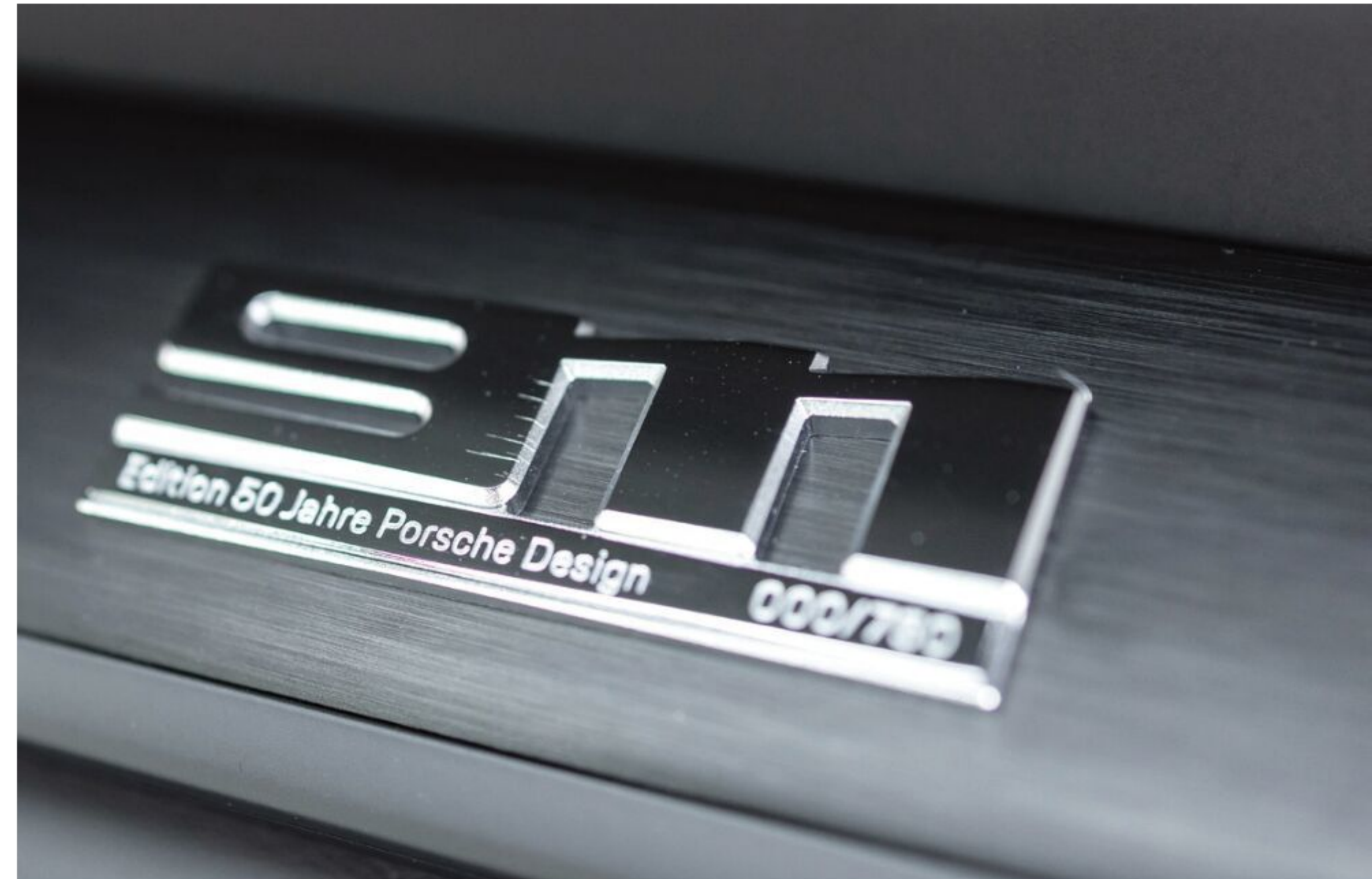
Durchschnittsverbrauch: 11,3 l SP

Preis: 185.606 Euro (Testwagenpreis: 204.878 Euro)



UNTER DEM DESIGNER-KLEID DES TARGA 4
STECKT DIE TECHNIK DES AKTUELLEN 992 GTS –
EIN NORMALER S WÄRE WOHL NICHT SPEZIELL GENUG GEWESEN.





DER LOOK DER TIEFSCHWARZ GLÄNZENDEN SONDEREDITION IST EINE VERNEIGUNG VOR F. A. PORSCHE, DIE STÜCKZAHL AUF 750 BEGRENZT.

Gleichzeitig besteht da diese Verbindung zwischen F. A. Porsche und dem von ihm in Form gebrachten 911; Details wie das dem klassischen Pepitastoff der Ur-Elfer nachempfundene Muster der Sondermodell-Sitze mit Sport-Tex-Bezügen sollen ein wenig nach früher aussehen. Und natürlich ist es kein Zufall, dass Sport-Chrono-Zifferblatt und Armbanduhr ein einheitliches Bild abgeben.

Dabei ist der passend zum Jubiläum ebenfalls als Sonderedition aufgelegte, 6972 Euro teure Chronograph sogar doppelt limitiert: Erwerben können ihn nur Käufer des Autos, und die Stückzahl ist auf 500 begrenzt. Exklusiver geht es kaum.

Die Kombination aus Auto und Uhr unter dem Designer-Label ist bei Porsche nicht neu. Der Boxster S Porsche Design Edition 2 mit 3,4-Liter-Sechszylinder und 303 PS von 2008 kam in Carraraweiß mit grauen Zierstreifen, 500 Stück betrug die Auflage. Hier war die Armbanduhr „Edition 2 Chronograph“ farblich auf die

weißen Zifferblätter von Tacho und Drehzahlmesser abgestimmt. 2009 kam der 405 PS starke Cayenne GTS Porsche Design Edition 3 auf den Markt, zu erkennen am Lack in Lavagrau und drei Zierstreifen. Zum Lieferumfang des 1000 Mal gebauten GTS gehörten ein passender Chronograph vom Typ P6612 und darüber hinaus ein passendes Kofferset. Autos, Uhren, Gepäckstücke – obwohl gerade einmal mehr als zehn Jahre alt, sind sie alle schon Sammlerstücke.

Das Leitmotiv der Edition 50 Jahre Porsche Design von heute ist das Erscheinungsbild der Uhr von damals. Der Targa trägt glänzendes Schwarz im Stil eines kostbaren Konzertflügels oder wahlweise Tiefschwarz-Metallic, kombiniert mit 20 und 21 Zoll großen Turbo-S-Rädern und Targabügel im seidenmatten Farbton Platinum. Räder und Bügel bilden milde Kontrastpunkte, selbst der 911-Schriftzug auf dem Heckdeckelgitter und die Bremssättel sind schwarz lackiert.

Im Innenraum: Schwarz, Schiefergrau, Coolgrey. Es ist ein kühler, technischer Look, der sich gut vor Gebäuden mit viel Sichtbeton und klaren Linien macht. Dennoch kann noch nicht einmal das viele schlank machende Schwarz verbergen, dass die aktuelle 911-Generation ein großes, breites Auto geworden ist.

Dass es das Sondermodell nur als Targa gibt, darf als Verneigung vor F. A. „Butzi“ Porsche vermerkt werden, der maßgeblich am Sicherheits-Cabriolet mitgewirkt hat. Nebenbei erhöht die Ausschließlichkeit der Karosserie-Variante die Exklusivität des begrenzten Angebots: Ein 911 Targa ist niemals ein Kompromiss zwischen Coupé und Cabrio, sondern immer eine bewusste Wahl, ein Bekenntnis zu der bei Porsche erfundenen Wagengattung.

Unter dem Designer-Kleid steckt die Technik des 911 GTS, der vielen nicht erst seit Erscheinen der aktuellen 992-Variante als der ideale Elfer gilt: leistungsstärker und sportlicher als das S-Modell, ohne das selbstbewusste breite Auftreten des mindestens 195.000 Euro teuren Topmodells 911 Turbo.

Ob nun die 450 PS des 911 S oder die 480 PS des GTS die Basis für die Sonderedition liefern, dürfte für die Rolle des Sammlerstücks wenig Bedeutung haben – aber ja, mit der athletischen Technik des GTS fühlt sich der fein und stylish angezogene Elfer genau richtig an. Der Status der GTS-Variante passt, ein einfacher Carrera S wäre wohl nicht speziell genug gewesen. Eine „50 Jahre Porsche Design“-Plakette am Heck sowie ein Schild mit Limitierungsnummer am Armaturenbrett bestätigen, dass es sich um mehr als einen schwarzen Targa GTS handelt.

Neben Lack in Schwarz oder Tiefschwarz bleibt am Ende nur die Wahl zwischen PDK und Siebengangschaltgetriebe. Das PDK passt zur coolen Perfektion der Uhr, das leicht und flüssig mit verkürztem Schalthebel zu führende Getriebe zum klassischen Charme des Elfers. Was hätte F. A. Porsche genommen? ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Götz von Sternenfels

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





TITELSTORY

TOP 10

DER MEISTUNTERSCHÄTZTEN PORSCHE

DAS HABEN SIE NICHT VERDIENT!

Schon klar, jeder Porsche ist ein Liebhaberstück – aber selbst unter den Sportwagen aus Zuffenhausen sind Zuneigung und Zahl der Fans ungleich verteilt! In der bald 75 Jahre zählenden Geschichte der Marke gibt es eine ganze Reihe von Modellen, deren Talente gern einmal übersehen oder unterschätzt werden – und die darauf warten, entdeckt zu werden.

1.
PLATZ



996 CARRERA 4

Die Turbotypen und Hochleistungssauger der 996-Baureihe haben sich Fans mit Weitsicht längst gesichert, auch seltene Serien- und Sondermodelle haben ihre Anhänger – nur der handelsübliche Carrera 4 wird noch immer viel zu oft als junger Gebrauchter missverstanden. Der erste Elfer mit Wasserkühlung in seiner praktischsten Ausführung, als klassisches Coupé mit Saugmotor und Allradantrieb, führt die Top Ten der meistunterschätzten Porsche an. Wahrscheinlich ist er einfach zu gut! Denn abgesehen von der für seine Generation typischen Wasserboxer-Problematik zeigt er sich, vor allem als modellgepflegte Variante ab Modelljahr 2001, als gut aussehender und verlässlicher Begleiter. 185 mm mehr Radstand im Vergleich zum Vorgänger liefern verbesserten Komfort und Geradeauslauf, die Haptik zeigt sich spürbar verbessert und 320 PS aus 3,6 Litern Hubraum liefern jederzeit Leistung auf Elfer-Niveau. Mit dem ausgereiften Allradantrieb an Bord verlieren selbst Eis und Schnee ihren Schrecken. Wenn es einen 911 gibt, der das Zeug zum Ganzjahres-Elfer hat, ist es ein 996 Carrera 4. Es lohnt sich aber auch, ihn einfach nur als Liebhaberstück zu behandeln und zu bewahren.

Stückzahl: 15.874

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
996 Carrera 4 Cpe	1997–2001	3387	300	221	42.700 €	26.600 €	19.100 €	k. N.	k. N.

944, SERIE 2

Die Zeiten, in denen 944 von Käfer-Tunern zerlegt wurden, sind zum Glück vorbei! Auch billig sind gute 944 längst nicht mehr – aber der günstigste Einstieg in die Klasse der Transaxle-Sportwagen mit Porsche-Vierzylinder bleibt ein 944 mit 2,5-Liter-Saugmotor. Ihn nur wegen seines Preises zu kaufen hieße jedoch, ihn unter Wert zu schlagen. Der 944 ist der Klassiker unter den Porsche, der alles kann. Er ist schnell, sicher und verlässlich im Handling, bietet mit seinem variablen Kofferraum erstaunlich viel Platz (es passt eine Europalette hinein) und bei vernünftiger Pflege sind Technik und Auto für ein paar Hunderttausend Kilometer gut. Und was für alle Achtventil-Sauger gilt, stimmt beim gereiften 944 der Jahre 1985 bis 1988 noch viel mehr. Er trägt mit seinem neu gestalteten Cockpit nicht mehr den Siebziger-Jahre-Look des 924 auf, Kunststoffe, Machart und Verarbeitung des 944 entsprechen zeitgenössischen Elfern. Er ist der Porsche ohne jeden Neid-Faktor, der bezahlbare Klassiker für jeden Tag – es scheint nur kaum jemand zu merken.

Stückzahl: 47.174

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
944	1984–1987	2449	163	120	k. N.	16.900 €	11.200 €	6300 €	k. N.



**2.
PLATZ**


 3.
PLATZ

BOXSTER 2.9 TYP 987

Es ist Fluch und Segen zugleich: Die große Stückzahl steht der großen Karriere des Boxster unter Sammlern und Liebhabern im Weg. Allein vom Basismodell der überarbeiteten Baureihe 987, dem Boxster 2.9, entstanden zwischen 2008 und 2011 rund 12.000 Einheiten. Und natürlich schauen Fans zuerst nach den seltenen Sondermodellen und scharfen S-Varianten. Der Boxster 2.9, mit einem Basispreis von 46.000 Euro vor über zehn Jahren günstigster Porsche der Modellpalette, ist der wohl meistübersehene Vertreter seiner Mittelmotor-Familie – die Konkurrenz der Urtypen der Baureihe 986 und der leistungsstarken, maximal motorisierten Sechszylinder-Versionen des Typ 981 wirft lange Schatten. Dabei fehlt es ihm an nichts! Es ist ein mühelos schnelles Fahren, das sich im leichten und kompakten Boxster ganz wie von selbst einstellt. Der 255 PS starke VarioCam-Plus-Motor basiert auf dem Motor des 997, der Innenraum gibt sich hochwertig und sogar PDK ist möglich. Die Klassiker-Karriere muss noch warten, aber das beste Boxster-Paket liefert der kleine 987 schon heute.

Stückzahl: 12.074

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Boxster 987 2.9	2008–2011	2893	255	188	k. N.	30.000 €	18.000 €	k. N.	k. N.

964 CARRERA 2 CABRIO TIPTRONIC

Ein 964 unter den Unterschätzten, kann das sein? Oh ja, denn auch unter luftgekühlten Elfern gibt es Ausreißer. Das 964 Cabrio gehört dazu, weil die Gusseisernen (und auch viele Neueinsteiger ins Thema) das Pure und Reduzierte wollen: am liebsten einen kargen RS oder gewaltigen Turbo, mindestens einen Carrera 2 mit Schaltgetriebe. Ein 964 Cabrio mit Tiptronic entspricht nicht dem Beuteschema, weil es den soften, komfortbetonten Gegenpol zur reinen Lehre darstellt. Das Missverständnis des ersten 911, des ersten Porsche mit Vollautomatik ergibt sich deshalb aus dem Anspruch, ein Auto zu fahren, das jederzeit auf der Rennstrecke siegfähig sein muss. Wer sich davon löst, entdeckt im 964 Cabrio einen typischen 911. Das Design basiert noch immer auf dem Urentwurf, Verarbeitung und Materialauswahl rangieren auf höchstem Niveau und der Boxer im Heck gehört zum Besten, was Porsche mit Luftkühlung im Programm führte. Dass im Vergleich zum Schalter eine Fahrstufe und meist auch das selbstbestimmte hohe Drehzahlniveau fehlen, fällt bei sonnigem Wetter irgendwann gar nicht mehr auf. Stimmt das Mindset, hat ein 964 Cabrio mit Tiptronic das Zeug zum Geheimtipp.

Stückzahl: 11.013 (Tiptronic + Schaltgetriebe)

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
964 Carrera 2 Cab.	1989–1993	3600	250	184	96.400 €	72.300 €	47.700 €	25.800 €	k. N.

4.
PLATZ




 5.
PLATZ

PANAMERA DIESEL

Einen tendenziell unpraktischen Panamera mit kleinem Selbstzünder zu unterschätzen, fällt leicht. Aber die Frage nach der Daseinsberechtigung eines Diesels in einem Porsche haben die Käufer ebenso deutlich beantwortet wie die, ob ein sportlich konfigurierter Viertürer zwischen 911 und Cayenne einen Platz hat. Die Verbindung aus beidem stellt der Panamera Diesel der ersten Generation dar, der viertürige Gran Turismo mit dem kleinen 3,0-Liter-V6 des nahen Verwandten Audi A8 und vernünftigen 250 PS. Betont sportlichen Ansprüchen mag die Business Class im Sparmodus nicht genügen, aber die Verbindung aus Porsche-Fahrwerks-Dynamik, maximalem Komfort und niedrigem Verbrauch ist aus Vielfahrer-Sicht unschlagbar. Wer einen Porsche für die Langstrecke sucht und keinen Cayenne will, findet im Panamera Diesel den idealen Begleiter – mit sparsamem Gasfuß sind Distanzen von bis zu 1000 Kilometern möglich. Konsequenz zu Ende gedacht, macht ein Panamera vermutlich nur so überhaupt Sinn. Und einige waren sogar mit Taxi-Schild auf dem Dach unterwegs.

Stückzahl: 11.150

6.
PLATZ**924 TURBO**

Die seltenen Carrera-Typen der Baureihe 924 sind längst Preziosen, Wertanlagen und, leider, allzu oft auch Immobilien. Der 924 Turbo hingegen ist seit jeher ein Geheimtipp und angesichts seiner ingeniösen Konstruktion und kleinen Stückzahl wohl auch krass unterbewertet. Liegt es daran, dass er einfach zu sehr nach schmaler Basis, nach simplem 924 aussieht? Wohl schon, denn an Technik, Leistung und Exklusivität kann's nicht liegen. Der per KKK-Turbine aufgeladene Zweiliter-Vierzylinder aus dem VAG-Regal zeigt sich tief greifend umgebaut, Achsen und Bremsen kommen vom 911 SC und mit 170 PS (177 PS ab Modelljahr 1981) geht der 924 Turbo 225 bzw. 230 km/h Spitze. Mit viel Glück trägt er dazu eine stylische Bicolor-Lackierung, die es so nur beim aufgeladenen 924 gab. Als „Turbo des kleinen Mannes“ wollte schon Entwicklungs-Vorstand Helmuth Bott den Typ 931 nicht missverstanden wissen – Porsche traute seiner Entwicklung schon immer mehr zu, als die Kundschaft zu geben bereit war. Leider ist das auch heute noch so.

Stückzahl: 7136 (Serie 1), 5291 (Serie 2)

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
924 Turbo	1978–1980	1984	170	125	23.500 €	18.200 €	8600 €	3700 €	k.N.



928 S4

Schon zu Neuwagen-Zeiten erreichte die Kundenloyalität unter 928-Fahrern Traumwerte, bald 30 Jahre nach Ende der Baureihe hat sich daran wenig geändert. Wer einmal einen 928 hatte, bleibt dem großen Transaxle-V8 tief verbunden – und wer einen haben will, sucht vor allem nach frühen Typen im wegweisenden Originaldesign oder den finalen leistungs- und komfortstarken GT- oder GTS-Ausführungen. Die goldene Mitte in Form des S4 wird da gern einmal übersehen. Dabei ist kein anderer 928 so Multitasking-tauglich wie das S-Modell mit Vierventilmotor. Es gibt ihn (eher selten) fahrerorientiert mit Fünfgangschaltgetriebe oder ganz komfortabel mit Viergangautomatik, die Leistung von 320 PS ist identisch. Die im Vergleich zu anderen 928-Modellen große Stückzahl ist von Vorteil, weil das Angebot auf dem Markt so groß ist. Es gibt die sparsamer und/oder sportlicher konfigurierten Typen oder Autos mit allen Extras, Exklusiv-Innenausstattungen und gewagten Farbkombinationen. Ein S4 ist immer so, wie sein Besitzer ihn am liebsten hätte.

Stückzahl: 17.875 (inkl. 928 GT)

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
928 S4	1986–1991	4957	320	235	52.000 €	35.500 €	23.500 €	10.500 €	k. N.

**7.
PLATZ**





914/4 2.0

Nein, einen 914 zu empfehlen ist längst kein Insider-Handel mehr, und natürlich hätten am liebsten alle einen 914/6! Ein stylischer 914 mit dem hochdrehenden Boxer eines klassischen 911 gehört zum Besten, was ein Mittelmotor-Porsche werden kann. Dabei wird leicht übersehen, dass der späte 914/4 2.0 mit dem aus VW Bus und 912 E bekannten Vierzylinder-Boxer dem immer begehrten Sechszylinder sehr nahe ist. Die 10 PS Leistungsunterschied im Vergleich zum 911-T-Motor fallen weniger auf als die eher zähe Motor-Charakteristik des Zweiliters von VW. Fünf Gänge, vier Scheibenbremsen, Targa-Konzept und strenges Bauhaus-Design sind beim 914/4 2.0 ebenso inklusive wie das gut ausbalancierte Fahrwerk und das Handling eines hoch entwickelten Sportwagens. In der Kosten-Nutzen-Rechnung darf er deshalb als idealer 914 gelten. Ein Leben ohne Sechszylinder ist möglich und auf gar keinen Fall sinnlos.

Stückzahl: 32.522

VW-Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
914/4 2.0	1972-1976	1971	100	74	38.800 €	23.700 €	15.100 €	8800 €	3200 €


 9.
PLATZ


CAYMAN GTS TYP 981

Wenn Porsche in der Mitte des Jahrzehnts seine Mittelmotor-Baureihe elektrifiziert, wird klar werden, dass ein Boxster oder Cayman mit Sechszylinder-Saugmotor einen Wert an sich darstellt. Einer der begehrtesten Cayman ist der GTS der Baureihe 981, der preislich auf dem Niveau eines 911 Carrera 3.2 liegt. Vom Alter her ein junger Gebrauchter ist er dem klassischen Elfer deutlich näher als das Nachfolgemodell mit aufgeladenem Vierzylinder. Dabei ist er besser verfügbar als der bereits beim Bandablauf zum Sammlerstück geadelte, wesensverwandte Cayman R. So führt der erste Cayman GTS eine Existenz in der Nische, wo ihn nur Mittelmotor-Enthusiasten suchen und finden – was schade ist, weil er wegen seines Temperaments, der kompakten Größe und des hochagilen Fahrverhaltens ganz wunderbar an einen 911 der luftgekühlten Zeit erinnert. Wenn dann passend zum 340 PS starken 3,4-Liter-Sechszylindermotor ein Sechsgangschaltgetriebe verbaut ist, scheint die Illusion vom GT3 des kleinen Mannes nahezu perfekt. Aber psst ..., nicht weitersagen.

Stückzahl: ca. 4500

911 2.7

Von allen klassischen Elfern scheint die erste Generation der G-Serie mit ihren Faltenbalg-Stoßstangen, Stahlrädern mit Radkappen und „Hackmesser“-Felgen, der althergebracht schmalen Silhouette und den sparsam gesetzten Chrom-Elementen die am wenigsten beachtete zu sein. Das irritiert, weil gerade sie als Neubeginn des Mythos 911 historisch besonders wertvoll ist. Vermutlich ist die Konkurrenz von F-Modell und den unbedingt alltagstauglichen 911-SC- und Carrera-3.2-Typen zu groß, außerdem drängen sich Superlative wie 911 Carrera und Turbo innerhalb der Baureihe in den Vordergrund. An den Qualitäten der schlanken Elfer mit ihren leicht und samtig laufenden 2,7-Liter-Maschinen ändert das nichts. Die 150 PS der frühen Modelle mögen vielleicht nach etwas wenig klingen, aber die 165 PS der späten, ab dem Modelljahr 1976 sogar bereits in Teilen verzinkten Versionen (das S-Modell leistet 175 PS) reichen schön völlig aus – ein 911 funktioniert auch ohne Höchstleistung. Unterschätzt? Vielleicht nicht. Aber auf jeden Fall viel zu oft übersehen!

Stückzahl: 27.406

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 (2.7/165 PS)	1975–1977	2687	165	121	75.700 €	50.000 €	33.400 €	19.700 €	10.200 €





DESIGN – 50 JAHRE PORSCHE DESIGN

LEUCHTTURM-PROJEKT

Im 21. Jahrhundert kann kein Produzent hochpreisiger Kraftfahrzeuge ein reiner Autohersteller sein. Automarken sind heutzutage dementsprechend per Eigendefinition „brands“, Marken, die nicht bloß Fortbewegungsmittel entwickeln und verkaufen, sondern Lebenswelten erschaffen.

Ferdinand Alexander Porsche hat vor 50 Jahren damit begonnen.

Mit ein paar Geldbeuteln und Schlüsselanhängern ist es längst nicht mehr getan – wie man am extremsten in Miami beobachten kann, wo demnächst unter dem Banner und in der jeweils normiert gestalteten Wohnwelt gleich mehrerer Edel-Autohersteller Hochhaus-Immobilien angeboten werden. Nun denn.

Zwar nicht das Porsche-Wappen, aber doch der Name Porsche prangt über einem bereits fertiggestellten derartigen Bau, dem Porsche Design Tower. Einmal mehr war Porsche mit diesem 60-stöckigen Hochhaus, samt Auto-Fahrstuhl zu sämtlichen Apartments, also Vorreiter – zumal eben nicht der Erschaffer des Neunelfers, sondern jene Marke, die von jeher für Geldbeutel und Schlüsselanhänger ebenso wie für Chronographen, Sonnenbrillen und Wasserkocher stand, ihren guten Namen und hauseigenen Stil hergab.

Porsche Design – das Gestaltungsstudio, die Lifestyle-Marke – feiert dieses Jahr 50-jähriges Bestehen. Ein halbes Jahrhundert der Porsche-Ästhetik jenseits des Automobils. Ein halbes Jahrhundert, in dem sich Porsche und Porsche Design einander mal näher, mal fremder waren – sowohl wirtschaftlich als auch gestalterisch.

Porsche Design ist natürlich gleichermaßen mit der Dr.-Ing. h.c. F. Porsche AG und der Familie Porsche verbunden. Firmengründer im Jahr 1972 war ja kein Geringerer als Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche: Ferrys Erstgeborener, ehemaliger Waldorf-Schüler, HfG-Ulm-Student und natürlich Porsche-AG-Chefdesigner. Letztere Position hatte Butzi bereits 1969 für Anatole Lapine geräumt, doch mit dem Dekret der Familie Porsche-Piëch, das allen Familienmitgliedern Posten im Alltagsgeschäft des Unternehmens untersagte, wurde drei Jahre später eine finale Umorientierung unausweichlich. Dies war die Geburtsstunde von Porsche Design.

Zuerst von Stuttgart, ab 1974 von Zell am See aus bot F. A. Porsche die Gestaltung beinahe sämtlicher denkbarer Produkte an – mit Ausnahme von Automobilen, Wegwerfprodukten oder Waffen, was einerseits durch ein Gentlemen's agreement



**DASS PORSCHE DESIGN IMMER SOFORT ALS SOLCHES
ZU ERKENNEN WAR, WAR KEINE GEPLANTE
MARKENSTRATEGIE, SONDERN LAG AM WESEN F. A. PORSCHE.**



zwischen Style Porsche und Porsche Design, andererseits mit F. A. Porsches persönlicher Einstellung begründet wurde.

ALLES AUSSER AUTOS

Was darüber hinaus alle in Zell am See gestalteten Objekte einte, war der gestalterische Ansatz, der sich klar in der Ästhetik widerspiegelte – weswegen eben vom Schlüsselbund über den Wasserkocher bis zum Apartment-Hochhaus Porsche Design mit einem Blick als solches zu erkennen ist. Dieser Umstand ist

weder Zufall noch das Ergebnis einer konzentrierten Markenbildung nach heutiger Façon, sondern direkte Konsequenz des Wesens und der Herkunft des Firmengründers.

Obschon F. A. Porsche die Hochschule für Gestaltung in Ulm nur kurz und ohne Abschluss besucht hatte, dürfte ihn das von den HfG-Vordenkern Otl Aicher, Inge Aicher-Scholl und Max Bill ersonnene Gedankengut ähnlich stark geprägt haben wie Dieter Rams, den langjährigen Braun-Chefdesigner und großen Rationalisten (der nie auf der HfG Ulm einge-

schrieben war, allerdings intensiv mit den dortigen Dozenten Hans Gugelot und Otl Aicher zusammenarbeitete). Ähnlich wie bei Rams' Entwürfen machte auch F. A. Porsche das Fehlen von Schmuck zum Erkennungsmerkmal.

Anders als Rams, dessen Braun-Arbeiten nun mal hauptsächlich in schönem Plastik ausgeführt wurden, besaß Porsche das Privileg, seine Designs meist in hochwertigen, langlebigen Materialien umsetzen zu dürfen. Diese Materialien spielen in der Gestaltung eine mindestens ebenso prominente Rolle wie Grafiken und Proportionen; sei es das Titan des Pfeifenmodells 908 oder das gebürstete Aluminium des Siemens-Wasserkochers, das sich bereits am unter Butzi entworfenen 911 Targa fand und den üblicherweise möglichst versteckten Überrollbügel zum Stilelement adelte: „form showcasing function“, wenn man so will.

Jahrzehnte später widmete sich F. A. Porsche übrigens doch einmal mehr dem Thema Automobildesign: Im Auftrag der Porsche AG sollte er, der Jäger und Geländewagen-Enthusiast, einen Alternativ-Entwurf zum ersten Cayenne anfertigen, als dessen Entwicklung sich im Frühstadium befand. F. A. Porsches Entwurf wurde zwar nicht weiterverfolgt, doch schloss

sich mit dieser Rückkehr der Kreis gleich mehrfach, da Porsche Design im Jahr 2003 Teil der Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft und die Porsche AG somit Anteilseigner wurde.

EIN TEIL DER PORSCHE AG

Zwei Jahre später verabschiedete sich Ferdinand Alexander Porsche dann in den Ruhestand. Seither wird sein gestalterisches Erbe von Roland Heiler gepflegt und weiterentwickelt. Womit sich ein weiterer Kreis schließt, ist Heiler seines Zeichens doch ein am Londoner Royal College of Art ausgebildeter Automobildesigner schwäbischer Herkunft, der zuvor bei Style Porsche diverse Posten besetzt hatte. Zuletzt als Leiter des ehemaligen kalifornischen Studios, wo etwa der Carrera GT entworfen worden war.

„Aufgrund meiner Porsche-Vergangenheit kannte ich natürlich viele verantwortliche Personen in Weissach“, so Heiler. Diese Verbindung zahlt sich seither immer wieder aus, da Porsche Design und die Porsche AG nicht nur wirtschaftlich, sondern auch ästhetisch erneut eng kooperieren.

Aktuell arbeitet man vor allem bei Exclusive-Themen sowie im Innenraumdesign

zusammen, konkret in den Bereichen User Interface (UI) und User Experience (UX), wo Touchscreens seit einiger Zeit so unausweichlich sind wie bereits seit Jahren im Küchenbereich. Darüber hinaus griff man bei Porsche Design im Laufe der Zeit sporadisch auf das eigene Autodesign-Know-how zurück, etwa als es darum ging, für die Hongkonger Fluggesellschaft Cathay Pacific neue Sitze zu entwickeln. Wobei Faktoren wie Gewichtersparnis und Sicherheit von ebenso hoher Bedeutung sind wie im Automobilbau, auch wenn Nutzung und Ästhetik natürlich gänzlich anderen Bedürfnissen zu entsprechen haben.

Selbst an Cathay Pacifics Premium-Economy-Sitz findet sich übrigens eine Leseleuchte im leichten, soliden Aluminiumgehäuse. Was gleichermaßen Empfehlung an die Porsche-Design-Ästhetik und Konsequenz der Funktion einer Apparatur ist, die stabil, langlebig und leicht sein soll, aber nicht möglichst billig sein muss. „Was das Zeigen der Materialien anbelangt, war Herr Porsche sehr eigen“, meint Roland Heiler dazu – und pflegt diese Eigenheit seinerseits.

Gleichzeitig hat er keine Hemmungen, anzuerkennen, dass auch Porsche Design nicht

Metall statt Holz. Erfahrungen und Vorlieben, gesammelt im Automobildesign, fanden sich auch im Design völlig anderer Gegenstände wieder.





ausschließlich der Zeitlosigkeit verpflichtet sein kann oder will: „Etwa bei den Sonnenbrillen sind der Zeitgeist und Mode-Aspekte natürlich nicht wegzudenken! Aber bei uns ist auch eine Sonnenbrille immer ein Gegenstand, dessen Nutzen hoch sein soll. Allerdings hinterfragen wir das Design dabei immer wieder.“ Ganz wie sein Vorgänger und dessen Designer, als die F09 Sonnenbrille entworfen wurde. Sie war einerseits erkennbar das Kind ihrer Zeit und doch funktionsgetrieben, sollte sie doch maximal flach zu falten sein.

LIFESTYLIG UND UNPRÄTENTIÖS

Auch wenn die Marke Porsche Design logischerweise vor allem mit Lifestyle-Artikeln assoziiert wird, reichte das Design-Portfolio des Studios F. A. Porsche in Zell am See von jeher weit darüber hinaus. Abgesehen von Flugzeugsitzen wurden etwa auch völlig unglamouröse, aber mitnichten unbedeutende Produkte wie Insulinspritzen, die Wiener Straßenbahn oder U-Bahnen für die Städte Bangkok und Oslo im Salzburger Idyll entworfen.


„WAS DAS ZEIGEN DER MATERIALIEN ANBELANGT, WAR HERR PORSCHE SEHR EIGEN.“

Roland Heiler

Gebürstetes Aluminium oder gar Titan-Ummantelungen sind an diesen Objekten natürlich kaum zu finden – und doch kommen auch diesen das Ethos und die Erfahrung der Porsche-Designer zugute. „Oftmals haben sich diese Industrien nur mit dem eigenen Produkt beschäftigt. Daher profitieren sie von unseren diversen Erfahrungen in vielen anderen Bereichen“, erklärt Roland Heiler.

Nach 18 Jahren und unzähligen umgesetzten Entwürfen für verschiedenste Objekte sind die gestalterischen Herausforderungen für den Designer Roland Heiler natürlich rar gesät. So rar, dass er selbst diese im überirdischen Sektor verorten muss: „Mein Traum wäre die Gestaltung einer Raumstation, konkret ihrer ökonomischen Innenräume. Immer wenn ich Aufnahmen von den Astronauten in der ISS sehe, dann sieht das aus, als wohnten sie in einer Maschine. Da frage ich mich als Designer natürlich: Was kann man tun, um diese Umgebung angenehmer zu gestalten?“ ◀

Text: Christopher Butt · Fotos: Porsche



Drehe dein eigenes Roadmovie.

ANDERMATT ALPINE APARTMENTS

Erstklassige Studios, Spa Apartments und
Ferienwohnungen für Freunde und Familien

Alpin, zeitgemäss, gemütlich & voll ausgestattet

www.alpine.apartments



Acht spektakuläre Alpenpässe rund um Andermatt sind deine perfekte Kulisse.

Radisson **BLU**
REUSSEN, ANDERMATT

4* SUPERIOR RADISSON BLU HOTEL REUSSEN ANDERMATT

Modernes Alpenchalet trifft auf Skandinavisches Design im *Basislager* für alle Abenteuer am Berg. Unglaubliche Entspannung bietet der *Uela Spa* mit 25m Innenpool, Sauna und Dampfbad.

radissonbluandermatt.com



TUNING – SINGER TURBO

TIEF LUFT HOLEN!

Wenn der 911 Turbo demnächst
50 Jahre alt wird, gibt es da
draußen mit viel Glück wieder einen
neuen zu kaufen – oder zumindest
einen, der sich das Original von
1974 zum Vorbild nimmt. Singer aus
Kalifornien stellt sein erstes
aufgeladenes Modell vor, den Turbo.





Die letzten beiden Projekte, die 500 PS starke Leichtbau-Studie von 2018 und das All-Terrain-Wettbewerbs-Concept-Car von 2020, haben für Aufsehen gesorgt, jetzt stellt Singer Vehicle Design ein Modell vor, das für das US-amerikanische Unternehmen neu und für Porsche klassisch ist und das in Kleinserie gehen soll: einen Elfer im Singer-Look mit Turbo-Motor. Warum hat das eigentlich so lange gedauert?

Damit rückt die in Sun Valley, Kalifornien ansässige Firma auch näher an ihren Namensgeber heran, denn die frühe Turbo-Ära von Porsche ist die Zeit, in der die von Renningenieur Norbert Singer entwickelten Turbo-Modelle den Rennsport veränderten.

Als Gründer Rob Dickinson über die Namensgebung für seine Porsche-Restaurierungsfirma nachdachte, schlug ein Freund zunächst vor, sie Norbert zu nennen. Glücklicherweise brachte ein anderer Freund stattdessen Singer ins Spiel – ein Name, der auch den zusätzlichen Vorteil hatte, dass er an Robs frühere Karriere als Frontmann der britischen Alternative-Rock-Band Catherine Wheel erinnerte.

Mit dem aktuellen Turbo-Projekt schließt sich auch für den Chef ein Kreis. Seine erste Porsche-Erfahrung war ein schwarzer 930 Turbo mit roten Schottenkarositzen, da war er elf Jahre alt. „45 Jahre nach diesem lebensverändernden Moment freue ich mich, unsere

Turbo-Studie zu präsentieren, die darauf abzielt, den unglaublichen Nervenkitzel von Porsches erstem ‚Supercar‘ einzufangen und seine Leistung und Raffinesse neu zu interpretieren. Ich glaube, es ist eine angemessene Hommage an ein Auto, das mein Leben und das vieler anderer verändert hat“, sagt Rob Dickinson. Anderswo wäre es wohl eine reine Marketingphrase, aber Rob Dickinson möchte man es abnehmen.

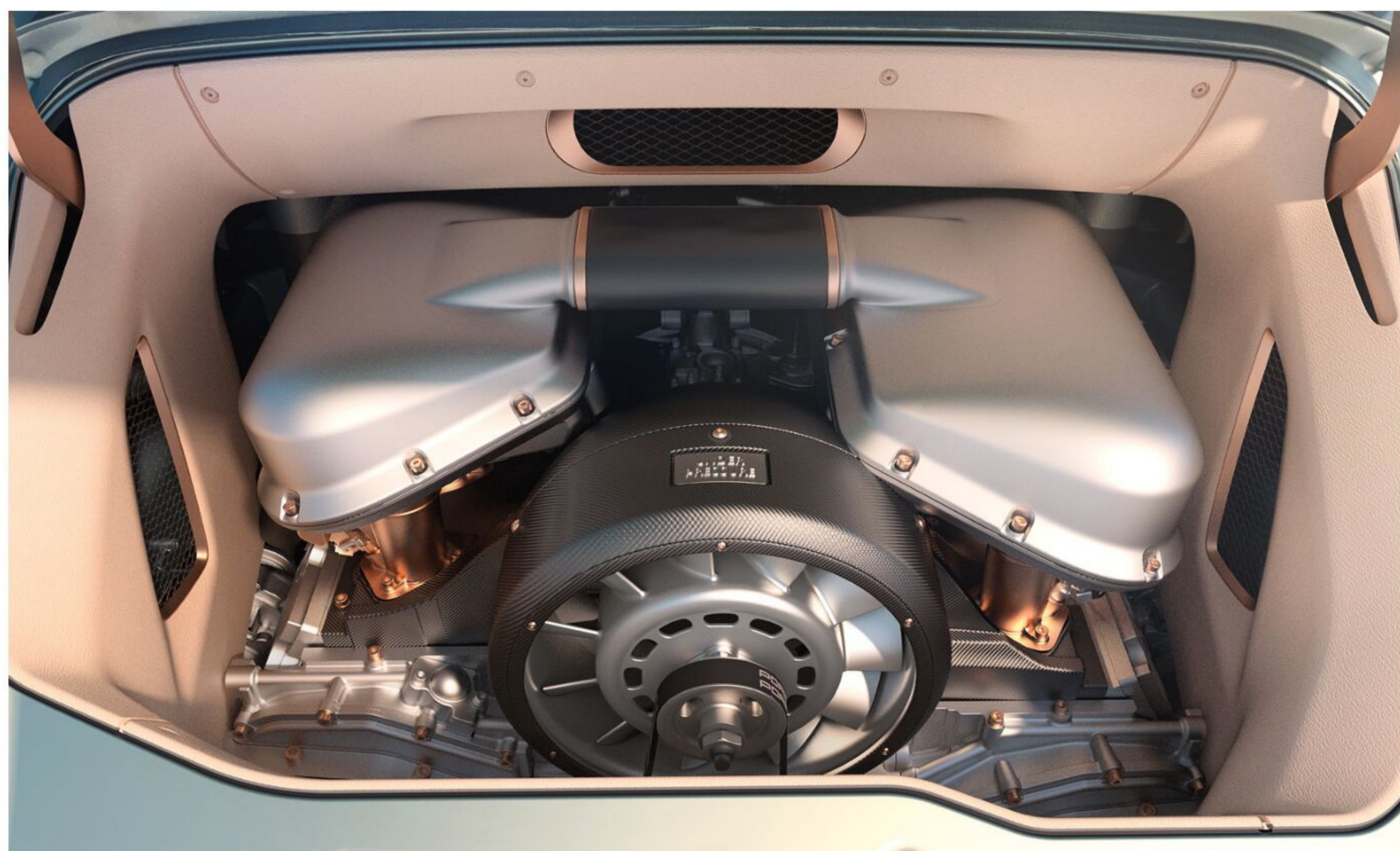
ERSTER SINGER MIT TURBO-MOTOR

Singer bezeichnet seine neuen Kreationen als „Studien“, was vielleicht darauf hindeuten würde, dass vor der Produktion eine Marktakzeptanz erforscht werden soll. Die Turbo-Studie ist da schon einen Schritt weiter, weil bereits über 70 Kunden vor der offiziellen Markteinführung Bestellungen aufgegeben haben. Wenn man bedenkt, dass seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 2009 nur 150 von Singer neu gestaltete Elfer gebaut wurden, ist dies eine stattliche Zahl.



**„DIE TURBO-STUDIE ZIELT DARAUF AB, DEN NERVENKITZEL VON PORSCHES ERSTEM ‚SUPERCAR‘
EINZUFANGEN UND SEINE LEISTUNG UND RAFFINESSE NEU ZU INTERPRETIEREN.“**

Rob Dickinson





Für PORSCHE FAHRER hat Robb Pritchard ein Interview mit dem Singer-Gründer Rob Dickinson (o.) geführt.

Wie viel Prozent des ursprünglichen 964 steckt in der Turbo-Studie?

Wie auch bei anderen Singer bleibt es bei der 964-Boengruppe, den Türen und dem ursprünglichen Motorblock. Auch Elemente der Innenausstattung des 964 werden beibehalten und entsprechend neu gestaltet. Die Studie ermöglicht individuelle Lösungen, wie etwa bei der Karosserie aus Kohlefaser, Turbo-Lader und Ladeluftkühler, Dämpfung und Abgasanlage. Wie immer können unsere Kunden den Charakter ihres Fahrzeugs innen und außen weitgehend nach ihren Wünschen gestalten, ganz egal, ob es eher um Leistung oder um Luxus gehen soll.

Ist das mehr oder weniger originale Substanz als bei früheren Singer-Recreations?

Das ist der Ansatz bei all unseren Restaurierungen. Bei der Dynamik-Leichtbau-Studie gab es darüber hinaus eine Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung, Heckdiffusor oder Staulufteinlässe in den hinteren Seitenfenstern. Die Turbo-Studie bietet neben Aufladung Details wie einen Whale-Tail-Heckspoiler und Einlässe in den hinteren Kotflügeln.

Da Sie Ihre ersten Erfahrungen mit Porsche in einem 930 gemacht haben, hat die Turbo-Studie für Sie eine größere Bedeutung als die vorherigen Fahrzeuge?

Ich denke, wie bei den meisten von uns, die von Autos fasziniert sind, hat diese Besessenheit ihre Wurzeln in einer Reihe von Erfahrungen im Laufe unseres Lebens. Ich kann mich daran erinnern, wie ich mit dem Fahrrad in der Gegend herumgefahren und einfach stehen geblieben bin, um bestimmte Autos anzustarren, wie etwa den BMW 323 meines Nachbarn oder einen Ferrari 308 GTB in der nahe gelegenen Garage. Ich erinnere mich an den Moment, als der 911 zum ersten Mal meine Welt betrat und auf einer Straße außerhalb von Béziers in Südfrankreich am VW Käfer meiner Eltern vorbeiflog. Meine erste Fahrt in einem 911, in diesem schwarzen 930 Turbo, war Teil dieser Sequenz, und natürlich war der 930 vielleicht das Superauto meiner Generation. Es ist unmöglich, die Bedeutung und den Einfluss dieses Autos zu ignorieren, seine Geschwindigkeit, Leistung und schiere Präsenz waren atemberaubend.

Welchen Stellenwert hat die Turbo-Studie in der Geschichte von Singer?

Die Classic-, die Dynamics-Lightweighting- und jetzt die Turbo-Studie sind für uns alle gleichermaßen wichtig, weil sie unser ständiges Streben nach neuen Visionen repräsentieren. Wir haben mit Autos mit Saugmotor begonnen, und jetzt erlaubt uns die Turbo-Studie, die Turbo-DNA des 911 zu feiern. Ich beschäftige mich nur dann mit einem Thema, wenn ich absolut fasziniert davon bin und gerne selbst so ein Auto besitzen möchte – daher sind diese Fahrzeuge alle Teil einer wachsenden Sammlung.

Porsche ging vom Leichtgewicht zum Turbo und dann zum 935. Denken Sie darüber nach, in diese Richtung zu gehen?

Von Singer wird in den nächsten Jahren noch viel kommen. Leichtbau, fortschrittliche Materialien, aus dem Motorsport abgeleitete Technologie, Allradantrieb, Tempo und Handling – all das ist in den letzten zehn Jahren Teil unserer Kernkompetenzen geworden. Wir sehen Singer im Kern als Philosophie, als Mantra: Alles ist wichtig. Moderne Technik und Materialwissenschaft kombiniert mit kompromissloser Ausführung und dekorativen Details. In den letzten zehn Jahren hat sich Singer zu einer Luxusmarke mit einer weltweiten Kundschaft entwickelt, und wir sind heute ein Synonym für das Konzept „Reimagining“, welches das technische Erbe mit der Technologie des 21. Jahrhunderts und maßgeschneiderten Dienstleistungen verbindet.

Mr Dickinson, haben Sie herzlichen Dank für das Gespräch.



WIE DIE 911 ZUVOR BASIERT
DER SINGER TURBO AUF DER
BAUREIHE 964. DIE MASS-
GESCHNEIDERTE KAROSSERIE
BESTEHT AUS KOHLEFASER.



Wie alle 911, die Singer restauriert und neu interpretiert, basiert auch die Turbo-Studie auf einem Modell der Baureihe 964. Bei der neuen Studie sorgt eine maßgeschneiderte Karosserie aus Kohlefaser für eine sorgfältige Balance zwischen klassischer Form und modernster Technik und Materialwissenschaft. Dazu gehören breitere Kotflügel und größere Radkästen, um die 18-Zoll-Schmiederäder aus Aluminium aufzunehmen. An der Vorderachse trägt der Singer Turbo Reifen im Format 245/35 R 18, hinten sind es 295/30 R 18. Beim

930 war die Blende auf dem hinteren Kotflügel nur ein Stück Plastik zum Schutz der Lackierung vor Stein- schlag, Singer hat sie zum Lufteinlass umfunktioniert.

BASIS IST 964-SAUGMOTOR

Abgesehen vom Block des Sechszylinders ist nicht viel vom ursprünglichen Saugmotor des 964 übrig. In den Anfangszeiten der Singer-Manufaktur wurden die Motoren von Cosworth entwickelt, aber schon beim Dynamic-Lightweight-Concept 2018 kam es zu einer



**VOR KURZEM ERHIELT SINGER HÖCHSTE WEIHEN:
MIT PORSCHE MOTORSPORT NORTH AMERICA WURDE EIN VERTRAG
ÜBER DIE LIEFERUNG VON MOTOREN GESCHLOSSEN.**

Zusammenarbeit mit Williams Advanced Engineering. Mit Vierventil-Zylinderköpfen, Aluminium-Drosselklappenstutzen, Titan-Pleuelstangen und einem Auspuff aus Titan steckte viel Hightech in den luftgekühlten Triebwerken. Kürzlich folgten höchste Weihen, als mit Porsche Motorsport North America ein Vertrag über die Lieferung der speziell vorbereiteten Motoren geschlossen wurde.

Der 3,8 Liter große Sechszylinder arbeitet mit zwei Turbo-Ladern und Ladeluftkühlung, die Basisleistung liegt bei 450 PS; je nach Kundenwunsch ist noch mehr drin. Auch das Setup lässt Raum für individuelle Wünsche. Mehr Dämmung oder weichere Dämpfung sind ebenso möglich wie eine Sportauspuffanlage und eine

härtere Fahrwerksabstimmung. Bei sämtlichen Singer-Recreations kommen maßgeschneiderte Dämpfer zum Einsatz, die in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren von Öhlins entwickelt wurden.

Leistungsstarke turbospezifische Bremsen, ABS und Traktionskontrolle gehören zur Serienausstattung, Carbon-Keramik-Scheiben werden als Option angeboten. Ein Sechsgangschaltgetriebe ist gesetzt, zur Wahl stehen Hinter- oder Allradantrieb. Auch beim Singer Turbo wird es wohl so sein, dass jedes Auto ein maßgeschneidertes Stück Technik ist. ◀

Text + Fotos: Singer · Übersetzung: Jan-Henrik Muche



13. PFF Jahrestreffen



WANN: Samstag, 18. Juni 2022 WO: MOTORWORLD Böblingen



pff-treffen.de

NEU



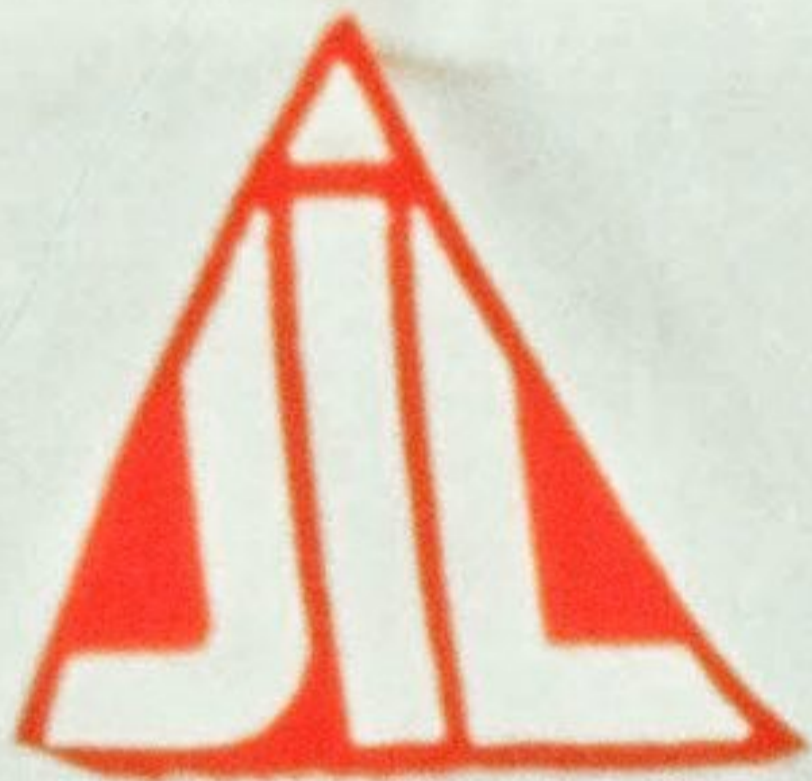
Dein Marktplatz für Porschefahrzeuge



ferdineo.com



Rothmans
PORSCHE



EXACO

BO

PORTRÄT – CLAUDE BRASSEUR

JENSEITS VON AFRIKA

Er war nicht nur François Beretton in *La Boum – Die Fete* oder Daniel in *Ein Elefant irrt sich gewaltig*.

Er war auch ein großer Motorsportenthusiast und besonders der Porsche-Community als ein Hauptdarsteller der Abenteuerserie Paris-Dakar in den Achtzigern vertraut.

Eine Hommage an den rennfahrenden Schauspieler Claude Brasseur.

Wie stark sind das Leben und die Karriere durch die Familie vorbestimmt, in der man aufwächst? Claude Brasseur kam am 15. Juni 1936 in einer Schauspielerfamilie zur Welt, so wie andere eben als Söhne von Rennfahrern. Auf den Spuren seiner Eltern Pierre Brasseur und Odette Joyeux widmete er sein Leben, ganz wie sein Sohn Alexandre nach ihm, der Bühne und der Leinwand. Aber Claude Brasseur wagte sich auch auf anderes Terrain vor, wo er ganz eigene Spuren hinterließ. Unter anderem im Sand Afrikas ...

Im Schauspieler-Steckbrief von Claude Brasseur spielt die Leidenschaft für schöne Autos keine Rolle. Er hatte sie unleugbar von Vater Pierre, der imposante Packards fuhr und sich einen Mercedes 300 SL Flügeltürer gönnte, mit dem er seinen Sohn vor den Theatern absetzte, in denen er spielte. So etwas prägt für immer!

Auch Brasseurs Sporteinsätze erscheinen nicht in den Filmografien. Mit 27 Jahren war er schon für die französische Bob-Nationalmannschaft der Winterolympiade in Innsbruck 1964 nominiert. Da bringt ihn ein fürchterlicher Trainingsunfall um die Teilnahme – und von dieser Sportart ab. In seinem 2014 erschienenen Erinnerungsband *Merci!* erzählt er von dem Sturz, bei dem sein Helm zerbrach, er das Bewusstsein verlor und mit gebrochenem Schädel und einem Gerüst um den Kopf im Krankenhaus aufwachte. „Ich habe gern Angst, ich finde es aufregend, aber ich bin auch nicht komplett irre, also habe ich lieber Schluss gemacht.“

Als er Anfang der Siebziger als Titelheld der Fernsehserie *Die Abenteuer des Monsieur Vidocq* den großen Durchbruch feiert, kann er sich von der Gage einen Aston Martin DB4 und einen Ferrari 275 GTB leisten. „Ich stand mitten in der Nacht



auf, um den Motor anzulassen, nur weil ich den V12 so gern hörte.“ Gleichzeitig versucht er sich – etwas bescheidener motorisiert – im Motorsport, im Star Racing Team, einer Mini-Serie im Rahmen des Simca Racing Team.

PREMIERE IM TEXACO-CITROËN

Dieser Markenpokal konkurriert in Frankreich mit dem bekannteren Gordini-Cup und wird auf Simca 1000 Rallye ausgetragen. Unter den Stars finden sich große Rennsportnamen wie Beltoise, Jabouille, Ballot-Lena, Jarrier, Ragnotti, Darniche oder Toivonen, aber auch Showbiz-Größen wie Johnny Hallyday, Jean-Louis Trintignant oder Guy Marchand. Später fährt Brasseur auch auf Porsche, Morgan und Jaguar Rennen.

Eine Frotzelei steht am Anfang von Brasseurs Weg in die Wüste. Silvester 1979 verbringt er in Courchevel mit ein paar Freunden, darunter ein gewisser Jacky Ickx. Dem Sender Europe 1 erzählt er 2017: „Einer aus der Clique schlug vor, eine Stunde frü-

her mit dem Skifahren aufzuhören, um eine Sportsendung zu schauen.“ Es handelt sich um die Übertragung des Starts der zweiten Rallye Paris-Algier-Dakar. „Einer von den Kumpels rief von hinten: ‚Ich kenne zwei, die würden da mitmachen, wenn sie nicht solche Schlaffis geworden wären!‘“ Die Idee reift rasch heran. Am nächsten Morgen meint Jacky Ickx auf der Piste zu seinem Freund Claude, das Abenteuer würde ihn schon reizen. „Was meinst du, sollen wir nächstes Jahr zusammen da starten?“ Texaco-Vertriebschef John Goossens ruft dazwischen: „Das Auto sponsert Texaco, ich zahle das!“

Jacky Ickx lässt seine Beziehungen zu Citroën spielen und trifft die verblüffende Entscheidung für einen CX 2400 GTI, eine ellenlange Frontantriebslimousine, in deren hydropneumatischem Fahrwerk er großes Potenzial sieht. Am 1. Januar 1981 sind die beiden in Paris am Start. Nach der Überfahrt über das Mittelmeer sind Ickx und Brasseur begeistert von den neuen Horizonten, die

Im Typ 953 testet Porsche das Allradsystem des 959 unter härtesten Bedingungen (r.), 1986 nimmt das Werk mit drei 959 teil (o.).



sich ihnen aufzutun. Anders als Formel 1 oder Sportwagenrennen sind Wüstenrallyes nicht nur eine Frage der Fahrkünste. Das Talent von Ickx bestätigt sich auch auf diesem neuen Terrain, aber das von Claude Brasseur als Navigator ist eine Entdeckung.

SCHAUSPIELER BEWEIST TALENT ALS NAVIGATOR

Seine Rolle ist umso wichtiger, weil es statt GPS nur ein Papier-Roadbook gibt, das Richtungen und Entfernungen anzeigt. Außer den individuellen Fähigkeiten ist gegenseitiges Vertrauen eine Voraussetzung für den Erfolg. Dass es den beiden an nichts davon mangelt, beweist ein Etappensieg an der Elfenbeinküste. Aber vor dem Ziel in Dakar stoppt ein harmloser Unfall den CX. In seiner Biografie mit Co-Autor Pierre van Vliet erzählt Ickx: „In diesen drei Wochen lernten wir eine neue Welt kennen. Unser Horizont wurde weiter, geografisch wie geistig. Die Begegnung mit den Einheimischen war eine Offenbarung. Nach der Heimkehr haben wir nur daran gedacht, wieder loszufahren.“

Und so sind sie im nächsten Jahr mit einem für Afrika vielleicht passenderen Gefährt am Start: einem Mercedes 280 GE. Ickx verbessert sein Gefühl für die Bodenverhält-

nisse, Brasseur zeigt abermals seinen natürlichen Orientierungssinn und kniet sich in die Kunst der Navigation hinein. Ernst und demütig gehen sie das Rennen an, um Stück für Stück Erfahrung zu sammeln und gleich umzusetzen. Was Ickx angeht, überrascht es niemanden, aber auch Brasseur bringt die gleiche Einstellung mit: Sie sind da, um zu gewinnen! Den Gesamtsieg erreicht das Duo auch dieses Jahr nicht, dafür aber das Ziel und mehrere Etappensiege, und trotz einer Zeitstrafe von fünf Stunden wegen eines verpassten Kontrollpunktes werden sie Fünfte der Gesamtwertung.

Also sind sie 1983 mit einem identischen Auto wieder am Start. Die „Dakar“ erreicht damals nie gekannte Höhen an Popularität und Medienecho. Die Strecke führt durch die endlosen Sanddünenfelder der Ténéré-Wüste ... und mitten in einen furchtbaren Sandsturm, der zahlreiche Konkurrenten von der Strecke abbringt. Einige tauchen erst nach vier Tagen wieder auf. Claude Brasseur zeigt sich orientiert und hält seinen Teamgefährten auf dem richtigen Kurs. Der dritte Versuch ist erfolgreich, das Gespann – der Rennfahrer und der Schauspieler – gewinnt die Paris-Dakar 1983.

TRIUMPH IM DRITTEN ANLAUF

Mit diesem Erfolg in der Tasche wieder zu Hause hat Jacky Ickx noch vier freie Monate bis zum ersten Saisonlauf und ist beseelt von einem Gedanken: Porsche dazu zu bringen, auf dieses Terrain nach der langen Abwesenheit, die auf die Enttäuschungen bei der East African Safari folgte, zurückzukehren. Und er hat Glück! Weissach arbeitet bereits an einer Gruppe-B-Version des SC, um die Verzögerung bei der Entwicklung des 959 aufzufangen.

Auf sehr ähnlicher Basis und auf Grundlage der Erfahrungen mit dem SC Safari von 1978 entwickelt ein Team unter Roland Kussmaul den Typ 953, mit dem der Allradantrieb des künftigen 959 unter Realbedingungen getestet werden soll, gekoppelt an die neue 3,2-Liter-Ausführung des Sechszylinder-Boxers. Ickx genießt das volle Vertrauen von Rothmans, Porsches Hauptsponsor seit 1982, und die Zigarettenmarke finanziert das Projekt.

Jacky Ickx erinnert sich: „Wir haben Dakar 1984 als Kommandounternehmen gemacht, mit drei Autos: meines, das von René Metge und ein drittes mit Roland Kussmaul, der als Eingreifteam für den Service fungierte. Zwei

„ICH HABE GERN ANGST, ICH FINDE ES AUFREGEND,
ABER ICH BIN AUCH NICHT KOMPLETT IRRE, ALSO
HABE ICH LIEBER SCHLUSS GEMACHT.“

Claude Brasseur





„UNSERE GEGNER GLAUBTEN NICHT, DASS DIE 911 IHNEN
SORGEN MACHEN KÖNNTEN; SIE ZÄHLTEN DARAUF, DASS WIR
NICHT ÜBER DIE HINDERNISSE KOMMEN.“

Jacky Ickx

MAN-Lkw mit sechs Mechanikern fuhren uns nach und machten Logistik und großen Service. Achtzehn Leute für drei Autos, die Fahrerteams eingeschlossen, waren kein großer Aufwand. Unsere Gegner glaubten nicht, dass die 911 ihnen Sorgen machen könnten; sie zählten darauf, dass wir nicht über die Hindernisse kommen.“

Drei Wochen später ist das Gegenteil bewiesen, allerdings durch Metge/Lemoine, die mit zweieinhalb Stunden Vorsprung vor dem Zweitplatzierten in Dakar ankommen. Aus dem Helikopter von Rennleiter Thierry Sabine wer-

den die Porsche im Sand mit 230 km/h gemessen, Metge gar mit 236. Jacky Ickx und Claude Brasseur haben auf ihrem identischen Auto ein technisches Problem nach dem anderen und verlieren jede Menge Zeit. Aber das Tandem lässt nicht locker und kommt auf dem fünften Platz ins Ziel am Lac Rose. Die Ausgabe 1984 gibt der Paris-Dakar ein neues Gesicht. So wie Porsche sollten sich die Hersteller von nun an aktiver an der Rallye beteiligen.

DRAMA UND DOPPELSIEG

Die Dakar 1985 startet nicht mehr am Place de la Concorde, sondern in Versailles. Wieder sind drei Porsche am Start, aber es sind keine richtigen 911 mehr. Zumindest scheint es so, denn diese 959 sind Zwitter mit einer Karosserie aus Stahl-Monocoque und Rohrrahmen, aber von denselben 3,2-Saugmotoren aus dem Vorjahr angetrieben. Keiner der drei kommt ans Ziel. Aber es ist mittlerweile jedem in der Karawane klar, dass Claude Brasseur nicht als Promi auf Vergnügungsfahrt teilnimmt. Wenn er sich in einem derart ambitionierten Team behauptet, dann deshalb, weil er sich in den vier Jahren zuvor als einer der besten Navigatoren bewährt hat und mit seinem Fahrer symbiotisch zusammenarbeitet.

1. Januar 1986. Zum dritten Anlauf von Porsche auf den Gesamtsieg treten erneut drei 959 an. Diesmal sind es reine 959, ausgerüstet mit den endgültigen Biturbo-Motoren Typ 959/50 (gedrosselt auf 390 PS) und der ganzen elektronischen Komplexität ihres Allradantriebs. Die Porsche liegen konkurrenzlos an



der Spitze und demonstrieren einerseits die Bravour ihrer Besatzungen, andererseits die Überlegenheit der ebenso neuartigen wie raffinierten Technologie dieser Wüsten-Supercars.

Leider wird die Dakar 1986 von einem Drama überschattet: dem Hubschrauberabsturz, bei dem Sabine, Balavoine und drei weitere Insassen sterben. Nach zwei Tagen Stillstand startet die Rallye wieder in die letzte Woche. Die Porsche behalten ihre Führung, doch niemand ist mehr so ganz bei der Sache. Brasseur ist gezeichnet. Er führt seinen Teamgefährten bis nach Dakar, wo sie als Zweite hinter einem anderen 959 mit Metge und Lemoyne eintreffen. Porsche war gekommen, um seinen technologischen Vorsprung zu demonstrieren – Auftrag ausgeführt. Es bleibt nichts zu beweisen, das Wüstenrallye-Programm wird eingestellt.

Als Ickx im Januar 1987, diesmal mit einem Lada Niva, den Kampf mit der Wüste aufnimmt, spielt Claude Brasseur im Theater Molière. Das Kapitel Dakar ist für ihn abgeschlossen, aber er bleibt ein großer Autofan. Das zeigen schon seine Teilnahme an der



Tour Auto 2006 auf Alpine mit Erik Comas oder sein Austin Healey Baujahr 1963, den er zu dieser Zeit fährt – oder auch die Ferrari-Mütze, die er als Jacky Pic 2006 in der Komödie *Camping* stolz und wie festgeschraubt auf dem Kopf trägt ... ◀

Text: Josué Chevrel · Übersetzung: Thomas Albrecht

Fotos: Porsche / Mercedes

Neustart: Ein Jahr nach der ersten gemeinsamen Teilnahme gehen Ickx/Brasseur 1982 auf Mercedes 280 GE ins Rennen.

WUSSTEN SIE, DASS NAGELLACK VOM AUTOLACK ABSTAMMT?

cult.
CAR COLORS



NAGELLACK
IN 20 KULTIGEN SPORTWAGENFARBEN
UND EXKLUSIVEN GESCHENKBOXEN





MAGAZIN – ELFER-FARBEN, TEIL 1

WEISS

SILBER

BLAU

ROT

LILA

So grell, mutig und vielfältig wie vor 50 Jahren war die Porsche-Lackpalette nie mehr. Wir feiern die Farben der siebziger Jahre und den letzten Jahrgang des klassischen Elfers.

Die Statistik aus dem Jahr 2018 machte wenig Mut auf Abwechslung, auf Ausreißer. 75 Prozent aller Neuwagen trugen vor fünf Jahren Schwarz, Grau, Silber-Metallic oder Weiß – eine Ödnis der Nichtfarben. Einzige Hoffnungsschimmer waren Blau mit einem Anteil von 10 Prozent und Rot mit knapp 7 Prozent. Das zwischenzeitlich modische Braun schien mit nur 3 Prozent schon wieder auf dem Rückzug, Gelb schaffte immerhin erstaunliche 1,5 Prozent, allerdings dürften in dessen statistische Kategorie auch Gold-Metallic-Töne fallen. Grün kam gerade einmal noch auf 1,3 Prozent, Orange oder Lila lagen unter 1 Prozent. Es sieht nicht so aus, als hätte sich an der vernunftbetonten Farbwahl zwecks Wiederverkaufs seitdem viel geändert.

Auch Porsche war nicht immer Condagrün, Gulforange, Speedgelb oder Maritimblau, in den fünfziger Jahren übte die Marke Zurückhaltung. Es dominierten gebrochenes Weiß, Beige, Grau, Schwarz, gedämpftes Rot und Silber. Allerdings gab es durchaus auch gedecktes Blau, dezente Grüntöne oder Blassgelb. Zwar existierten schon Metallic-Farben, doch sie waren teurer und ließen sich im Reparaturfall nur schwer farbgetreu wiederherstellen.

In den sechziger Jahren nahm die Farbigkeit zu, wer das Geld für ein Auto besaß, musste diesen Umstand nicht mehr verstecken. Es herrschte Aufbruchstimmung und bald auch ungebremsster Optimismus, der sich in den lauten, bunten, poppigen Farben der siebziger Jahre – die nebenbei der Sicherheit im Straßenverkehr dienen sollten – niederschlug. Aber die sich damals nachgerade explosionsartig vollziehende Befreiung von Muff und Spießertum, das neue Selbstbewusstsein der Facharbeiter- und Mittelschicht fand seinen Ausdruck eben auch im Farbgeschmack der siebziger Jahre.

Nun ist es leider nicht möglich, im Rahmen dieses Beitrags alle Farben zu besprechen, die es beim Porsche 911 gab. Allein bei den frühen Elfem dürften es an die 100 gewesen sein! Wer hier tiefer einsteigen möchte, dem sei die private Website www.elferclassics.de empfohlen. Dort findet sich eine Übersicht über sämtliche 911-Farben bis zum heutigen Tag – eine Herkulesarbeit, die Respekt verdient. Wir beschränken uns im Folgenden nur auf eine Auswahl von Serienfarben, die im Modelljahrgang 1973 angeboten wurden.

Gedecktes Hellelfenbein wirkt so elegant, wie es klingt. Weiß steht klassischen Elfem gut, erst mit dem 993 kam der Farbton aus der Mode.





Silber war mal besonders, heute ist es Standard. Aber weil es bei frühen 911 einzigartig war, hinterlässt es stets einen hochwertigen Eindruck.

WEISS

Weiß hatte bei Porsche seit Anbeginn „Hellelfenbein“ geheißen, was bis zum Ende der F-Baureihe auch so blieb. Hellelfenbein erschien als ein leicht gebrochenes Weiß, das in Verbindung mit den üblichen Chromteilen recht elegant war. Erst mit der G-Baureihe des Modelljahrs 1974 (ab 09/1973) wurde Hellelfenbein durch das schneehelle „Grandprixweiß“ ersetzt, das vortrefflich mit den schwarzen Applikationen und Fensterrahmen der neuen G-Serie kontrastierte.

Auch Beige-Töne waren durchaus noch populär. Im Modelljahr 1973 gab es gleich zwei Sonderfarben: „Elfenbein“ und „Beigegrau“. Beigegrau wirkt so minimalistisch, dass es unter 911-Enthusiasten heute schwer angesagt ist. Weil es seinerzeit allerdings nur selten geordert wurde, sind heutige Elfer in Beigegrau oft umlackiert, also keine Originale.

SILBER

Wie alle fünf Metallic-Lacke kostete „Silber-Metallic“ Aufpreis, war aber sportlich elegant und entsprechend verbreitet. Anders als in den nachfolgend vorgestellten knalligen Signalfarben kommt ein 911 in Silber-Metallic dezent gediegen daher, wirkt allerdings ohne grün getönte Verglasung etwas farblos, zumal sich Chromteile nur bedingt von Silber absetzen. Auch deshalb steht dieser Farbton dem Coupé besser als dem Targa. Der von F. A. Porsche bewusst silbrig schimmernd abgesetzte Überrollbügel braucht ein Kontrastmittel – trägt der Wagen Silber-Metallic, hebt sich der nirostasilberne Bügel nur unzureichend ab.



Keine Farbe bringt Chrom so zum Glänzen wie Blau. In Metallic-Mischung sieht es gleich noch eine Spur sportlicher aus. Blau- und Gemini-Metallic sind leicht zu verwechseln.

BLAU

In „Blau-Metallic“ wirkt der 911 moderner und technischer als in einem Uni-Blau. Blau-Metallic kostete Aufpreis, sticht dafür aber weder ins Rot noch ins Grün, sondern entspricht dem lässigen Indigo einer zwanzigmal gewaschenen Levis 501. Elegant und zugleich sportlich anzusehen, ist Blau-Metallic unseres Erachtens eine der schönsten, wenn nicht die schönste Serienfarbe der F-Baureihe von 1973 – auch auf einem Targa. „Gemini-Metallic“ wird oft mit Blau-Metallic verwechselt, ist in natura jedoch heller und nicht so kräftig – so als habe die 501 weitere 50 Wäschen erhalten. „Albertblau“ war im Modelljahr 1973 eine aufpreisfreie Serienfarbe. Aus Sicht maritim oder gar hanseatisch veranlagter Kunden war gediegenes Albertblau allemal seriöser als das lilastichige „Aubergine“. Allerdings hatte Albertblau etwas Gräuliches und war nicht so tiefdunkel wie etwa Jaguars vornehmes „Westminster Blue“ oder das legendäre „Dunkelblau 904“ von Mercedes-Benz. Hanseaten kauften Albertblau dennoch, wurden aber erst richtig

glücklich, als Porsche in der späteren Ära der G-Serie das tiefdunkle „Schwarzblau“ kreierte.

Heller war die Sonderfarbe „Seebrau“ – ein leuchtendes Mittelblau. Ebenfalls zu den Sonderfarben gehörten „Gulfblau“ und „Gletscherblau“. Gulfblau war natürlich eine Hommage an die von John Wyer eingesetzten Rennsportwagen Porsche 917, die in den Farben des Mineralöl-Sponsors Gulf lackiert waren. Zwar siegte 1970 in Le Mans ein 917 in den rot-weißen Farben von Porsche Salzburg, doch die vom Wyer-Team eingesetzten 917 im Gulf-typischen Hellblau mit orangefarbenem Mittelstreifen errangen 1970 und 1971 für Porsche die Markenweltmeisterschaft. Das leuchtende „Gletscherblau“ war die gleißende Alternative zu Gulfblau. Ähnlich knackig war höchstens jenes „Acidblau“, das im Modelljahr 1974 folgte und auch einen der 15 IROC-Renner zierte. Umso erstaunlicher, dass Gletscherblau nicht für den 911 Carrera RS 2.7, sondern anscheinend nur für die normalen Elfer angeboten wurde.



Bahiarot oder Flieder? Je nach Lichteinfall und Intensität leuchten beide Farben heller oder dunkler. Fuchsfelgen oder ATS-Hackmesser sind ebenfalls eine Frage des Geschmacks.

ROT

Auch wenn Rot die Rennfarbe der Italiener ist, darf natürlich auch ein Porsche rot sein. Es gab bei Porsche immer ein Rot, allerdings wechselten die Töne geringfügig. Das populäre „Bahiarot“ wirkt eine Spur gedeckter als das mit der G-Serie des Modelljahrs 1974 eingeführte klare „Indischrot“. Geradezu psychedelisch gibt sich die Sonderfarbe „Fraise“. Sie ist ein wahrlich gewagtes dunkles Pink, das an Fruchtjoghurt oder Nagellack erinnert.

LILA

Das unterschwellig dekadente „Aubergine“ gehörte zu den Serienfarben. Expressiv und dabei elegant wirkend, wurde es speziell in den USA relativ häufig bestellt. Bei leicht bedecktem Himmel wirkt Aubergine raffiniert dunkel, in praller Sonne changiert es indessen Richtung „Sternrubin“, der wohl meisterinnerten Farbe der 964-Baureihe. Die Sonderfarbe „Flieder“ bzw. „Royal Purple“ bezeugt, dass Porsche den Farbkreis beileibe erschöpfend abdeckte. Naturgemäß sind Fliederblüten heller als Auberginen. Flieder ist ein ins Violett neigendes Blau, weshalb auch diese Autofarbe Mut erforderte und auf dem 911 entsprechend selten anzutreffen ist.

Passend zum Jubiläum des 911 Carrera RS 2.7 geht es in Ausgabe 5-2022 weiter. Dann sind die Farben Gelb, Orange, Grün und Braun an der Reihe. ◀

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





KLASSIK – 911 S

Lebe lieber ungewöhnlich



Gerry Sturm aus dem Süden Kaliforniens mochte Leistung und Farben. Im November 1966 bestellte er einen 911 S, ausgestattet mit einigen Extras und lackiert in der ungewöhnlichen Farbe Lidogelb.

Bahiarot, Viperngrün, Agablau, Blutorange und sogar Aubergine. Mutige und außergewöhnliche Farben kolorierten den Aufstieg des 911 zur Sportwagen-Ikone. Einige Lackfarben wurden durch Motorsport oder Medienpräsenz beliebt, wie etwa das ruhige Schiefergrau, das der 911 Steve McQueens im Film *Le Mans* trug, andere Farben blieben exzentrische Ausreißer.

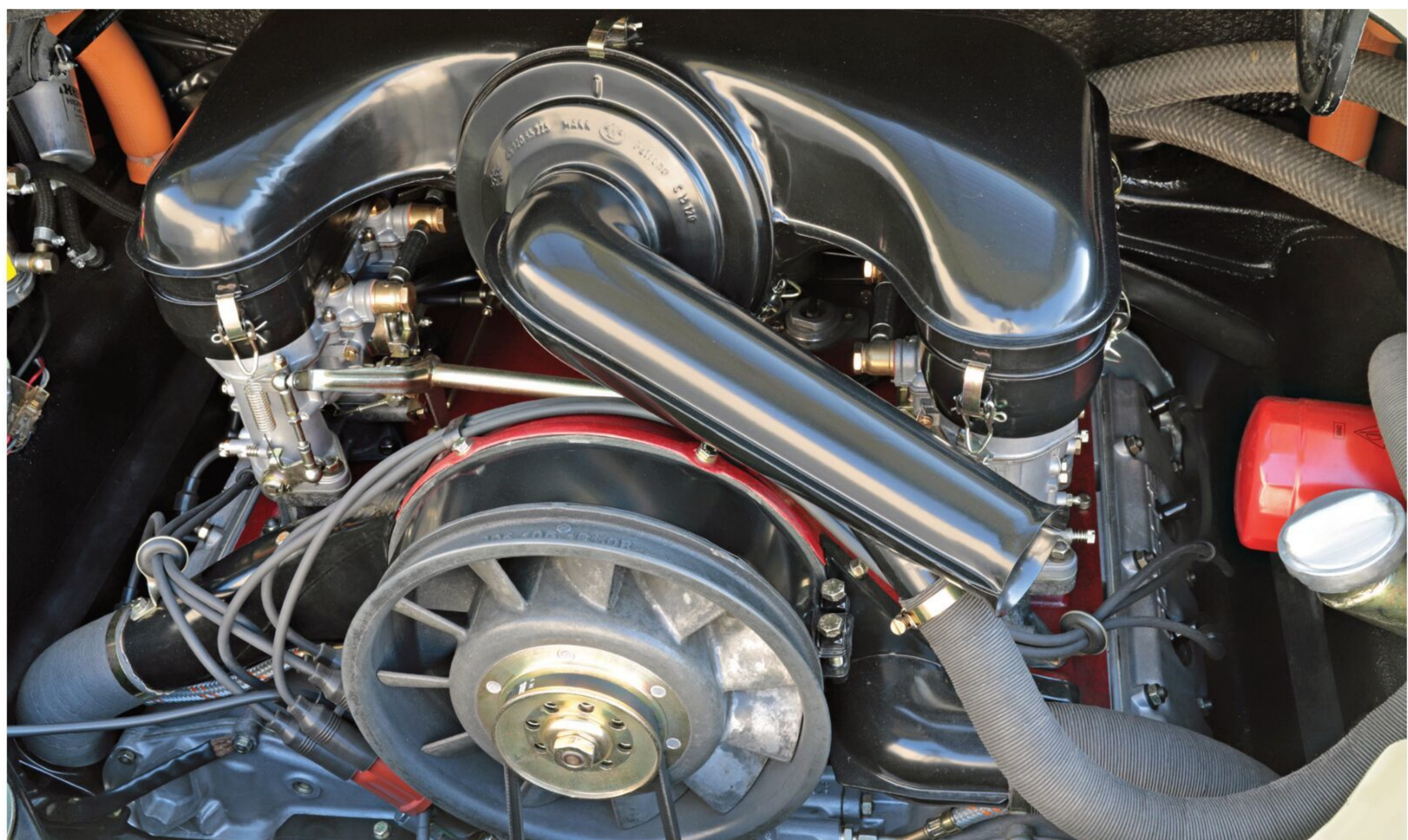
Lidogelb gehört dazu, eine Sonderlackierung mit dem Farbcode 17656, die kaum bekannt sein dürfte. Und doch entschied sich Gerry Sturm dafür, als er am 15. November 1966 seinen 911 S bestellte. Er muss sich seiner Sache sowohl hinsichtlich Auto- als auch Farbwahl sicher gewesen sein – 43 Jahre hielt er seinem Elfer die Treue.

Die Geschichte beginnt im kalifornischen San Diego der Sechziger. Bisher ist Maschinenbau-Ingenieur Gerry Sturm Chevrolet Corvette gefahren, aber das ändert sich, als Porsche im Herbst 1966 den neuen leistungsstarken 911 S vorstellt. Gerry hat mit seiner Corvette bereits erfolgreich an Amateurrennen teilgenommen und erkennt das Potenzial des neuen S-Modells.

BESTELLUNG IN EUROPA

Seinen 911 bestellt Gerry Sturm nicht bei John von Neumann an der Westküste, sondern bei Ben Pon in den Niederlanden, weit entfernt in der Alten Welt – was in erster Linie Preisvorteile hat. Ein Unternehmen namens Transol Car Sales wickelt Gerry Sturms Bestellung ab, zu der auch einige Extras gehören: Sperrdifferenzial, Außenspiegel links, Blaupunkt-Radio

S wie Super, S wie Sport: Weber-Vergaser und rote Luftleitbleche sind die Erkennungszeichen des 160 PS starken Zweiliter-Sechszylinders.



911 S

Motor: luftgekühlter dohc-Boxermotor Typ 901/02

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 80,0 x 66,0 mm

Hubraum: 1991 ccm

Leistung: 118 kW (160 PS) bei 6600/min

Drehmoment: 179 Nm bei 5200/min

Verdichtung: 9,8 : 1

Gemischaufbereitung: zwei Dreifach-Fallstrom-
vergaser Weber 40 IDS / 40 IDA

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche-Fünfganggetriebe Typ 901

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen,
Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern mit
Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende
Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: Scheiben rundum

Radstand: 2111 mm

Spur: 1353 mm (vorn), 1325 mm (hinten)

L x B x H: 4163 x 1610 x 1320 mm

Räder/Reifen: 5,5 x 15 mit 165 HR 15

Leergewicht: 1030 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1400 kg

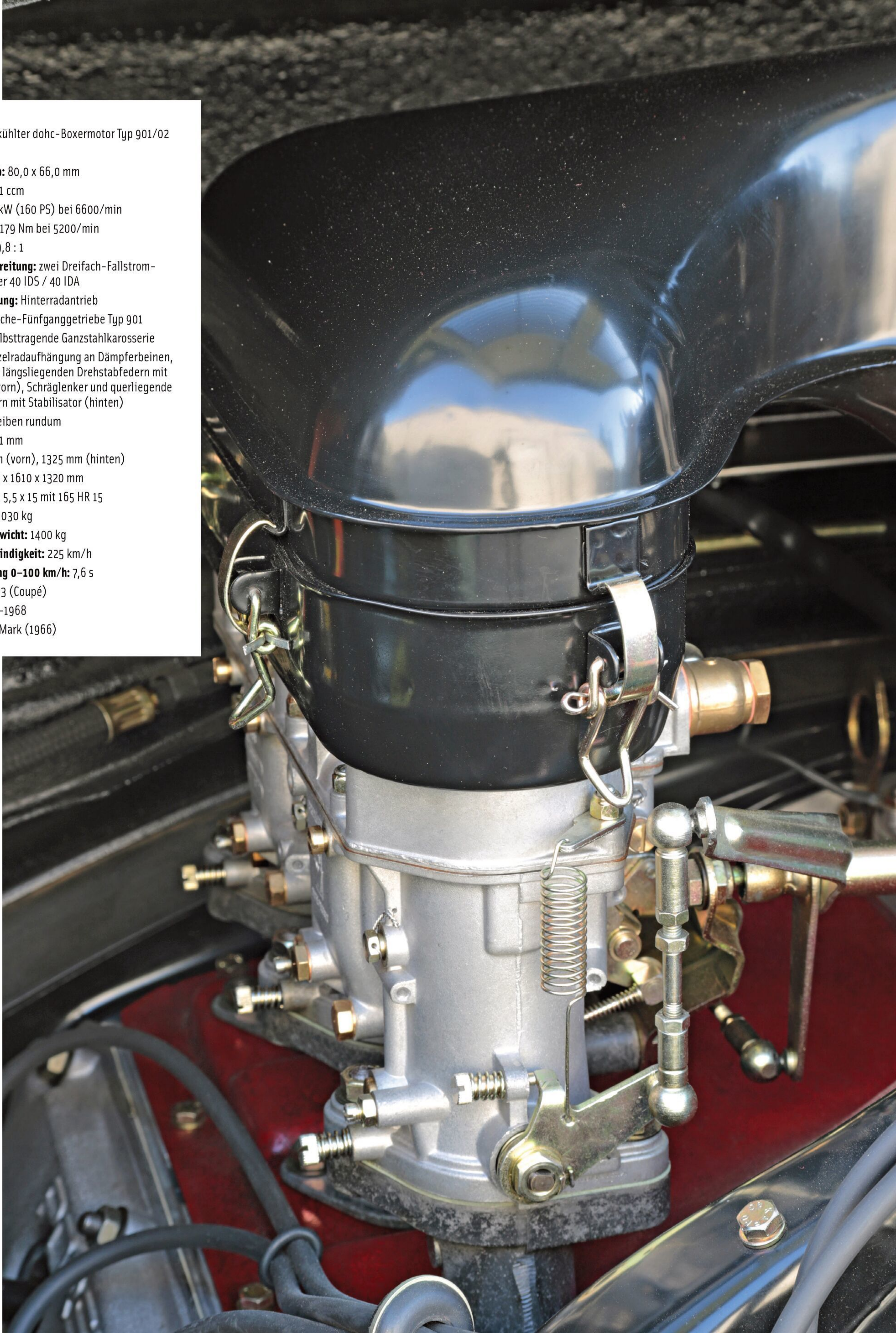
Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 7,6 s

Stückzahl: 3573 (Coupé)

Bauzeit: 1966-1968

Preis: 24.480 Mark (1966)

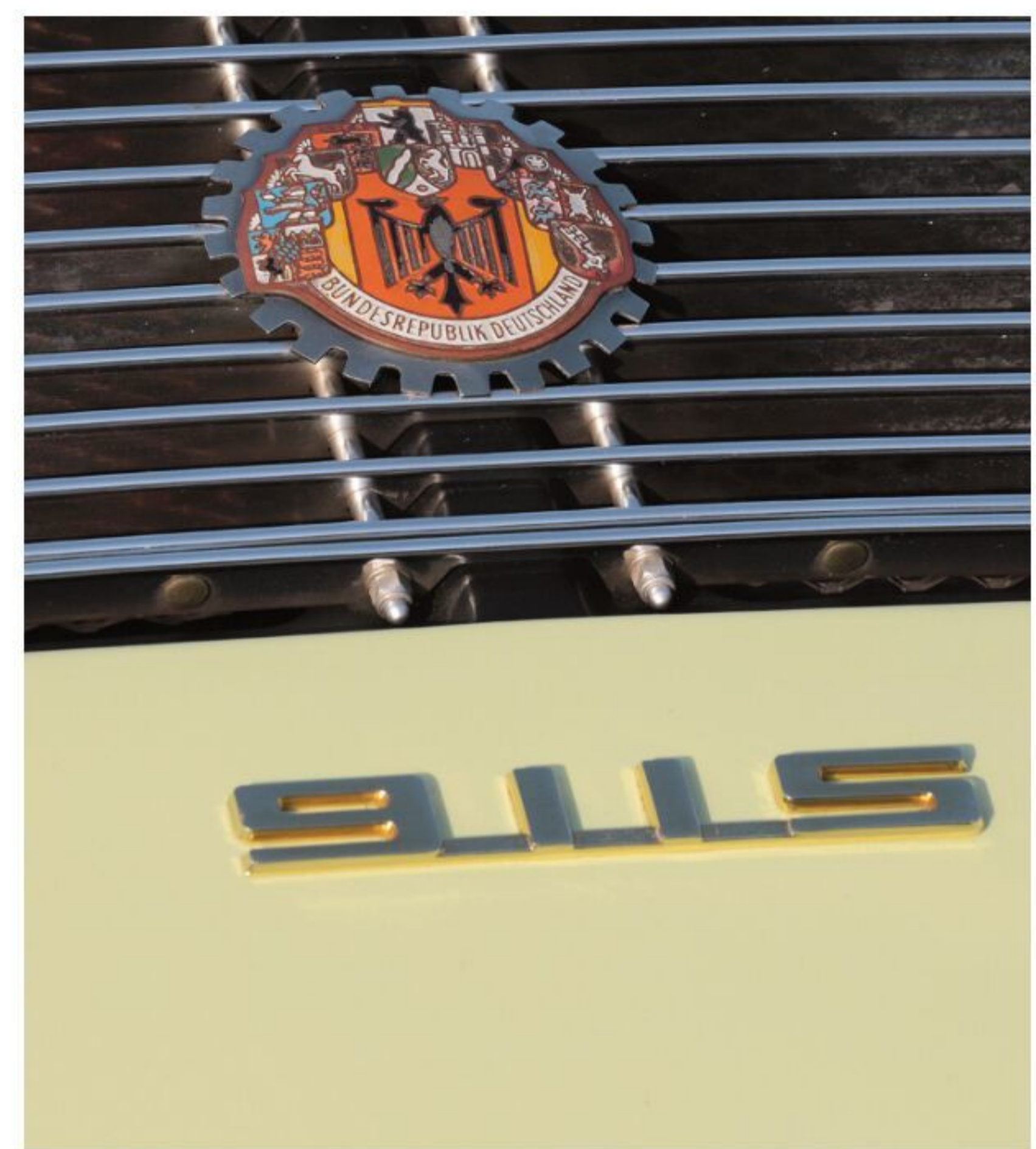




**DIE STANDARDFARBEN WAREN DEM ERSTBESITZER ZU GEWÖHNLICH,
DESHALB WÄHLTE ER EINE VON 20 SONDERLACKIERUNGEN.
LIDOGELB KOSTETE 100 DOLLAR AUFPREIS.**

Bremen mit Antenne und einem Lautsprecher sowie zwei Gepäckriemen. Dazu kommen noch getönte Scheiben (Catacolor-Verglasung) und ein Holzlenkrad.

Bei der Wahl der Außenfarbe tut sich der zukünftige Besitzer schwer. Eigentlich will Gerry eine helle Lackierung, da die Sonne in Südkalifornien immer scheint und dunkle Farbtöne schwer sauber zu halten sind. Standardfarben wie Hellelfenbein, Bahamagelb oder Sandbeige sind ihm zu gewöhnlich, deshalb wählt er eine der 20 Sonderlackierungen, die Porsche 1966/67 anbietet. 100 Dollar Auf-



preis kostet die Farbe Lidogelb, in der auch ein Hauch Grün steckt. Eine ungewöhnliche Farbe ist es in jedem Fall.

ALLTAGSAUTO UNTER DER WOCHE

Fünf Wochen nach der Abreise in Rotterdam erreicht der 911 S am 2. März 1967 den Hafen von Long Beach. Unter der Woche dient er Gerry als Alltagsauto und am Wochenende als Rennwagen bei örtlichen Amateurveranstaltungen. Neue Angebote im Porsche-Zubehörprogramm wecken Gerrys Interesse, und so erhält das Coupé Fuchsfelgen sowie verstärkte Stabilisatoren vorn und hinten. Als ausgebildeter Ingenieur erledigt Gerry Sturm die anfallenden Reparaturen selbst: Er tauscht Antriebswellen und revidiert sogar den Motor in Eigenregie.



Erst in den Achtzigern steigt Gerry aus dem Rennsport aus, verbleibt als Instruktor aber in der Clubszene des lokalen Chapters des Porsche Club of America (PCA). 2010 passiert das scheinbar Unmögliche: Gerry beschließt spontan, seinen lidogelben 911 zu verkaufen. Auslöser für die Trennung ist eine ganzseitige Suchanzeige in *Panorama*, der offiziellen Zeitschrift des PCA, in der ein 911 S aus dem Jahr 1967 gesucht wird.

Heute gehört der Fehlfarben-Elfer Chip Perry. Er ist von der Papierform her der zweite Besitzer, wenn man die Händler nicht berücksichtigt, durch deren Hände der Wagen kurz nach Gerrys Verkauf ging. Perry liebt das Ungewöhnliche. Zu seiner Sammlung gehören ein Speedster Carrera mit Fuhrmann-Motor und ein seltener kostbarer America

Roadster mit Stahlkarosserie von 1952, mit dem Hubert Brundage 1954 beim Rennen in Sebring an den Start ging. „Ich wollte diesen schönen 911 S unbedingt haben und nahm daher gern den damals dafür geforderten Preis in Kauf“, so sein Kommentar. „Meine Einstellung war schon immer, das beste Auto für mein Geld zu bekommen.“

RENNWAGEN AM WOCHENENDE

Einige von Chip Perrys Autos tragen noch ihren originalen Lack aus den fünfziger und sechziger Jahren. Bei seinen Nachforschungen und Gesprächen mit den ursprünglichen Besitzern stellte er fest, dass sie alle ihr Fahrzeug über einen langen Zeitraum hinweg besitzen haben und dabei großen Wert darauf legten, es im Originalzustand zu erhalten.

Das Blaupunkt-Radio Bremen gehörte zu den 1966 angekreuzten Extras. Der geflochtene Kunststoff am Armaturenbrett ist charakteristisch für den 911 S.





„GERRY ERZÄHLTE MIR, WIE VIEL IHM DAS COUPÉ BEDEUTET HATTE. OBWOHL ER DAMIT RENNEN FUHR, ACHTETE ER SEHR DARAUF, DASS DER WAGEN IMMER GUT AUSSAH.“

Chip Perry

Gerry Sturm und sein 911 gehörten zu dieser Kategorie. Tatsächlich erwarb Chip einen gesuchten Porsche mit dokumentierten 226.000 km, mit originaler Innenausstattung und Lackierung in einem fantastischen Zustand.

Chip Perry traf Gerry Sturm kurz vor dessen Tod 2015. „Er erzählte mir, wie viel ihm das Coupé bedeutete. Bei den PCA-Veranstaltungen bewunderten es die Leute und fragten ihn nach seiner ungewöhnlichen Farbe, weil sie noch nie einen 911 in Lidogelb gesehen hatten. Obwohl er damit Rennen fuhr, achtete er sehr darauf, dass der Wagen immer gut aussah. Er schützte es vor Regen und Sonne und deckte es immer ab, wenn es zu Hause in der Garage stand.“

Nachdem Chip das Auto in Empfang genommen hatte, entdeckte er einen kleinen Lackschaden unter dem Türgriff der Fahrerseite. Das Missgeschick hatte sich in den frühen siebziger Jahren ereignet, als Gerry den 911 aus seiner Garage schob. Daraufhin ließ er die Tür von einer örtlichen Ferrari-Werkstatt ausbessern. Doch im Laufe der Zeit begann der Lack von der reparierten Stelle abzublattern. „Dieser kleine Schaden im Sichtbereich störte mich“, erinnert sich Chip. Er ließ es ausbessern, das Lidogelb ist wieder ohne Makel. Gerry, der bestimmt von oben hinunterschaut, wäre zufrieden mit seiner Farbwahl, meint Chip. ◀

Text + Fotos: Stephan Szantai · Übersetzung: Manfred Kolb

Klare Kante zeigen
in Design und Technik

nuBoxx® Serie



reddot winner 2022



In jeder Hinsicht ausgezeichnet!

- **Universell** – der Passivlautsprecher für jeden Raum und Einsatz
- **Klanggewaltig** dank Technologietransfer aus den Nubert-Topserien
- **Nachhaltig** und langlebig durch hochwertige, ausgereifte Technik
- **Entwickelt in Deutschland**, gefertigt in der Europäischen Union

Direkt + günstig
vom Hersteller nubert.de

Nubert electronic GmbH, Nubertstr. 1, D-73529 Schwäbisch Gmünd
Webshop www.nubert.de · Vorführstudios in Schwäbisch Gmünd und
Duisburg · Expertenberatung +49 (0) 7171 8712-0

nubert®

EHRliche LAUTSPRECHER





REPORT – 356 ROADSTER TURBO

RÖHRLS ROADSTER

Dieser Roadster steht zwischen allen Kategorien an Porsche-Umbauten.

Er ist kein Backdate, der älter tut, als er ist, aber auch keine optisch frisierte Replika oder ein weiterentwickelter 356, dem einfach ein paar Schwächen ausgetrieben wurden. Und das RR in der Modellbezeichnung steht auch nicht für Rolls-Royce.

Der Mann, der ihn sich ausgedacht hat, war Österreicher, und auf einem Foto sieht er auch tatsächlich ein bisschen wie ein entfernter Verwandter Ferdinand Porsches aus. Viktor Graher plante seinen 356 Roadster ähnlich wagemutig wie der alte Porsche einige seiner Konstruktionen. Nur können wir ihn nicht befragen, denn der eigenbrötlerische Mann, der bescheiden in Klein-Neusiedl, einem kleinen Ort 30 Kilometer südöstlich von Wien, lebte, starb bereits 2008.

30 Jahre hatte der Flugzeug-Ingenieur in Australien verbracht, bis er 1996 im Alter von 56 Jahren in seine Heimat zurückkehrte. Unter den drei Porsche 356, die er mitbrachte, war auch ein Roadster B T5 mit Turbo-Technik. Graher hatte ihn 1981 gekauft, das Projekt jedoch nie abgeschlossen. Das übernahmen andere, und es sollten noch einige Jahre vergehen, bis der Wagen fertig war.



Kann so eine Geschichte gut ausgehen? Oder hat hier ein Mann einen Traum gelebt, der an der Realität scheitern musste? Man kann sich denken, was Viktor Grahser 1981 durch den Kopf gegangen sein muss, als er den Roadster gekauft hatte: Er wollte Porsches erste Konstruktion mit der Urgewalt des damals stärksten 911 verheiraten – dem Turbo. Das sind die größten Gegensätze, die sich finden ließen. Er ging viel umsichtiger und vernünftiger vor, als es seine ungewöhnliche Lebensgeschichte und sein exzentrisches Auftreten vermuten lassen. Sein Plan war technisch gut durchdacht. Das zeigt sich, wenn man sich dem Wagen unvoreingenommen nähert.

Das fällt, da wollen wir ehrlich sein, zunächst nicht leicht. Mit seinen üppigen Verbreiterungen und den Fuchsfelgen vom 911 Turbo 3.3 tritt der Wagen eher so

entschlossen auf, als würde er es darauf anlegen, seinen Besitzer nach der ersten Beschleunigung unter Vollast in der nächsten Kurve in Schwierigkeiten zu bringen. Als wäre er ein Gerät, das nur mit dem Talent eines gestandenen Rennfahrers zu beherrschen ist.

IDEE EINES INDIVIDUALISTEN

Tatsächlich steht der Wagen heute in Walter Röhrls Garage. Röhl und der Roadster fanden erst spät zusammen – im Grunde erst bei der Probefahrt des damals noch unlackierten Fahrzeugs. Er war sicher der größte Skeptiker, ob die Kombination aus 356-Optik und Turbo-Technik gut gehen könnte. Jahrelang hatte der Wagen in der Ecke der Werkstatt von Rafael Diez, der ihn 2011 erworben hatte, gestanden. Oft blieb Walter Röhl vor ihm stehen und



Echte Ansichten: Das Cockpit mit den drei Instrumenten ist ein Erbe des Speedster, dem der Roadster nachfolgte. Aber nur dieser trägt eine Ladedruckanzeige im Tacho.



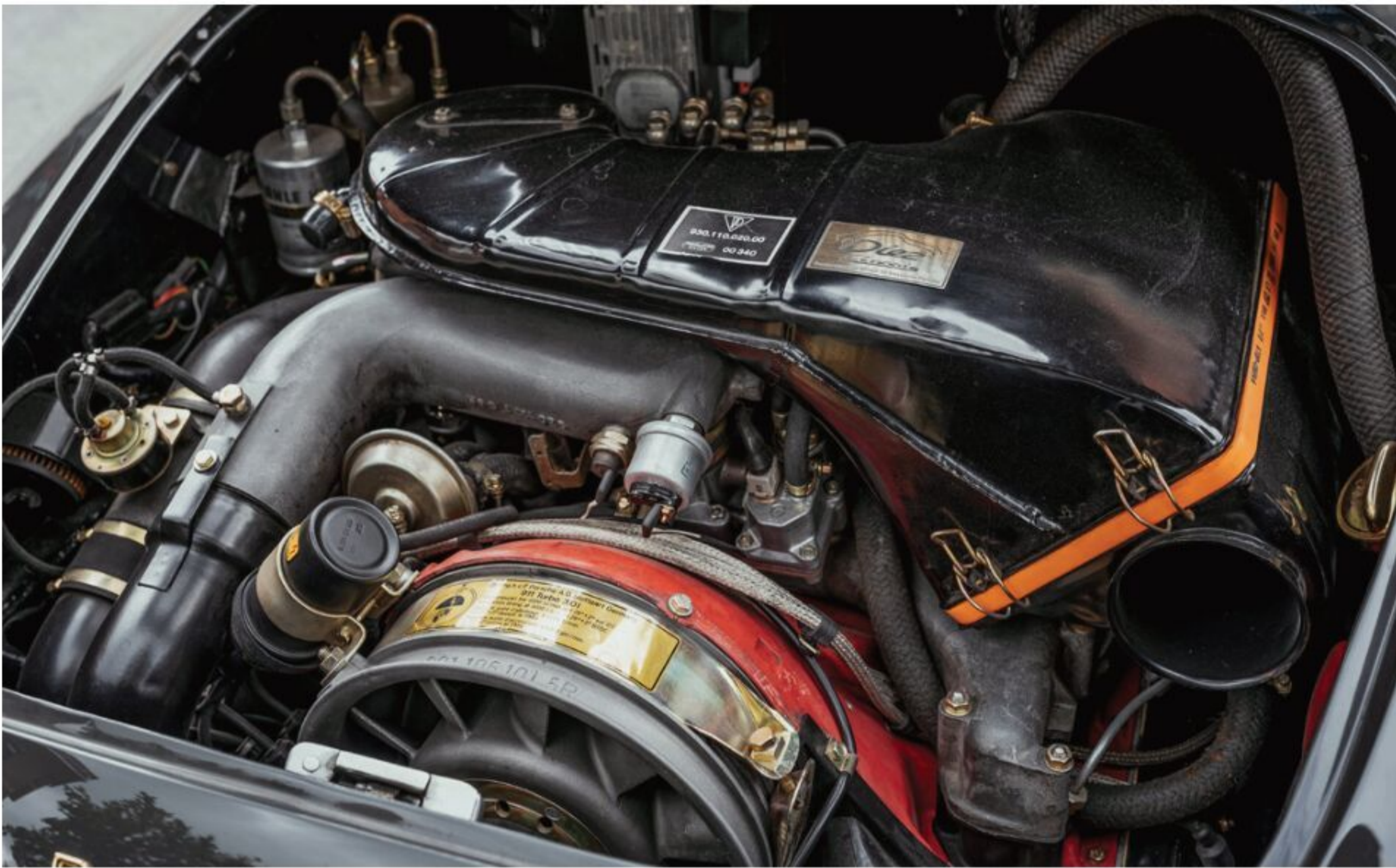
fragte Diez lachend: „Ob ich den jemals auf der Straße fahren sehe?“ Immerhin sollte das rund zehn Jahre dauern, Diez ließ das Projekt als Hobby nebenherlaufen.

Jetzt fährt er tatsächlich, und das gar nicht mal so wild, wie es der erste Eindruck des Wagens vermuten ließe. Der umgebaute 356 gibt sich als ausgesprochen harmonisches Fahrzeug mit zivilen Umgangsformen. Nur über eines sollte man sich klar sein: Er ist alles andere als langsam. Dazu hat beigetragen, dass der 356 in einer zweiten Ausbaustufe kürzlich einen deutlich potenteren Motor erhalten hat. Wir haben die Messausrüstung mitgenommen, um zu prüfen, was wirklich drinsteckt.

Lassen wir die Zahlen sprechen. 1203 Kilogramm brachte der vollgetankte Wagen auf die geeichten Radlastwaagen. Vier Mal durfte der verbesserte 3,0-Liter-Motor seine Leistung mit unserem Insovic-System nachweisen, im Mittel ergaben sich beeindruckende 305 PS bei 5400/min. Da wir im 3. Gang gemessen haben, fand der maximale Ladedruckaufbau erst bei höherer Drehzahl statt. Wir erreichten sehr gute 402 Nm bei 5250/min.

Die Beschleunigungsmessungen mit zwei Personen und 1360 kg Gesamtgewicht bestätigten, wie gut der Wagen in Form ist: 15,64 Sekunden für den Sprint von 60 auf 200 km/h sind für einen 356, in dem noch die Turbo-Technik der ersten Generation wirkt, ein sehr guter Wert. Das untermalt der Wagen mit Turbo-typischer Gedenksekunde: Der Beschleunigungsgraph zeigt, dass der Turbo nach jedem Schaltvorgang im 915-Fünfganggetriebe einen kurzen Moment braucht, um dann mit Nachdruck anzuschieben.

Im Ergebnis weist der 356 Turbo den 911 Turbo 3.0 oder 911 Turbo 3.3 deutlich in die Schranken. Die benötigen für dieselbe Übung, zieht man die Werte zeitgenössischer Tests heran, rund zwei Sekunden länger.



Turbo-Look: Im Heck des 356-Breitbaus steckt ein 930-Motor mit 3,0 Litern Hubraum und 305 PS. Der Schriftzug weist auf den Hubraum hin, die Plaketten sind Erinnerungsstücke an Röhrls Siege bei der Rallye Monte Carlo.



356 3000 RR

Motor: luftgekühlter Boxermotor mit Turbo-Aufladung
Typ 930/60

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 95,0 x 70,4 mm

Hubraum: 2994 ccm

Leistung: 305 PS bei 5400/min

Drehmoment: 402 Nm bei 5250/min

Verdichtung: 6,5 : 1

Gemischaubereitung: Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Heckantrieb mit 5-Gang-Schaltgetriebe

Karosserie: selbsttragend

Fahrwerk/Lenkung: Einzelradaufhängung, McPherson-Vorderachse, Schräglenker an Hinterachse, Bilstein-Einrohr-Gasdruckdämpfer

Bremsen: Vierkolben-Alu-Bremssattel, innenbelüftete Brems Scheiben 304 x 32 mm (vorn), 309 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2160 mm

Räder/Reifen: 7 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn),
9 J x 16 mit 245/45 ZR 16 (hinten)

Tankinhalt: 80 l

Leergewicht: 1203 kg

Höchstgeschwindigkeit: noch nicht ermittelt

Beschleunigung 60-100 km/h: 2,84 s; 60-140 km/h: 6,33 s;
60-180 km/h: 11,43 s; 60-200 km/h: 15,64 s

Die Zeiten reichen auch, um allen luftgekühlten 911 mit Saugmotor bis hin zum 993 RS Paroli zu bieten.

Rafael Diez hatte seinerzeit ein Puzzle vor sich, bei dem es nicht nur darum ging, die Teile zusammenzufügen – damit sie sinnvoll zusammenpassten, war viel Nacharbeit erforderlich. Doch er erkannte schnell, dass er ein gutes Paket erhalten hatte: „Viktor Graher hat es verstanden, erprobte Bauteile gut miteinander zu kombinieren.“

GEKÜRZTES TURBO-CHASSIS

Im Prinzip wurde die Karosse des 356 Roadster so gestreckt, dass sie eine Hülle über einem verkürzten Turbo-Fahrwerk bildet, eine Art SWB-Turbo. Die üppigen Radhausverbreiterungen sind dem Umstand geschuldet, dass die nötige Spurweite unterzubringen war. Beide Achsen stammen vom 911 Turbo 3.0 und wurden aufwendig implantiert. Auch die Bodengruppe fällt etwas breiter als beim 356 aus.

Mit der Vorderachse wanderten weitere Teile aus dem 911 in den 356. Öffnet man die Kofferraumhaube, ist zu erkennen, dass der Tank ebenso vom Nachfolger stammt wie die Bodengruppe im Bereich bis zum Lenkgetriebetunnel. Hinten vertraute Graher auf einen selbst gebauten Rahmen, setzte dort das Achsrohr vom

Turbo 3.0 ein. Stoßdämpferaufnahmen fertigte er ebenfalls selbst an. Er wusste, was er tat.

Als Diez den Wagen bekam, stand er schon auf seinen Rädern, Motor und Getriebe steckten im Heck. Die Außenteile waren teilweise schon miteinander verbunden. Dazu gehörten leicht geänderte Türen und ein größerer Heckdeckel, der die Wartung des Motors überhaupt erst ermöglicht. Auch der Windlauf vor der Frontscheibe fällt größer aus, der Wagen wurde hier etwas gestreckt. Der Abstand zwischen Verdeckkasten und Heck fällt ebenfalls länger aus. Der Radstand wuchs von den serienmäßigen 2100 mm auf rund 2160 mm. Schweller und Heckbereich wurden mit doppelten Blechen ausgestattet, was den Wagen sehr steif macht.

Es fehlten der Kabelstrang, die Öl- und Kraftstoffleitungen. Außerdem baute Diez den rechtsgelenkten Wagen auf Linkslenkung um. Fensterrahmen, Frontscheibe und das Verdeckgestänge waren auch noch anzupassen.

Die Motornummer lässt vermuten, dass ein amerikanischer Turbo als Teilespender diente. Die Bremsen stammen vom Turbo 3.3, das 915-Getriebe mit kurzer Übersetzung und fünf Gängen steuerte Rafael Diez bei. „Mit vier Gängen ist man eigentlich immer im falschen Bereich unterwegs.“

Falsche Tatsachen: Der Turbo Roadster sieht nach 356 aus, doch darunter stecken Achsen und Teile der Bodengruppe des 911 Turbo – am längeren Vorderwagen ist es gut zu erkennen.





Damit spricht Diez auch ein Problem an, das dem Originalmotor anhaftet: Unterhalb von 4500/min ist die Leistungsentfaltung eher verhalten. Ein zweiter Motor mit anderen Nockenwellen, eine dem 934 ähnliche Abgasanlage und ein früher ansprechender Turbo-Lader mit optimierter Geometrie lagen bereit. Den Ladedruck beließ Rafael Diez bei serienmäßigen 0,8 bar. Zwei Ölkühler links und rechts im Radhaus regeln den Temperaturhaushalt.

915-FÜNFANGGETRIEBE

Die Dämpfer stammen vom 911 Turbo 3.3. Bei der Lagerung der hinteren Längsschwingen setzte Grahser auf eine Lösung, die recht aufwendig ist: Statt der serienmäßigen Gummibuchsen arbeiten hier Bronzebuchsen. Das sorgt für eine sehr exakte Führung mit geringem Losbrechmoment und ein verbessertes Fahrverhalten. Vorn sind Reifen des Formats 205/55 ZR 16 auf 7-Zoll-Felgen montiert, hinten 245/45 ZR 16 auf 9-Zoll-Felgen. Im Innenraum fällt vor allem das Vierfach-Instrument links auf, in dem Ölstand, Öldruck, Öltemperatur und Benzinuhr zusammengefasst sind. Das Lenkrad ist etwas kleiner als beim 356.

Zwei kleine Details bekam Walter Röhrl erst zu sehen, als er den Wagen übernahm: Das waren der Schriftzug 3000 RR sowie die vier Plaketten auf der Motorhaube, die Röhrl für seine Teilnahme an der Rallye Monte Carlo bekam. Als Diez und Röhrl gemeinsam ein kleines Lager in Regensburg auflösten, tauchte die erste davon auf. Die anderen habe er verschenkt, sagte Röhrl. Diez gelang es, die fehlenden drei Exemplare wieder aufzutreiben. Es sind kostbare Erinnerungen an eine schnelle Zeit.

Wo ordnet Walter Röhrl den 356 3000 RR ein? Der 356 wirkt mit seiner roten Lederausstattung gediegen und gibt sich trotz Turbo zahm und zivil, ein angenehmes Reiscabrio. „Mich fasziniert vor allem das Fahrverhalten. Ich habe auch bei höherem Tempo noch nie erlebt, dass der Wagen anfing, zu unter- oder übersteuern. Das begeistert mich noch mehr als die Leistung des Motors. Bei dem spürt man schon das typisch verzögerte Ansprechen.“ Der 356 3000 RR sei ein tolles Auto zum Reisen, aber er biete auch das Beschleunigungsgefühl eines potenten Sportwagens. „Man fühlt sich immer noch wie in einem Porsche 356, aber wenn man Leistung anmeldet zum Überholen, ist das Agieren des 5-Gang-Getriebes immer ein tolles Erlebnis.“ Und dann gibt es noch eine emotionale Komponente: „Je älter ich werde, umso mehr zieht es mich zum 356 hin. Und dieses Fahrzeug ist schon etwas Einmaliges.“ ◀

Text + Fotos: Tobias Kindermann



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



Sichern Sie Ihr Ver- mögen in Edelmetalle

www.nmf-shop.de

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

ROUTEN-PLANER

GORGES DE DALUIS



LAND : FRANKREICH

DÉPARTEMENT : ALPES-MARITIMES

HÖCHSTER PUNKT : 800 M

LÄNGE : 6 KM

Die Straße der Gorges de Daluis sieht aus wie Amerika und ist in Frankreich einzigartig. Geprägt von den roten Felsen und schroffen Klippen, die der Fluss Var geformt hat, erhielt die Straße in der Region Provence-Alpes-Cote d'Azur den Spitznamen „Grand Canyon von Nizza“. Sie ist ein ganzes Stück kleiner und nicht ganz so dramatisch wie der Nationalpark in den USA, steht mit ihren roten Schieferformationen aber im Kontrast zur gesamten Umgebung. Entlang der Straße sind die Aussichten atemberaubend, und jeder noch so winzige Parkplatz am Straßenrand ermöglicht einen beeindruckenden Blick über die tiefen Abgründe des Canyons.

Für Wanderer ist die Gorges de Daluis ein verstecktes Juwel, für Autofahrer eine kurze, bilderstärke Strecke, die kurvenreich, spektakulär und ab und zu eng zwischen den Felswänden entlangläuft. Je nach Fahrtrichtung verläuft die Straße D2202 zwischen Guillaumes und Sausses in zwei verschiedene Richtungen. Von Süden nach Norden führt die Straße an den Rändern der Klippen entlang und nimmt den langen Weg, der um die großen und massiven Felsformationen des Canyons herumführt. In der anderen Richtung hingegen durchschneidet die Straße die Berge in einer Abfolge von 17 schmalen einspurigen Tunneln, die direkt in die Felsen gehauen sind – ein herrlicher Klangkörper für die Auspufftöne. Durch ihre Konstruktion bietet die „Red Rock Road“ zwei fast einspurige Wege, was eine gute Ausrede dafür ist, sie immer wieder in beide Richtungen zu fahren. Die Canyonstraße ist nur 6 Kilometer lang, das Ende der Straße durch die Schluchten von Daluis wird durch die „Pont de la Mariée“, die Brücke der Verheirateten, markiert. Dieses Bauwerk, das den 80 Meter tiefer gelegenen Fluss überblickt, wurde früher von Zügen überquert und ist heute eine Fußgängerbrücke, die den perfekten letzten Halt für ein letztes spektakuläres Foto bietet.

Nach den Daluis-Schluchten kann man eine Schleife zu den weniger bekannten Cians-Schluchten machen und so zwei Schluchten am selben Tag genießen. Nach Erreichen des Dorfes Guillaumes und in Richtung Valberg, dann Beuil beginnt die Straße ihren Abstieg in die Cians-Schlucht. Diese hat die gleichen roten Felsen wie Daluis, aber die Straße selbst ist breiter und normaler gebaut – im Vergleich zur spektakulären Gorges de Daluis beinahe ein Geheimtipp. ◀

Text + Fotos: CurvesHunter · Übersetzung: Jan-Henrik Muche









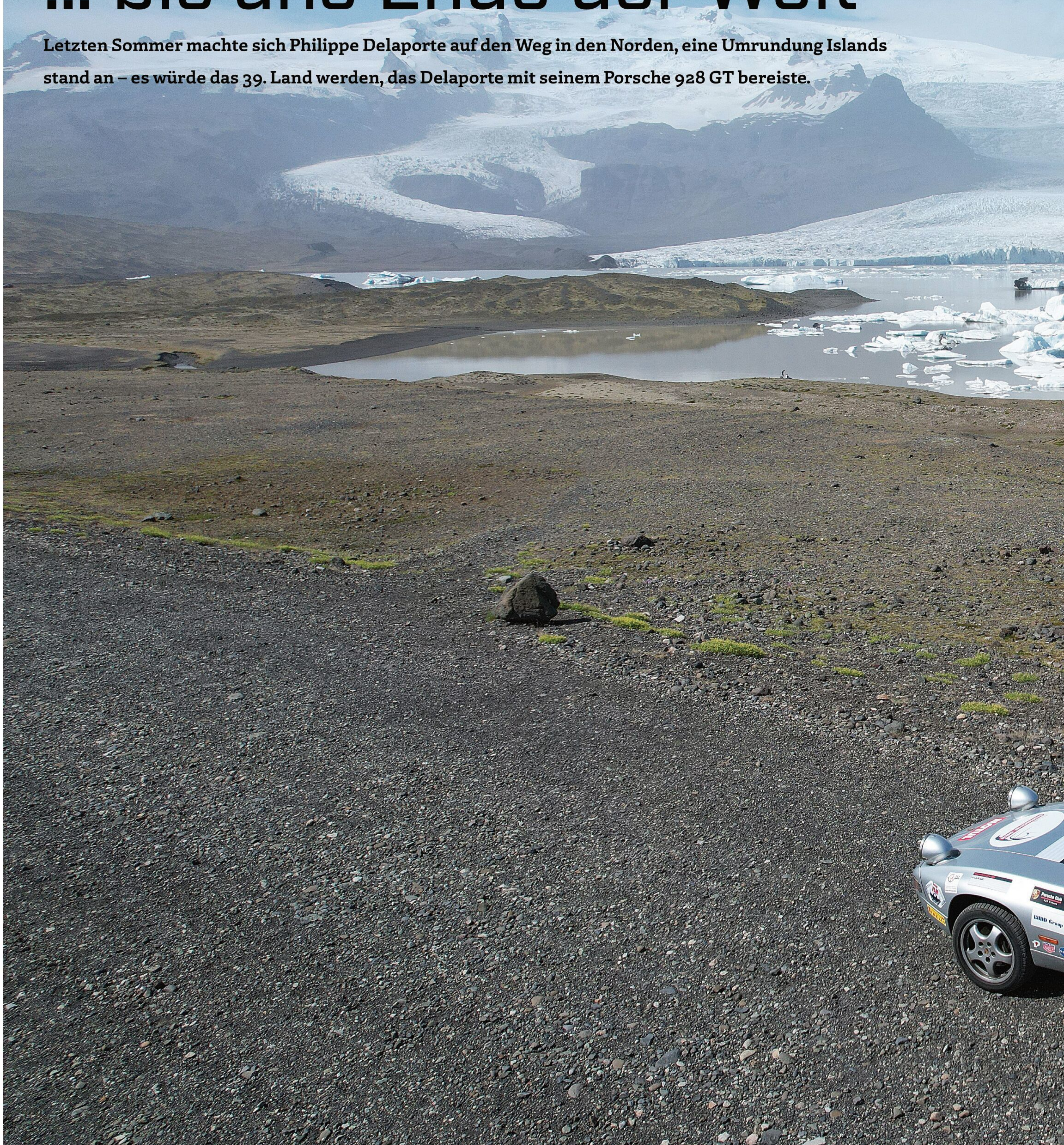
**DIE STRASSE DURCH DIE ROTEN FELSEN
BIETET ZWEI ROUTEN. VON NORDEN NACH SÜDEN FÜHRT
SIE DURCH 17 SCHMALE EINSPURIGE TUNNEL,
IN DIE ANDERE RICHTUNG LÄUFT SIE AN DEN RÄNDERN
DER KLIPPEN ENTLANG.**



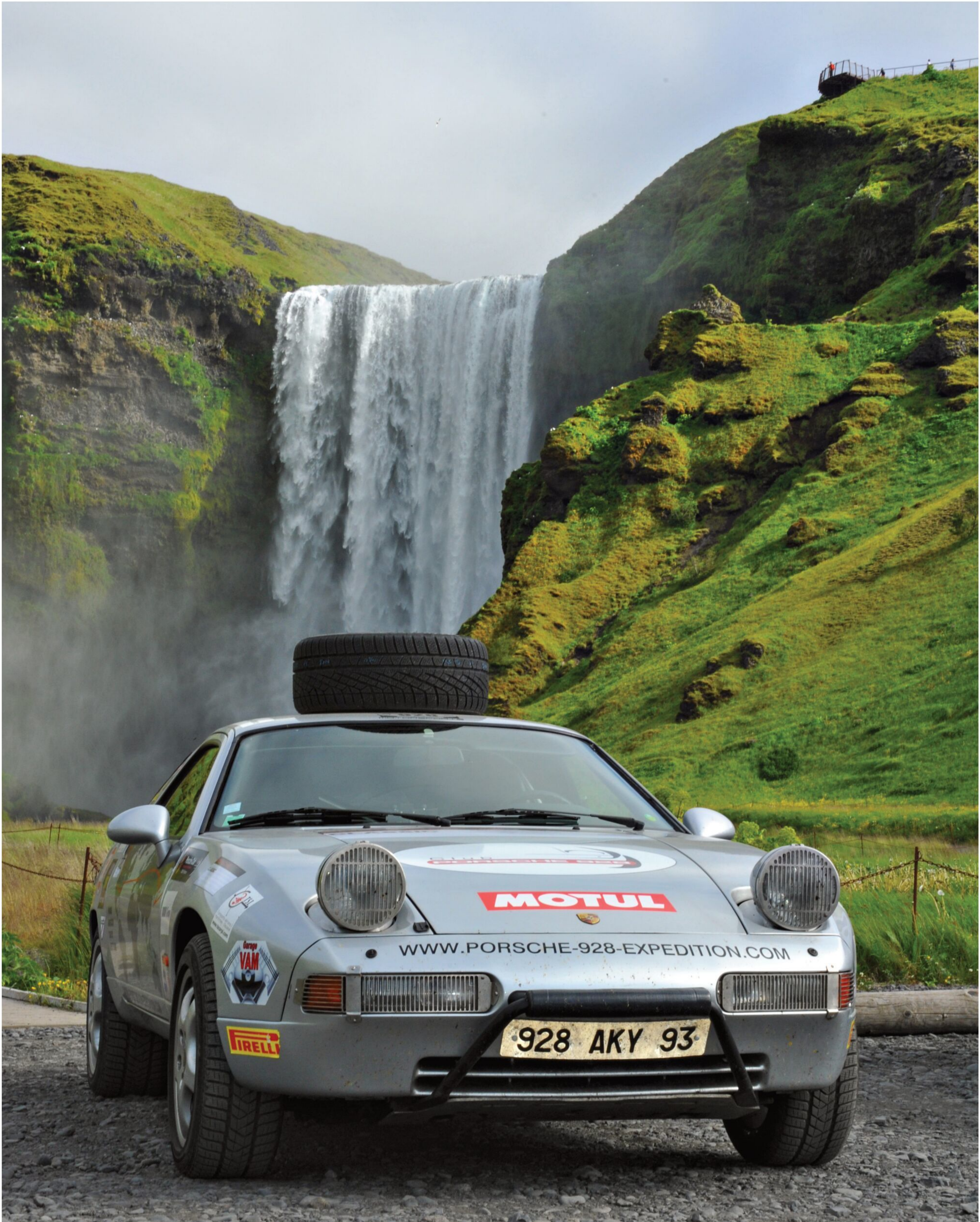
HAPPY END – 928 GT

... bis ans Ende der Welt

Letzten Sommer machte sich Philippe Delaporte auf den Weg in den Norden, eine Umrundung Islands stand an – es würde das 39. Land werden, das Delaporte mit seinem Porsche 928 GT bereiste.







**„WIR WAREN UNS EINIG, DASS ALLE REISEN
AUSSERHALB DER EIGENEN KOMFORTZONE EIN ABENTEUER
SIND – UNABHÄNGIG VOM FAHRZEUG, VON DER ZURÜCK-
GELEGTEN ENTFERNUNG UND VOM ZIELORT.“**

Philippe Delaporte

Für viele von uns wäre ein solches Vorhaben mit einem Porsche ein großes, vielleicht sogar einmaliges Abenteuer, aber Philippe Delaporte betrachtete es eher als kurzen Ausflug, der den Staub und die Spinnweben beseitigen sollte, die von den Covid-Einschränkungen verursacht wurden. Die erhöhte Bodenfreiheit und das scheinbar auf dem Dach abgelegte und dann vergessene Reserverad wirken dabei vielleicht etwas übertrieben für diese zweiwöchige Fahrt, aber die Modifikationen haben einen Hintergrund: Dieser 928 hat bereits die Welt! Vor dem Bericht zur Islandreise sollte daher kurz zusammengefasst werden, was Philippe mit diesem Wagen schon unternommen hat.

Alles begann vor etwa zehn Jahren mit einer Unterhaltung zwischen Vater und Sohn über den entferntesten Punkt, den man wohl mit dem Auto erreichen könnte. Fasziniert und inspiriert vom Studieren zahlreicher Landkarten reifte allmählich ein ernsthafter Plan, so weit zu fahren, wie es möglich wäre. Philippe war in seiner Jugend viel unterwegs gewesen und wusste um die unvergesslichen Eindrücke einer außergewöhnlichen Reise, und Sohn Baudouin sollte diese Erfahrung ebenfalls machen können. Drei Fahrzeuge standen für das Vorhaben zur Wahl: ein alter Land Rover, ein Jaguar MK2 von 1962 und ein Porsche 928 GT von 1989. Die Entscheidung für den Porsche fiel ohne großes Überlegen.

Der Papierkrieg um Visa und Vignetten war ein Teil der Vorbereitung. Aber auch der Untersatz verlangte etwas Arbeit, denn ein damals bereits fast 30 Jahre alter Porsche 928 ist nicht gerade sofort einsatzfähig für Fahrten unter – vorsichtig ausgedrückt – anspruchsvollen Straßenverhältnissen.

Durch den Ausbau der Rücksitze stand zwar mehr Stauraum zur Verfügung, aber dennoch blieb das Dach der einzige Platz für das Reserverad. Eine durchdachte und nur von innen lösbare Halterung sicherte es vor Dieben und verwirrten Polizisten. Zum Schutz von Motor und Getriebe wurden am Unterboden 8 mm dicke Aluminiumplatten angebracht, außerdem erhielten die Radaufhängungen neue Federn und Dämpfer von Koni. Damit erhöhte sich die Bodenfreiheit um 60 mm, was das Befahren schlechter Straßen deutlich erleichterte.

ERSTES ZIEL: KALKUTTA IN INDIEN

Als erstes Reiseziel entschieden sie sich für Kalkutta in Ostindien. Das Porsche Museum in Stuttgart war der erste Halt, dann wurden Tschechien, Rumänien und die Ukraine angesteuert. Als sie anschließend die russische Grenze passierten, stellte sich erstmals das Gefühl ein, dass nun das Abenteuer wirklich begonnen hatte.

Nach Diskussionen mit der Polizei beim Besuch des Roten Platzes in Moskau führte die Route weiter durch die Steppe Kasachstans. Hier musste der Porsche seinen ersten Geländeeinsatz bestehen, da die Piste über weite Strecken nicht asphaltiert ist. Sie erreichten das einstige Ufer des Aralsees, später standen sie vor dem Raumfahrtzentrum in Baikonur, von dem aus Juri Gagarin als erster Mensch ins All startete.

Nach einer sechstägigen Wartezeit auf ein Stück Papier für die Einreise nach Turkmenistan fuhren sie am Rande der Karakum-Wüste entlang, besichtigten kurz die im pompösen Sowjet-Stil umgebaute Hauptstadt Asch-



gabat und erreichten nach Bewältigung verschneiter Pässe den Iran. Der Aufstieg bei gesperrter Straße war tückisch, doch das Visum drohte abzulaufen.

Der Iran begeisterte sie über alles, und so verbrachten sie zwei Wochen damit, in die persische Geschichte einzutauchen und Zeit mit gastfreundlichen Menschen zu verbringen. Der Plan sah vor, den Porsche von der iranischen Südküste nach Mumbai in Indien zu verschiffen, aber als ob die zweiwöchige Wartezeit und die Kosten von 5000 Dollar nicht schon schlimm genug wären, konnte niemand eine Antwort auf die Frage geben, wie viel der indische Zoll kosten und wie lange die Abwicklung dauern würde – also drehten sie um und fuhren über die Türkei und den Balkan wieder nach Hause. Fast daheim angekommen, wurden sie in Monaco von zwei Männern in einem Mercedes SLS Roadster angehalten. Es waren Mika Häkkinen und Nico Rosberg, und sie konnten die Geschichte des Vater-Sohn-Teams kaum glauben!

Das Reiseieber war mehr geweckt als gestillt, und nur wenige Jahre später sollte ein noch größeres Aben-

teuer starten: Philippes zweiter Sohn Thibault wollte ebenfalls die Erfahrung einer solchen Fernreise machen. Sie überlegten, was man nach dem Iran noch ansteuern könnte – heraus kam die Idee einer Weltumrundung!

ERST EINE GROSSE TOUR, DANN EINE WELTUMRUNDUNG

Der 928 wurde dazu einer umfangreichen Überholung unterzogen, doch trotz der gründlichen Vorbereitung wurde am Tag vor der Abreise der Ölkühler des Porsche undicht. Eine Reparaturrechnung in Höhe von 1200 Euro, noch bevor sie überhaupt losgefahren waren, nagte für ein paar Tage an Philippes Zuversicht. Und dann quittierte der Motor in Polen seinen Dienst, weil verunreinigtes Benzin die Kraftstoffpumpe ruiniert hatte. Noch am Straßenrand bauten sie eine Ersatzpumpe ein. Das war die allererste technische Panne.

Über Tausende Kilometer ging es durch Russland in die Mongolei, wieder zurück und durch endlose Wälder bis Wladiwostok. Weil die Tankstellen bis zu

Für raue Pisten: Scheinwerfer
und Blinker erhielten
Steinschlagschutzgitter,
die Front bekam einen
schmalen Rammschutzbügel.



400 km auseinanderlagen, fuhren künftig vier 10-Liter-Kanister mit, sodass die Reichweite auf etwa 850 Kilometer wuchs.

Nach ein paar Tagen Entspannung auf der Fähre nach Japan begann der Stress erneut, als ein akribischer Zollbeamter sieben Stunden benötigte, um jeden Buchstaben auf Dutzenden von zuvor übersetzten Dokumenten zu überprüfen. In Japan angekommen, fuhren sie direkt zum Porsche-Händler in Hiroshima, wo sie von den staunenden Mitarbeitern wie prominente Persönlichkeiten empfangen wurden. Im Hafen von Nagoya ging es aufs Schiff, dann begann der schwierigste Teil der ganzen Unternehmung.

Ab diesem Abschnitt war Baudouin wieder mit dabei, und die iranischen Stempel in ihren Pässen ließen bei der amerikanischen Einwanderungsbehörde die Alarmglocken schrillen. So wurden sie zu einer Sonderbefragung vorgeladen. Eigentlich kein Grund zur Sorge, aber für den Termin gab es eine dreiwöchige Warteliste und in dieser Zeit ging Baudouins Pass verloren. Während-

dessen drohte der Zoll im Hafen von Seattle damit, bei nicht fristgerechter Abgabe aller erforderlichen Dokumente den 928 zu beschlagnahmen und zu versteigern.

Aufgrund der Verspätung hatten sie zudem das letzte Schiff des Jahres nach Alaska verpasst und mussten daher Tausende von Dollar mehr bezahlen, um den Porsche auf der Ladefläche eines Lastwagens nach Anchorage bringen zu lassen. „Wenn eine Weltumrundung einfach wäre“, sinniert Philippe, „würde es ja jeder machen.“

Die lange Reise über den nordamerikanischen Kontinent und durch einen großen Teil der US-amerikanischen Bundesstaaten führte nach New York, wo das Auto zurück nach Frankreich verschifft wurde. Nach 34.714 Kilometern, rund 4500 Litern Benzin und 13 durchfahrenen Ländern ging der 928 GT als einziges Auto aus Stuttgart, das jemals eine solche Reise unternommen hat, in die Porsche-Geschichte ein.

Diese bis dahin unerreichte Leistung wurde auch von Porsche gewürdigt: Philippe Delaporte und sein 928 GT wurden zu Veranstaltungen wie der Retro Mobile in Pa-

Für das Fotoalbum:
Brandenburger Tor, Mongolei,
Alaska, Grand Canyon.
Zwischen Start und Ziel lagen
unzählige Eindrücke.



ris, zum 24-h-Rennen von Le Mans oder zum 40-jährigen Jubiläum des 928 auf den Nürburgring eingeladen.

Für 2020 und 2021 hatte Philippe wieder große Pläne, Südamerika und Australien standen auf der Liste, aber Corona machte allen Reiseplänen einen Strich durch die Rechnung. Doch zum Stillen des Fernwehs gibt es ein Land in Europa, das so exotisch ist, dass es an manchen Stellen eher dem Mond als unserer grünen Erde ähnelt: Island.

AUSTRALIEN WAR DER PLAN, ISLAND DIE ALTERNATIVE

Nach dem Anlegen in Seydisfjörður, einem geschützten Fjord an der Ostküste, verabschiedete sich Philippe von einer Gruppe mit gut ausgerüsteten Geländewagen, mit der er die zweitägige Fährfahrt verbracht hatte. Sie planten auf unwegsamen Pisten ins Landesinnere zu fahren, während Philippe die asphaltierte Ringstraße bevorzugte. Sie ist zwar etwas weniger abenteuerlich, bietet aber ebenfalls spektakuläre Momente. „Durch die Windschutzscheibe desselben Autos habe ich die Aral-Wüste, die Wolkenkratzer von Tokio und die Graslandschaften der Mongolei gesehen. Jetzt auch noch erstarrte Lavaströme und Gletscher zu entdecken, war schon ein erhebendes Gefühl“, erzählt Philippe.

Die meisten Straßen abseits der um die Insel führenden asphaltierten Ringstraße sind Schotterwege, und das Landesinnere liegt grundsätzlich sehr abgelegen. Die Anfahrt zu vielen sehenswerten Zielen ist daher in

der Regel offroad zu bewältigen – aber nach Hunderten von Kilometern durch Kasachstan mit Schlaglöchern und Schlammpassagen stellten die Schotterstraßen zu den Touristenattraktionen in Island im Vergleich keine große Herausforderung dar. Gut, dass neben dem Motoröl-Hersteller Modul inzwischen auch Pirelli als Sponsor an Bord war und ein paar M&S-Reifen mitgegeben hatte.

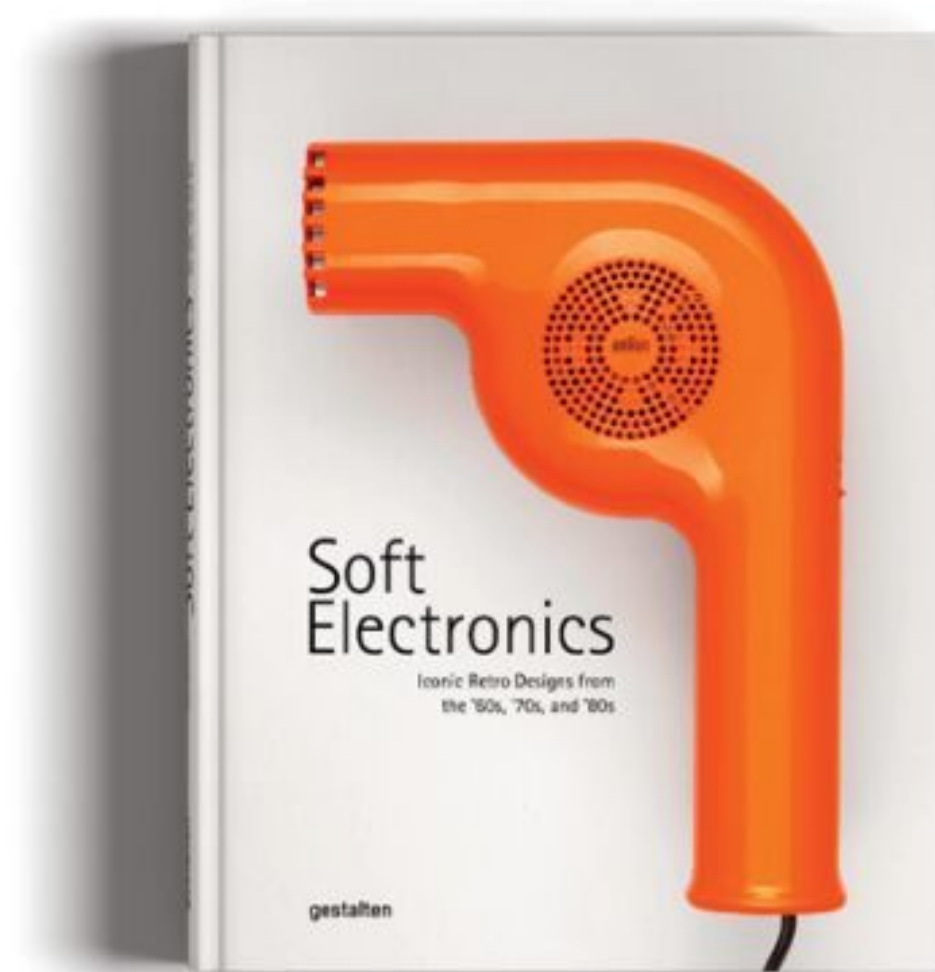
Philippe's neueste Heldentaten und Reisen hatten in Porsche-Kreisen längst die Runde gemacht. Als Curves-Fotograf Stefan Bogner hörte, dass der weit gereiste 928 zeitgleich in Island war, nahm er für ein Treffen einige Stunden Anfahrt auf sich. Es reichte für einen Fototermin vor epischer Geysir-Kulisse.

Island steht nun also auch auf der Liste mit insgesamt 39 Ländern, die der 928 GT bisher unter die Räder genommen hat. Philippe kann nicht sagen, wie viele noch kommen werden, aber selbst er ist immer wieder beeindruckt und erstaunt über einige der Weltenbummler, denen er unterwegs begegnet. Auf der Fähre zurück nach Dänemark traf er ein Paar, das mit einem alten Motorradgespann auf Weltreise war. Während der zweitägigen Rückfahrt kamen sie ins Gespräch und freundeten sich an. „Wir waren uns einig, dass alle Reisen außerhalb der eigenen Komfortzone ein Abenteuer sind – unabhängig vom Fahrzeug, von der zurückgelegten Entfernung und vom Zielort.“ ◀

Text: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Philippe Delaporte

Unter Fischen: In Island hängt der Himmel voller Dorsche. Auf Holzgestellen wird der Kabeljau an der Luft getrocknet.



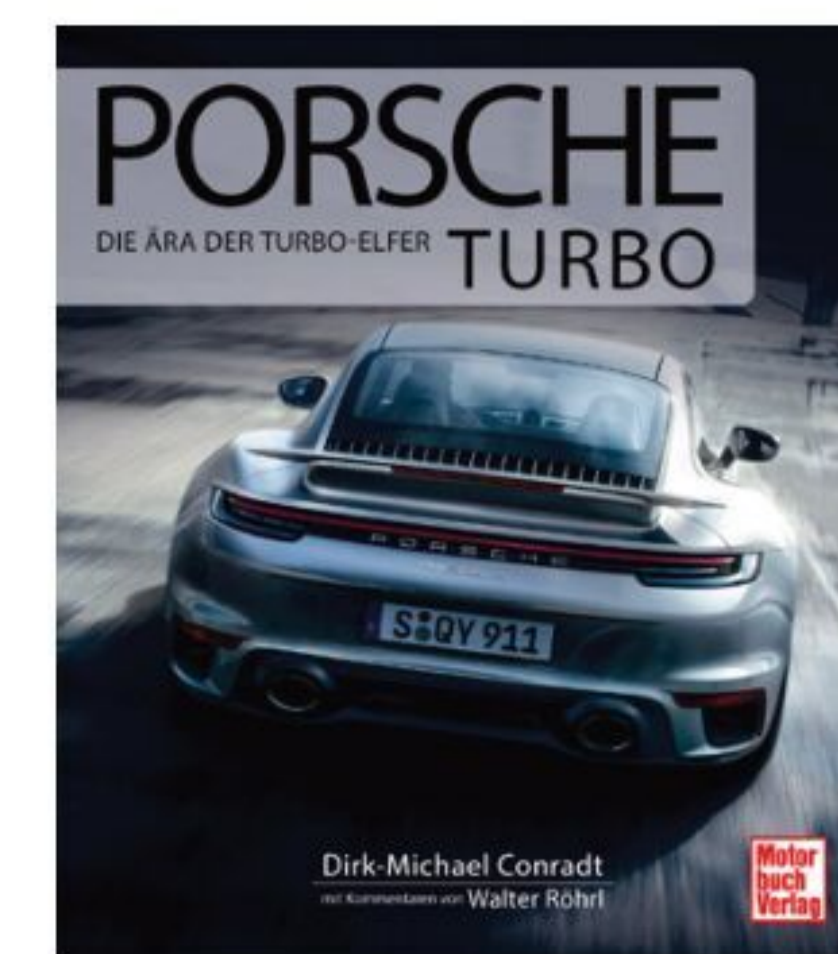
Soft Electronics

Die Trockenhaube von Krups (gibt es den Fön zum Aufsetzen eigentlich heute noch?), das Elektromesser von Bosch, der Eierkocher von Moulinex, das Folienschweißgerät von AEG und der *Softdryer* von Braun sind mindestens so siebzig Jahre wie ein 911 in Signalorange oder ein 914/4 in Ravennagrün. Was die Käufer von Haushaltskleingeräten und Porsche-Fahrzeugen verband, war eine Affinität zu moderner Technik und gutem Design. Eher organisch, eher kantig – auch bei den Kleingeräten gab es beides. In den sechziger, siebziger und achtziger Jahren wurden Haushalte konsequent durchelektrifiziert, bis hin zu solch sinnlosen Geräten wie dem Tischgrill mit acht um zwei Heizstäbe kreisenden Spießen. Zeitgleich brachte der Zeitgeist poppige, teilweise bis heute gültige Formen und warme bis laute Farben in den Alltag. Designer und Kurator Jaro Gielens hat in den Bestand der eigenen rund 1200 (!) Geräte zählenden Sammlung gegriffen und eine beispielhafte, erinnerungsstarke Auswahl zusammengestellt, in der jeder etwas wiederentdeckt, der in seiner Jugend genug Zeit in sanitärgrün gekachelten Bädern oder braun-orangen Küchen verbracht hat. Spannend, dass dieser so wichtige Teil des Produktdesigns bisher kaum Aufmerksamkeit erhielt. *Jaro Gielens (Hrsg.): „Soft Electronics – Iconic Designs from the 60s, 70s and 80s“, 256 Seiten, englisch, 210 x 260 mm, Hardcover, Gestalten, Berlin 2022, 39,90 Euro, ISBN 978-3-96704-040-1*



912 Kult

Fahrer und Liebhaber des Vierzylinder-Modells 912 freuen sich ja immer, wenn es etwas über den kleinen Bruder des 911 zu lesen gibt. Obwohl er in den ersten Jahren den teuren 911 bei den Stückzahlen deutlich distanzierte, ist er heute selten und ein Fall für Spezialisten und Kenner. Horst E. Goltz gehört dazu und liefert verlässlich Lese-stoff: Nach seiner (sehr empfehlenswerten) Kaufberatung folgen nun „Die schönsten Urzwölfer & ihre stolzen Besitzer“. Es ist eine Art Poesie-Album geworden, in dem die Besitzer erzählen, wie und warum sie zu ihrem 912 gekommen sind. Das ist launig, kurzweilig und betont unverstellt, aber weder die Qualität der Fotos noch die des Drucks genügen dem stolzen Preis von 69,50 für die Soft- und 79,50 Euro für die Hardcover-Variante. Auch ein Lektorat hätte dem Buch gutgetan. 912-Fans wird es egal sein, sie werden es trotzdem kaufen – schon deshalb, weil es mal wieder etwas zum Zwölfer zu lesen gibt. *Horst E. Goltz: „912 Kult – Die schönsten Urzwölfer & ihre stolzen Besitzer“, 210 Seiten, 250 x 200 mm, Hardcover, Horn-Bad Meinberg 2022, 79,50 Euro, ISBN 978-1-03-497765-0*



Porsche Turbo

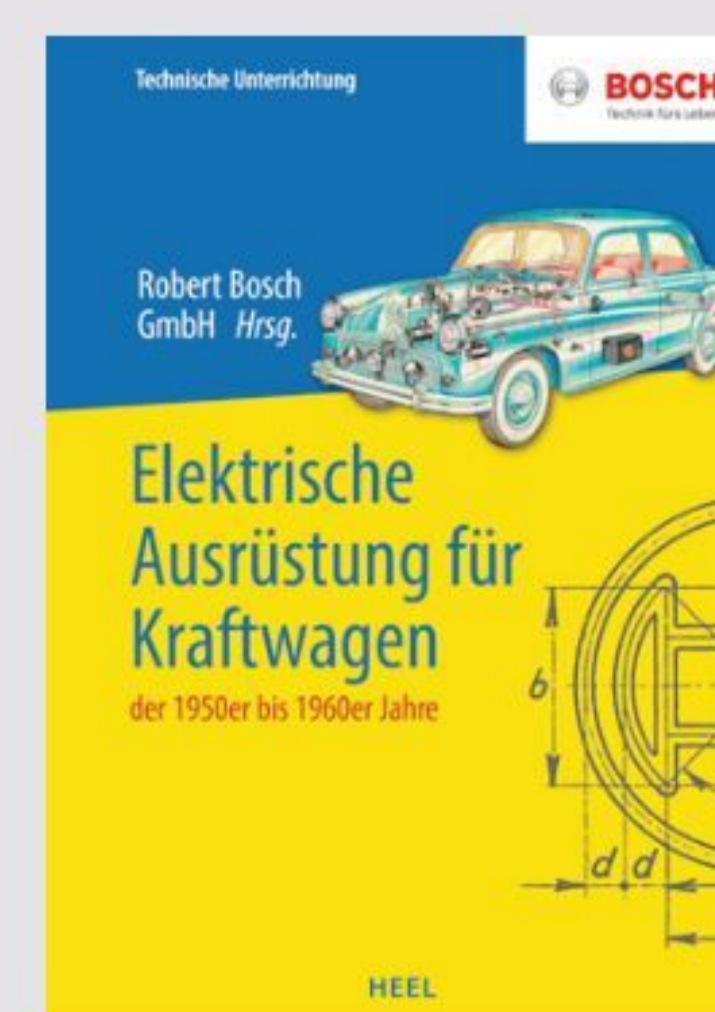
Buch in die Hand nehmen, anschauen, hin und her drehen. Stutzig werden. Habe ich das nicht schon im Regal stehen? Jein! Denn wie der 911 Turbo ist Dirk-Michael Conradts Buch, oder besser: Standardwerk, dazu ein Dauerläufer: Nach den Ausgaben von 1991 und 2016 ist nun die 3. Ausgabe im Handel. Was jedoch, abgesehen vom Vorwort, geflissentlich verschwiegen wird. Kein Hinweis darauf, dass Inhalt und Layout nahezu unverändert von der Ausgabe von 2016 übernommen wurden und das Ganze lediglich um das angestrickte Kapitel 911 Turbo Typ 991 ergänzt wurde. Kein sehr feiner Zug! Nun ist das Buch des Porsche-Kenners Conradt (ergänzt durch Kommentare des Großmeisters Röhr) inhaltlich ohne Fehl und Tadel und nach Überarbeitung auf dem aktuellen Stand von 2021, aber weil weder am Satz noch am Schrifttyp oder am überfrachteten Layout mit den unendlich vielen längst bekannten Pressefotos etwas geändert wurde, wirkt es langweilig, überholt und gerade so, als hätte dafür das Geld nicht gereicht. Auch das wie nachträglich angehängte Kapitel zu GT2-Versionen macht es nicht übersichtlicher. Vielleicht reicht es ja in fünf Jahren für eine ernst gemeinte Überarbeitung. *Dirk-Michael Conradt: „Porsche Turbo – die Ära der Turbo-Elfer“, 320 Seiten, 320 x 300 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2022, 39,90 Euro, ISBN 978-3-613-04403-6*

ZUM THEMA



Oldtimer Katalog Nr. 36

Günther Zink
512 Seiten, 292 x 212 mm, Paperback
HEEL Verlag
19,99 Euro



Elektrische Ausrüstung für Kraftwagen – der 1950er bis 1960er Jahre

Robert Bosch GmbH (Hrsg.)
648 Seiten, 155 x 215 mm, Hardcover
HEEL Verlag
49,95 Euro

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 (964) RWB

Porsche 911 (964) RWB Rauh-Welt

Akira Nakai-San – das ist der Name hinter der polarisierenden japanischen Porsche Tuningmarke RAUH-Welt BEGRIFF, kurz RWB. Die exklusiven und individuellen Breitbauten der Tuningikone werden für ausgewählte Kunden auf Wunsch produziert und nur von Akira Nakai-San eigenhändig montiert. Charakteristisch für ein RWB-Kit sind ein 3.8 RS- oder GT2-Heckflügel, Front- und Heckstoßstangen, Kotflügel-Verbreiterungen, sowie Seitenschweller,

die an das auffällige Design der Rennikonen der 70er Jahre erinnern. Die rustikal anmutende Befestigung der Breitbauteile mit einfachen Blechschrauben und das dadurch entstehende bullige Design der Sportwagen, vornehmlich aus den Reihen der luftgekühlten 930, 964 oder 993, werden von Porsche-Fans immer wieder kontrovers diskutiert. Mit den Modellen des RWB Pandora One und des RWB Hibiki bietet die Firma Solido nun allen RWB-Fans die Möglichkeit, sich als ein Teil der RWB-Familie zu fühlen. Die beiden auffällig lackierten Modelle im Maßstab 1:18 sind Nachbauten zweier berühmter Porsche 911 (964) RWB. Der grüne Pandora One ist der erste RWB Porsche, der 2011 für einen amerikanischen Besitzer kreiert wurde. Der RWB Hibiki in Sunset-Pearl-Orange und dem Union Jack auf den Seiten des Heckflügels war 2016 der erste, von Akira Nakai-San, in Großbritannien umgebaute Porsche. Beide Modelle verfügen über einen originalgetreuen Innenraum, lenkbare Vorderräder und zu öffnende Türen.

Je UVP 44,95 €, Artikelnummer S1807502 & S1807501.



Porsche 911 RSR

Porsche 911 (991) RSR 2020 Proton Competition

Porsche steht für legendäre Designs, kontinuierlichen Erfolg, puren Fahrspaß und schier grenzenlose Zuverlässigkeit. Genau das beschert der Marke aus Zuffenhausen seit vielen Jahrzehnten internationale Stars als Fans. Einen Hauch von Hollywood gab es im Cockpit des Porsche 911 RSR bei der European Le Mans Series 2020. Der deutsch-irische Schauspieler Michael Fassbender, bekannt aus Filmen wie X-Men oder Inglourious Basterds, steuerte gemeinsam mit seinen Teamkollegen Felipe Fernández Laser und Richard Lietz einen RSR vom Team Proton Competition. Dass es nicht nur um die Show, sondern vor allem um gute Ergebnisse ging, demonstrierte das Trio eindrucksvoll. So gehörte der zweite Platz beim Rennen in Spa-Francorchamps genauso zur Ausbeute wie ein starker sechster Rang in der Endabrechnung. Der mattgrüne Elfer mit den charakteristischen orangefarbenen Spiegeln, den Designelementen in orange und silbergrün und der wichtigen Botschaft für Solidarität und gegen Rassismus ist längst selbst ein Star. Nicht zuletzt durch Fassbenders TV-Serie „Road to Le Mans“, die ihn auf seinem Weg zum populärsten Langstreckenrennen der Welt begleitet. Hersteller Ixo hat den Filmstar-Porsche im Maßstab 1:18 nun in gewohnter Qualität und höchster Detailtreue als VIP für die Vitrine herausgebracht.

UVP 79,95 €, Artikelnummer: LEGT18058.



Porsche 911 GT3 R

Porsche 911 GT3 R

Die Erfolgsgeschichte des Porsche 911 GT3 R sucht ihresgleichen. Rund um den Globus ist der Rennwagen aus Zuffenhausen in nahezu allen GT3-Serien am Start und feierte bereits unzählige Erfolge. Ein besonderer Triumph, der Porsche-Enthusiasten noch immer bestens im Gedächtnis ist, ist der Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps im Jahr 2020. Nicht nur, weil das Rennen im Oktober statt im Juli stattfand und dadurch die Hälfte in vollkommener Dunkelheit gefahren wurde. Auch die Zitterpartie

von ROWE Racing, bei der sich Nick Tandy mit einem sich anbahnenden Getriebebeschaden gerade so über die Ziellinie retten und somit den Gesamtsieg einfahren konnte, bleibt unvergessen. Ein weiteres Modell, das besonders durch seine Optik vielen Fans in Erinnerung geblieben ist, ist das Entwicklungsauto aus dem Jahr 2018. Nach zwei Testrennen im Werksteam von Manthey Racing war es beim siebten Lauf der VLN Langstreckenmeisterschaft die Truppe von Falken Motorsports, die als erstes Kundenteam ein Rennen mit dem 2019er Modell des 911 GT3 R absolvierten. Und das mit Erfolg: Die Mannschaft landete mit dem Porsche im Camouflage-Design in den Top-10. Neben den beiden hier vorgestellten Modellen hat der Modellautohersteller Ixo eine Reihe weiterer Porsche 911 GT3 R im Sortiment. Alle Modelle sind dabei im Maßstab 1:18 in gewohnt hoher Qualität gefertigt und exklusiv für ck-modelcars hergestellt.

Rowe Racing: UVP 79,95€, Art.-Nr.: LEGT18053; Falken Motorsports: UVP 79,95€, Art.-Nr.: LEGT18034.



Le Mans-Sieger von WERK83

WERK83™

Dauer 962 LM

WERK83 ist ein neues Modellautolabel, das den Motorsport vergangener Tage in die Vitrinen der Sammler bringt. Zu den ersten Ikonen zählt ein Le Mans-Siegerauto, das beim Langstreckenklassiker aus Sicht der Offiziellen gar nicht hätte antreten sollen.

Fahrzeugkonzepte, Einstufungen und Regularien sind bei den 24 Stunden von Le Mans bekanntermaßen ein Gesprächsthema. Ein Blick in die

Vergangenheit beweist, dass damit verbundene Kontroversen schon lange ein Teil des Rennens sind.

Das zeigt auch das Siegerauto von 1994: der Dauer 962 LM, de facto ein ehemaliger Porsche 962 aus den Gruppe C-Zeiten, die 1993 ihr Ende fanden. Neue Kategorien wurden angelegt, um seriennähere Modelle nach Le Mans zu holen. Viele dieser Supersportwagen liefen jedoch gerade erst an. Daher langte ein einziges straßentaugliches Exemplar für die Homologation einer Rennvariante. Und hier fand Porsche ein Schlupfloch, um 1994 mit zwei Autos an den Start zu gehen.

Der Unternehmer und Rennfahrer Jochen Dauer hatte bereits in den frühen 90er Jahren einige Porsche 962-Chassis gekauft und sie – mit Unterstützung von Porsche – in straßenzugelassene Supersportwagen umgewandelt. Für die 24 Stunden von Le Mans wurde daraus wiederum eine Rennvariante abgeleitet. Dem Geiste des Reglements entsprach sie nicht, den Vorgaben aber schon.

Im Rennen waren die beiden Dauer 962 LM langsamer als die Konkurrenten von Toyota, allerdings konnten die 962er längere Stints fahren. Anderthalb Stunden vor Schluss ereilten Toyota dann noch technische Probleme und die Dauer-Mannschaft erbe eine Doppelführung. In der Schlussphase sprengte Toyota das Duo zwar noch, doch der Sieg ging an Dauer. Es gewannen Hurley Haywood, Yannick Dalmas und Mauro Baldi. Den dritten Rang belegten Hans-Joachim Stuck, Danny Sullivan und Thierry Boutsen.

Die beiden Dauer 962 LM wurden in Diecast im Maßstab 1:18 gefertigt und sind exklusiv bei ck-modelcars erhältlich. Besonders interessant für Sammler: Die beiden Autos tragen unterschiedliche Sponsoren-Designs und lassen sich dadurch bestens unterscheiden.

Dauer Porsche 962 #35: UVP 69,95 €, Artikelnummer: W18005002;
Dauer Porsche 962 #36: UVP 69,95 €, Artikelnummer: W18005001.



www.ck-modelcars.de



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

ck-modelcars Christoph Krombach e.K.

Willeckstrasse 7 • 35614 Asslar • Tel.: 06443 - 81284-28



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

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
 Alle Modelle von damals bis heute
www.P-Drux.de

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 *Jhr Porsche-Spezialist*
www.kfz-killensberger.de
 Service, Reparatur, Diagnose, Restaurierung

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

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

MARTINI RACING
 ORIGINAL COLLECTION
 Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

BIETE



Porsche Carrera GT Accessoires Selection – **Race Cap CarboTech** (WAP 08015616014) weltweit limitiert auf 1.500 Stück. Absolut neu und unbenutzt mit Originalverpackung gegen Gebot. mpalex@t-online.de



Porsche CS Clubsport Lenkrad mit Nabe und farbigem Porsche-Emblem, passend nur für alle G-Modelle 911 / 930, neu und unbenutzt mit ABE, FP € 585,00, 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



Porsche Carrera GT Accessoires Selection – **Schlüsselhalter CarboTech** (WAP 05013214) weltweit limitiert auf 1.500 Stück. Absolut neu und unbenutzt mit Originalverpackung gegen Gebot. mpalex@t-online.de

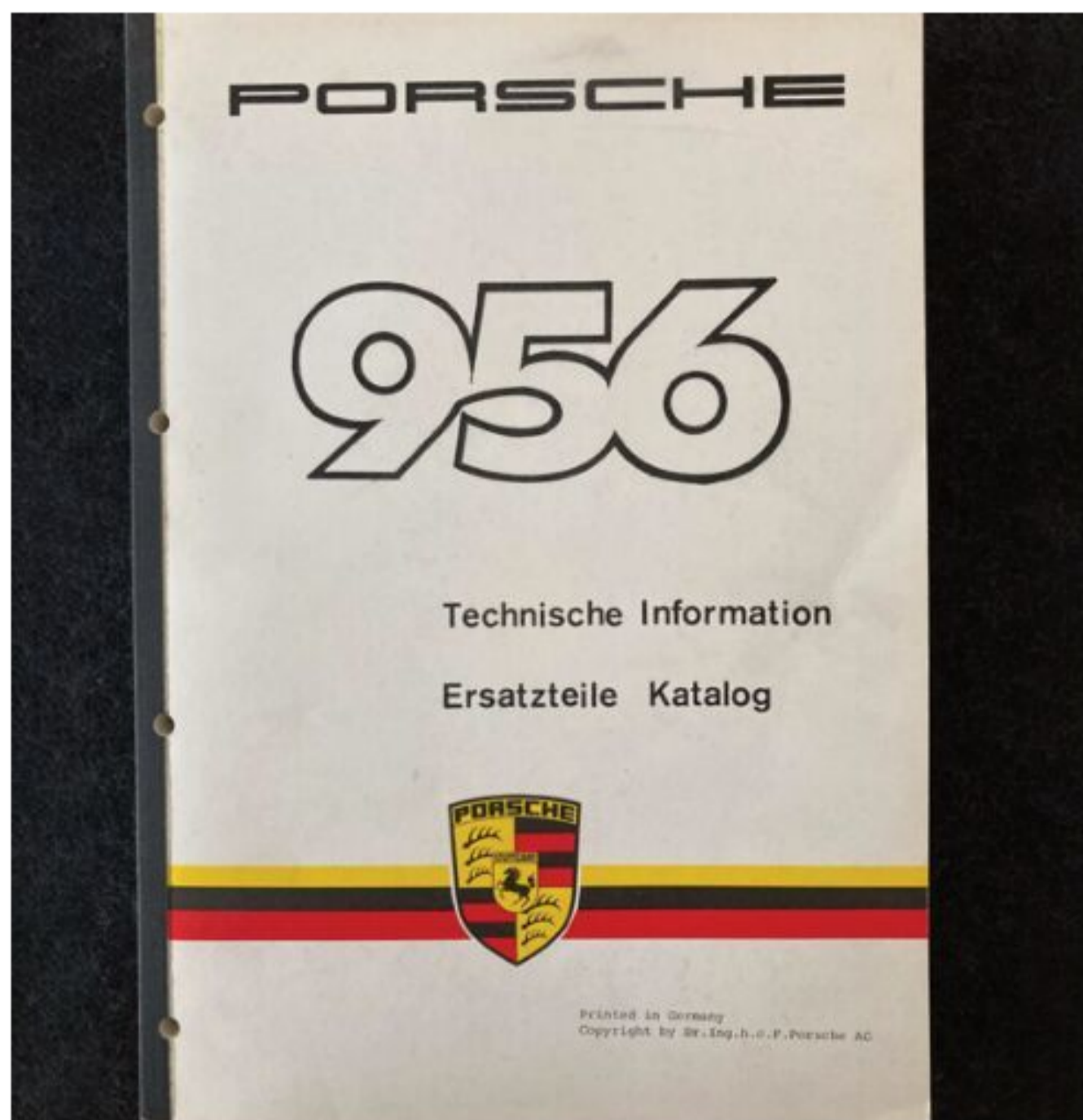


Fabrikneue BBS Felgen für PORSCHE 991 – EINZELSTÜCKE – in Mattbraun pulverbeschichtet. Die Felgen passen auf der breiten Karosserie! Also nur: 4S, GTS, Turbo und Targa und Edition 50 Jahre 911. Sie passen NICHT beim normalen CARRERA und CARRERA S. VA: BBS CH136 9x20 H2 ET 49 / HA: BBS CH138 11,5x20 H2 ET 47. Tel.: 0172 811 91 21 rathsberg@web.de



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

BIETE



Porsche 956 Betriebsanleitung inkl. Ersatzteile-Katalog (427 Seiten), Original von Porsche mit Signaturen von den Ingenieuren und Fahrern (Stefan Bellof, Jochen Mass, Peter Falk etc). Absolute Rarität gegen Gebot. mpalex@t-online.de



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



SUCHE



Wiking Autos, LKW, PKW, Schiffe, Flugzeuge und Zubehör gesucht. Freue mich auf Ihr Angebot.

Suche **Porsche 997 GT3 MK2** mit Club Sport Ausstattung. Tel.: 01718246350

Suche **997 GT3 MK II**, unfallfrei. Tel.: 01718246350



INSIDERFELGEN
ORIGINALE PORSCHE FELGEN UND KOMPLETTÄDER

Moritz Rode +49 179 / 92 63 514
Rheinstraße 4/2 +49 7628 / 95 03 540
79588 Efringen-Kirchen info@insiderfelgen.de
Deutschland www.insiderfelgen.de



HAHN-GFK.de
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

www.ps-historacing.de
Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930
Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe
Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

Porsche Club
928

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

1 **Motorrevisionen Luftgekühlte**
Motorrevision aller luftgekühlten Porschemotoren. Bauteiloptimierung, Zylinderkopfbearbeitungen, Überholung Turbolader, Hubraumerweiterungen und Leistungssteigerungen.

2 **LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“**
Limitierte Exklusivversion der seit 30 Jahren bewährten Motorleistungskits für 911 und 964. Leichtbau-Carbon-Gehäuse mit Ram-Air-System für verbesserte Performance. Street legal! Bis zu 300 PS beim 964, bis zu 270 PS beim 911 - 3,2 ltr.

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

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

NICKIES **BRS** **IMS** **RETRAFIT** **IMS SOLUTION**

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.

Tachometeruhr-Turbo 3.3
179,00 €
9 vor 11
www.9vor11.de
 M. Bieg, Liebigstr.40, 65428 Rüsselsheim, Tel.: 06142 50 64 22

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

f **porschefahrer.magazin**

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

NEU **FÜR SAMMLER**
 Schuber für das neue Format ab Ausgabe 1-19
 € 14,99
 Jetzt bestellen auf **www.heel-verlag.de!**

Jetzt den **PORSCHE FAHRER-Newsletter** abonnieren und regelmäßig tolle **Preise gewinnen!**
www.porsche-fahrer.de

Petzoldt's seit 1988

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

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

PORSCHE FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich in **PORSCHE FAHRER** werben?
 Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:
Steffen Wagner
s.wagner@heel-verlag.de
02223 9230-53

Ausgabe 5-2022
 Erscheinungstermin: 15.07.2022 | Anzeigenschluss: 09.06.2022



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

BILDWERKE | OBJEKTE | SKULPTUREN



Gratis-Katalog Bestellung: dp@car-art-works.de



porschefahrer_magazin

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



TEILE.COM | ONLINE SHOP

ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com



TITELSTORY

Elfer-Ikone – 50 Jahre 911 Carrera RS 2.7



REPORT

Grüße aus Weissach – 924 Carrera GT Versuchsträger



HAPPY END

Sonne, Strand und Staub – Im 964 zur Rallye Dakar Classic

EXTRA
PORSCH
PREISGUIDE
2022 – TEIL 2

WEITERE THEMEN IM HEFT:

Reifen für Porsche-Klassiker und -Youngtimer ·
356 Speedster · Macan T · IROC 911 RSR

**PORSCH
FAHRER 5-2022**
erscheint am 15. Juli 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 Muehe

Redaktionsanschrift:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Thomas Albrecht (Übersetzung), Christopher Butt, Josué Chevrel, Melanie Jaschob-Ahaus (Lektorat), Tobias Kindermann, MK, Manfred Kolb (Übersetzung), Robb Pritchard, Stephan Szantai, Götz von Sternenfels, Jordan Zigan-Divet (CurvesHunter)

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCH
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:

PORSCH
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 PORSCH
FAHRER sechsmal im Jahr. Der Preis für ein Jahresabonnement beträgt im Inland € 40,- inkl. Versandkosten (Europa: € 51,04; 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 1232549 | Fax: 0531 708601 | www.heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:

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

Vertrieb Österreich/Schweiz:

HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 1232549 | 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, PORSCH
FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuservice.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

Die Vertriebsstellen Meinren erhebt im Auftrag des Heel-Verlag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und von vertraglichen Pflichten. Die Datenhebung 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-verbundene Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: ds.heel-verlag.de



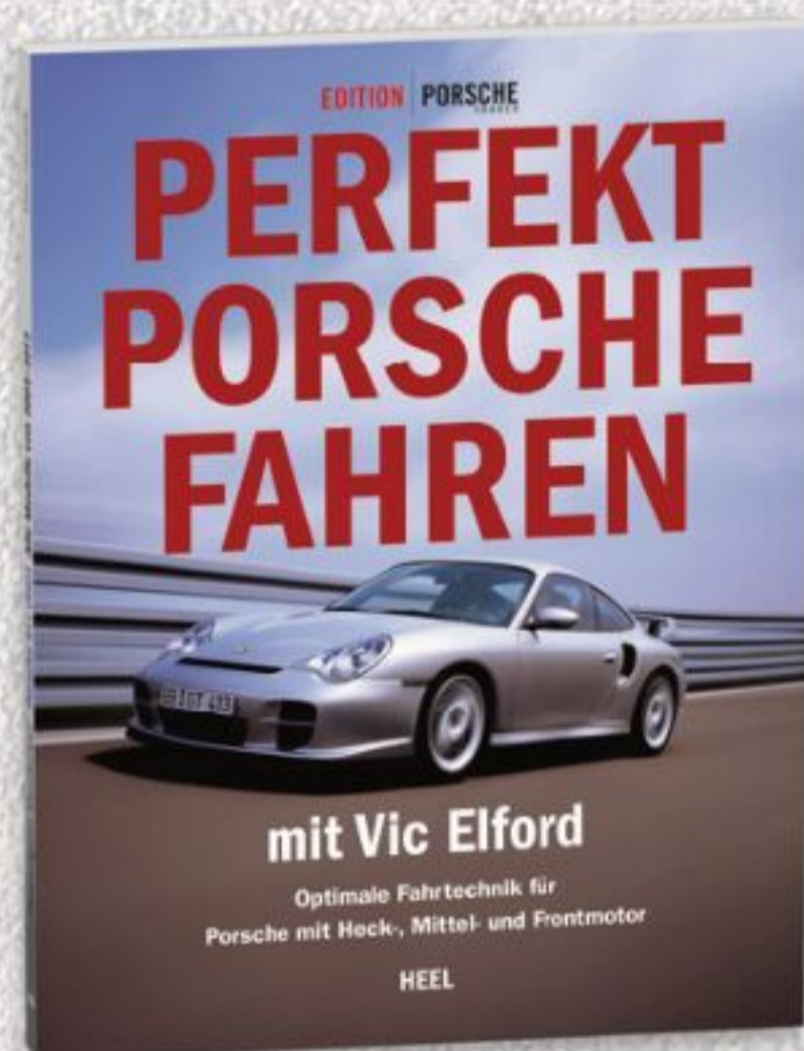
>15% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

ABONNIEREN LOHNT SICH!

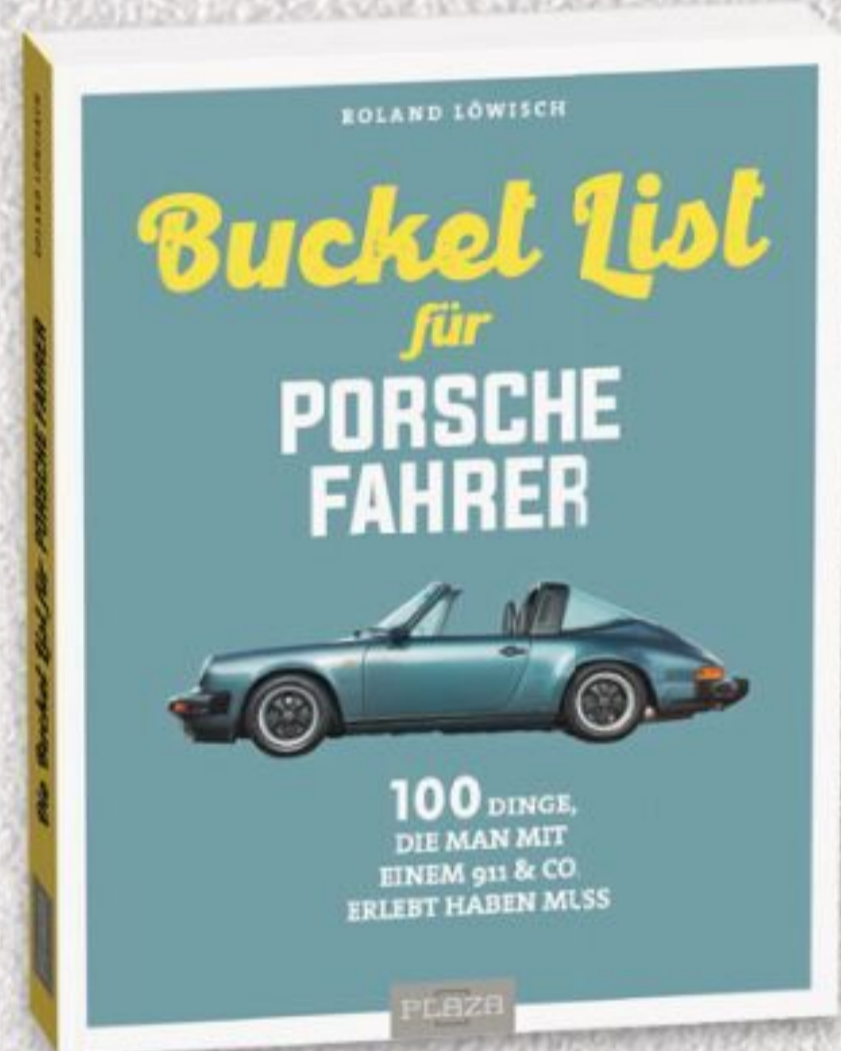
- 6 Ausgaben pro Jahr
- Wunsch-Prämie ohne Zuzahlung
- Lieferung versandkostenfrei*
- Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- Keine Ausgabe verpassen
- Zusätzliches ePaper für nur 1 €/Jahr
- Nach Ablauf des Jahres bzw. der zwei Jahre jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar

* im Inland, Ausland auf Anfrage

EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 9,99 Euro



Wert: 9,99 Euro

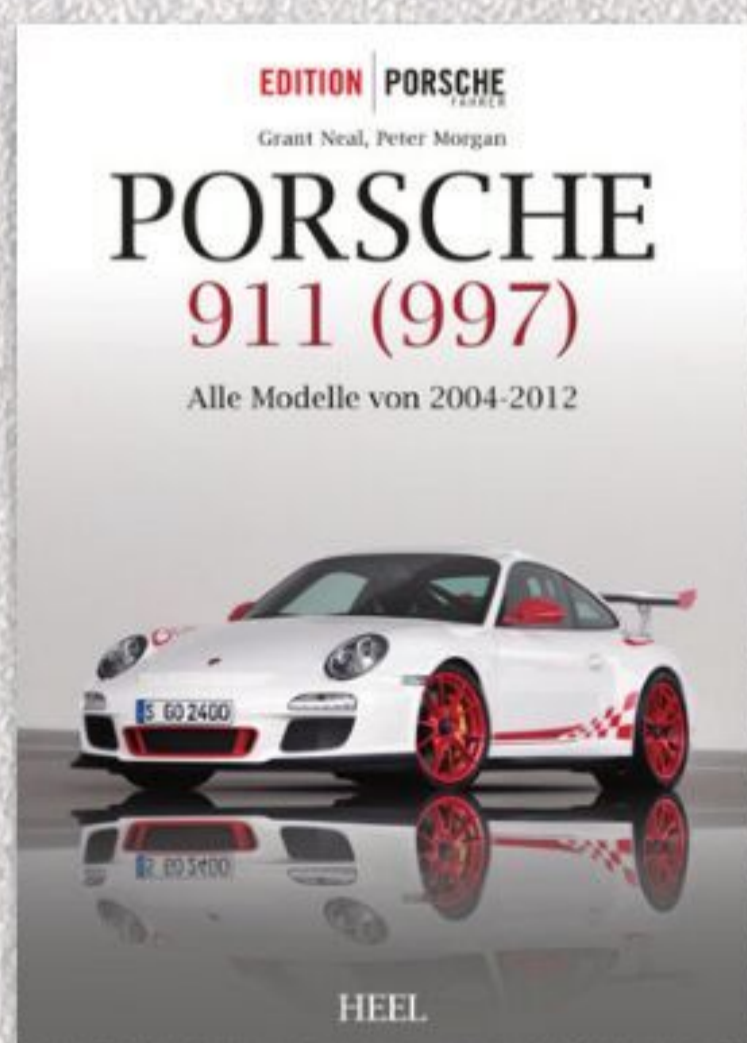


Wert: 12,99 Euro



Majorette
5er Geschenkset
Wert: 16,99 Euro

EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Wert: 29,95 Euro



Playmobil
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 69,99 Euro



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



Schuco
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 39,99 Euro



Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



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

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!

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



PORSCHE DESIGN

IHR SPORTWAGEN AM HANDGELENK.

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

CUSTOM-BUILT TIMEPIECES

porsche-design.com/custom-built-timepieces

Porsche 911 Carrera S Cabriolet:
NEFZ: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 14,7–13,1 · außerorts 7,9–7,4 · kombiniert 10,1–9,8; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 230–223
WLTP: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 11,0–10,3; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 250–233; Stand 04/2022
*Uhrenkonfigurator verfügbar in Deutschland, in der Schweiz, in Österreich ab Mitte 2022

