

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 6-2022
September / Oktober 2022
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/NL/L)
€ 10,40 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

DEUTSCHLANDS
GRÖSSTES
UNABHÄNGIGES
PORSCHE
MAGAZIN



DIE NACKTE WAHRHEIT 964 CLUBSPORT PROTOTYP



In die Wüste geschickt
911 S 2.2 Safari



In die Wüste geschickt
911 S 2.2 Safari



Sag' ja zum Glasdach
996 Targa

20 % Frühbucher-Aktion auf Winterkompletträder von Porsche Tequipment bei uns im Porsche Zentrum Chemnitz.

Bei Bestellung eines neuen Winterradsatzes bis zum
15.10.2022 erhalten Sie bei uns 20 % Preisnachlass.
Einfach den QR-Code scannen.



Porsche Zentrum Chemnitz
Kamps Sportwagenzentrum
Chemnitz GmbH & Co. KG
Tuchschererstraße 9–11
09116 Chemnitz
Tel. +49 371 36911-0
www.porsche-chemnitz.de



PORSCHE

Ja, aber ...

So könnte sie überschrieben sein, die Bilanz unseres Taycan GTS-Dauer-
tests. Zwei Wochen lang war die E-Sportlimousine täglich mit uns unter-
wegs, mit wechselnden Fahrern, so oft und so viel wie möglich. Auto 2,
Infrastruktur 5 lautete am Ende die Benotung, in der Summe also allen-
falls befriedigend. Die Tücken steckten im Detail: Ladeklappen klemm-
ten, Displays blieben dunkel, Ladesäulen lieferten keinen Strom. Zum
Glück reparierte sich der Taycan selbst und der Geduldsfaden war lang
genug. Aber einfach war es nicht.

Dass automobiler Elektromobilität in Deutschland (noch immer) ein Aben-
teuer, ein Fall für Überzeugungstäter und/oder Eigenheimbesitzer ist, lässt
uns ernüchert zurück. Umso mehr, weil der Taycan bis auf seine kompli-
zierte Bedienung ein überzeugendes, wenn auch hochpreisiges Angebot
darstellt. Er ist auch ein Meilenstein der Porsche-Geschichte – formal, kon-
zeptionell und technisch dürfte er das wichtigste Modell seit Einfügen: dem
Debüt des Cayenne sein. Auch mit dem SUV eroberte sich das Unternehmen
aus dem Stand ein völlig neues Segment und neue Kunden auf der ganzen
Welt, ging völlig neue Wege. Den Taycan wegen der Abwesenheit eines Ver-
brennungsmotors als Nicht-Porsche abzutun, wäre schlichtweg ignorant.
In einer völlig anderen, analogen Welt spielt die Geschichte über die bei-
nahe unglaubliche Entdeckung eines Rallye-Werksautos zum Preis eines
gebrauchten Motorrollers. Der Kauf der ausgewrungenen Reste des Ex-
Waldegaard-Autos der Safari-Rallye 1971 war ein leichtes, doch die an-
schließende Beweisführung, dass es sich tatsächlich um die Startnummer
33 handelte, entwickelte sich zu einem Historien-Krimi mit zahllosen Wen-
dungen und Winkelzügen. Für unsere Titelstory pflügt der conda-grün-
schwarze 911 S noch einmal wie damals durch Sonne, Sand und Staub,
doch das Schönste an der Story ist, dass sie Mut und Hoffnung macht:
Wunder gibt es immer wieder! Manchmal findet sich auf einem Gebraucht-
wagen-Marktplatz auch eine Kostbarkeit mit großer Vergangenheit.
Zeitlich zwischen dem Gestern und Heute, den beiden Polen E-Auto 2022
und Rallyesport 1971 steht der 996-Artikel dieser Ausgabe. Anlässlich des
25-jährigen Jubiläums der Baureihe erklären Ingenieur und Designer, wie
der 996 zu einem revolutionär neuen Elfer wurde, und ich selbst, warum ich
aus freien Stücken vom luftgekühlten Lager zum ersten Targa mit Wasser-
kühlung wechselte. Und wieso ich diesen Schritt nicht bereut habe. Bei 996
wie Taycan gilt: Man muss sich auch mal was trauen, etwas Neues wagen.

Ihr halbwegs moderner

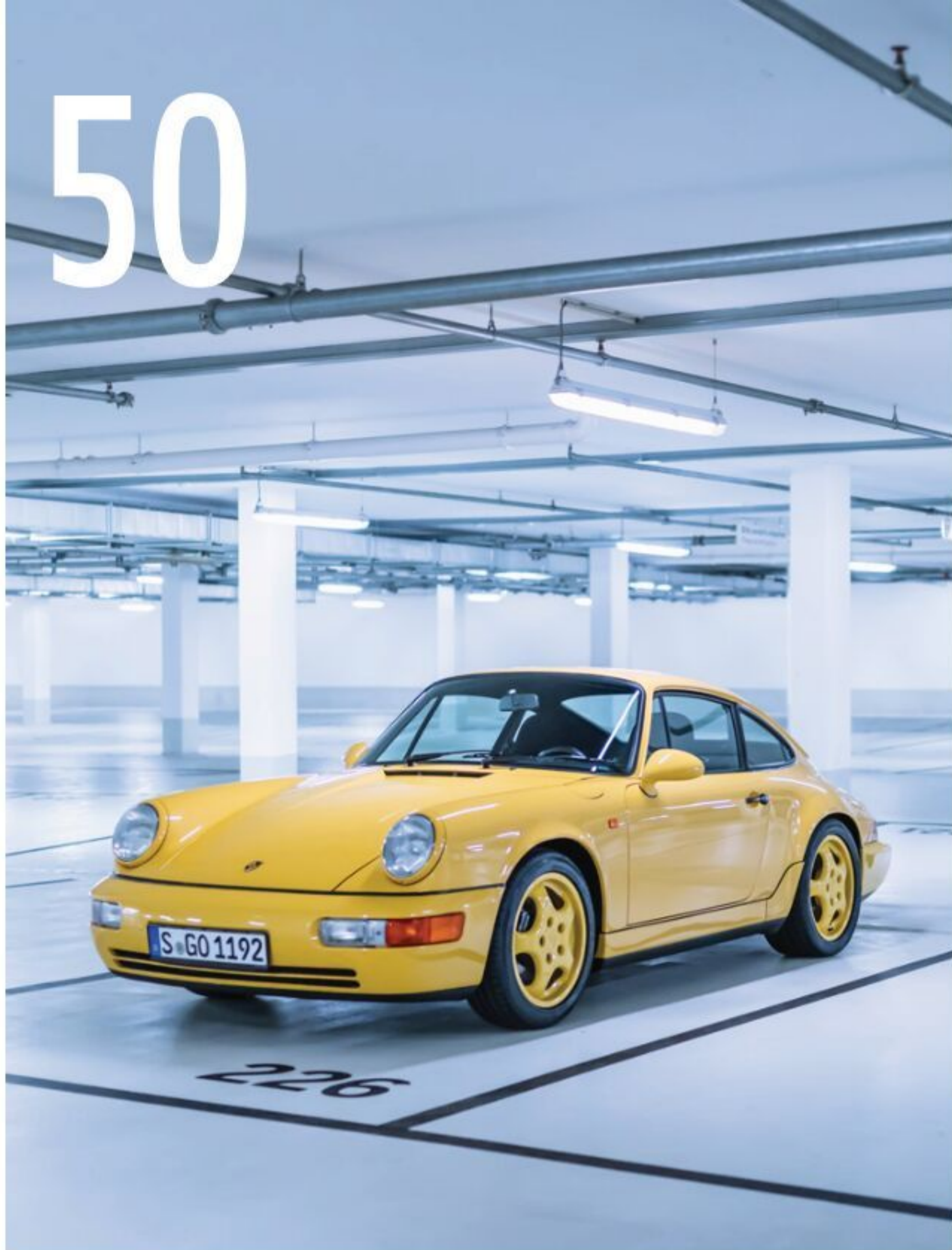
Jan-Henrik Muche

Jan-Henrik Muche



BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...

50



INHALT PORSCHE FAHRER 6-2022

964 CS PROTOTYP

Hätte der einreduzierte 964 Clubsport seine Käufer gefunden? Heute sagen wir laut ja und wünschten, er wäre in Serie gegangen. Doch es blieb bei der Nullnummer.

MASCHINEN

- 12 TITELSTORY
911 S 2.2 „SAFARI“ – SONNE, SAND UND STAUB
- 28 SPORT-SCHAU
LMDH-PROTOTYP 963 – ZURÜCK AUF START
- 50 REPORT
964 CLUBSPORT PROTOTYP – DIVERSIFIZIERT

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 36 FAHRBERICHT
TAYCAN GTS – ZWEI WOCHEN UNTER STROM
- 46 TECHNIK
MOTOR TYP 821 – WEGBEREITER
- 78 ROUTEN-PLANER
CORNICHE D'OR

MENSCHEN + MOTOREN

- 22 PORTRÄT
**HARTMUT KRISTEN –
„KUNDENSORT MUSSTE IMMER GELD VERDIENEN!“**
- 58 MAGAZIN
IM ELFER ÜBER DIE ALPEN – HOCH HINAUS
- 66 KLASSIK
996 TARGA – JE NE REGRETTE RIEN!
- 26 HAPPY END
356 A 1500 GS CARRERA GT – GRAZIE MILLE

RUBRIKEN

- 06 LESERBRIEFE | NEWS
- 94 PORSCHE MARKT
- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM

12



911 S SAFARI

Mit diesem 911 S ging Björn Waldegaard bei der Safari Rallye 1971 an den Start. Als Wrack und Zufallsfund tauchte der Werks-Rallyewagen wieder auf, mehr als zehn Jahre dauerte die Restaurierung. Was für eine Geschichte!

84



356 A 1500 CARRERA

Die Startnummer 255 steht für die Startzeit bei der Mille Miglia 1956, am Ende reicht es für einen Klassensieg. Ein schwedischer Privatfahrer rettet Porsches Ehre! Und sein Auto überlebt.



Sturm und Drang Zeit in den 1970ern? Hatten wir auch.

Entdecken Sie die Sonderausstellung „Spirit of Carrera RS“
ab 20. September 2022 im Porsche Museum.

Weitere Informationen finden Sie unter www.porsche.de/museum



PORSCHE

PREISGUIDE 2022



Als langjähriger PF-Abonnent freue ich mich jedes Mal auf Ihre Zeitschrift, diesmal besonders auf den Preisguide 2022 (Teil 2), der ja auch den Boxster 987 berücksichtigt. Hierzu meine Frage: Beim Typ 987 werden im Preisguide die Sondereditionen „RS 60

Spyder“ und „Design Edition 2“ geführt, nicht jedoch die zum Ende produzierte „Black Edition“ aus dem Jahre 2011, von der 500 Wagen gebaut worden sind. Ich habe das große Glück, einen solch tollen Wagen fahren zu dürfen, und mit dem 320 PS-Motor sowie dem Black-in-Black-Design ist der Wagen nicht weniger spezifisch als die anderen Sondereditionen auch. Wäre klasse, wenn dieser tolle Typ aufgenommen werden würde. Vielleicht eine kleine Anregung für das nächste Jahr.

Bruno M. Ostenried

Anm. d. Red.: Unbedingt! Wir reichen den Hinweis an die Kollegen von Classic Data weiter.

LESERBEFRAGUNG

Ich lese Eure Zeitschrift seit ca. fünf Jahren. Ich fand Eure Zeitschrift zu 70 Prozent superklasse, bin ein großer 911- und 718-Fan und fahre selber einen 718 Cayman. Mich fasziniert die Geschichte von Porsche, vor allem die vor dem Zweiten Weltkrieg, die der Gründung der Firma Porsche und die des ersten Porsche. Ich habe sehr viele Bücher über die Geschichte der Familie Porsche gelesen. An Ihrer Zeitschrift langweilten mich aber immer die Berichte über die SUV-Modelle und den Taycan. Mir ist bewusst, dass diese Modelle Porsche stark gemacht haben, aber für mich sind es nur große Autos mit viel PS, so wie sie viele andere Hersteller eben auch anbieten. Ich habe immer gedacht, dass ich mit meiner Meinung allein dastehe, doch seit der letzten Umfrage Ihrer Zeitschrift ist mir klar, dass nicht nur ich so ticke. Die letzten beiden Ausgaben 4-2022 und 5-2022 waren der Hammer! Ich habe jeden Bericht verschlungen. Ich hoffe, Sie bleiben Ihrem neuen Stil treu. Jetzt sind Sie für mich bei 98 Prozent der perfekten Porsche-Zeitschrift. Früher war Porsche Klassik meine Nr. 1, aber jetzt ist das anders. Bitte! Bitte!! Bitte!!! Weiter so!!!! Und mehr Berichte über die Geschichte der Autos vor 1980.

Arthur Hadrian

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.

RS AMERICA

Ich habe mich sehr über die Inhalte ihrer neuesten Ausgabe gefreut. Tatsächlich war es erfrischend, seit langem mal wieder eine (fast) nicht „elektrifizierte“ Ausgabe vorzufinden. Besonders hat mich der Artikel zum Carrera GT Prototyp angesprochen. Es sind gerade diese geheimnisvollen Porsche-Geschichten, die Ihr Magazin für mich so wertvoll machen. Auch den Leitartikel zum RS-Jubiläum haben Sie kurzweilig verfasst. Eine Zusammenfassung der RS-Modell-Historie ist lesenswerter als eine ständige Wiederholung zur Entstehung des Carrera RS 2.7. Dieser Artikel hat jedoch eine gewisse Unruhe in mir geweckt und mich dazu veranlasst diesen Leserbrief zu schreiben. Ich würde mich freuen, wenn Sie ihn als Anregung für einen längst überfälligen Artikel über den RS America betrachten. Auch wenn er es in Ihrem Artikel auch nur zu einem Halbsatz geschafft hat, bin ich tatsächlich froh, dass er nicht gänzlich vergessen wurde. Insgesamt ist es ein Porsche-Modell, das im Rest der Welt oft Missverständnis und vielleicht sogar Kopfschütteln auslöst. Dabei hat der RS America eine spannende Entstehungsgeschichte zu erzählen. Sie handelt davon, wie es Porsche geschafft hat, ein RS-Modell unter strengsten Sicherheitsvorgaben im US-Markt zu platzieren. Warum der RS America eigentlich dieses Zusatzstufach anstatt der Rücksitze bekommen hat. Wieso ein RS überhaupt mit elektrischen Fensterhebern daherkommt und welcher Sieger-917 von Le Mans eigentlich als Urvater des RS America bezeichnet wird. Ein Artikel zur Transformation eines ROW Carrera RS zum RS America würde viele technische Details enthalten und Ihrem Leseranspruch sicherlich gerecht werden. Letztendlich würde ein solcher Artikel dazu beitragen, das Mysterium RS America endlich aufzulösen und ihn zu dem machen was er tatsächlich ist oder war, ein RS für Amerika.

Markus Bauschulte

AMERICA ROADSTER

Mit Ausgabe 5-2022 ist Euch wieder ein tolles Heft gelungen. Auf Seite 10 ist beim „911 GTS Cabriolet - America Edition“ aber wohl eine Verwechslung passiert? Müsste es nicht heißen: „40 Jahre später folgte der 911 America Roadster auf Basis 964“? Der RS America gehört ja thematisch eher zum Jubilar in diesem Heft, dem RS 2.7.

Hartmut Kristen

Anm. d. Red.: Wir müssen gestehen: den America Roadster auf 964-Basis kannten wir gar nicht. Ist irgendwo da draußen jemand, der einen besitzt? Dann füllen wir die Wissenslücke mit einem Artikel zum Thema. Man lernt ja nie aus! Und den RS America stellen wir bereits in Ausgabe 1-2023 vor.

TOP TEN DER MEISTUNTERSCHÄTZTEN PORSCHE

Wollte Euch endlich mal zu Eurer tollen Zeitschrift, den wunderbaren Texten und den bezaubernden Bildern gratulieren. Ich bin nicht sicher, ob das Fahrzeug in die Titelstory der 10 meistunterschätzten Porsche gepasst hätte, würde mich aber trotzdem über einen Fahrbericht freuen: Es handelt sich um den Cayman 987, Black Edition – lediglich 500 Mal gebaut, wie der Cayman R 330 PS stark, mit einem traumhaften Sound gesegnet, aber nicht ganz so rau wie der Cayman R, also auch ein perfekter Reisewagen.

Lars Schietinger



Bauchkribbeln serienmäßig. Saison für Saison.

Bereiten Sie jetzt Ihren Porsche auf den Winter vor.

Klassische Porsche Modelle haben erstklassigen Service verdient. Deshalb freuen wir uns, Ihnen als zertifizierter Porsche Classic Partner die perfekte Anlaufstelle für Wartung, Pflege und Reparatur klassischer Schmuckstücke anbieten zu können. Am besten, Sie überzeugen sich bei einem Besuch im Porsche Zentrum 5 Seen selbst davon.

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



PORSCHE



EMILU
DESIGN HOTEL



Foto: SMG | Werner Dieterich

GEWINNEN SIE EIN STUTTGART-WOCHENENDE UND GENIEßEN SIE DIE SCHWÄBISCHE LANDESHAUPTSTADT

Sie und Ihre Begleitperson verbringen zwei Nächte im Herzen der Stadt, direkt hinter dem Rathaus in einer Suite des EmiLu Design Hotels. Im September 2021 eröffnet, setzt EmiLu auf individuelles Interior-Design, eine gehobene Ausstattung sowie exklusive Räumlichkeiten wie die Rooftop Location Lennarts, die Fritz Lobby Bar, das Frühstücksrestaurant Fritz, drei Board-Rooms und einen Sauna- und Fitnessbereich.

Außerdem gehören zum Gewinnpaket ein Besuch des Porsche Museums und des Stuttgarter Fernsehturms, sowie eine Sightseeing-Bustour. Kulinarisch enden die Tage im Restaurant Ritzi bei feiner Brasserie-Küche und mit einem schwäbischen 3-Gänge-Menü im Restaurant Marktstüble.

Ausführliche Infos zum Gewinn und Teilnahmemöglichkeit unter „Aktionen“ auf www.porsche-fahrer.de!



DESIGNER-WARE

Es ist ein einmaliges Angebot: Die beiden zentralen Stücke der Ausstellung „50 Jahre Porsche Design“ kommen im Dezember bei einer Auktion unter den Hammer, allerdings nur gemeinsam. Sotheby´s versteigert den als Hommage konzipierten, frisch restaurierten 911 S 2.4 Targa von 1972 zusammen mit einem Timepiece-Unikat auf Basis des Porsche Design Chronographen des gleichen Baujahres.



PERSONALUNION

Seit dem 1. September ist Porsche-Chef Oliver Blume auch Vorstandsvorsitzender des VW-Konzerns – des Unternehmens, in dem er 1994 erstmals Aufgaben übernahm. Seinen Job in Stuttgart wird Blume, der in Wolfsburg auf Herbert Diess folgte, auch nach einem möglichen Börsengang des Unternehmens behalten. Oliver Blume leitet den Vorstand der Porsche AG seit 2015. Zuvor war er bei Porsche Vorstand für Produktion und Logistik. Seit 2018 ist er zudem Mitglied des Konzernvorstands.

ROT PUNKT KÜCHEN



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

driven by
passion.

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

Rotpunkt Küchen GmbH

Ladestraße 52

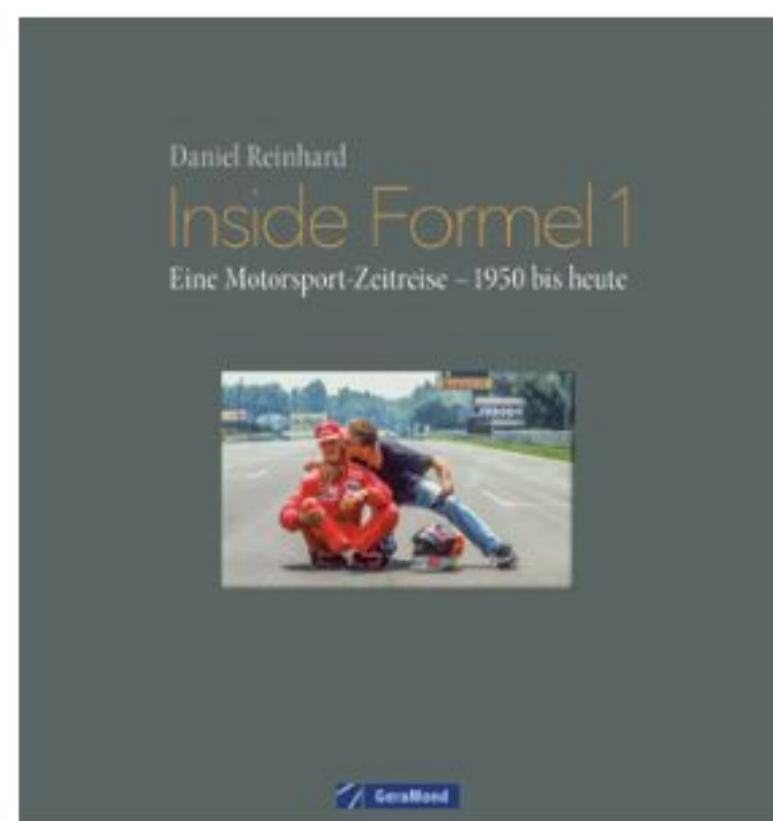
32257 Bünde

Germany

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

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

[@ rotpunktkuechen_de](#)



INSIDE FORMEL 1

Porsche in der Formel 1, auf einmal ist das wieder vorstellbar. Josef Reinhard war schon beim letzten Mal, vor 60 Jahren, dabei. Seit 1950 begleitete der Schweizer Motorsport-Fotograf Königsklasse, Rallye und Rundstreckenrennsport, sein Sohn Daniel folgte ihm 1979 nach. Aus dem Familienarchiv hat „Dani“ Bilder aus über 70 Jahren Rennsport kuratiert. Ein Segen, dass es, anders als erwartet, keine chronologische Abfolge, sondern eine Abhandlung in Kapiteln wurde – die auch sensible Themen wie dramatische Unfälle und das Sterben von Fahrern und Helfern nicht ausspart. So wechseln Menschen, Orte, Rennstrecken und Autos, Schwarzweiß-Motive und Farbfotografie, Details und Renn-Impressionen. Nur der Umstand, dass kein System dahinterzustecken scheint, irritiert bis zum Schluss. 288 Seiten, Hardcover, Geramond, 59,00 Euro, ISBN 978-3964530868



KURT AHRENS

„Wochentags saß er im Schrottbagger, am Wochenende duellierte er sich mit Jochen Rindt, Graham Hill und Jacky Ickx. Und häufiger sogar siegreich.“ So treffsicher formuliert sind nur die wenigsten Rückseiten; das Rennfahrerleben des Kurt Ahrens jr. aus Braunschweig beschreibt dieser eine Satz präzise. Dass Ahrens der Jüngere, der am Anfang seiner Karriere teilweise gegen den Vater Kurt Ahrens sen. im gleichen Rennen antrat, immer Amateur blieb und trotzdem siegte, scheint heute unvorstellbar. Seine größten Triumphe erlebte er auf Porsche, bezwang den unberechenbaren 917 und überstand mit ihm bei einer Testfahrt in Ehra-Lessien einen katastrophalen Unfall nahezu unverletzt. Dass das kompakte Buch zu dem großen Rennfahrer eine Aufstellung aller seiner Rennen enthält, zeigt von Gründlichkeit, und dass es persönlich und unverstellt überkommt, liegt daran, dass sich Auto Eckhard Schimpf und Kurt Ahrens schon fast ein ganzes Leben lang kennen. Es ist ein bisschen so, als säße man beim Interview mit auf der Couch. 144 Seiten, Hardcover, Delius Klasing, 29,90 Euro, ISBN 978-3-667-12520-0



ALLER GUTEN DINGE SIND GT3

Der Sommer 2022 brachte Hitze, Highlights und Höchstleistungen. Den Anfang machte ein Sondermodell, das die Porsche Exclusive Manufaktur im Auftrag der Kollegen von Porsche Motorsport baute: eine Straßenversion des GT3 in Anlehnung an den GT3 Cup im Jubiläums-Design. Anlass zum „Sonderwunsch Werks-umbau“ war der 30. Geburtstag des Supercup-Markenpokals. Ein bereits produziertes GT3-Modell wurde dabei technisch revidiert, erhielt eine achtfarbige Design-Lackierung mit dem Jubiläums-Logo und auf dem hinteren Stoßfänger wurden die Supercup-Champions der letzten 29 Jahren in Goldfarbe verewigt. Die neue GT3-Version für den Kunden-Rennsport feierte kurze Zeit später im Rahmen des 24-h-Rennens im belgischen Spa-Francorchamps Premiere. Der neue GT3 R ist nach dem GT3 Cup das zweite von Porsche Motorsport entwickelte Rennfahrzeug, das auf der aktuellen Generation 992 aufbaut. Zu den Kernstücken des GT3 R zählt der bei der Leistung und im Hubraum gewachsene Motor. Analog zum 911 RSR legte der neue 911 GT3 R von 3997 cm³ um gut fünf Prozent auf 4194 cm³ zu. Hierdurch ist die Spitzenleistung des Motors auf rund 565 PS gestiegen, Drehmoment- und Leistungsverlauf wurden über das gesamte Drehzahlband verbessert. Auch Aerodynamik und vor allem die Balance des von Porsche-Designer Grant Larson überarbeiteten GT3 R wurden optimiert. 511.000 Euro, plus Mehrwertsteuer und Optionen, kostet der ab der Saison 2023 für den Rennbetrieb zugelassene GT3 R.

Mitte August folgte das Debüt des neuen 911 GT3 RS, des sportlichen Top-Modells mit Straßenzulassung. Bei dessen Entwicklung standen die GT-Rennwagen 911 RSR und 911 GT3 R Pate. „Der neue 911 GT3 RS ist stärker denn je für den Einsatz auf Rundkursen optimiert. Für Trackdays und Clubsport-Veranstaltungen hat sich der spontan ansprechende, hochdrehende Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor mit rund 500 PS als ideal erwiesen“, sagt Andreas Preuninger, Leiter GT-Fahrzeuge. „Deshalb haben wir uns bei der Entwicklung des neuen 911 GT3 RS nun vor allem auf die Themen Aerodynamik und Fahrwerk konzentriert.“ Mehr dazu demnächst in einer der neuen Ausgaben von PORSCHE FAHRER.

MR MARVIS

AMSTERDAM



ENTDECKE DIE PERFEKTEN SHORTS

Lerne die Short Easies kennen: MR MARVIS' Vision der perfekten Sweatshorts. Der weiche Stretch-Stoff mit GOTS-zertifizierter Bio-Baumwolle, der elastische Bund und die ultimative Passform machen diese Shorts zu unseren bequemsten Shorts überhaupt. Die Short Easies gibt es in 13 schicken Farben. Für welche entscheidest Du Dich?



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

TITELSTORY – 911 S 2.2 „SAFARI“

SONNE, SAND UND STAUB

Mehr als eine erneute Niederlage hatte die East African Rallye 1971 für Porsche nicht im Angebot. Wieder einmal blieb die Konkurrenz siegreich, ging das Werk leer aus. Immerhin, das Auto des spät ausgefallenen Teams Waldegaard/Helmer überlebte.





Nein, das ist nicht die Piste auf dem Weg nach Nairobi, Mombasa, Daressalam oder Kampala, sondern das Kieswerk Fischer in Tensfeld. Östliches Schleswig-Holstein, so jenseits von Afrika wie nur möglich. Aber mit dem heiser kreischenden 911 S im Safari-Trim, den Ingo Stimming hochtourig im Drift durch Sand und Staub jagt, ist die Illusion beinahe perfekt. Einen alten Elfer mit Rallye-Vergangenheit verzärteln, sauber und steril halten, das ergibt seiner Meinung nach keinen Sinn. Wenn dieses Auto mehr als 6000 Kilometer bei einer der härtesten Rallye seiner Zeit überstanden hat, was sollte ihm dann heute noch ernsthafte Probleme bereiten?

Es gibt ein Modellauto dieses Elfers in der ungewohnten condagrün-schwarzen Farbkombination, der Startnummer 33 auf den Türen und den auf einem Rallyeauto bizarr wirkenden Weißwandreifen. Es gibt aber nur ein Original: dieses Auto, mit dem Björn Waldegaard und Lars Helmer 1971 als erste Europäer beinahe die East-African Safari-Rallye gewonnen hätten. Und es gibt die Geschichte seiner Wiederentdeckung und Restaurierung, eines über zehn Jahre dauernden Versteck- und Verwirrspiels.

Drei Teams auf drei 911 schickte Porsche 1971 ins Rennen: Ake Andersson/Hans Thorszelius (Startnummer 1), Sobieslaw Zasada/Marian Bien (19) und Waldegaard/Helmer (33). Viel Aufwand für eine Veranstaltung, die seit ihrer Premiere 1953 fest in der Hand lokaler Rennfahrer-Prominenz war. Aber mit der Aufnahme in den Kalender der Marken-Weltmeisterschaft 1971 erhielt die Safari-Rallye höchste Weihen, ein Sieg bedeutete Strahlkraft und galt als Zeugnis größtmöglicher Zuverlässigkeit.



**ES GIBT EIN MODELLAUTO, ABER NUR EIN ORIGINAL.
UND ES GIBT DIE GESCHICHTE EINES ÜBER ZEHN JAHRE
DAUERNDEN VERSTECK- UND VERWIRRSPIELS.**



Im Kampf um den maximalen Werbeeffect trieben Datsun und Ford den größten Aufwand, personell wie finanziell. Allein 34 von 112 Autos in der Starterliste waren Datsun, Ford hatte für sechs Escort rund 500 handgeschnittene, fix und fertig auf Rädern montierte Reifen im Gepäck. Auch Saab und Lancia waren mit Werksteams am Start.

DREI LÄNDER, 6211 KILOMETER

Porsche-Rennleiter Rico Steinemann sicherte Porsche zumindest eine eigene Funkfrequenz, um Kontakt zwischen den Teams und Servicekräften zu halten, und Unterstützung aus der Luft. In einem VW Variant folgten Porsche-Mechaniker dem Tross und legten dabei Tag für Tag rund 1000 Kilometer zurück.

Mit 6211 Kilometern Länge war die über fünf Tage durch Kenia, Tansania und Uganda führende 19. Safari-

Rallye die bisher längste und aufgrund geforderter Durchschnitte von 147 km/h auch die schnellste. „Mitten im Verkehr jener drei afrikanischen Staaten, denen die Statistik die höchsten Unfallquoten aller Länder auf dem Schwarzen Kontinent bescheinigt“, wie der mitreisende auto, motor + sport-Reporter Helmut Luckner notierte.

Die schwedischen Porsche-Teams starteten auf zwei grünen 911 S 2.2, dem weißen Wagen hatte das polnische Duo Zasada/Bien noch eigenmächtig vor dem Start ein groß geschriebenes POLAND aufs Dach lackieren lassen. Fast hätte Zasada ja im Vorjahr den Gesamtsieg errungen und den Safari-Fluch gebrochen, aber es blieb auch 1970 beim Beinahe-Erfolg.

Mit defekten Stoßdämpfern und schließlich, nach einer Fahrt ohne Dämpfung über schrundige Pisten und am Ende ausgerissenen Dämpferaufnahmen, stri-



chen Andersson/Thorszelius als Erste die Segel. Lange schien es danach, als würden tatsächlich die anderen beiden Elfer den Sieg unter sich ausmachen, nur weigerte sich der eigensinnig agierende Zasada nach gut zwei Dritteln der Strecke, trotz Teamorder den schnelleren Waldegaard vorbeizulassen. Das erzwungene Überholmanöver in einer scharfen Linkskurve endete mit einem Frontschaden im Graben und bedeutete das Aus für die Startnummer 33.

Am Ende gingen die ersten Plätze wie gewohnt an afrikanische Starter. Der deutschstämmige Vorjahressieger Edgar Herrmann kam mit Co Hans Schuller auf Datsun 240 Z als Erster ins Ziel, auf den Plätzen 2 bis 4 folgten ein weiterer 240 Z, Peugeot 504 Injection und Ford Escort. Auf Platz 5 kam das Porsche-Team Zasada/Bien mit stockend laufendem Motor ins Ziel. Für einen Sieg hatte es mal wieder nicht gereicht. „Schlicht eine Pleite‘ nannte Steinemann die vom Pech verfolgte Porsche-Expedition“, schreibt Luckner.

Über 30 Jahre später sitzt Ingo Stimming, der beim Start der 19. Safari-Rallye im April 1971 rund drei Wochen alt ist, zuhause in Bad Segeberg auf der Couch und zappt sich im Internet mit Lust auf einen Spontankauf durch die klepreisigen Porsche-Anzeigen. „Meine Vespa-Sammlung und einige Projektautos hatte ich kurz zuvor verkauft und das Geld in die Firma gesteckt. Ein paar Euro waren übrig, mir stand der Sinn nach etwas Neuem – nur teuer durfte es nicht sein!“

Der 911, der nahe der Schweizer Grenze steht, sieht schlimm aus, aber allein schon die vorhandenen Ölleitungen sind damals das Geld wert. Zum Preis eines gebrauchten Motorrollers kauft Stimming das Auto. „Immerhin waren alle Papiere dabei. Das eigentliche Problem war die Abholung der nackten Karosserie, der Besitzer wollte die Reste schnell loswerden.“

Ingo Stimming (51), Porsche-Spezialist in 2. Generation mit eigenem Karosseriebaubetrieb, gibt sich keinen Illusionen hin: die verlebten Reste, die vor der Werkstatt in



DAS ERZWUNGENE ÜBERHOLMANÖVER IN EINER SCHARFEN LINKSKURVE ENDETE MIT EINEM FRONTSCHADEN IM GRABEN UND BEDEUTETE DAS AUS FÜR DIE STARTNUMMER 33.



911 S 2.2 „Safari“

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 901/02

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 84,0 x 66,0 mm

Hubraum: 2195 cm³

Leistung: 132 kW (180 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 199 Nm bei 5200/min

Verdichtung: 9,8 : 1

Gemischaufbereitung: mech. Bosch Saugrohreinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgangschaltgetriebe Typ 901/50

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheiben; 282 mm (vorn), 285 mm (hinten)

Radstand: 2268 mm

Spur: 1374 mm (vorn), 1355 mm (hinten)

L x B x H: 4163 x 1610 x 1350 mm

Räder/Reifen: 6J x 15 mit 185/70 VR 15

Leergewicht: 980 kg

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.

Stückzahl: 5

Bad Segeberg anlanden, entsprechen dem Preis und seinen Erwartungen. Als er Stück für Stück tiefer in die Struktur des Wagens vordringt, wundert er sich zuerst über den Schalter im Beifahrerfußraum, die verspachtelten Löcher in den C-Säulen seitlich des Heckfensters und wird stutzig, als er besonders stabil ausgeführte, gedoppelte Radhäuser entdeckt. Ein normaler Elfer ist das nicht! Oder?

KAROSSERIE WEIST AUF RALLYE-AUTO HIN

Stimming fragt seinen alten Bekannten Jürgen Barth um Rat, man kennt sich aus dem historischen Rennsport. Der bestätigt, dass bei dem ersten von ihm allein verantworteten Rallye-Projekt, den Autos für die Safari-Rallye 1971, genau solche Verstärkungen angebracht wurden. Auch das eingetragene Datum der Erstzulassung in den Schweizer Papieren passt, es ist der 15. März 1971. „Mein Geburtstag“, sagt Ingo Stimming. „An ein Wüstenauto hatte ich nie gedacht, aber mit den Hinweisen zum Umbau änderte sich natürlich alles.“

Und ab sofort wird es kompliziert, beinahe mysteriös. Obwohl die Fahrgestellnummer vorliegt, gibt es bei Porsche keinerlei Unterlagen zu dem Fahrzeug mehr. Keine Dokumente, keine Bilder, nichts. Alles, was auf Bau und Werdegang des 911 S 2.2 hinweist, liegt mit einem Mal unter Verschluss. Die Verantwortlichen mauern.

Über Umwege, Bekannte, Kontakte und Sammler mit Beziehungen trägt Ingo Stimming die nächsten zehn Jahre Informationen und Dokumente zu seinem 911 S zusammen. Fotos des Autos und der Rallye, vor Ort von Rico Steinmann geschossen, finden sich schließlich im Rallye-Archiv McKlein in Köln.

Als Basis für die Rallyeautos dienten mehr oder weniger serienmäßige 911 S, deren Karosserie an kritischen Stellen verstärkt und durch den Einsatz von dünnem Blech wieder erleichtert wurde. Unterfahrschutz und gut eingefahrene, elastische Drehstäbe bereiteten die Autos auf die Straßen und Pisten Ostafrikas vor, ein kurz übersetztes Getriebe begrenzte die Höchstgeschwindigkeit auf 180 km/h.

Fast normal: Das Cockpit erfuhr kaum Änderungen, präsentiert sich auf dem Stand der Rallye anno 1971. Nur ein passendes Funkgerät, letztes Detail, fehlt noch.



Ein größerer Tank, Zusatz-Ölbehälter und je ein Ölkühler in jedem Kotflügel, Sportsitze, Cibié-Scheinwerfer und eine Maserati-Doppelfanfare, zu betätigen über einen Schalter im Beifahrerfußraum (genau jener!) erweiterten das Paket. Auch für die ungewöhnlichen Weißwandreifen gab es einen Grund: Die US-amerikanische Kaufhauskette Sears, die als Sponsor der Safari-Rallye auftrat, wollte mit eigenen Pneus ins Reifengeschäft einsteigen und rüstete einige Teams damit aus.

„Beim Motor“, sagt Ingo Stimming, „haben sie wohl wie alle Teilnehmer gemogelt. Offiziell steckte ein 2,2-Liter drin, in Wirklichkeit hatten wohl alle drei Motoren etwas mehr Hubraum. Ein zweiter Zündkreis und ein zusätzlicher, mit Schläuchen ausgestatteter Ölkreislauf als Ersatz für Notfälle und drei Benzinpumpen waren von Anfang an drin.“ Die drei Werkswagen gingen mit den Stuttgarter Kennzeichen S - AA 4826 (Startnummer 1), S - AA 4827 (19) und S - AA 4825 (33) an den Start.

Anhand von originalen Fracht- und Zollpapieren lässt sich nachvollziehen, dass das Waldegaard-Auto

mit einem Flugzeug der Alitalia nach Afrika reiste. „Den Andersson-Wagen hat Porsche wieder mit zurück genommen, der diente später als Übungsauto in einer Rallyeschule.“ Heute weiß Stimming, dass eines der beiden vorausgeschickten Trainingsautos später fälschlicherweise zur Startnummer 33 erklärt wurde – was er heute widerlegen kann.

KARRIERE ALS GRUPPE 4-AUTO

„Es hat zwölf Jahre gedauert, bis ich die offizielle Bestätigung von Porsche erhielt, dass mein Auto der Rallyewagen von Waldegaard/Helmer ist. Erst 2015 hielt ich alle Dokumente in den Händen. Restauriert und komplettiert habe ich den Wagen nach Feierabend und an Wochenenden mit Unterstützung meines Vaters.“ Die Knitterfalten im Vorderwagen, vermutlich Spuren des ersten Unfalls in Afrika, ließen sie dabei unkaschiert.

Auch das weitere Schicksal der Startnummer 33 ließ sich größtenteils aufklären. Als Gruppe 4-Auto verkaufte die Reparaturabteilung des Werks den





**„HEUTE GLAUBE ICH, DASS DAS AUTO
EINFACH ZU MIR WOLLTE. DASS WIR BEIDE
AM GLEICHEN TAG GEBURTSTAG HABEN,
KANN KEIN ZUFALL SEIN.“**

Ingo Stimming

Waldegaard-Elfer ohne Antriebsstrang weiter. Über den Werksfahrer Jo Siffert kam der Wagen in die Schweiz und zum Rennteam Romand.

Der Schweizer Rennfahrer Claude Haldi, als Käufer gebrauchter Rennautos Stammkunde bei Porsche, berichtete Ingo Stimming von Einsätzen des ehemaligen Rallyeautos in Le Mans und bei der Targa Florio. In zahlreichen Rennschlachten ausgewungen, wurde der Wagen 1978 als 3.0-RS-Umbau in den Straßenverkehr entlassen, umgebaut und abgenutzt. Bis ihn Ingo Stimming 2003 mit einem Klick vom Sofa in Bad Segeberg kaufte. „Heute glaube ich, dass das Auto einfach zu mir wollte. Dass wir beide am gleichen Tag Geburtstag haben, kann kein Zufall sein.“

VON LE MANS BIS TARGA FLORIO

Bis ins Detail, über den Meilentacho, den echten, bis 10.000 Touren reichenden Rennwagen-Drehzahlmesser, die Schutzbügel und Aufkleber hat Stimming den Wagen auf den Stand von 1971 gebracht. Komplett ist die Startnummer 33 auch fast 20 Jahre später noch nicht.



Das originale Funkgerät würde noch fehlen, sagt Ingo Stimming, aber obwohl ein identisches Gerät im Datsun 240 Z-Siegerauto montiert sei, habe er immer noch kein Foto davon bekommen können. „Dafür konnte ich den ehemaligen Besitzer eines der Schwesterautos auftreiben. Den Wagen hatte er längst verkauft, aber einige Ersatzteile behalten. Der Tank ist also tatsächlich ein Originalteil der Safari-Rallye 1971. Und die Fahrertür meines Autos trägt sogar noch rund 70 Prozent Erstlack!“

Einen originalen Motor von damals, gelaufen zwischen Kenia, Tansania und Uganda, gäbe es auch noch da draußen, aber das dazugehörige Ersatzteilkpaket würde den Kostenrahmen explodieren lassen. „Deshalb habe ich den Motor meines 911 Carrera RS 2.7 eingebaut. Der ist unempfindlich und passt zum Charakter des Wagens.“

Für die kleinen Löcher in den C-Säulen hat Ingo Stimming auch eine Erklärung gefunden: Hier verschraubte die Rennabteilung links und rechts einen Beifahrer-Haltegriff der Mercedes-Limousine W108. Steckte das Auto im tiefen Sand fest, konnte sich der Copilot an ihnen festhalten, hinten auf die Stoßstange stellen und so die Traktion verbessern. Geholfen hat es nicht, es siegten 1971 mal wieder die Anderen. ◀

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

Finde auf **Ferdineo.com** Deinen TRAUMPORSCHE

Was unterscheidet Ferdineo eigentlich von anderen Fahrzeugmarktplätzen?

Ganz einfach: Nahezu alle spezifischen Porsche Merkmale sind bei uns als Suchfilter schon angelegt. Egal ob PCM, Sport-Chrono-Paket, PDK, Sportomatic, Targa, Schiebedach, etc. So findest du ganz easy deinen persönlichen TRAUMPORSCHE!

Jetzt Porsche finden auf

Ferdineo.com



VÖLLIG
NEU!

Kein Zusammenhang mit der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.



 **Ferdineo**[®]

unterstützt von
PFF



PORTRÄT – HARTMUT KRISTEN

„KUNDENSORT MUSSTE IMMER GELD VERDIENEN“

Manchmal hilft der Zufall, den richtigen Platz zu finden. Bei Hartmut Kristen war es so. Er trug dazu bei, den Motorsport bei Porsche in einer schwierigen Phase am Leben zu halten.

Schon, dass er bei Porsche landete, ist einer glücklichen Fügung zu verdanken. Hartmut Kristen sollte als junger Student 1983 nur ein paar Wochen in einer Abteilung in der Betriebswirtschaft aushelfen, da der Leiter längerfristig erkrankt war. Er hatte dort schon öfter gearbeitet, kannte sich aus. „Da habe ich beim ersten Einstempeln im Werk 1 an der Stempeluhr eine interne Ausschreibung entdeckt.“ Gesucht wurde ein Mitarbeiter für das Marketing im Unternehmen. Er klopfte in der Personalabteilung ab, ob er sich, obwohl nur Vertretung, auf diese Stelle bewerben könne. Aber natürlich, gab man ihm zu verstehen: „Sie sind ja praktisch schon ein Mitarbeiter.“

Mehr oder weniger traf das zu. Schon sein erstes Praktikum bei Porsche hatte er 1977 absolviert und später regelmäßig in der Werksreparatur als Werkstudent gearbeitet. Zu dieser Zeit studierte er bereits ein Jahr in Stuttgart an der Universität Maschinenbau und Verfah-

renstechnik. 1979 folgte ebenfalls in Stuttgart ein zweites Studium als technisch orientierter Diplomkaufmann. „Mehrstufige Deckungsbeitragsrechnung in mittelständischen Unternehmen“ lautete seine Abschlussarbeit, die er bei Solo-Kleinmotoren anfertigte, einer Fima in Sindelfingen-Machingen, bekannt vor allem durch ihre Rasenmäher.

PRAKTIKUM IN DER WERKSREPARATUR

Mit dem BWL-Studium schlug er den Weg ein, den sein Vater Harry einst ging. Der arbeitete bei IBM im Vertrieb. Zuerst lebte die Familie in Berlin, wo Hartmut Kristen am 2. Januar 1955 geboren wurde. Fünf Jahre zog die Familie nach Böblingen. Hartmut Kristen wuchs im benachbarten Sindelfingen auf, besuchte dort die Grundschule und machte sein Abitur.

„Ich habe damals gerne an Käfern geschraubt, so als Hobby“, sagt Kristen. Wobei geschraubt etwas untertrieben ist. Zwei bis drei Tage in der Woche arbeitete er in der



Werkstatt von Heinz Willibald in Rutesheim in der Nähe von Leonberg, wo schnelle Motoren auf Basis der 914/4-Vierzylinder entstanden. Willibald übernahm den Rumpfmotor des VW Typ 4-Aggregats, modifizierte die Zylinderköpfe und baute schärfere Nockenwellen ein. Dazu stellte er den Motor auf Vergaser um, verpasste ihm ein Porsche-Gebläserad und eine verbesserte Ölkühlung; über 100 PS waren die Regel. Mit luftgekühlter Motorentechnik kannte sich Kristen also auch bereits aus, als er sich bei Porsche im Marketing bewarb.

Kristen hatte Glück, er bekam die intern ausgeschriebene Stelle, was nicht unbedingt selbstverständlich war. Der Fahrzeugabsatz lief 1983 eher schleppend, in der Regel wurden offene Stellen durch bereits angestellte Mitarbeiter besetzt.

1986 wechselte Kristen im Bereich Marketing von der Wettbewerbsbeobachtung in die Produktplanung 911. Dass er sein Faible für Motorsport und Tuning nicht vergessen hatte, zeigte der Umstand, dass er dort den

zweiten gebauten Porsche 911 Carrera 3.2 Clubsport (s. PORSCHE FAHRER 1-2022) als Dienstwagen ausgeliefert bekam – der erste war an Schwimmstar Michael Groß gegangen.

VON DER TUNING-WERKSTATT INS PORSCHE-MARKETING

Kristens Dienstwagen war weiß. „Das ist die leichteste Lackierung, weil die Farbe die höchste Deckkraft hat“, und trug abweichend von der Serie Fuchsfelgen im Format 7 x 16 Zoll an der Vorderachse. „Die hatte sich Michael Groß bestellt – und da dachten die wohl am Band, alle Wagen werden damit ausgeliefert.“

Anfang 1991 bot das Unternehmen Kristen an, als Vice President Marketing zu Porsche Cars North America zu wechseln, ein Jahr darauf übernahm er den Bereich Teile und Service. Porsche hatte in den USA zu dieser Zeit keinen leichten Stand. Die Verkäufe waren eingebrochen Um im größten Exportmarkt weiter erfolgreich zu sein, fehlte Porsche ein attraktives Angebot.

**HARTMUT KRISTENS
911 CARRERA 3.2 CLUBSPORT
WAR WEISS. „DAS IST DIE
LEICHTESTE LACKIERUNG,
WEIL DIE FARBE DIE HÖCHSTE
DECKKRAFT HAT.“**



Immer mittendrin, statt nur nur dabei: Helmut Ampferer, Hartmut Kristen und Alwin Springer in Le Mans 1994 (l). Bei Testfahrten mit dem RS Spyder in Weissach mit Wolfgang Dürheimer (M.) und in Monza mit Norbert Singer (r.)

Während ein 911 Targa im Jahr 1986 noch für 37.000 Dollar angeboten werden konnte, kostete ein 964 drei Jahre später bereits 69.000 Dollar. Rückblickend sei es ein großer Fehler gewesen, den Porsche 911 optisch nur behutsam weiterzuentwickeln. „Das hat fast zum Untergang des Unternehmens geführt“, sagt Kristen.

Die Japaner hatten immer mehr Erfolg mit ihren Sportwagen in den USA. Der 1989 neu vorgestellte Nissan 300 SX mit seinem V6-Biturbo-Motor und 283 PS kostete fast 30.000 Dollar weniger, Honda brachte den in der amerikanischen Fachpresse hochgelobten NSX auf den Markt. Kristen war es, der angesichts dieser Konkurrenz zwei Sondermodelle für den US-Markt auf den Weg brachte, den 911 RS America und den 911 America Roadster.

Als die Verkaufszahlen einbrachen, wurden 1991 viele Mitarbeiter in der amerikanischen Vertriebsorganisation entlassen, allein im Aftersales Bereich rund ein Drittel. Verkaufte Porsche Cars North America 1986

noch 30.471 Fahrzeuge in den USA und Kanada, waren es 1991 nur noch 4388. Die beiden folgenden Jahre ging es noch weiter bergab (1992: 4131; 1993: 3713).

RÜCKKEHR AUS DEN USA

1993 war Kristen schon wieder in Deutschland – obwohl es ihm in den USA gut gefallen hatte. Nach zwei Jahren als Leiter Marketing in Stuttgart wurde er im April 1994 zum Leiter Vertrieb Sonder- und Rennfahrzeuge ernannt. Von Porsche-Chef Wendelin Wiedeking erhielt er die klare Vorgabe, innerhalb eines Jahres ein positives Betriebsergebnis zu erzielen, sonst würde der Bereich geschlossen werden.

Kristen gelang das Kunststück, wenn auch teilweise mit ungewöhnlichen Methoden. Bei Porsche wurde in diesen Jahren kräftig gespart, einen teuren Computer wollte man ihm nicht zugestehen. Also ging er einfach in den nächsten Laden und kaufte sich selber einen, damit er den Vertrieb effektiver organisieren konnte.

„VIELLEICHT WAR ES JA MEIN VORTEIL, DASS ICH ALLES GELERNT HATTE: DAS HANDWERKSZEUG, UM EINEN WAGEN ZU BAUEN SOWIE DIE PLANUNG UND MARKETINGANALYSEN.“



Dazu kam, dass es ihm mit einer sehr kleinen Gruppe von Mitarbeitern gelang, den Porsche 993 GT2 mit verhältnismäßig überschaubaren Mitteln als Straßenfahrzeug und Rennfahrzeug für den Kundensport zu entwickeln. Dabei ging es vor allem auch um die Generierung von Umsätzen mit Ersatzteilen und Revisionen. Die von Porsche damals angebotenen Cup-Porsche auf 911-Basis waren in dieser Beziehung keine großen Umsatzbringer, da sie weitgehend mit langlebiger Serientechnik versehen waren und die Spitzenleistung nicht im Vordergrund stand.

Zwar zeigte der GT2, dass Porsche auf Dauer nicht gegen eigens entwickelte Rennwagen wie einen McLaren würde bestehen können, dafür brachte das Modell neuen Schwung in den Kundensport. „Vielleicht war es ja mein Vorteil, dass ich alles gelernt hatte: Das Handwerkszeug, um einen Wagen zu bauen sowie die Planung und Marketinganalysen“, sagt Hartmut Kristen. „Kundensport musste immer Geld verdienen und diente auch dazu, Werkseinsätze zu finanzieren.“

Das bekam er zu spüren, als er 2004 Leiter Motorsport bei Porsche wurde. „Wir haben von Wendelin Wiedeking nur grünes Licht bekommen, den RS Spyder zu bauen, weil der V8-Motor auch so ausgelegt wurde, dass er auch für den Porsche GT3 zu verwenden gewesen wäre.“ Dass es nicht dazu kam, lag

darin, dass es Porsche gelang, den Sechszylinder-Boxer von 3,8 auf 4,0 Liter Hubraum zu vergrößern und dabei standfest zu halten. Trotzdem erhielt der Motor des RS Spyder noch eine Verwendung in der Serie: Das 3,4-Liter-Triebwerk wurde modifiziert und mit 4,6 Liter Hubraum im Porsche 918 eingesetzt. Heute lebt der Motor, noch einmal modifiziert, im neuen Porsche 963 fort.

WIEDER EIN WERKSTEAM

Von einem weiteren Projekt blieb dagegen nur der Motor selber übrig: 1999 entstand ein weiteres Rennfahrzeug, der LMP2000. Doch Porsche beschloss, den Wagen nicht zu bauen. Sein V10-Motor fand dagegen den Weg in den Porsche GT.

Auch was heute selbstverständlich erscheint, hatte einen schwierigen Start – die GT3-Varianten des Porsche 911. Der neue 996 war konsequent auf effiziente Produktion zugeschnitten worden. „Nicht einmal ein Turbo-Motor war zunächst vorgesehen.“ Herbert Ampferer hatte dann die Idee, den Motor des 911 GT1 als Basis für den 996 Turbo zu verwenden und davon eine Saugmotorversion für den GT3 abzuleiten. Auch hier hielt Wiedeking die Motorsporttruppe kurz, Improvisation half bei

der Umsetzung „Roland Kussmaul etwa fand heraus, dass sich der hintere Radträger des in der Entwicklung befindlichen Boxster S an der Vorderachse verwenden ließ. Er war in dieser Beziehung sehr einfallsreich.“

Am Ende seiner Laufbahn bei Porsche trug Hartmut Kristen entscheidend dazu bei, dass Porsche wieder ein Werksteam erhielt: Porsche beteiligte sich an dem Zusammenschluss von Olaf Mantheys Rennteam mit den Gebrüdern Raeder. Auch durch den guten Draht zu Olaf Manthey kam es dazu, dass die Mannschaft von 2013 bis 2022 die beiden Werks-Porsche 911 in der Klasse GTE Pro in der Langstreckenmeisterschaft WEC und in Le Mans einsetzte. 2014 ging er in den Ruhestand, blieb aber noch bis 2017 Berater Motorsport.

Welche drei Wagen haben ihn in seiner Zeit bei Porsche Motorsport besonders begeistert – und warum? „Zum einen der 993 GT2. Das war mein Gesellenstück als Projektverantwortlicher nach dem Wechsel in den Kundensport“, sagt Hartmut Kristen. „Als Straßenversion wurde der erste GT2 zum

potentesten luftgekühlten 911 mit Straßenzulassung. Und als Rennfahrzeug hat er uns in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre neben zahllosen Rennsiegen ein solides Wachstum im Kundensport beschert.“

Den 996 GT3 verortet Kristen an zweiter Stelle. Mit ihm sei der Wechsel von der Luft- zur Wasserkühlung inklusive hoher Leistung erfolgreich absolviert worden. „Zur damaligen Zeit war auch die Literleistung von 100 PS pro Liter Hubraum für einen Saugmotor in einem Straßenfahrzeug eine echte Hausnummer. Und nicht zuletzt entwickelte sich sein Namenszusatz zum Gattungsbegriff einer der heute wohl populärsten Rennfahrzeugklassen.“

Last but not least: der RS Spyder. „Aus dem Nichts wurde ein moderner Rennwagen entwickelt, der in den Jahren 2006 bis 2008 das Maß der Dinge im Bereich der LMP2-Klasse darstellte und dabei in der American Le Mans Series auch mehrere Male die Fahrzeuge der LMP1-Klasse hinter sich ließ. Zufall war das nicht!“ ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

MERKUR
PRIVATBANK



**Exklusiv für
Wertpapieranleger
bis zu 2,5 % p.a.**

Angebot freibleibend.

WirtschaftsWoche

**Deutschlands
Kundenfavoriten
SEHR HOHE
EMPFEHLUNG**

2022

MERKUR PRIVATBANK

Branchenvergleich: 13 Privatbanken
Partner: ServiceValue GmbH
wirtschaftswoche.de · 19.05.2022



089 59 99 80



www.merkur-privatbank.de/exklusiv



mastercard

GOODWOOD
FESTIVAL OF SPEED



mastercard

- ROLLS-ROYCE MOTOR CARS
- CARTIER
- LOTUS
- MCLAREN
- MICHELIN
- FERRARI
- HUAWEI
- bp pulse
- TOYOTA GAZOO RACING
- FORD
- Sprinter Group



SPORT-SCHAU – LMDH-PROTOTYP 963

ZURÜCK AUF START

Ein Gesamtsieg fehlt Porsche noch in Le Mans, dann ist die Marke „20“ erreicht – und der 963 soll sie voll machen. Beim „Festival of Speed“ im englischen Goodwood stellte Porsche erstmals Rennwagen, Fahrer und Team vor.



Etwas überraschend kam das Ganze ja schon. Lange sah es so aus, als wäre das Thema Langstrecken-Sport in Zuffenhausen endgültig abgeschlossen. Ein Formel-1-Engagement mit Red Bull ist geplant – Neuland für das Werk. Doch nun will Porsche wieder oben mitspielen, der neue 963 soll Gesamtsieger im Langstreckensport einfahren.

Ganz oben auf der Liste steht der prestigereiche Klassiker Le Mans. Der Vorgänger 919 Hybrid musste dort bei Sieg Nr. 19 Schluss machen. Dabei hätte er das Zeug gehabt, um weiter zu gewinnen. Doch man ließ ihn nicht. Um zu verstehen, warum es so kam und warum es bei Porsche nun wieder nach vorne geht, muss man einen Blick zurückwerfen.

Der Kampf von Audi, Toyota und Porsche unter dem neuen Hybrid-Reglement ab 2014 in der Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC ist längst Geschichte, war aber vielleicht eines der spannendsten Kapitel, die der Motorsport je geschrieben hat.

Das Thema Effizienz stand ganz oben. Vereinfacht gesagt: Die Hersteller bekamen eine festgelegte Menge Energie pro Rennrunde. Was die Teams daraus machten, blieb ihnen selbst überlassen. Welche Motor gewählt, wie die elektrische Energie beim Rekuperieren gespeichert und wieder eingesetzt wurde, war freigestellt.

LANGSTRECKE STATT FORMEL E

Wie so oft im Rennsport: Die schönsten Zeiten waren oft auch die teuren Zeiten. Auf der einen Seite sorgten die Regeln für viel Freiraum, führten aber auch zu einer Technik-Schlacht im Hintergrund, die jährlich dreistellige Millionenbeträge verschlang. Audi nahm seinen Diesel-Renner auch aufgrund des Abgasskandals 2016 aus dem Rennen, Porsche verlor 2017 die Lust, allein gegen Toyota seine Kräfte zu messen. Toyota blieb und gewann seit 2018 Le Mans in Folge.

Norbert Singer hatte schon 2014 auf die Schwachstellen der neuen LMP-1-Klasse hingewiesen. Tatsächlich kamen alle Wagen de facto aus Deutschland, denn Toyota lässt seine Sportwagen größtenteils in Köln entwickeln. Zudem machten es die hohen Kosten für andere Hersteller uninteressant dabei zu sein, denn es drohte das Szenario, für viel Geld nur hinterherzufahren.



Das Festival of Speed im englischen Goodwood wählte Porsche als Tribüne für die Enthüllung des neuen 963. Die Farbgebung soll an den in Le Mans siegreichen 917 von 1970 erinnern.

Porsche verkaufte 2017 seinen Ausstieg damit, in der Formel E einsteigen zu wollen und zudem den 911 in der damals kräftig besetzten GTE-Klasse der Langstrecken-Meisterschaft in den Fokus zu nehmen. Das eine Projekt entwickelte sich nicht sehr erfolgreich: Porsche ist der Formel E zwar dabei, aber nicht vorn – und das ist der eigentliche Anspruch.

Die GTE-Sportwagen in der WEC erwiesen sich wiederum als zu teuer, vor allem zogen sich immer mehr Hersteller aus der Klasse zurück. Porsche schloss den letzten Werkseinsatz mit dem 911 RSR in Le Mans 2022 immerhin mit einem Klassensieg ab, im Übergangsjahr 2023 werden die Wagen nur noch von Privatteams eingesetzt, um 2024 Platz zu machen für preiswertere GT3-Fahrzeuge.

Porsche ist nun auch aus einem Grund wieder in der Spitzenkasse dabei: Die ganze Rennerei ist deutlich günstiger geworden. Das ist nicht Porsche zu verdanken, sondern den Ausrichtern von WEC (World Endurance Championship), Le Mans und dem amerikanischen Pen-

dant IMSA. Dort hat man erkannt, dass es günstigere Basisfahrzeuge braucht, die sich weltweit einsetzen lassen.

Daraus entstanden zwei neue Kategorien für den Langstrecken-Sport: Die Hypercars und die LMDh-Autos. Beide Wagen werden sich ab 2023 sowohl in der WEC, Le Mans und der IMSA einsetzen lassen, die Hypercars sind schon seit 2021 Nachfolger der LMP-1-Wagen in der WEC und in Le Mans. Dazu werden die Wagen über Dinge wie Reifenbreiten oder Hybrid-Boost angeglichen – in der Spitzenklasse wird es künftig also eine ausgefeilte Balance of Performance (BOP) geben, wie man sie von den GT-3-Fahrzeugen bereits kennt.

WAS IST DER UNTERSCHIED ZWISCHEN HYPERCAR UND LMDH?

Hypercar: Die Hersteller entwickeln ein eigenes Chassis, können den Motor frei wählen und wahlweise durch ein Hybridsystem mit bis zu 200 kW an der Vorderachse ergänzen. Trotzdem sind die Regeln so gestaltet, dass die Wagen wesentlich günstiger zu entwickeln und bauen sind als die LMP-1-Vorgänger.

LMDh: Die LMDh-Rennwagen setzen auf mehr Einheitsteile, um die Kosten gering zu halten. Das Chassis kann man aus der Palette der LMP2-Hersteller Dallara,



Drei zu Sechs: Der dreifache Le Mans-Sieger André Lotterer gehört zum Fahrerteam des neuen 963. Der sechsfache Sieger Jacky Ickx (r.) gewann das letzte Mal vor 40 Jahren auf 956 in Le Mans.

Multimatic, Oreca oder Ligier wählen. Das ist die Prototypenklasse unterhalb der Spitzenfahrzeuge. Das einheitliche Hybridsystem, das nur auf die Hinterachse wirkt, liefert Bosch, besitzt eine Dauerleistungsauslegung von 50 kW und rekuperiert mit bis zu 200 kW. Die Batterie stellt Williams Advanced Engineering her, das Getriebe Xtrac. Der Motor ist frei wählbar. Der Porsche 963 ist ein LMDh-Fahrzeug mit einem 4,6-Liter-V8-Motor mit Biturboaufladung und 680 PS. Chassispartner ist der amerikanische Hersteller Multimatic, bislang in der IMSA vor allem Mazda verbunden.

WIESO HEISST DER WAGEN PORSCHE 963?

Das ist eine Anspielung auf den extrem erfolgreichen Porsche 956/962. Porsche hatte den 956 für die Langtrecken-Weltmeisterschaft entwickelt, gewann damit zwischen 1982 und 1984 alle Titel. In Le Mans gelang beim ersten Einsatz 1982 gleich ein Dreifachsieg. Der

962 war eine Weiterentwicklung, damit der Wagen auch in der amerikanischen IMSA-Serie eingesetzt werden konnte. Der Wagen dominierte die Szene bis Ende der achtziger Jahre. Insgesamt baute Porsche fast 120 Fahrzeuge, die zuletzt ausschließlich von Kundenteams gefahren wurden. An diese Tradition will Porsche mit dem 963 anknüpfen.

WER SETZT DEN PORSCHE 963 EIN?

Das neue Team trägt den Namen Porsche Penske Motorsport. Anders als beim LMP-1-Projekt mit dem 919 Hybrid, der komplett von einem Team aus Weissach betreut wurde, handelt es sich also nicht um ein echtes Werksteam. Doch die Zusammenarbeit mit Penske als Partner ist für Porsche ein Glücksfall.

Gründer Roger Penske besitzt nicht nur das Team Penske, das erfolgreich in amerikanischen Rennserien wie der Indycar, NASCAR oder CanAm mit verschie-



**DIE MODELLBEZEICHNUNG IST EINE ANSPIELUNG
AUF DEN ERFOLGREICHEN 956/962. AN DIESE TRADITION
WILL PORSCHE MIT DEM 963 ANKNÜPFEN.**

denen Fabrikaten war. Die Verbindung zu Porsche ist stark: Penske war Partner für den Einsatz des 917 von 1972 bis 1974 in der Can-Am-Serie, in der American-Le-Mans-Series setzte sein Team zwischen 2005 und 2008 zwei Porsche RS Spyder ein, gewann damit dreimal die LMP-2-Klasse. Zudem besitzt Penske weltweit Porsche-Zentren, in Deutschland beispielsweise das PZ Mannheim. Inzwischen gibt es auch erste Kundenteams, die den Wagen in der WEC und der IMSA einsetzen wollen.

**WARUM WÄRE DER RS SPYDER AUCH
EIN VORBILD FÜR DEN 963?**

Es gibt viele direkte Verbindungen zwischen dem alten RS Spyder und dem neuen 963. Das wichtigste Team war und ist Penske, beide Wagen sind so gebaut, um auch im Kundensport eingesetzt werden zu können. Der Motor des neuen 963 hat seine Wurzeln in der Konstruktion der Maschine für den RS Spyder. Einer der erfolgreichsten Piloten auf dem RS Spyder, Timo Bernhard, ist heute nach seiner aktiven Rennfahrer-Karriere Markenbotschafter bei Porsche. Der Wagen war sehr erfolgreich in den USA, in Le Mans gelangen ihm Klassensiege. Hartmut Kristen hatte ihn zu einem Rennwagen für Porsche gemacht, der den Kundensport finanziell gut trug. Nur fehlte dem RS Spyder der ganz große Auftritt, um sich in der Motorsportgeschichte zu verewigen. Er blieb stets ein Fall für Kenner und Fans der Szene. Leider.



DAS DEBÜT DES 963 IST IM JANUAR 2023 BEI DEN 24 STUNDEN VON DAYTONA GEPLANT. OB ES GLEICH BEIM EINSATZ IN LE MANS FÜR EINEN SIEG REICHEN WIRD? SELTEN WAR DIE PROTOTYPENKLASSE SO PROMINENT BESETZT!

WER IST AUSSER PORSCHE AB 2023 NOCH WIEDER DABEI?

Porsche ist nicht der einzige Hersteller, der die Chancen des neuen Reglements erkannt hat. Toyota hat schon seit 2021 ein Hypercar laufen, Peugeot hat mit seinem Hypercar in Monza das erste WEC-Rennen absolviert. Ferrari arbeitet ebenfalls an einem Fahrzeug.

Die LMDh-Klasse zieht ebenfalls viele Hersteller an: BMW wird mit einem Fahrzeug vorläufig nur in der IMSA antreten, auch Acura (Honda), Cadillac und Alpine (Renault) treiben eigene Entwicklungen voran. Aus dem VW-Universum will Lamborghini 2024 dazustoßen, während Audi seine Pläne vorerst auf Eis gelegt hat. Setzen alle ihre Vorhaben um, wird es ganz schön voll werden in der Top-Klasse. Mal sehen, wer Durchhaltevermögen zeigt.

WER WIRD DEN 963 FAHREN?

Die ersten acht Piloten hat Porsche bereits bekannt gegeben: die Werksfahrer Kévin Estre, Michael Christensen, André Lotterer, Laurens Vanthoor, Matt Campbell, Mathieu Jaminet sowie Dane Cameron und Felipe Nasr. Einen Coup wie etwa 2013, als Porsche Mark Webber als Teil des LMP-1-Teams präsentierte, gab es in Goodwood nicht. Immerhin: Mit Richard Attwood saß der Rennfahrer im Publikum, der 1970 zusammen mit Hans Herrmann den ersten Gesamtsieg in Le Mans für Porsche auf einem 917 einfuhr – die rot-weiße Farbgebung des 963 erinnert heute daran. André Lotterer ist der Einzige, der noch den 919 Hybrid gefahren ist und kam zu Porsche, weil Audi das eigene Prototypenprogramm eingestampft hatte. Als dreimaliger Le-Mans-Sieger bringt er die meiste Erfahrung mit.

WIE GEHT ES WEITER?

Ein erster Einsatz könnte im November im WEC-Finale in Bahrein außerhalb Konkurrenz sein, im Herbst soll die Homologation erfolgen. Das Debüt ist im Januar 2023 bei den 24-Stunden von Daytona geplant. Ob es gleich beim Einsatz 2023 in Le Mans zum Sieg reichen wird? Selten war die Prototypenklasse im Langstreckensport so prominent besetzt. Der Vorgänger 919 Hybrid brauchte ein Lehrjahr, um danach zu siegen.

FAZIT Kein anderer Hersteller nutzt die neuen Regeln bisher so konsequent wie Porsche, hat sogar schon Kundenteams, die mit dabei sind. Zudem besitzt das Unternehmen in Penske einen Partner, der sowohl IMSA wie WEC perfekt betreuen kann. Dahinter steht etwas, was die Rennabteilung aus Zuffenhausen schon immer gut beherrschte: ihre Möglichkeiten optimal zu nutzen. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

Klangweltverbesserer Heimkinoheld

nuPro AS-3500

- Unerhört klangstarke Soundbar, souverän elegantes Design
- Exzellenter HiFi-Sound, faszinierende Raumklang-Optionen
- Voice+ Technologie macht Sprache und Dialoge prägnanter
- Bassstark – Subwoofer integriert
- Große Anschlussvielfalt



TESTSIEGER Soundbars einteilig



GUT (1,9)

Ausgabe
8/2022

www.test.de

22VS51

Qualcomm
aptX HD



Dolby Audio



EHRliche LAUTSPRECHER

nubert[®]

Direkt + günstig vom Hersteller

nuPro AS-3500: mit Dolby Digital (AC3), DTS Digital Surround, Analog- und Digitalanschlüssen, HDMI. Breite 90 cm, 240 Watt Musikleistung. Weiß oder Schwarz. 995,- Euro (inkl. 19% MwSt., zzgl. Versand)

Nubert electronic GmbH, Nubertstr.1, 73529 Schwäbisch Gmünd, 30 Tage Rückgaberecht · Webshop: nubert.de · Vorführstudios in Schwäb. Gmünd, Duisburg · Expertenberatung 07171 8712-0

ZWEI WOCHEN UNTER STROM



Wie sieht es aus, das ganz normale Leben der elektrifizierten Individualmobilität, der Alltag im Taycan GTS? Wir haben den Test gemacht und zwei Wochen lang den neuesten Vertreter der Taycan-Familie wie einen x-beliebigen Passat Variant benutzt – Tag für Tag, in der Stadt und auf dem Land, unter der Woche und bei der Fahrt in den Urlaub. Ziel des Dauertests: So viele Kilometer und Eindrücke wie möglich sammeln.



Der Taycan GTS in der fast schon zu undramatischen Modelfarbe Kreide tritt seinen Dienst im Heel Verlag in Bestform an: zur Basisausstattung addieren sich mehr oder wenige nützliche Extras wie beleuchtete Türeinstiegsblenden (1011,50 Euro), Hochleistungsbremse (mit 8936,90 Euro der größte Extraposten) oder elektrische Ladeklappen (624,75 Euro) hinzu. Und, und, und. Am Ende liegt der Preis des üppig ausgestatteten Testwagens mit 180.713,25 Euro rund 50.000 Euro über Basispreis. Es gäbe den GTS auch als Sport Turismo, aber die Form des normalen Viertürers wirkt schlüssiger und eigenständiger.

Tag 1 beginnt in der Großstadt Frankfurt am Main, mittendrin. Wer hier eine Garage hat und nicht zwei-, dreimal am Tag mit fünf Metern Taycan auf Parkplatzsuche gehen muss, darf sich privilegiert fühlen. Auf dem engen Garagenhof reduziert die optionale Hinterachslenkung den Wendekreis merklich, aber der aufrichtige Applaus der Nachbarn vom Balkon gegenüber beweist, dass das Einparken eines modernen Taycan in eine Garage aus den sechziger Jahren durchaus als Kunststück betrachtet werden kann. Eine Alternative zu diesem Parkraum, der so eng ist, dass die Sicherheitstechnik des Taycan beim Rückwärtsausparken die Notbremse reinhaut, gibt es leider nicht nicht: Strom gibt es nur hier.

Eine Haushaltssteckdose muss in diesem Fall reichen. Bei einer Ladeleistung von rund 3 kW und einer Brutto-Batteriekapazität von 93,4 kWh, wie sie beim GTS mit Performance-Batterie Plus serienmäßig ist, ergibt sich rein rechnerisch eine maximale Ladezeit von 31 Stunden. Das macht Angst! Und eine starke Wallbox mit 11 kW-Ladeleistung bleibt ohne Eigentümer-Versammlung der Vermieter oder dazugehöriges Eigenheim Wunschdenken.

Die Lösung: der von Porsche lieferbare, 1666 Euro teure On-Board-AC-Lader mit 22 kW, der die Ladezeit drastisch reduziert. Selbsterklärend ist die umfangreiche Verkabelung nicht. Und welcher der beiden Ladeanschlüsse ist der richtige? Weil die mitgelieferte Erklärung vage bleibt, hilft nur ausprobieren. Irgendwann gibt

das System grünes Licht, Strom fließt. Die Frage, wie dauerhaftes Laden eines E-Autos in einer gemeinschaftlich genutzten Garagenanlage wohl abgerechnet wird, bliebe noch zu klären ...

LADEN WIRD DAS THEMA DER NÄCHSTEN ZWEI WOCHEN SEIN.

Die benötigten Kabel für alle Fälle führt der Taycan im „Frunk“ (Front Trunk), dem vorderen Kofferraum mit sich. Mit 84 Liter Fassungsvermögen fällt das vordere Gepäckabteil klein aus, sind jedoch alle Kabel drin, ist eine weitere sinnvolle Nutzung schwer. Der hintere, 407 Liter fassende Laderaum ist tief, aber flach. Unter einer Klappe liegt hier das stets benötigte Kabel für die Ladesäule, das im besten Fall ausreicht, so dass vorne wieder Platz bleiben würde. Ist der Kofferraum hinten voll, muss zum Herausholen des Kabels allerdings erst Gepäck ausgeräumt werden.

Am nächsten Tag ist die Batterie des Taycan zu 100 Prozent geladen. Bei einer

tatsächlich nutzbaren Energiemenge, einer Netto-Batteriekapazität von 83,7 kWh, verspricht Porsche im Idealfall einen WLTP-Verbrauch von 22,3 kWh auf 100 Kilometern und eine Reichweite zwischen 439 und 504 km Reichweite. Das jedoch sind Laborwerte, ermittelt auf dem Prüfstand, um eine internationale Vergleichbarkeit zu erreichen. Realistisch und unproblematisch sollen laut Porsche auf jeden Fall 400 Kilometer sein. Trotzdem wird an Tag 2 nur eine Reichweite von 304 Kilometern angezeigt. Hm ...

REICHWEITE WIRD DAS ANDERE THEMA DER NÄCHSTEN ZWEI WOCHEN SEIN.

Bei der Berechnung der Reichweite bezieht die Elektronik Fahrweise und Verbrauch der letzten rund 600 km in die Kalkulation mit ein. Die Reichweite ist also ein Erfahrungswert, basierend auf dem Fahrstil des vorherigen Nutzers und lässt sich durch umsichtiges Fahren und Bremsen (Rekuperation) während

Rennstrecke statt Alltag: Schnelle Rundenzeiten kann der Taycan GTS sowieso, im alltäglichen Leben der Großstadt wirkt die große Sportlimousine oft unhandlich. Die Langstrecke, das Leben dazwischen, sind ist sein Metier.





**DIE 504 KILOMETER REICHWEITE NACH
WLTP SIND EIN LABORWERT, 400 KM SOLLEN
PROBLEMLOS ERREICHBAR SEIN.
VIEL HÄNGT AN DER EIGENEN FAHRWEISE.**

der Fahrt verlängern. Tatsächlich: auf rund 130 km Strecke bei gedämpfter Gangart ging die Anzeige nur um 50 km auf 250 Kilometer zurück. Auch die Topographie spielt dabei grundsätzlich eine Rolle.

Den Blick von der Anzeige mag trotzdem keiner der Fahrer (und sogar Beifahrer) in den verbleibenden 13 Tagen lassen. Wie alle anderen Kollegen ist auch Verleger Franz-Christoph Heel von der Wertigkeit und Qualität des Taycan begeistert, allerdings vermisst ihm das Wissen um mangelhafte Ladeinfrastruktur bei begrenzter Reichweite den Spaß am Fahren und gebotener Leistung. Mal besser auf die nächste Akku-Generation und mehr Ladepunkte warten, lautet sein zwiespaltenes Fazit.

Die E-Motoren an Vorder- und Hinterachse stammen vom Topmodell Taycan Turbo, liefern beim GTS jedoch weniger Leistung. Beim Anfahren, Beschleunigen und Bremsen sind stets beide Motoren aktiv, beim Fahren auf gerader Strecke ohne Lenkeinschlag wird zum Energiesparen der vordere Motor abgekoppelt. Das spart Energie.

Genau dort, auf Autobahn und Landstraße, spielt die Sportlimousine auf hohem Niveau. Handling, Straßenlage, Komfort, das alles ist Premium. Herstellungsleiter Thomas Kapteina zeigt sich tief beeindruckt, für ihn bedeutet der Taycan Erstkontakt mit der Elektromobilität. Die Fahrleistungen, vor allem das von Drehzahlen unabhängige Beschleunigen, schlagen ihn in den Bann. Von 0 auf 100 km/h

in weniger als 3 Sekunden, ohne jedes Geräusch! Die zum Teil komplexe Bedienung mit zahlreichen Untermenüs über Touchscreens und zu wenigen klar in der Nutzung definierten Schaltern bewertet Kapteina kritisch, weil den Fahrer ablenkend. Ein Eindruck, den andere Fahrer im Haus bestätigen.

Da scheint das optionale, über dem Handschuhfach direkt vor dem Beifahrer platzierte Display, über das Fahrzeugfunktionen kontrolliert und gesteuert sowie Medien bedient werden können (1023,40 Euro), plötzlich wie eine sinnvolle Ergänzung. Dass einklappbare Außenspiegel in dieser Fahrzeugklasse und bei einem Basispreis von rund 132.000 Euro mit 297,50 Euro extra bezahlt werden müssen, ist hingegen nur popelig.

Taycan GTS**Motor:** permanenterregte Synchronmaschine**Brutto-Batteriekapazität:** 93,4 kWh**Leistung:** 380 kW (517 PS),
Overboost bei Launch Control: 440 kW (598 PS)**Drehmoment:** 850 Nm bei Launch Control**Kraftübertragung:** je eine permanenterregte Synchronmaschine an Vorderachse (Eingang-Getriebe) und Hinterachse (Zweigang-Getriebe)**Karosserie:** selbsttragend, vollverzinkt**Fahrwerk/Lenkung:** PASM, Luftfederung; elektro-mechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung**Bremsen:** Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten), gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben 390 x 36 mm (vorn), 358 x 28 mm (hinten)**Radstand:** 2900 mm**Spur:** 1710 mm (vorn), 1694 mm (hinten)**L x B x H:** 4963 x 1966 x 1381 mm**Räder/Reifen:** 9 J x 20 mit 225/40 ZR 20 (vorn), 11 J x 20 mit 295/35 ZR 20 (hinten)**Leergewicht:** 2295 kg**Zul. Gesamtgewicht:** 2850 kg**Höchstgeschwindigkeit:** 250 km/h**Beschleunigung 0-100 km/h:** 3,7 s**Preis:** 132.072 Euro



Unisono gelobt wird der für einen Porsche überraschend hohe Komfort und die nahezu geräuschlose Fortbewegung. Die Idee, über das Electric Sport Sound-Feature ein künstlich erzeugtes Motorengeräusch zu simulieren, wird hingegen als obsolet abgetan.

Assistenzsysteme gibt es reichlich, aber dass der Taycan mehrfach zum mittigen Fahren trotz schmaler Landstraße im Hintertaunus auffordert und dabei in die Lieder der Spotify-Playlist quatscht, wird von mitreisenden Teenagern im Fond als lästig empfunden. Zum technischen Overkill entwickelt sich beinahe die elektrische Steuerung der Ladeklappen.

Seit dem ersten Aufladen hängt die Klappe auf der Fahrerseite auf halber Höhe fest. Ist diese nicht ganz geschlossen, so lässt sich der umfangreichen Bedienungsanleitung entnehmen, wird die andere automatisch blockiert. Im schlimmsten Fall ließe sich der Taycan wegen einer solchen Lappalie also nicht mehr laden. Groß ist die Erleichterung, als die Klappe nach einigen Stunden wieder schließt. Wieso, weshalb sie hing? Egal. Glück gehabt!

Komfort und Sport in Leder und Alcantara (typisch GTS): Qualität der Materialien und der Verarbeitung genügen hohen Ansprüchen. Display, bzw. Touchscreen vor dem Beifahrer (o.r.) erleichtern die Bedienung.

Kurz vor Übergabe an PORSCHE FAHRER-Projektleiter Steffen Wagner fällt das Laden ganz aus. Am Auto liegt es nicht! Die beiden nächst gelegenen, zu Fuß rund 20 Minuten entfernt gelegenen Ladesäulen in der Frankfurter Innenstadt sind zugeparkt, bzw. nicht funktionsfähig. Bei Scannen der Barcodes teilt das System des Anbieters mit, diese seien falsch, bzw. die Säulen nicht existent (!) und rät zum Weiterfahren an einen anderen Standort. Dank 9-Euro-Ticket wäre zumindest die Ab- und Anreise zum Ladepunkt per U-Bahn hier ein Leichtes gewesen. Schade!

Die vom intelligenten Navigationssystem vorgeschlagene Ladestation in der erweiterten Nachbarschaft akzeptiert leider die beiliegende Porsche-Ladekarte nicht, liefert aber keine Erklärung dafür. Eine Erfahrung, die auch Technik-Lektor Jürgen Schlegelmilch eine Woche später macht. Ohne Angabe von



Diffusor, breite Räder und Reifen: Der Taycan ist kein E-Auto, das demonstrativ Verzicht einfordert. Anspruch und Form sind Porsche, die gedämpfte Lackfarbe „Kreide“ aber fast zu unauffällig. Wie wäre es mit Sternrubin?

Gründen wird die Karte abgelehnt. Rund 25 Kilometer muss der Kollege fahren, um auf dem Parkplatz eines Discounters eine kooperierende Ladesäule zu finden.

Völlig problemlos funktioniert gelingt das Laden an 800 Volt-Säulen des Anbieters Ionity, wo mit bis zu 270 kW Gleichstrom geladen werden kann. Erfahrene Porsche-Kollegen raten zu einer Lade-Planung mit Ionity-Infrastruktur und empfehlen, je nach Route, bessere mehrere kurze Stopps zu machen, als am Ende heraus in Bedrängnis zu geraten. In fast allen Fällen ließe sich der Taycan in rund 20 Minuten von 5 auf 80 Prozent aufladen.

Plug & Charge vereinfacht den Vorgang an den Ionity-Ladepunkten: Sobald das Ladekabel eingesteckt ist, wird geladen. Eine Karte oder eine App sind nicht mehr nötig, die Authentifizierungsdaten sind im Fahrzeug selbst hinterlegt. Auch das Bezahlen erfolgt automatisch. Allerdings ist die nächste Ionity-Säule rund 25 km von Frankfurt-Innenstadt entfernt, liegt an der A3 Richtung Süddeutschland. Und wer will schon 50 km hin und zurück zum Tanken fahren?

Nach eineinhalb Stunden wird das erfolglose Lade-Experiment in Frankfurt beendet, mehr als eine Wagenwäsche ist vor der Über-

gabe nicht mehr drin. Enttäuschend! Wie viele 911 hätten sich in 90 Minuten wohl volltanken lassen?

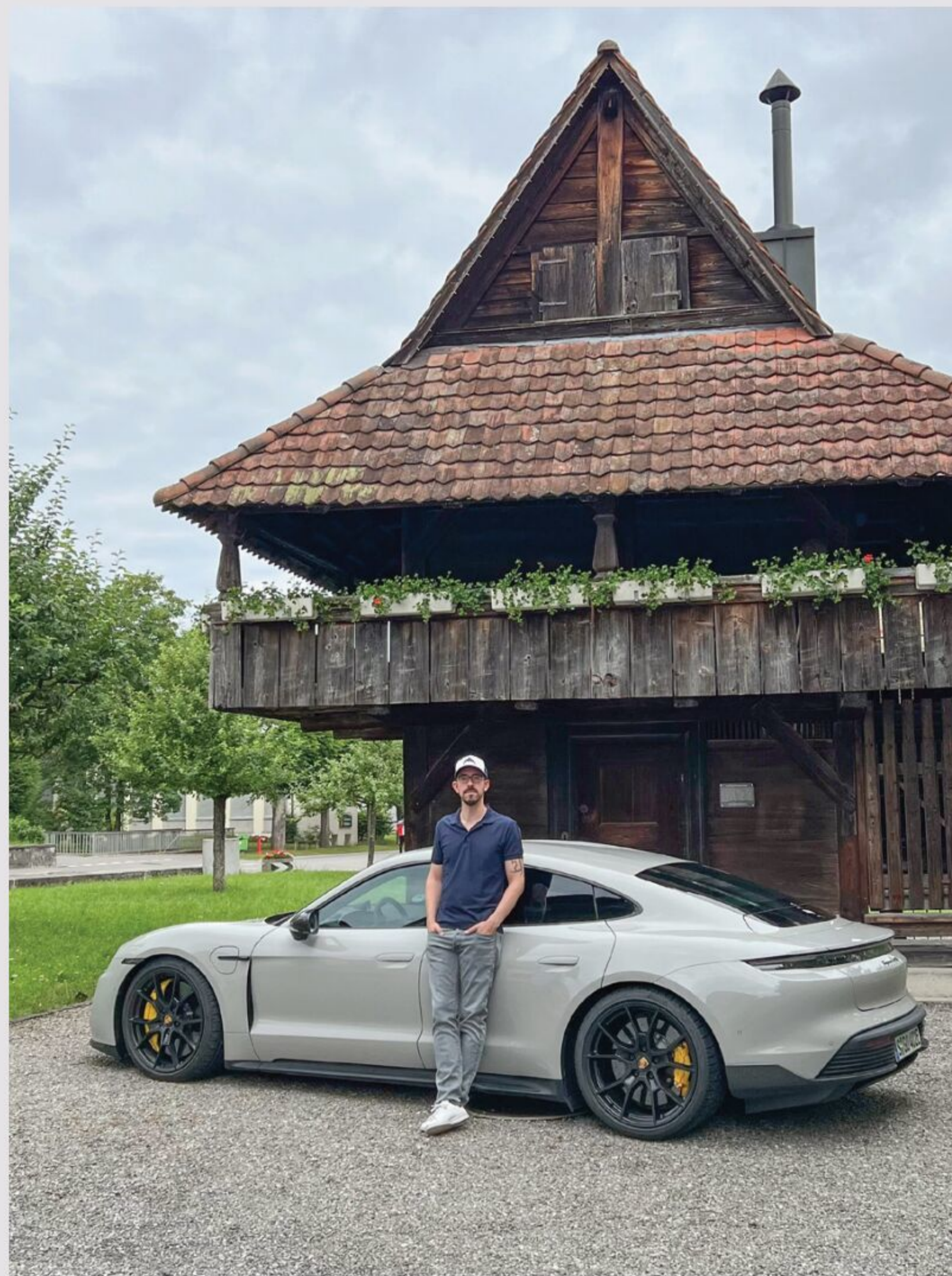


Der Taycan ist ein faszinierendes Stück Technik. Qualität und Machart sind über jeden Zweifel erhaben, gleiches gilt für die Fahrleistungen. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit genügen Porsche-Ansprüchen, gleichzeitig fordert der Taycan von seinen Fahrern/Users ein Umdenken und eine hohe Technik-Affinität. Dass die über Jahre angeeigneten, intuitiven Abläufe bei der Bedienung mitunter darunter leiden, erschwert den alltäglichen Umgang; wer nicht jeden Tag damit unterwegs ist, wird weder alle Funktionen kennenlernen noch die Ausstattung in Gänze erfassen. Die Hauptprobleme bleiben Reichweite und mangelhafte Infrastruktur. Wenn in einer Großstadt samt Mehr-Millionen-Menschen-Ballungsraum die nächste leistungsstarke, unkompliziert zu handhabende Ladesäule 25 Kilometer entfernt ist, kann von einer normalen Nutzung keine Rede sein. Dafür kann der Taycan nichts, bleibt einem vergleichbaren Panamera aber trotzdem unterlegen. ◀

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

KENNZEICHEN E

Der erste Kontakt mit der Elektromobilität und sofort soll es eine Strecke von 500 Kilometern sein?! Die Reaktionen im Kollegen- und Freundeskreis sind eher zurückhaltend denn neidvoll.



Wie viele Ladestops werden wohl nötig sein? Wie viel länger wird die Fahrt im Taycan im Vergleich zum Verbrenner dauern? Was, wenn angesteuerte Ladesäulen besetzt oder gar defekt sind? Wie findet man sie überhaupt? Alles Fragen, die wir uns vor Fahrtbeginn so oder so ähnlich auch stellen.

Also sicherheitshalber kurz nach Fahrzeugübernahme mal testweise eine Ladesäule am Rasthof ansteuern, auch wenn die Reichweite noch knapp über 100 Kilometer beträgt. Und schon geht es los – oder auch nicht. Denn

erstmal tut sich gar nichts, trotz gestenreichen Vorhaltens der Ladekarte in allen nur erdenklichen Winkeln und Abständen. Um es kurz zu machen: Erst ein Anruf beim Betreiber und ein Neustart der Säule bringt Abhilfe. Dann funktioniert es aber immer tadellos und schnell. Innerhalb weniger Minuten steigt die Reichweite auf knapp 300 km. Ein holpriger Start also. Aber Generalprobe verpatzt ...

Das Ziel am nächsten Morgen ist die Schweiz, genauer der Kanton Aargau. Das programmierte Navi kalkuliert mit zwei Ladestops und zeigt diese bereits an. Beruhigend. Und trotzdem fährt die Skepsis mit und der Blick wandert immer wieder zur Reichweitenanzeige. Im Verbrenner passiert das höchstens, wenn die Reserve ausgereizt wird. Niemals auf Langstrecke. Nach 250 km die erste Zwangspause. Porsche-Partner IONITY überzeugt im Gegensatz zur Generalprobe: Taycan und Ladesäule verstehen sich auf Anhieb, Ladekarte nicht nötig, alles läuft automatisiert und mit einer Ladeleistung von teils 250 kW. Es reicht trotzdem für einen ersten Kaffee, nicht nur Espresso.



„AUCH EIN TAYCAN IST EIN PORSCHE UND SOLLTE WIE EINER BEWEGT WERDEN“, HIESS ES BEI DER ÜBERGABE. ABER DER BLICK ZUR REICHWEITENANZEIGE FÄHRT IMMER MIT.

Danach geht es zügig weiter. Zwischendurch genießt man die absolut perfekte Straßenlage, die unwirkliche Beschleunigung und hier und da die Höchstgeschwindigkeit. Aber nur kurz. Da ist er wieder, der Blick der E-Neulinge zur Reichweitenanzeige, der das Vergnügen schnell beendet. Trotzdem reihen wir uns nicht auf der rechten Spur zwischen LKW und Tesla ein. „Auch ein Taycan ist ein Porsche und sollte wie einer bewegt werden“ hieß es bei der Übergabe.

So gelangen wir ohne Zwischenfälle und allzu große Nervosität über die Schweizer Grenze. Und stellen beruhigt fest, dass es hier ganz sicher keine Probleme geben wird: Praktisch jeder Autobahnparkplatz verfügt über mehr als genug Schnellladesäulen. So macht Elektromobilität Spaß. Für die Rückfahrt starten wir gut gelaunt und der Taycan gut aufgeladen (mit grünem Strom ...).

Statt des Elektroantriebs sorgt uns nun aber die Elektronik, genauer gesagt das schwarz bleibende mittlere Display. Und wenn nahezu alle Funktionen über die (drei!) Touchscreens gesteuert werden, ist das nervig. Wenige Kilometer vor dem ersten Ladestopp springt es einfach wieder an. Wir wundern uns, erinnern die Ladeklappen-Episode des Chefredakteurs und denken einfach nicht darüber nach.

Während der folgenden Pause hätte es für mehr als ein Heißgetränk gereicht: Eine Ladesäule ist abgesperrt (was das System nicht angezeigt hatte), drei sind besetzt und beim Anschluss der fünften blicken wir auf blankes Metall. Wir entscheiden uns für Warten ... Etwa eine Viertelstunde später verabschiedet sich ein Tesla Richtung niederländische Heimat und wir nehmen seinen Platz ein. Immerhin.

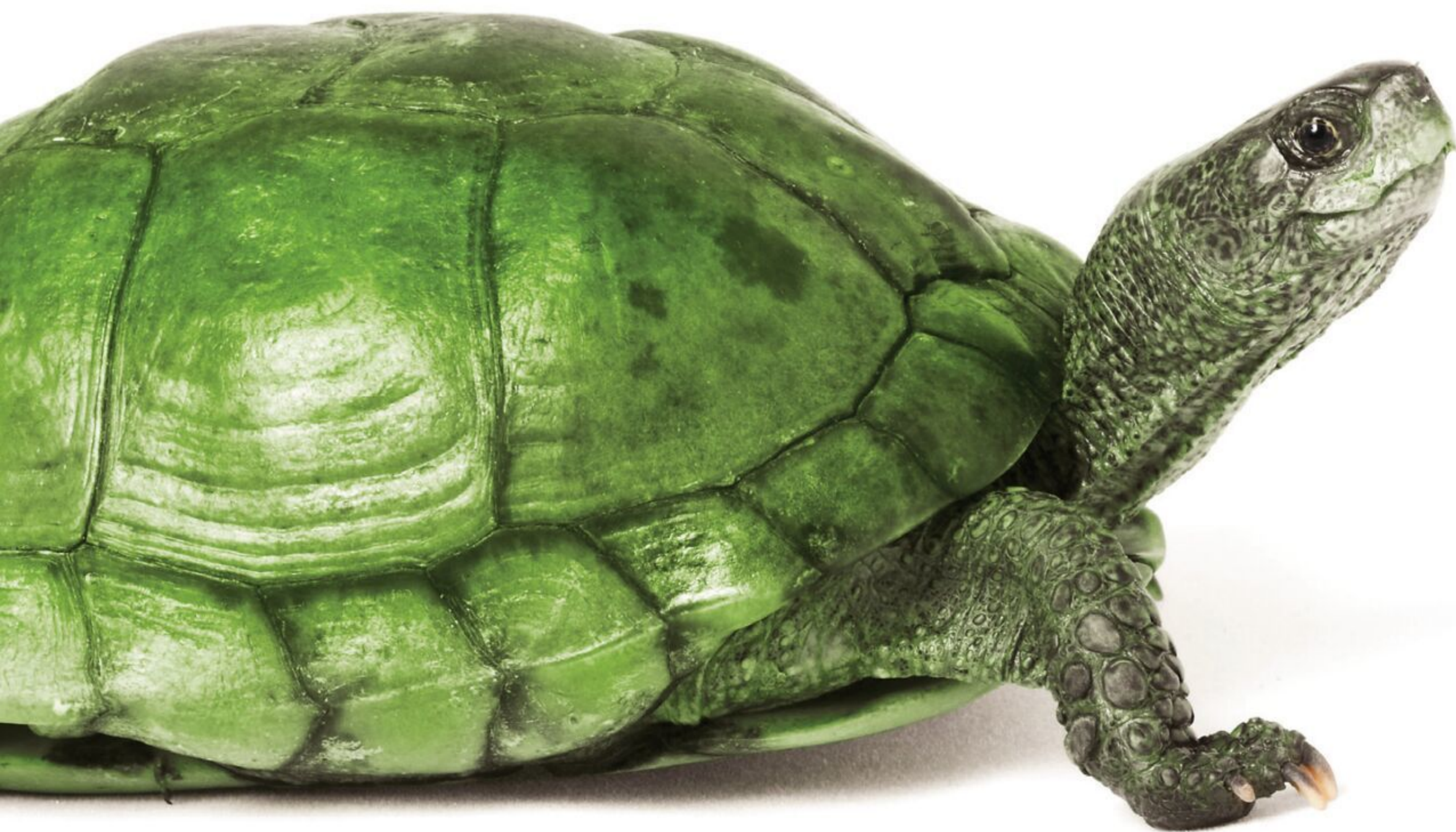
Dieses mühevollen Erlebnis lässt sich aber noch steigern, weil wir kurz vor Ankunft nochmal laden wollen, damit der Kollege am nächsten Tag nicht schon nervös starten muss. Aber wenn fünf von fünf Ionity-Säulen abgesperrt sind (wieder nicht im On-Board-System angezeigt), wird einem der Alltag mit E-Mobilität unnötig schwer gemacht. ◀

Text: Steffen Wagner

Ihr Mac ist nicht mehr der Schnellste?

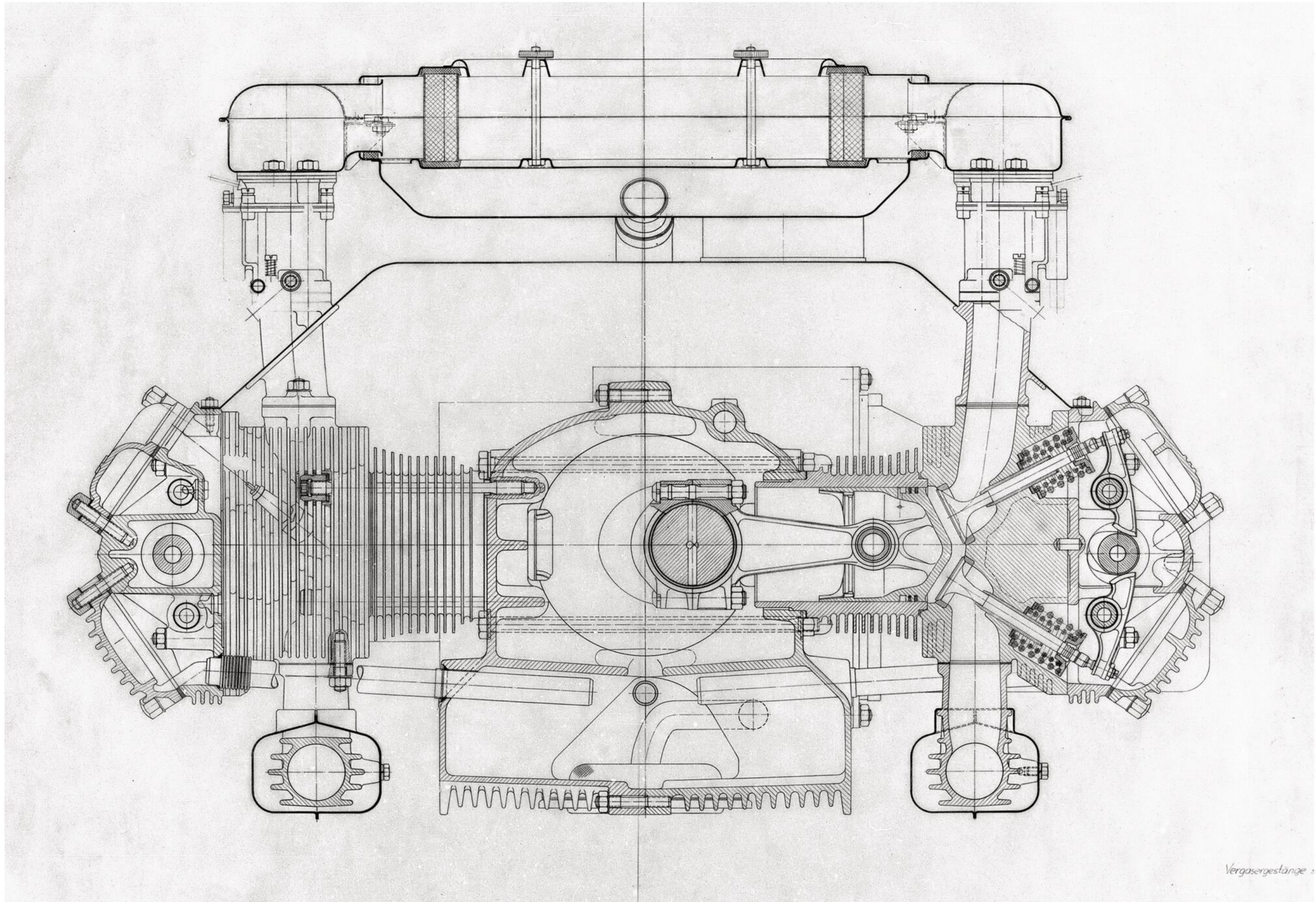
**Geben Sie ihn einfach bei uns in
Zahlung und sichern Sie sich die
neueste Generation.**

Ihr Gerät hat viel für Sie getan, aber nun steht eine Neuanschaffung an? Dann lassen Sie sich noch einmal von ihm helfen – indem Sie es bei uns in Zahlung geben. Damit ist für Sie alles im grünen Bereich und für Ihr Altgerät auch. Denn wir kümmern uns um sein neues Einsatzgebiet oder eine fachgerechte Entsorgung.



Weitere Infos unter:
grav.is/ankauf





TECHNIK – MOTOR TYP 821

WEGBEREITER

Das Werden des 356-Nachfolgers 901 war kein leichtes Unterfangen. Schon bei der Entwicklung des Motors traten Schwierigkeiten auf, die den Serienanlauf um fast ein Jahr verzögerten.

Der 356, ein Dauerläufer? So wirkt es rückblickend, aber bereits 1958 begannen die Gedankenspiele, wie der nächste Porsche aussehen könnte, sollte. Zu diesem Zeitpunkt war der 356 bereits fast zehn Jahre im Angebot, und auch der kurz vor der Markteinführung stehende modellgepflegte 356 B konnte nicht verbergen, dass sein Design im Wesentlichen noch aus den vierziger Jahren stammte. Außerdem boten neuere Wettbewerber sowohl mehr Platz als auch mehr Leistung.

Die Richtung, die der nächste Porsche einschlagen sollte, war klar. Ferry Porsches Vorgabe, dass mindestens ein Satz Golfschläger Platz haben müsse, war bereits mit den früheren Entwürfen erreicht worden. Jetzt zeichnete sich ab, dass der nächste Porsche sowohl größer als auch schwerer sein würde und dass nun sechs statt vier Zylinder für den nötigen Vortrieb und die erforderliche Aufwertung würden sorgen müssen.

Die Entwicklung des neuen Antriebs, eines natürlich luftgekühlten Motors in Boxer-Bauweise, oblag den Ingenieuren unter der Leitung von Leopold Jäntsche, der bei Tatra seine Erfahrungen mit luftgekühlten Motoren gesammelt hatte.

STOCKENDE ENTWICKLUNG

Die Arbeiten am neuen Sechszylinder-Motor mit der Bezeichnung Typ 745 begannen Mitte 1959. Mit einem Hubraum von zwei Litern und einer verlängerten Vierzylinder-Kurbelwelle des 356 erwies sich der 745 insgesamt als recht ausgefallene Konstruktion. So hatte jede Zylinderreihe zur Kühlung ein eigenes Axialgebläse, durch deren kleine Baugröße die Gesamthöhe des Motors niedrig gehalten werden konnte. Dazu kam eine desmodromische Ventilsteuerung, bei der die Ventile anstelle von Federn mechanisch über Hebel geschlossen wurden. Ferry Porsche hatte die Idee dazu und ließ sie sogar patentieren, aber in der Praxis zeigten sich bald die mechanischen Unzulänglichkeiten der langen, von untenliegenden Nockenwellen betätigten Stößelstangen.

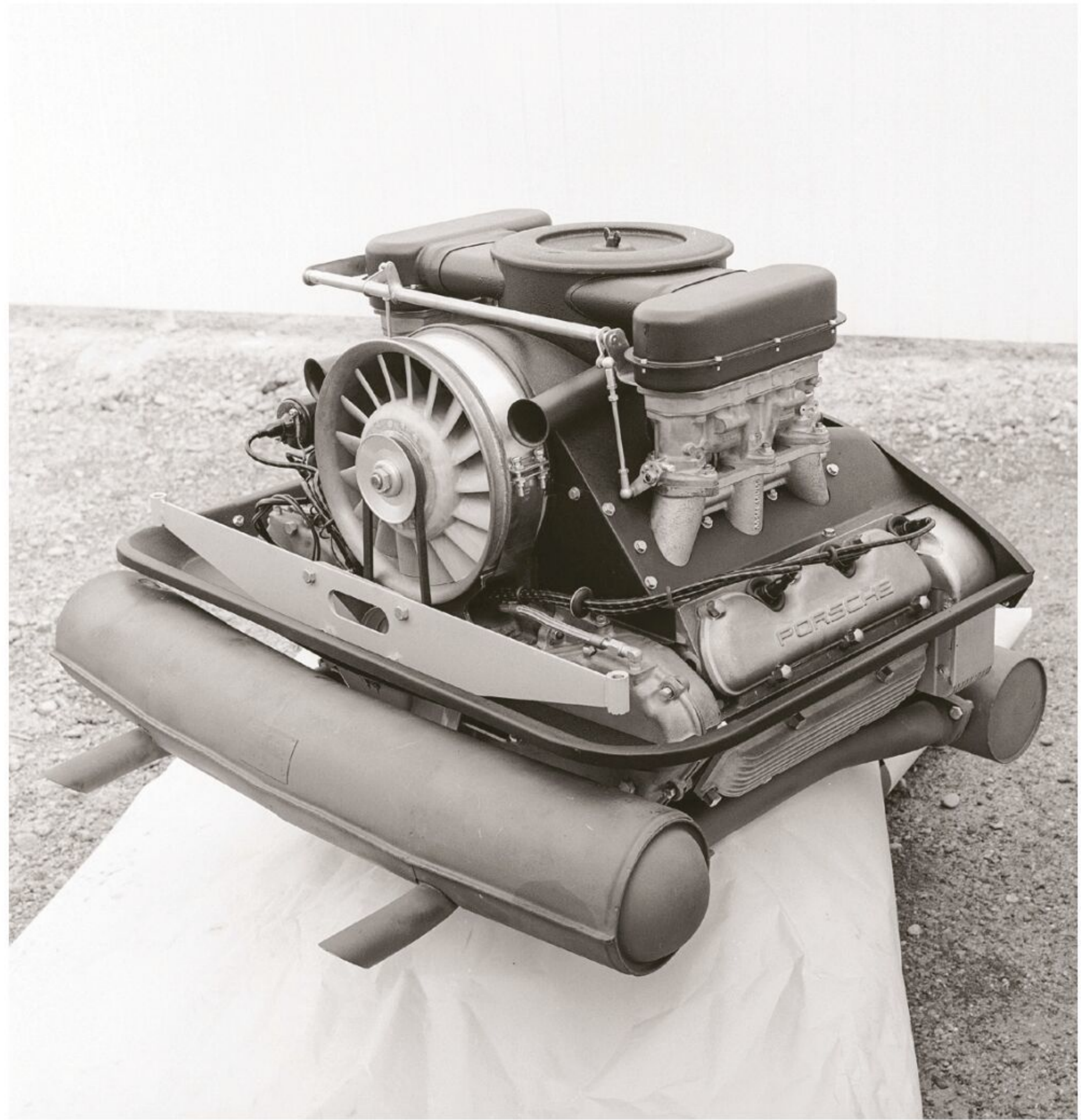
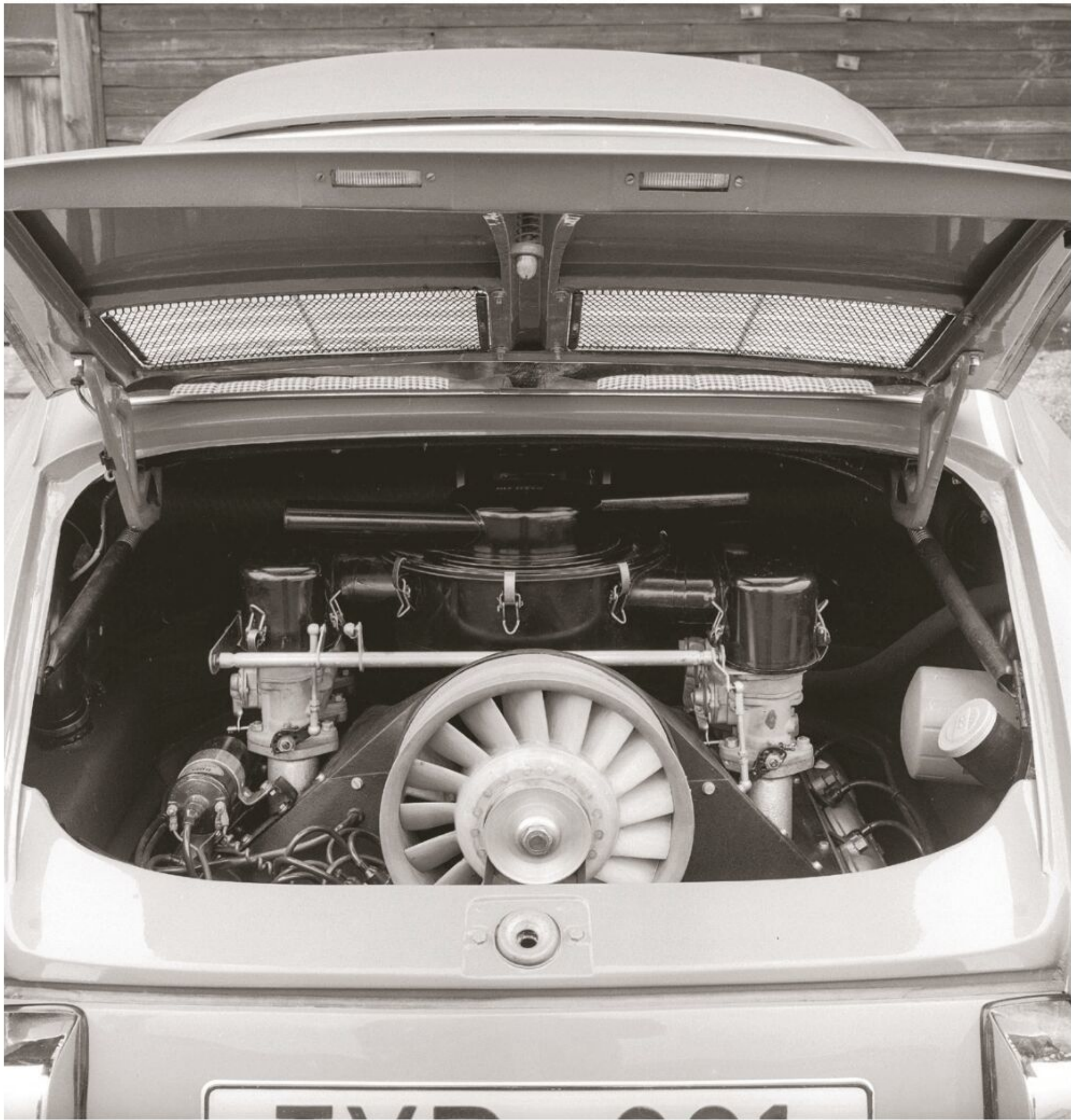


Ausstellungsstück: Weil der neu konstruierte Sechszylinder-Boxermotor 1963 noch nicht verfügbar war, fand sich im Heck des auf der IAA 1963 gezeigten 901 das Vorgänger-Triebwerk vom Typ 821.

Die Produktion des neuen Porsche sollte Ende 1963 starten, aber es vergingen Monate, bis der Jäntsche-Motor erstmals auf dem Prüfstand getestet werden konnte. Dabei erreichte er nicht die gewünschten 130 PS und war zudem, wie Helmuth Bott es ausdrückte, „so laut wie eine Dreschmaschine“. Außerdem verhinderten die langen Stößelstangen hohe Drehzahlen, und die komplizierte Konstruktion des Ventiltriebs bot wenig Spielraum für Leistungssteigerungen.

Das Aufbohren auf 84 mm (und damit auf 2195 cm³) brachte schließlich die erforderlichen 130 PS, aber damit wurden die Grenzen des Typ 745 nur allzu deutlich, was durch die Berichte der Testfahrer zusätzlich untermauert wurde.

Mittlerweile war es Januar 1962 und die Zeit drängte. Fieberhaft wurde an einer Verbesserung des neuen Motors gearbeitet; die überarbeitete Version erhielt die Projektnummer 821.



Damals war Porsche noch ein kleines Unternehmen mit flacher Hierarchie. Nach Hans Mezger, der in dieser Zeit als Ingenieur in der Rennabteilung an einem Achtzylinder für die Formel 1 arbeitete, „half jeder jedem“. Mezgers Beitrag war bald gefragt: „Bei der Entwicklung des Typs 753 F1 habe ich viel über die Brennraumgestaltung gelernt“, erklärte er 2010 in einem Gespräch mit dem britischen Autor Peter Morgan.

OBENLIEGENDE NOCKENWELLEN STATT STÖSSELSTANGEN

Mezger hatte dabei die zentrale Bedeutung der Brennraumgeometrie für Leistung und Wirtschaftlichkeit erkannt: Die großen Ventilwinkel des 745 verursachten eine ungünstige Verteilung des Kraftstoff-Luft-Gemisches im Brennraum, was in einer nicht optimalen Verbrennung resultierte. Die Erkenntnis führte zu einer kompletten Überarbeitung des Zylinderkopfs. So erhielt der Typ 821 obenliegende Nockenwellen und konventionelle Ventildfedern.

Nach langen Diskussionen wurde beschlossen, dass die Nockenwellen über Duplexketten angetrieben werden sollten. Durch den konventionelleren Aufbau ließ sich der

DER ÜBERARBEITETE 821-MOTOR ENTÄUSCHTE BEIM ERSTEN TEST AUF DEM PRÜFSTAND: MIT RUND 110 PS LAG DIE LEISTUNG UNTER DEN ERWARTUNGEN.

Motor deutlich kostengünstiger herzustellen und auch leichter warten. Die beeindruckend aussehende Doppellüfteranordnung des 745 wurde durch einen einzelnen Axiallüfter ersetzt. Bei flüchtigem Hinsehen könnte man den 821 mit seinen Dreifach-Solex-Vergasern und der dazugehörigen Ansaugluftführung sogar mit dem späteren 911-Motor verwechseln.

Im Hinblick auf eine vorgesehene Bauzeit von zehn Jahren, in der sowohl Bohrung und Hub als auch das Verdichtungsverhältnis zunehmen sollten, wurden die Kurbelwellenlagerung und die Pleuel erheblich verstärkt. Die Ölwanne der Nassumpfschmierung wurde zur Kühlung stark verrippt.

Im Januar 1963 konnte der Typ 821 erstmals auf dem Prüfstand getestet werden. Er leistete vergleichsweise enttäuschende 110 bis 112 PS und war damit weit entfernt von den geplanten 130 PS. Dazu gab es Probleme mit den Steuerkettenspannern, der Kurbelgehäuseentlüftung sowie der Kraftstoff- und Ölversorgung.

Da das Porsche-Testgelände in Weissach noch weitgehend im Bau war, fanden die Fahrversuche auf dem nahe gelegenen Flugplatz Malsheim statt. Dabei zeigten sich gravierende Mängel bei der Gemischbildung und

der Schmierung. In langgezogenen Kurven konnte der Motor ausgehen, weil die Solex-Vergaser bedingt durch die Fliehkräfte nicht genug Kraftstoff lieferten. Noch bedenklicher war jedoch der Ölmangel.

UNLÖSBARE PROBLEME

„Es gab etliche Vorschläge für Schwallbleche und Klappen und vieles andere was verhindern sollte, dass das Öl in den Kurven nach außen gedrückt wurde“, erinnert sich Hans Mezger. Der 821 musste eine Trockensumpfschmierung erhalten, für die er nie konzipiert worden war. Eine teure Modifikation, da ein externer Tank, Rohrleitungen und eine zusätzliche Ölpumpe benötigt wurden. Mezger merkte dazu an, dass die Mängel am Typ 821 so grundlegend seien, dass man nicht versuchen könne, jeden einzelnen Mangel zu beheben, sondern einfach neu anfangen müsse.

Anfang 1963 hatte Ferry Porsche das Formel-1-Projekt für beendet erklärt und damit Hans Mezger entlastet. Zusammen mit Ferdinand Piëch standen die beiden einer kleinen Gruppe vor, die den 821-Nachfolger entwerfen und konstruieren sollte – den 901.

Es sollte noch bis Anfang 1964 dauern, bis der neue ohc-Motor mit siebenfach gelagerter Kurbelwelle und Trockensumpfschmierung fertig war. Um weitere Verzögerungen bei der Entwicklung zu vermeiden, wurden in

den Testwagen für den Rest des Jahres 1963 weiterhin der 821-Motor oder sogar der Vierzylindermotor des 356 B verwendet.

Das Ausstellungsfahrzeug, das im September in Frankfurt auf der IAA gezeigt wurde, war der fünfte gebaute 901 (901/5) und, wie Mezger sich erinnert, noch mit dem 821-Motor versehen. Das erklärt sehr plausibel, warum das Standpersonal von Porsche die Besucher davon abhalten wollte, einen Blick in den Motorraum zu werfen!

901/5 erhielt erst im Januar 1964 den neuen Boxermotor und diente als Begleitfahrzeug bei der Tour de France Auto in jenem Jahr – eine kostengünstige Möglichkeit, die Aufmerksamkeit der Motorsportwelt auf den neuen Porsche zu lenken. Im Dezember 1963 entstand der sechste 901 und erhielt vermutlich als erstes Exemplar schon bei der Fertigung den neuen Motor mit Trockensumpfschmierung. Nach seiner Zeit als Entwicklungsfahrzeug diente er Ferdinand Piëch als Dienstwagen.

Der Typ 821, der seine Schöpfer sowohl inspiriert als auch gefordert hat, erhielt bereits seinen Platz in der umfangreichen Entwicklungsgeschichte von Porsche. Als Wegbereiter des späteren 911-Motors spielte er eine wichtige Rolle. ◀

Text: Kieron Fennelly · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche

Messestermin: Der neue Porsche ist da, doch den Blick unter die Haube verwehrt das Standpersonal den Besuchern.





S GO 1192

226

REPORT – 964 CLUBSPORT PROTOTYP

DIVERSIFIZIERT

Als Porsche mit dem Rücken zur Wand stand und jedes verkaufte Auto zählte, schien keine Marktlücke zu klein. Im Sommer 1992 war sogar eine Clubsport-Version des 964 in Planung.



225



Attraktive Mischung: Etwas weniger Komfort und ein bisschen RS-Gefühl machen den sparsamen Reiz des Clubsport-Einzelstücks aus.

Vor 30 Jahren wurde Porsche öffentlich als Übernahmekandidat gehandelt. Die Rezession wirkte sich fatal auf den Absatz aus, von den hoch entwickelten, aber am Markt wenig erfolgreichen Transaxle-Typen 928 und 968 wurden kaum noch Fahrzeuge verkauft. Die gesamten Erwartungen lasteten wieder einmal auf dem Porsche 911.

Zumindest einen positiven Aspekt gab es: Porsche wurde kreativ und entwickelte einige sehr spannende Derivate des 964. Die Clubsport-Version des 911 Carrera 2 gehört dazu, ging allerdings nie in Serie.

Die Lage war ernst! Im Geschäftsjahr 1992/1993 wurde jeder abgesetzte Porsche dringend benötigt. Auch die Verkäufe des Elfers brachen ein, waren aber noch immer die tragende Säule des Unternehmens.

Die Zurückhaltung der Käufer lag zum einen an der schlechten wirtschaftlichen Situation. Auf der anderen Seite war der 964

deutlich teurer geraten als sein Vorgänger. Während der 911 Carrera 3.2 im April 1989 noch mit 86.000 DM in der Preisliste stand, wurden für den 911 Carrera 2 der neuen Generation 964 nur drei Jahre später 120.000 DM fällig. Bei einem Preisanstieg von 40% in dieser relativ kurzen Zeit konnte nicht mehr jeder Kunde mitgehen. In diesem auch wirtschaftlich schwierigen Umfeld bewegte sich Porsche und versuchte mit allen Mitteln seine Produktpalette für die Kunden wieder attraktiver zu gestalten.

SPORTLICHKEIT NEU BETONEN

Die Sportlichkeit der Fahrzeuge sollte wieder an erster Stelle stehen. Anfang 1993 kam vom Nachfolger des 944 S2, dem 968, eine Clubsport-Version auf den Markt. Der 968 CS erhielt die bekannten Schalensitze aus dem 964 RS, die Rücksitzbank entfiel aus Gewichts-

gründen. Durch den Verzicht auf Airbags, elektrische Fensterheber und weitere Komfortdetails konnten über 50 Kilogramm eingespart werden. Der 968 CS wurde serienmäßig mit den populären Cup-Rädern und Spiegeln im Cup-Design bestückt und um 20 mm tiefer gelegt. Die Felgen und der Heckspoiler waren in Wagenfarbe lackiert. Der 968 CS sah verdammt gut aus und war sogar über 15.000 DM günstiger als die Serienversion des 968.

Kein Wunder also, dass man bei Porsche auch über eine Clubsport-Version des 911 Carrera 2 nachdachte. Im August 1992 bekam der damalige Projektleiter Karlheinz Brüstle – 1985 von der Uni direkt zu Porsche in die Entwicklung des 964 gewechselt – den Auftrag, einen 964 CS zu entwickeln. „Sportwagen waren damals gar nicht so angesagt. Sportliche Limousinen wie der BMW M5 oder Mercedes 500 E waren im Kommen. Bei Porsche wurden dann einige Leute kreativ und wollten neue, attraktive Modelle bringen.“

„SPORTWAGEN WAREN DAMALS GAR NICHT SO ANGESAGT. SPORTLICHE LIMOUSINEN WIE DER BMW M5 ODER MERCEDES 500 E WAREN IM KOMMEN.“

Karlheinz Brüstle



REPORT





Bewährte Größe: Der 3.6-Liter-Motor mit 250 PS wurde unverändert aus der Großserie übernommen. Mehr Dynamik sollte durch weniger Ausstattung entstehen.

Im August 1992 begannen die Arbeiten am 964 CS. Für die Clubsport-Variante des 911 Carrera 2 plante Projektleiter Brüstle genau wie beim 968 CS eine Gewichtsersparnis von mindestens 50 kg. Daher wurde auf das Airbag-System verzichtet. Auch die Alarmanlage, elektrische Fensterheber und die Zentralverriegelung entfielen. Somit konnte ein wesentlich leichter Kabelbaum verwendet werden. Weiteres Gewicht wurde im Innenraum durch den Entfall der Rücksitzbank eingespart. Zudem entfielen auch die Fondseitenverkleidung und die Hutablage der Serienversion.

Viele Maßnahmen zum Einsparen von überflüssigen Pfunden aber auch Bauteile waren von anderen Modellen bekannt. Die Türtafeln wurden vom 964 RS übernommen, allerdings mit den Lautsprechern des RS-America und den Öffnungen für die ma-

nuellen Fensterheber. Für eine stimmige Optik des Prototyps wurde eine schwarze Zuziehschlaufe wie beim 964 RS verwendet. Die Teppiche im Innenraum des Prototypen orientierten sich am 964 RS America und waren im Bereich der Hutablage ohne einen Schriftzug gestaltet. Das Leergewicht lag am Ende bei 1300 Kilogramm, also einen Zentner unter dem des normalen 964 Carrera 2.

TECHNIK KAUM VERÄNDERT

Auf der technischen Seite fielen die Veränderungen zum Serienpendant relativ gering aus. Der Prototyp erhielt den bekannten 3,6-Liter-Motor mit 250 PS, auch an der Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h änderte sich nichts. Während beim 911 Carrera 3.2 Clubsport aus den Modelljahren 1988 und 1989 ein geändertes Steuergerät zum Einsatz kam, das



Fahrt ins Leere: Obwohl ein Ableger der Großserie, reichte die Zeit nicht mehr aus, um aus dem 964 Clubsport ein reguläres Angebot zu machen.

dem Wagen zu höheren Drehzahlen und einer schnelleren Beschleunigung verhalf, wurde beim 964 Clubsport lediglich der gemeinsame Keilriemen zum Antrieb von Generator und Gebläse vom 964 RS übernommen. Höhere Drehzahlen oder eine bessere Beschleunigung standen nicht im Lastenheft. Auch im Bereich des Fahrwerks gab es bis auf eine Tieferlegung um 20 mm keine gravierenden Änderungen.

FAHRWERK UM 20 MM TIEFERGELEGT. FERTIG.

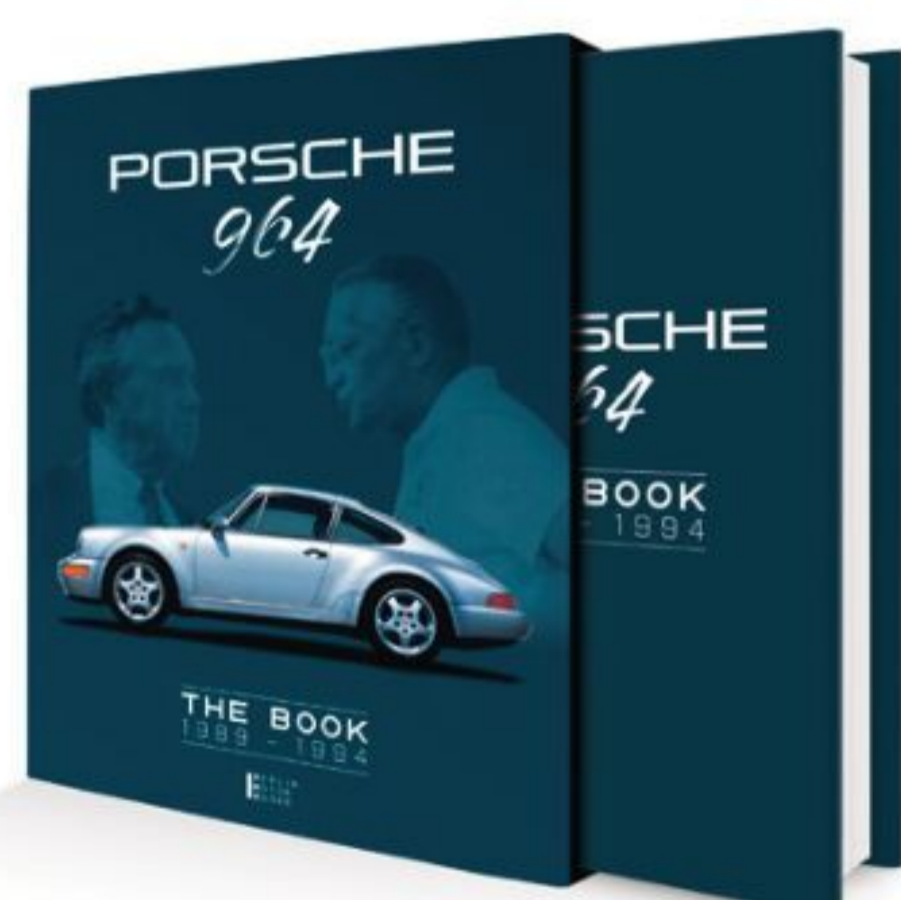
Es ist durchaus spannend, darüber nachzudenken, wie Porsche bei der Preisgestaltung des 964 Clubsport vorgegangen wäre: Bei der Clubsport-Version des Vorgängers Carrera 3.2 in den Modelljahren 1988 und 1989 gab es keinen preislichen Unterschied zur Serienversion. Der etwas leichtere und etwas sportlichere 911 CS wurde mit der gleichen Leistung zum Preis des serienmäßigen 911 Carrera angeboten.

Als Projektleiter Brüstle den 964 Clubsport im Sommer 1992 aufbaute, stand der Porsche 968 mit 94.790 DM in der Preisliste und der 968 Clubsport ging mit 77.500 DM in den Verkauf. Hätte man das Konzept des um über 17.000 DM vergünstigten 968 CS auf den 964 übertragen können? Hätten die Elfer-Kunden einen abgespeckten 964 ohne bessere Fahrleistungen oder Rennsport-Ambitionen überhaupt akzeptiert?

Es steht zumindest fest, dass der Prototyp des 964 Clubsport ein sehr attraktives Auto war. Eine Serienproduktion scheiterte nicht etwa an der Preisfindung, sondern an der Zeit.

Karlheinz Brüstle erinnert sich: „Wenn der Entschluss gefallen wäre, den 964 Clubsport zu bringen, hätte er erst erprobt und freigegeben werden müssen. Selbst für so ein kleines Derivat hätte es eine Vorlaufzeit von gut 18 Monaten geben müssen. Mit dem Aufbau des Prototyps begann ich im August 1992. Genau ein Jahr später wurde aber bereits der Nachfolger der Generation 993 in Zuffenhausen produziert.“ ◀

Text: Andreas Gabriel · Fotos: Roman Rätzke



>> BUCHTIPP

Andreas Gabriel /
Tobias Kindermann /
Thomas Nehlert:
Porsche 964. The Book 1989 – 1994
367 Seiten, 300 x 260 mm,
Hardcover, Berlin Motor Books,
Berlin 2021, 99,80 Euro,
ISBN 978-3-9814592-4-1

CARE FOR YOUR DREAM™



HANNA
Hanna Schönwald
Designerin & Autoliebhaberin

Hanna Schönwald – die Designerin und Künstlerin mit dem Hang zum selbst schrauben. Pflegt ihre Oldtimer mit Polituren und Wachsen von Swissvax.



[swissvax.de](https://www.swissvax.de)
Direkt online bestellen.



SWISSVAX™
HAND MADE IN SWITZERLAND



MAGAZIN – IM ELFER ÜBER DIE ALPEN

HOCH HINAUS

Zur langen Motorsportgeschichte des 911 gehören auch die Teilnahmen an einigen der härtesten Wettbewerbe im Rallye-Sport: Von den Safari-Rallyes in Ostafrika über die Einsätze des SC/RS In Rothmans-Farben, bis hin zum 953, mit dem René Metge 1984 bei der Paris-Dakar siegte. Heute werden wieder Elfer für anspruchsvolle Geländefahrten hochgelegt.





EINE TOUR IM KLASSISCHEN 911 VON STUTTART NACH SÜDFRANKREICH, ABSEITS BEFESTIGTER STRASSEN, ÜBER DIE SCHOTTERPÄSSE DER ALPEN. WER KOMMT AUF SOLCHE IDEEN?



Die exaltierteste dieser Schöpfungen ist wohl der ACS von Singer, der aber wahrscheinlich nur für die Pressefotos mal im Gelände unterwegs war. Kyrre Birkeland hat dagegen kürzlich eine Woche damit verbracht, mit seinem umgebauten 964 Carrera 4 Pässe in mehr als 3000 Metern Höhe zu bewältigen. Alles an dieser Tour des Alpes war echt!

Birkelands Begeisterung für den 911 begann mit einem Poster eines 930 an der Wand seines Kinderzimmers und führte letztlich zu einem 991 4S und 911 Carrera 3.2 in der Garage. Damit besaß er zwar nun einen modernen und einen klassischen Elfer, sah sich aber mit dem Problem konfrontiert, dass sich keines der beiden Autos für die 4 km lange unbefestigte Zufahrt zu seiner Hütte in den Hügeln außerhalb von Lillehammer in Norwegen eignete.

Kyrre Birkeland begann im Internet nach Tipps zu suchen, wie man einen 911 ein wenig tauglicher für eben jene Straßen machen könnte, für die er eigentlich nie gedacht war. Nach ein paar Klicks stieß er auf eine Facebook-Seite mit dem Namen Porsche Rally Gruppe... und eine völlig neue Spielwiese tat sich auf.

Da er nun eine genaue Vorstellung davon hatte, was er wollte, selbst aber nicht über die handwerklichen Fähigkeiten für einen solchen Umbau verfügte, ging Birkeland mit seinen Ideen zu Norwegens einzigem Porsche Classic Center, das sich etwas außerhalb von Oslo befindet...und wurde prompt ausgelacht.

Aber nachdem die Techniker sich einige ähnliche Umbauten angesehen hatten, nahmen sie sich seines Anliegens an. Die Suche nach einem Spenderauto war der einfachste Teil des Projekts, denn das Classic Center hatte einen 964 Carrera 4 von 1989 mit etlichen Motor- und Getriebemodifikationen im Verkaufsangebot.

250 mm Bodenfreiheit unter Beibehaltung der serienmäßigen Antriebswellen waren das erklärte Ziel, ein maßgeschneiderter Satz Federn und Stoßdämpfer kam von JRZ Suspension in den Niederlanden. Die Kotflügel, die Birkelands Auto im Vergleich zu einem normalen 964 deutlich stämmiger auftreten lassen, stammen von einem 930. Hinter der vorderen Stoßstange befindet sich heute eine 2-Tonnen-Seilwinde des Herstellers Warn-Axxon. Sicher ist sicher!

KEINER DER BEIDEN PORSCHE IN DER GARAGE WAR GEEIGNET, UM DIE 4 KM LANGE ZUFAHRT ZUR HÜTTE IN DEN HÜGELN AUSSERHALB VON LILLEHAMMER ZU BEWÄLTIGEN. WAS FEHLTE, WAR EIN GELÄNDEGÄNGIGER ELFER.

Als der Umbau kurz vor der Fertigstellung stand, lernte Birkeland den Dänen Jan Kalmar kennen, der ihn auf die Idee zu einer Alpen-Tour abseits befestigter Straßen brachte. Die erste echte Erfahrung auf schwierigem Terrain in seinem neuen und unerprobten Auto als Teil einer organisierten Gruppe schien die passende Gelegenheit und Herausforderung zur Erprobung des eigenen Offroad-Elfers zu sein. So meldete er sich bei Kalmar Beyond Adventure an, um von Stuttgart nach Südfrankreich zu fahren...über die Schotterpässe der Alpen.

MIETWAGEN OFFROAD-ELFER

Jan Kalmar, der Mann hinter den Abenteuer Touren, steckt tief drin im Thema. Viele Jahre hat er Porsche Driving Experience Events für Porsche geplant und durchgeführt und gemeinsam mit dem neunfachen Le Mans-Sieger Tom Kristensen im Unternehmen Kalmar Automotive einige einzigartig veredelte Porsche gebaut. Alles zusammen ergibt das ein Geschäftsmodell mit einem Portfolio, das, wie Kalmar es kurz und bündig ausdrückt, „dort beginnt, wo andere aufhören“.

Wer keinen geländegängigen 911 in der Garage hat, kann einen bei ihm mieten. Der Kalmar RS basiert auf einem 964 oder 993 und verfügt für den Geländeeinsatz unter anderem über einen stabilen Unterfahrschutz, 15-Zoll-Räder, mehr Bodenfreiheit und längere Federwege. „Ein Serien-911 hat ca. 100 mm Federweg. Davon stehen etwa 50 % zum Einfedern und 50 % zum Ausfedern zur Verfügung. Safari-Modelle haben mehr als den doppelten Federweg“, erklärt Kalmar. „Aber der zusätzliche Federweg zum Überfahren von Hindernissen steht zum Einfedern zur Verfügung, was größere Radhäuser erfordert. Bei so viel mehr Federweg ist es möglich, mit längeren und weicheren Federn zu fahren, was wiederum die Geländegängigkeit verbessert.“

„MANCHMAL LAGEN NUR WENIGE ZENTIMETER ZWISCHEN DEN STEINEN AUF DER EINEN UND DEM ABGRUND AUF DER ANDEREN SEITE.“

Kyrre Birkeland

Gut vorbereitet ging es in die Alpen. Neben groben Schotterpisten, unzähligen Haarnadelkurven, steilen seitlichen Abhängen und spektakuläre Höhen gehörten einige Orte zur Alpen-Überquerung, die weit jenseits dessen waren, was sich Kyrre Birkeland bei seiner ersten derartigen Tour hätte vorstellen können. Ursprünglich hatte er ja nur seinen 964 umbauen wollen, um damit im norwegischen Hinterland unterwegs sein zu können oder seine Hütte zu erreichen. Aber die Pisten, über die Jan Kalmar sie führte, waren viel anspruchsvoller als er angenommen hatte.

Jeder Meter der Strecke war im Vorfeld von Kalmar auf gründlichen Erkundungstouren überprüft worden. Außerdem fuhr er immer vorweg, und wenn Schwierigkeiten auftraten, stieg er aus und half den anderen. Mitunter kam es vor, dass ein Felssturz die Piste größtenteils verschüttet hatte. „Manchmal lagen nur wenige Zentimeter zwischen den Steinen auf der einen und dem Abgrund auf der anderen Seite“, erzählt Birkeland. „Wenn man hier oben nur einen kleinen Fehler machen würden, hätte man ein echtes Problem“. Sein Beifahrer Kai Getz musste oft voraus gehen und ihn durch die Passagen lotsen.

ABENTEUER IM GRENZBEREICH

Nicht alle Abenteuerreisen von Jan Kalmar sind so extrem, doch gibt er zu, dass gerade diese letzte Fahrt Mensch und Material an ihre Grenzen brachte. Das lag auch daran, dass die Hauptgruppe aus Freunden bestand, die schon einmal mit Elfens an der Mexican 1000 teilgenommen hatten – sie wussten, was mit einem Porsche im Gelände möglich ist und suchten eine neue Herausforderung. Während dieser ersten richtigen Fahrt wurde Kyrre Birkeland klar, dass an seinem 964 noch einige Verbesserungen erforderlich waren. Für Fahrten auf normalen Straßen erwiesen sich die Federn als viel

zu hart, die schützende Verkleidung des Unterbodens als noch nicht großflächig und verlässlich genug. Das eigentliche Hauptproblem jedoch war, dass der Vorbesitzer die Getriebeabstufung so abgeändert hatte, dass der erste Gang bis 100 km/h reichte.

Für Fahrten im Gelände bei Schrittgeschwindigkeit ist das ungeeignet, am vorletzten Tag kapitulierte die Kupplung. Für solche Fälle reist stets ein Mechaniker in einem der beiden Begleit-Cayennes mit. Er legte das Sperrdifferential still und montierte einen Satz Reifen mit weniger grobem Profil. So konnte Birkeland weiterfahren und aus eigener Kraft das Ziel in Monaco erreichen.

Bei Kalmar Automotive ist bereits die nächste Evolutionsstufe des Offroad-Elfers im Einsatz, der Kalmar RS-R (Rally Special-Radical). Stabilität kommt beim RS-R vor Leichtbau. 1289 Kilogramm beträgt das Leergewicht, darin steckt eine Menge zusätzliches Metall zur Verstärkung der Karosserie und der Anlenkpunkte sowie ein umfassender Unterbodenschutz aus einem aus Aluminium/Kevlar-Verbund.

Die Karosserieteile einschließlich der Motorhaube bestehen vollständig aus Kohlefaser, wobei der vordere Stoßfänger zusätzlich für eine höhere Bodenfreiheit ausgeformt wurde. Adäquate Dämpfung gewährleisten eigens entwickelte, einstellbare Stoßdämpfer, mit denen sich das Fahrwerk an jeden Untergrund anpassen lässt.

Ein weiterer Verbesserungspunkt war die Kühlung, denn ein luftgekühlter 911, der im Schritttempo über unbefestigte Bergpässe fährt, hat durch die relativ niedrige Motordrehzahl keinen hohen Kühlluftdurchsatz. Daher sind im Vorderwagen zwei Ölkühler vorhanden, die ihre Abwärme nach oben über Entlüftungsöffnungen auf den Kotflügeln ableiten. Flankiert von Lufteinlässen in den hinteren Seitenteilen ist der Kondensator der Klimaanlage in den Heckspoiler integriert – so viel Luxus muss sein.



BIRKELANDS 964 C4 BOT VERBESSERUNGSPOTENZIAL: FEDERN ZU HART, UNTERFAHRSCHUTZ ZU KLEIN, GETRIEBEABSTUFUNG IM 1. GANG ZU LANG. DAS ZIEL MONACO WURDE NUR MIT MÜHEN ERREICHT.





Wider Erwarten setzt Jan Kalmar trotz anspruchsvoller Geländepassagen auf Carrera 2-Typen und verzichtet auf Allradantrieb. Dazu ist in der Hinterachse ein spezielles Sperrdifferential von Grapper eingebaut, das anders funktioniert als die serienmäßige Ausführung. "Bei einem Straßenauto muss das Sperrdifferential weich einsetzen, damit es die Balance des Autos in der Kurve nicht stört. Im Gelände muss es sofort aktiv sein, denn Schwung ist der Schlüssel, um nirgendwo stecken zu bleiben."

UMBAU MIT ANHÄNGERKUPPLUNG

Für zusätzlichen Schwung sorgt auch die neue Motorabstimmung, die dem 3,8-Liter-Boxer im Kalmar RS-R eine Leistung von 355 PS (mit 100-Oktan-Kraftstoff) und ein Drehmoment von 382 Nm beschert. Eine Endübersetzung von 4,1 und ein neu abgestuftes Getriebe mit vier kurzen Gängen und einem langen fünften Gang für die Autobahn helfen bei extremen Geländeeinsätzen und bei der An- und Abreise.

Ein weiterer entscheidender Punkt für die Geländetauglichkeit der Fahrzeuge sind die Reifen. Tatsächlich stellten sich Michelin-Winterreifen für Wohnmobile als Ideallösung heraus – die extra dicken Reifenflanken tragen das Auto sehr gut auf losem Untergrund

und das Winterprofil auf einem Satz 205/70/15 (etwas größer für den RS-R) mit einem Druck von unter 1 bar ist perfekt für die Anforderungen. Der neue Verwendungszweck für die Wohnmobilreifen hat Michelin anscheinend beeindruckt, denn der Reifenhersteller bot Jan Kalmar eine Zusammenarbeit an.

Jetzt ist Kyrre Birkelands 964 wieder zurück und wird in Jan Kalmars Werkstatt in Dänemark auf seinen eigentlichen Einsatzzweck vorbereitet. Die Kupplung wird ersetzt, ein etwas schwereres Schwungrad verbaut und rund 70 Kilogramm Gewicht werden eingespart. Weitere Maßnahmen sind weichere Federn und ein noch umfassenderer Unterbodenschutz. Der Carrera 4 wird allerdings nie ein Leichtgewicht sein, aber Birkeland braucht den Allradantrieb, um zu seiner Hütte zu kommen, daher wird er ihn behalten.

Der 964 hat eine Anhängerkupplung und inzwischen gibt es einen passenden leichten Wohnwagen. Damit will Birkeland einige Campingtouren im norwegischen Hinterland unternehmen. Wenn das zu banal sein sollte, kann er sich bei Jan Kalmar für die nächsten Abenteuer anmelden: Georgien und Uganda gehören inzwischen auch zu den Reisezielen. ◀

Text: Robb Pritchard · Fotos: Beyond Adventure / Kyrre Birkeland

Ganz oben: Für alle, denen die Alpen als zu nah und berechenbar erscheinen, wurden Georgien und Uganda ins Reiseprogramm aufgenommen.

Rucksäcke aus Bananenbäumen

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

Wissen: Eine Banane erzeugt bei der Reife ein Gas, das sich in Form von Ethylen freisetzt. Dieses Gas wird von den Blättern der Bananenbäume aufgenommen und in Stärke umgewandelt. Diese Stärke wird dann in Form von Bananenbälgen gesammelt und in ein Material umgewandelt, das für die Herstellung von Rucksäcken geeignet ist.

Die Form eines weichen, flexiblen Materials, das sich leicht in die Form eines Rucksacks gießen lässt, ist das Ziel der Macher von QWSTION. Das Material ist nachhaltig und schön, da es aus einem natürlichen Material besteht, das biologisch abbaubar ist.

Die Macher von QWSTION sind überzeugt, dass die Zukunft unseres Planeten positiv beeinflusst werden kann, wenn wir nachhaltige Materialien verwenden. Das Material aus Bananenbälgen ist ein Schritt in diese Richtung.

Die Macher von QWSTION sind überzeugt, dass die Zukunft unseres Planeten positiv beeinflusst werden kann, wenn wir nachhaltige Materialien verwenden. Das Material aus Bananenbälgen ist ein Schritt in diese Richtung.

W

Wird die Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit.

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

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

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

W

Wird die Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit.

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

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

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

W

Wird die Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit.

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

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

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

W

Wird die Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit.

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

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

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

W

Wird die Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit.

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

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

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

W

Wird die Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit.

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

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

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

W

Wird die Natur ein und fand das, was uns im Alltag meist fehlt – Zeit.

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

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

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

KLASSIK – 911 TARGA TYP 996

JE NE REGRETTE RIEN!

Ein Klassiker definiert sich nicht über das Alter, dachte ich mir, verkaufte meinen alten Targa und stieg drei Generationen 911 und rund 15 Jahre später beim 996 wieder in das Thema ein. Gute Entscheidung, der Mut wurde belohnt!



25

Jahre! Es hat eigentlich nichts mit dem Alter zu tun, aber es ist ein guter Zeitpunkt, um mal wieder an den ersten 911 der Neuzeit zu erinnern und an dieser Stelle zu betonen: der 996 ist ein tolles Auto, ein echter Elfer. Auch wenn Viele lange das Gegenteil behauptet haben.

Wer sich eingehend und ergebnisoffen mit dem 911 der späten neunziger und frühen nuller Jahre beschäftigt, dabei die Lenor-Porsche- und Spiegelei-Phrasen ignoriert und die Motor-Problematik ernst nimmt ohne sie überzubewerten, entdeckt große Vielfalt, tagesaktuelle Fahrleistungen und viel praktischen Charme. In einem 996 Targa in exklusiver Konfiguration kommt sogar noch ein Schuss Farbe und Exotik dazu.

Fast zehn Jahre war ich mit meinem 911 Carrera 3.2 Targa unterwegs gewesen, gerne und viel. Der Entschluss zum Umstieg nahm auf der Langstrecke seinen Anfang. Auf einer Tagestour von rund 700 Kilometern, als die Windgeräusche des Targadachs bei schneller Autobahnfahrt (mal wieder) den Klang des luftgekühlten Boxers übertönten. Man kann

nicht immer die hübsch gelegenen Nebestrecken nutzen, manchmal muss man einfach mal Strecke machen und ankommen. Wäre es doch bloß etwas leiser ...

Noch rund 350 Kilometer blieben an diesem Spätsommertag im Jahr 2020 nach dem ersten Stopp zum Grübeln über mögliche Alternativen. 964, ganz klassisch mit Bügel und Dachteil, oder 993, luftgekühlt und mit Glasdach? Beide teuer, beide begehrt, beide populäre Größen. Wäre es nicht clever und origineller, gleich ein großes Stück nach vorne zu denken und weiter oben einzusteigen?

BAUREIHE 966 GLÄNZT MIT GROSSER VIELFALT

Meine Neigung zum Targa der Neuzeit ergab sich eher zufällig. Beim Fototermin der ersten großen 996-Titelstory (s. PORSCHE FAHRER 1-2019) spielte sich die Targa-Version im Kreis von Jubiläums-Elfer „40 Jahre 911“, Turbo S und GT3 RSR als charmanter Alleskönner in den Vordergrund. „Der Targa liefert die große Freiheit und hinterlässt den bleibenden Eindruck, der feinere Elfer zu sein. Schlauer, weil er auch offen kann, aber spezieller und exklu-





siver als das einfache Coupé oder das Cabrio mit Show-Effekt“, lautete damals das Fazit.

Das bereits vom 993 bekannte, perfektionierte Targa-Konzept mit seiner ganz eigenen Konstruktion, das Zusammenspiel aus Sonnenmarkise, dem fast 1,5 Quadratmeter großem, sanft nach hinten gleitendem Glasdach und praktischer Heckklappe machten Eindruck.

Wie nah ich an diesem Spätsommertag 2018 bei der Probefahrt im indischroten Targa des Porsche-Museums dem Wechsel zur Baureihe 996 und meinem späteren Auto bereits war, wirkt in der Retrospektive beinahe schicksalhaft. Dazu später mehr.

Klar ist, dass man sich auf einen 996 Targa guten Mutes einlassen kann. Er ist Teil der modellgepflegten zweiten Generation der Baureihe, die zum Modelljahr 2002 an den Start ging. Zeitgleich mit dem Facelift begann die Laufbahn der Targa-Version, die bis Mitte 2004 im Programm blieb und die abwechslungsreiche Modellreihe um eine weitere Variante ergänzte.

Material und Verarbeitung der Elfer des neuen Jahrtausends haben im Vergleich zu

den frühen Typen deutlich gewonnen, frischer und moderner treten diese 996 auf. Ab Werk trägt der Targa die Scheinwerfer des Turbo, die ohne das Spiegelei-Orange der Ur-Version auskommen, auch Bug- und Heckteil zeigen sich modifiziert. Im Heck arbeitet der weiterentwickelte Boxer vom Typ M96/03. Der kommt dank einer Kurbelwelle mit mehr Hub auf 3596 cm³ Hubraum, leistet 320 PS bei 6800/min und war beim 996 Targa stets alternativlos – nur auf Sonderwunsch gab es eine Werksleistungssteigerung (X51) auf 345 PS, mehr Hubraum oder Aufladung standen nie im Programm.

Einen 996 Targa zu fahren, bedeutet deshalb auch immer eine begrenzte Auswahl und werkseitiges Understatement zu akzeptieren. Zu diesem Ansatz passt, dass viele Autos

**MEHR HUBRAUM UND AUFLADUNG STANDEN NIE
IM PROGRAMM. EINEN 996 TARGA ZU FAHREN, BEDEUTET
AUCH IMMER EINE BEGRENZTE AUSWAHL UND
WERKSSEITIGES UNDERSTATEMENT ZU AKZEPTIEREN.**



Ganz schön praktisch: Als erster Elfer verfügt der 996 Targa über eine zu öffnende Heckscheibe. Die funktioniert wie eine zweite Kofferraumklappe.

zurückgenommenes Silber oder allgegenwärtiges Schwarz tragen. Auch die optionale Fünfgang-Tiptronic ist bei diesem Typ 996 weit verbreitet, gerade so als müsste das Thema Sport beim Targa nicht vertieft werden.

STÜCKZAHL IST ÜBERSCHAUBAR

Einen 996 Targa mit serienmäßigem Schaltgetriebe in einer ungewöhnlichen Farbe zu finden, ist heute schwerer denn je – fast alle tragen eben Silber oder Schwarz. Schon ansonsten eher weit verbreitete Lackfarben wie Indischrot und Lapisblau-Metallic sind selten, Speedgelb à la GT3 scheint auf einem Targa undenkbar gewesen zu sein. Die Stückzahl ist mit gerade einmal 5142 gebauten Einheiten ohnehin limitiert; das seinerzeit rund 4000 Mark teurere Cabriolet verkaufte sich deutlich besser und lief dem Targa den Rang ab.

Als ich bei einem Händler in Oberbayern einen, meinen 996 Targa im flirrenden Dschungelgrün-Metallic mit Vollleder-Innenausstattung in Savannenbeige entdeckte, traf mich beinahe der Schlag! Was für eine grenzwertig mutige und doch stilvolle Zusammenstellung ungewöhnlicher Farben. Fast schien dieser 996 ein Gegenentwurf meines alten, Carrera 3.2 Targa zu sein, der zum Lack in exaltiertem Weißgold-Metallic gedämmtes graugrünes Leder trug.



996 Targa

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ 96/03

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3596 cm³

Leistung: 320 PS bei 6800/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4250/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe Typ G 96/01 (Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/10)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

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

Radstand: 2350 mm

Spur: 1465 mm (vorne), 1500 mm (hinten)

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

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

Leergewicht: 1415 kg (1470 kg)

zul. Gesamtgewicht: 1845 kg (1900 kg)

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

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,2 sec (5,7 sec)

Stückzahl: 5.142

Bauzeit: 2001 – 2004

Preis: 159.041 Mark (164.656 Mark) Mj. 2002





Der Targa trägt Look und Technik der Modellpflege des neuen Jahrtausends.

Der 3,6-Liter-Motor leistet 320 PS – dieser hat seine Revision bereits hinter sich.

Was mich elektrisierte war nicht nur die kontrastreiche, expressive Farbkombination. Das Leder im Innenraum reichte bis zu den Verkleidungen der BOSE-Lautsprecher, der Rosette des Zündschlosses, den Lamellen der Lüftung. Savannenbeige, allüberall. So fein und elitär ausgestattet verließen bei Porsche immer mal wieder Vorstandsautos die Hallen von Porsche Exklusiv, 31 Codes listete der Fahrzeug-Datenträger auf, vom 18-Zoll-Carrera-Rad mit den fünf filigranen Speichen bis zum Passivhörer. Ein Presseauto, ein Chefwagen?

Alles deutete darauf hin. Am 21. September 2001, zu Beginn des neuen Modelljahres, war der Targa bei Kilometerstand 22 ausgeliefert auf die Porsche AG zugelassen, das Kennzeichen S - GO 1923 handschriftlich mit Bleistift im Scheckheft ergänzt worden. Ein Jahr später standen über 24.000 Kilometer auf der Uhr und 2004, da lief der Targa bereits ein Jahr in privater, zweiter Hand, waren es zum Zeitpunkt der großen Wartung im PZ Karlsruhe schon über 50.000 km.

Der Werdegang des Wagens zeigte sich lückenlos dokumentiert und füllt heute einen ganzen Ordner. Wichtigster und umfangreichster Eintrag: bei Kilometerstand 92.506

war eine Motorrevision mit neuen Lagern, Zwischenwelle und Zylinderköpfen vermerkt. Die Wasserboxer-Problematik hatte also auch diesen, spät gebauten 3,6-Liter eingeholt. Schon vorher war mir beim Studium der Anzeigen aufgefallen, dass nicht wenige Inserenten mit einem bereits revidierten Motor für ihren Targa warben.

Ich gebe zu, allen Warnungen zum Trotz: Ich hätte den Targa wohl auch so gekauft! Zu sehr hatte mich, den Fehlfarben-Liebhaber, die irre Verbindung aus Lack und Innenausstattung berührt.

EXKLUSIVE AUSSTATTUNGSDetails

Aber ein 996 Targa kann mehr als nur gut aussehen. Beeindruckend, wie gelassen der wassergekühlte, modellgereifte Elfer seine Leistung serviert, wie gut er sich ins alltägliche Leben einfügt.

21 Jahre alt ist er mittlerweile, doch mit einer eingetragenen Spitze von 285 km/h muss er nicht viele Neuwagen da draußen vorbeilassen. Mit einer heiseren Note dreht der Sechszylinder nach oben und wie die luftgekühlten Vorgänger wird er erst jenseits der 4000/min-Marke so richtig munter,



darf bis 7200/min drehen. Wenn er denn hält, siehe oben, ist der M96/03 mit seiner Einlassnockenwellen-Verstellung und Ventilhub-Umschaltung (VarioCam Plus) ein Sahne-Triebwerk, das im Schnitt meist sogar weniger als 10 Liter Superplus verbraucht.

Das ganze Auto braucht nicht viel: die kompakten Abmessungen auf Niveau eines aktuellen Cayman machen den Umgang entspannt, weder Normgaragen noch Parkhäuser bereiten Sorgen.

Dass ich mal Komfort und Praxisnähe eines Elfers loben würde, hätte ich nicht für möglich gehalten, aber der 996 Targa liefert genau das. Er ist schnell, ohne anstrengend zu sein, und bei Bedarf ist er praktisch. Wenn der Kofferraum vorne bis zum Rand mit elsässischem Rosé, Riesling und Gewürztraminer gefüllt ist, lässt sich das Wochenendgepäck einfach durch die geöffnete Heckscheibe hinter die Sitze schmeißen. 230 Liter groß ist der Gepäckraum im Fond. Ferry Porsche, der sich neben Leistung auch immer Alltagstauglichkeit wünschte, hätte, glaube ich manchmal, diesen Elfer geliebt. Vor allem natürlich in dieser Farbe.

Ich gebe zu, dass mir der klassische Targabügel als charakteristisches Alleinstel-

lungsmerkmal fehlt, aber dafür verfügt der Glasdach-Targa der Generation 996 über eine ganz eigene Seitenlinie, die mehr nach Coupé als Cabrio in anderer Form aussieht. Natürlich bin ich bei der Probefahrt mit dem Vorderrad auf einen Randstein gefahren und habe geprüft, ob das komplexe Dach schließt oder Geräusche macht.

FAHREN OHNE WINDGERÄUSCHE

Seit zwei Jahren bin ich ein 996 Targa-Fan, und gebe es gerne zu! Einfach mal beim Fahren das Dach zu öffnen oder schließen statt es umständlich herauszuheben, einzuklappen, wegzuräumen, wieder rauszuholen, an langen Armen einzufädeln – das hat schon was! Oder mit geöffnetem Sonnenschutz unter Sturm und Regen dahinfliegen, bei Nacht die Sterne über dem Kopf zu funkeln sehen. Schön, wild romantisch! Und das alles bei kaum wahrnehmbaren Windgeräuschen. Sich bei 150 Sachen im Targa unterhalten zu können, war eine völlig neue Erfahrung. Je ne regrette rien! Ich bereue nichts!

Epilog. Am 21. September 2001 wurden dem Geschäftsbereich GO der Porsche AG zwei 911 Targa der Baureihe 996 zugeliefert, vorgesehen für Pressepool, bzw. Geschäftsführung. Der indischrote Wagen mit classicgrauer Innenausstattung verblieb im Werk und steht heute im Museum. Der Targa in der Farbe Dschungelgrün-Metallic mit Innenausstattung in Savannenbeige wurde verkauft. Zuletzt an mich. ◀

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



ZEITENWENDE

Wasserkühlung, mehr Radstand, Gleichteilestrategie, Modelldiversifizierung – vor einem Vierteljahrhundert hielt mit dem 911 der Baureihe 996 die Moderne Einzug in Zuffenhausen. Wie war das damals, als alles neu wurde?

Wie problematisch war die Zeit bei Porsche, als der 996 entwickelt wurde?

Es war eine schlimme Zeit, angefangen mit 1989. Man hatte in den 1980er Jahren versäumt, attraktive Nachfolger nicht nur des 911 zu entwickeln. Das Modellprogramm war veraltet, und nach meiner Meinung war der 959 als Technologieträger das falsche Auto zur falschen Zeit. Das Geld hätte man aus wirtschaftlicher Sicht anders investieren müssen. Der Dollarkurs sackte ab und es musste Personal abgebaut werden. Auch bei mir in der Abteilung. Das tat weh.

Wofür genau waren Sie und Ihre Abteilung verantwortlich beim 996?

Ich war Abteilungsleiter der Abteilung „Fahrzeugkonzepte“, 1989 gegründet. So etwas gab es vorher bei Porsche noch nicht – es existierten nur Einzelaufgaben, die auf verschiedene Abteilungen verstreut wurden. Aber es gab keine Abteilung, die das alles zusammenführte. Nur mit der Neuorganisation konnten wir dafür sorgen, dass die Gleichteile zwischen den Modellreihen am Ende auch wirklich gleich waren. Arbeitstechnisch war es eine Mischung aus kreativer Konstruktionsarbeit und viel Moderation zwischen den Fachbereichen. Es gab damals noch keine technische Produktplanung, die darüber wacht, was läuft wann in welchem Fahrzeug, wie setzen wir wann was ein, und das über die Jahre und Generationen verteilt mit Ausblick auf die Zukunft.

Wie groß war Ihr Team?

Um die 20 Kollegen. Da kamen aber noch Experten der Fachbereiche hinzu. Wir waren dann insgesamt 30 bis 35.

Wer waren die führenden Köpfe in der Firma?

Der neue Vorstandschef Dr. Wendelin Wiedeking und Entwicklungschef Horst Marchart, später noch die neue Vertriebsmannschaft um Hans Riedel. Die bildeten ein gutes Team und haben das vorhandene Produktprogramm, das wir gerade entwickelten, erstmal über Bord geworfen. Denn Porsche brauchte dringend Stückzahlen – also ein Auto, das für Volumen sorgte. Wir in der Gesamtfahrzeugkonzeption haben dann im Wesentlichen das Gleichteilekonzept von Boxster Typ 986 und 911 Typ 996 entwickelt.

Wie kam es zum wassergekühlten Boxermotor?

Die luftgekühlten Zweiventil-Boxermotoren waren emissions-technisch, leistungsmäßig und auch von den Drehzahlen und der Brennraumgestaltung schlicht am Ende. In Sachen Motor haben wir anfangs viel ausprobiert. Gegen 1989 steckten wir zum Beispiel auch mal einen sehr kompakt bauenden V8 in den 911. Der Motor hätte in Sachen Gleichteilekonzept aber nur zusammen mit dem Typ 989, dem Viertürer, dem eigentlichen Panamera-Vorgänger funktioniert. Aber Porsche war damals mit seinem Kostenmanagement nicht in der Lage, beide Autos wirtschaftlich zu gestalten. Auch luftgekühlte Vierventil-Boxer haben wir getestet. Aber die funktionierten nicht aufgrund thermodynamischer Wärmenester, die nicht in den Griff zu bekommen waren. An der Wasserkühlung führte also kein Weg vorbei.

Hatten Sie keine Sorge, dass ein wassergekühlter 911er einen Aufschrei verursachen würde?

Solche Bedenken gab es intern nie. Denn wir wussten, dass das technische Konzept weitaus besser war.

Kritik kam trotzdem. Wie sind Sie damit umgegangen?

Die Kritik kam primär aus der Presse – von Kundenseite erst im Laufe der Zeit. Und die betraf eher das Aussehen – das Auto wurde als ein bisschen „weichgewaschen“ angesehen. Aber diese Diskussion hörte schlagartig auf, als wir den 996 Turbo brachten und danach den GT3. 2001 gab es dann schon ein Facelift beim 996, um den 911 optisch vom Boxster ein bisschen stärker zu unterscheiden. Vielleicht hätte es keine Diskussionen gegeben, wenn wir den 911 zuerst auf den Markt gebracht hätten. Aber wir haben den Boxster einfach zuerst gebraucht.

Konnten Sie alle Ihre Wünsche bei den Modellen umsetzen oder gab es Grenzen?

Wir konnten tatsächlich die gesamte Planung realisieren. Oder sogar mehr, weil besonders beim Boxster noch etwas draufgelegt wurde. Denn anfangs war zum Beispiel gar nicht geplant, den Verdeckantrieb zu elektrifizieren. Außerdem erhielt das schon fast fertige Seriengesicht des Boxsters nachträglich deutliche Züge der Boxsterstudie, die in Detroit unsagbar gut aufgenommen wurde.

Welche Absatzzahlen wurden damals angepeilt?

In Summe sollten mindestens 30.000 Sportwagen pro Jahr gebaut werden – mit guter Rendite. Letztlich wurde der Plan deutlich übererfüllt: Allein vom 996 haben wir weit mehr als 30.000 pro Jahr produziert. Und dann kam der Boxster noch obendrauf, so dass die Stückzahlen der neuen Sportwagen immer zwischen 50.000 und 60.000 lagen. Der 996 hat sich dann letztlich zu einem der meistgekauften 911 entwickelt.

Haben 996 und Boxster Porsche somit gerettet?

Absolut. Ohne die beiden Autos wäre Porsche vielleicht zum Übernahmekandidaten geworden. Ein paar Kollegen bei uns haben bereits gefrotzelt: „Wir sehen schon den Stern sich vorne drehen ...“ Zu jener Zeit haben wir ja den 500 E für Mercedes montiert und produziert.

Was sind aus Ihrer heutigen Sicht die technischen Highlights des 996?

Da muss ich zuerst den 996-Vorgänger 993 positiv erwähnen: Der besaß als erster Elfer eine Hinterachse, die dafür sorgte, dass das Auto so fuhr wie es sollte. Diesen Nachfolger der Schräglenkerachsen haben wir überarbeitet und in den 996 gepflanzt. Damit war in Summe die Grundgeometrie, das Fahrwerk und das Fahrverhalten des Autos ein Highlight. Aber natürlich auch der Motor: Der war deutlich drehfreudiger als der Zweiventiler vorher, hatte mehr Drehzahlreserven, verbrauchte weniger Sprit und bot trotzdem mehr Leistung.

Mehr war aus dem 993 nicht herauszuholen?

Klar, man kann so ein Auto letztlich über die Jahre auch immer weiter pflegen und verbessern – aber irgendwann ist es dann nur noch ein fauler Kompromiss. Der 993 war zuletzt nur noch gesundgebetet worden, er war am Ende seines Lebenszyklus. Das hat man spätestens beim 996 gemerkt. Der war ungleich moderner.

Wie ist das Design des 996 bei Ihnen als Ingenieur angekommen?

Durchaus positiv. Aber es war für uns eigentlich viel wichtiger, dass Porsche etwas ganz Neues machte. Für die Fans weltweit auch. Das angeblich „Weichgespülte“ hatte übrigens auch einen positiven Effekt: Wir haben sehr viele neue Kunden erobert, die bislang keine Porsche kauften.

Wegen der Frontscheinwerfer oder trotz?

Eher aufgrund der Tatsache, dass das Auto jetzt richtig modern war und ein bisschen den Ruf des „Fahrzeugs für Gusseisernerne“ verlor, als die sich diese neuen Kunden nie selbst gesehen hätten. Die haben den 996 als Alternative zum Mercedes SL oder zum 8er-BMW angenommen. Unsere wirklich Gusseisernen haben wir letztlich voll abgeholt mit dem Turbo und dem GT3. Da war deren Welt wieder heil.

Waren Turbo und GT3 von Anfang an geplant?

Der Turbo ja, der GT3 nicht. Bei der Konzeption des 996 haben wir von Anfang an den Tunnel der Karosserie so vorgehalten, dass dort ein Allradstrang hineinpasste. Den Tunnel besitzt der Boxster übrigens auch, obwohl der ja nie einen Allradantrieb erhielt. Das sind dann so Kompromisse, die man zwischen den Autos machen musste. Aber wir haben die ersten zwei Jahre den Boxster, das 911 Coupé und auch das 911 Cabrio komplett parallel entwickelt bei immer gleichem Entwicklungsfortschritt. Erst danach haben wir den Elfer etwas abgebremst, weil wir wussten, wir brauchen den Boxster zuerst.



„DER 993 WAR ZULETZT NUR NOCH GESUNDGEBETET WORDEN, ER WAR AM ENDE SEINES LEBENSZYKLUS.“

Und wann kam die Idee mit dem GT3?

Das Motorsportreglement wurde geändert auf GT1, GT2 und GT3. So haben wir für die GT3-Klasse zur Homologation einen Ableger entwickelt und ihn auch gleich so genannt. Damals haben wir noch nicht erkennen können, dass sich der GT3 als so etwas wie eine eigene Marke etablieren wird. Der wirtschaftliche Erfolg des GT3 war anfangs ja auch nicht groß, die Stückzahlen klein. Letztlich haben wir mit dem GT3 aber eine größere Spreizung geschaffen innerhalb der Modellreihe – der 911 besaß alltagstauglichen „Komfort“, der GT3 bot pure Motorsportgene.

Aus Ihrer heutigen Sicht: Reflektiert der 996 das damalige Optimum vom Machbaren?

Ich würde sagen: ja. Was ich heute anders machen würde, sind nur Details. Der 996 hatte vor seinem Facelift zum Beispiel keinen Handschuhkasten, da sind wir sicher etwas übers Ziel hinausgeschossen. Und ich würde Boxster und 996 im vorderen Bereich optisch etwas mehr unterscheiden – die paar Gleichteile weniger hätten wir auch noch überlebt. Aber so, wie es gekommen ist, hat es den Erfolg nicht geschmälert.

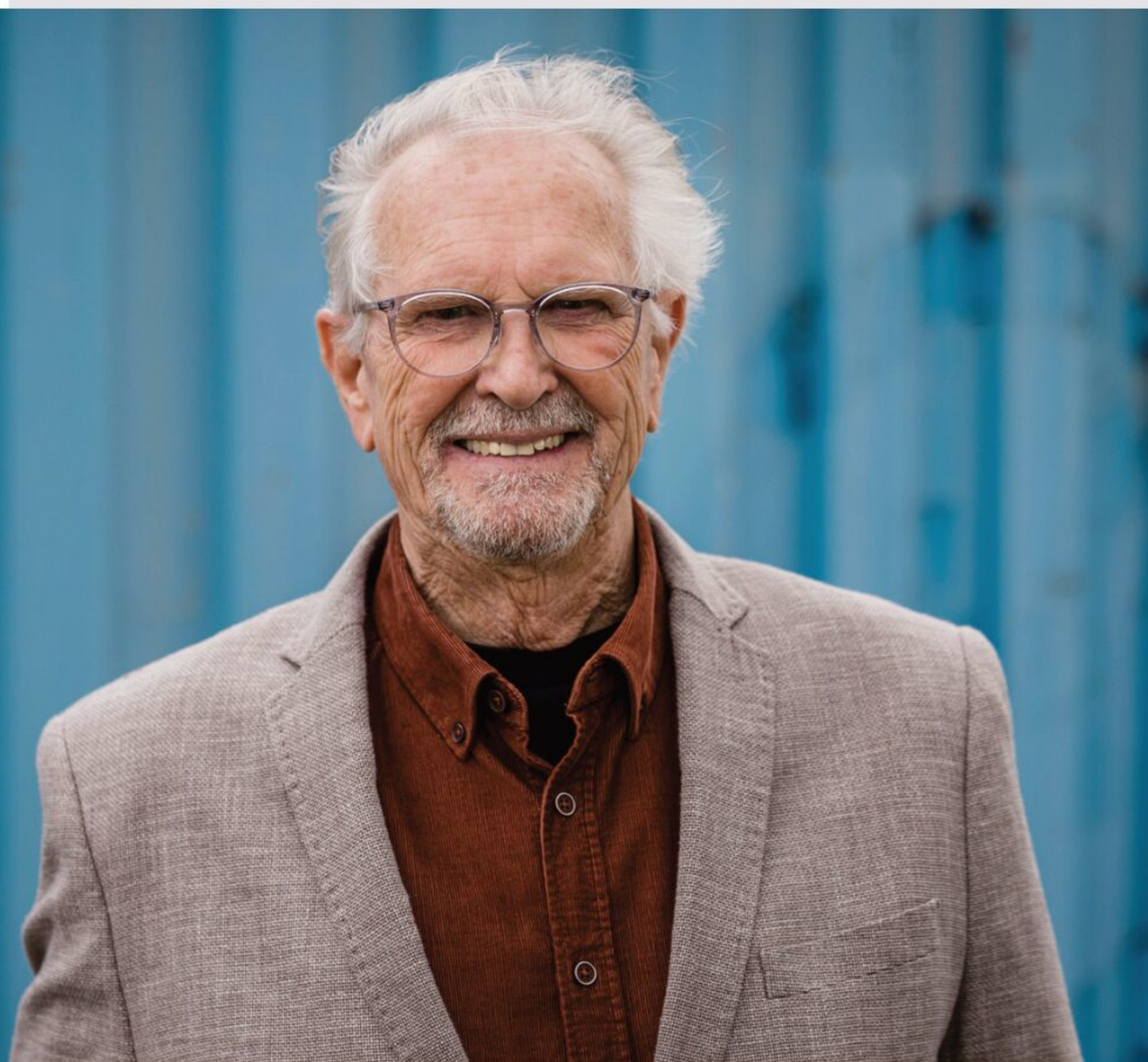
Was ist Ihr persönlicher Favorit der Generation 996?

Ganz klar der Carrera 4S. Aus der zweiten Generation, mit der breiten Karosserie. Die kraftvolle Optik, die auch der Turbo hat, finde ich cool.

Besitzen Sie einen 996?

Nein. Obwohl ich gestehen muss, dass bei uns in der Familie vier 911 fahren – aber alles neuere Modelle.

Herr Achleitner, haben Sie herzlichen Dank für das Gespräch.



„UNSERE PROFESSIONELLE AUFGABE WAR BESTES DESIGN INNERHALB DES VORGEgebenEN KOSTENRAHMENS.“

Hat Sie die Aufgabenstellung mit dem Gleichteilekonzept anfangs erschreckt?

Nein, nicht erschreckt. Eher überrascht! Die Vorgabe war sehr außergewöhnlich. Zwei unterschiedliche Modelle bis zur B-Säule genau gleich zu gestalten, um dann hinter der B-Säule bei einem Auto einen Mittelmotor und bei dem anderen einen Heckmotor einzubauen – das gab es in der Automobilhistorie so noch nicht, soweit ich weiß. Und es war nicht einfach, sondern eine echte Herausforderung, den Autos, abgesehen von der Karosserieform, eine echte Eigenständigkeit zu verleihen.

Wie haben Sie Ihre Arbeit begonnen?

Wir haben wegen des Gleichteilekonzepts lauter Pärchen 996/Boxster entworfen. Das bedeutete, dass diejenigen Designer, die ich für den 911 ausgewählt hatte und diejenigen, die für den Boxster zuständig waren, miteinander sehr gut harmonieren mussten. Wenn die einen vorpreschten, mussten die anderen nachziehen. Wir haben letztlich vier Pärchen favorisiert. Was zu einem neuen Problem führte: Das Porsche-Studio war nie für diese große Anzahl von Modellen und Varianten ausgerichtet. Denn aus Zeitgründen haben wir gleich im Maßstab 1:1 gearbeitet. Aber wir haben es gemeistert – Schritt für Schritt haben wir drei Pärchen ausgeschlossen, um uns dann auf das Siegerpaar zu konzentrieren. Die waren jeweils identisch bis zur B-Säule, ab da Richtung Heck völlig eigenständig.

Aber dann gab es ja wohl noch die Vorgabe, dass der neue 911 auch wieder wie ein 911 aussehen musste.

Lagaij: Genau. Und er musste nicht nur ein 911 sein, sondern noch schöner und besser als der Vorgänger. Da haben wir beschlossen, dass das Designtema des 996 vorne sehr stark angelehnt sein soll am Designtema der Detroit-Boxster-Studie. Denn der Erfolg des Showcars war so groß, dass mir gleich klar war, dass das auch die Front für den Elfer sein wird.

Aber das heißt letztlich, dass der 996 das Gesicht des Boxster bekam.

Nicht ganz. Denn es wird oft vergessen, dass wir neben den Pärchen separat den Showcar-Boxster gemacht haben. Sonst hätte es zu lange gedauert, bis die Öffentlichkeit von diesen Autos überhaupt erfahren hätte. Uns war aber bewusst, dass es bei gleichem Aussehen eine Verwechslungsgefahr gab. Allerdings war der Druck, die Firma zu retten, so groß, dass es uns nicht in den Sinn kam, dass sich das zu einem Problem auswachsen könnte.

Hatten Sie beim Showcar völlig freie Hand?

Absolut.

Gab es während der Entwicklung der Autos Kämpfe mit den Ingenieuren?

Nein, das war vielmehr ein Miteinander. Letztlich war das Konzept für alle, auch für die Ingenieure und alle Abteilungen wie Package, Fahrwerk, Motor, Karosserie und Elektrik, eine wunderbare Aufgabe. Wir waren alle voll motiviert. Und wir haben das Thema Rettung der Firma Porsche nicht als Belastung gesehen, sondern als Chance. Die man nur einmal bekommt.

Welchen Zwängen waren Sie beim Interieur ausgesetzt?

Den gleichen wie beim Exterieur. Gleiche Instrumententafel, gleiches Lenkrad, gleiche Mittelkonsole, gleiche Sitze – unsere professionelle Aufgabe war bestes Design innerhalb des vorgegebenen Kostenrahmens. Übrigens: Das Gleichteilekonzept gilt natürlich heute auch noch. Aber man sieht es nicht mehr.

Wie groß war Ihr Designteam damals?

Es gab ein Kernteam von etwa 50 bis 60 Leuten. Wegen der Quantität der Modelle, es ging nicht nur ums Exterieur, sondern auch ums Interieur, das hätten wir mit der Kernmannschaft nie geschafft. Vorübergehend haben wir zusätzliche Modelleure eingestellt. Maximal war das Team vielleicht bis zu 80 Personen stark. Das war für Porsche ausgesprochen viel.

Wie haben Sie das Team motiviert?

Das war gar nicht nötig. Mein Team liebte die Marke einfach und hatte den Drang und die Leidenschaft, das Design zu verändern. Das war ein einzigartiger Spirit. Ich habe damals nur Leute eingestellt, denen genau bewusst war, für welche Firma sie arbeiten würden. Der beste Weg war, Designer-Bewerber vom Flughafen abzuholen, auf der Autobahn 300 km/h mit ihnen zu fahren und sie dann zu fragen: „Willst Du zu Porsche?“

Hat sie die öffentliche Kritik am Design getroffen?

Wie sind Sie damit umgegangen?

Tatsächlich gab es intern überhaupt keine Zweifel, ob dieses Gleich-
teilekonzept richtig war. Natürlich hat uns die Kritik ein bisschen
geärgert. Aber wir wussten ja: Es ging wirtschaftlich gar nicht anders.
Nachdem der 911 ein Jahr später als der Boxster auf den Markt kam,
haben die Leute gemerkt: Oh, das sind ja die gleichen Scheinwerfer.
Aber was vergessen wird: Das Scheinwerferthema wurde beim Show-
car in Detroit begeistert aufgenommen. Also lag es auf der Hand, das
zu verwirklichen, was die Leute auf der Messe am schönsten fanden.
Außerdem war die Leuchteinheit technisch und aus Kostengründen
absolut einmalig: fünf Funktionen in einem Modul, das nicht teuer war
und am Band in ein paar Minuten eingebaut werden konnte. Damals
war fast kein Lieferant bereit, das finanzielle Risiko der Produktion
dieses Bauteils einzugehen.

Beim Facelift haben Sie dann für mehr Unterschiede gesorgt?

Ja, denn zu dem Zeitpunkt hatten wir schon wieder ein ganz
anderes Budget zur Verfügung, weil Porsche plötzlich wieder
Geld verdiente.

Aus heutiger Sicht: Haben Sie damals alles richtig gemacht?

Das dürfen Sie einen Designer eigentlich nicht fragen. Ein Designer
will immer etwas Neues. Er schaut immer weiter nach vorne. Aber im
Rückblick finde ich den Boxster und 996 ein sehr gelungenes Projekt.

Besitzen Sie einen 996?

Beim 911 bin ich immer am nächsten interessiert, und der ist für mich
stets der bessere. Den heutigen 911 finde ich super, auch wenn er
etwas zu groß geraten ist. Für mich ist die Evolution des 911 immer
noch faszinierend.

Glauben Sie, dass die Geschichte des 911 irgendwann einmal endet?

Nein. Und zwar deshalb, weil der Wagen immer wieder Ingredienzien
besitzt, die die Kunden überraschen und an sich binden. Jene bleiben
loyal, weil das Konzept nicht nur ikonisch ist, sondern richtig.

**Herr Lagaaij, haben Sie herzlichen Dank
für das Gespräch.**

Die Interviews führte Roland Löwisch

*Jede Kurve
ein Genuss!*



ROUTEN-PLANER

CORNICHE D'OR



LAND : FRANKREICH

DÉPARTEMENT : VAR / ALPES-MARITIMES

HÖCHSTER PUNKT : 10 M

LÄNGE : 38 KM

Türkisfarbenes Wasser, rote Felsen, brennende Sonne – nein, das ist nicht Kalifornien, sondern die französische Côte d'Azur. Und als ob dieses Bild nicht schon perfekt wäre, durchquert die Straße der Corniche d'Or in Kurven diese unglaubliche Landschaft. Perfekt für einen Ausflug bei Sonnenaufgang.

Als der Motor des Elfers anspringt, ist es erst 4:30 Uhr. Draußen ist es noch dunkel, erst kurz vor Tagesanbruch erreichen wir die Corniche d'Or, die das Gebiet um Cannes im Osten, Agay und das Var im Westen miteinander verbindet – und die vielen Franzosen als eine der schönsten Verkehrsadern, wenn nicht als die schönste Straße des Landes gilt.

Die 38 Kilometer lange Corniche d'Or wurde 1903 eröffnet und durchquert das Esterel-Massiv, ein Gebirge, das sich durch seine roten Felsen, sein unebenes Relief und seine steilen, ins Mittelmeer abfallenden Buchten auszeichnet.

Ein perfekter Ort, um den Sonnenaufgang zu genießen. Im ersten warmen Morgenlicht offenbart sich der ganze Zauber des Ortes, der Straße, die sich nah des Mittelmeeres entlang zieht: perfekter Asphalt, Kurven, die sich zwischen roten Felsen und türkisfarbenen Wassern entlang schlängeln. Die Corniche d'Or, in die roten Felsen gemeißelt, eingebettet in den Esterel, alles in Kurven und geschwungenen Winkeln, kontrastiert mit den geraden Linien der Bahnlinie unter uns. Aber zu dieser Tageszeit rasen nur selten Nachtzüge mit unserem 911 dahin. Es sind diese Momente, in denen wir uns sagen, dass das Fahren Sinn macht.

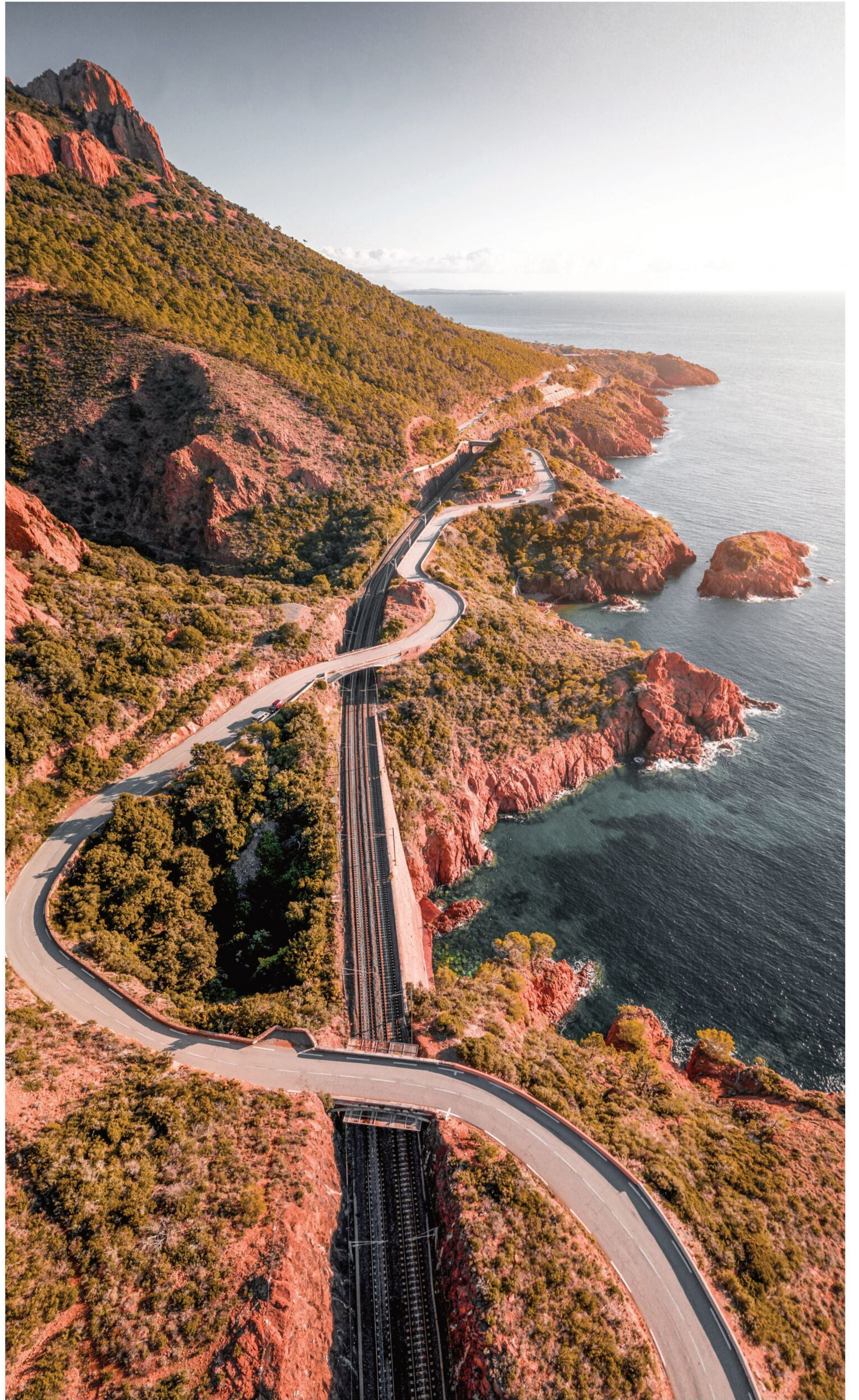
Die zwischen Saint-Raphael hinter Fréjus und Mandelieu-la-Napoule kurz vor Cannes gelegene Corniche d'Or ist längst kein Geheimtipp mehr, natürlich nicht. Die Küstenstraße, gesäumt von kleinen Buchten, ist im Kino zu oder im Fernsehen für Werbespots zu sehen, auch Testfahrten finden hier statt. In der Hochsaison ist sie von Touristen und einem Heer von Radfahrern bevölkert, später kommen die Motorradfahrer dazu. Dann wird es auch schwer, an den vielen Aussichtspunkten einen Parkplatz zu finden.

Aber wenn es in den späteren Stunden des Tages keinen Spaß mehr macht, mit dem Lieblings-Porsche durch den Wind zu fahren, gibt es an der Corniche d'Or viele andere Aktivitäten und Orte, die einen Halt rechtfertigen. Wandern und Mountainbikefahren gehören dazu, oder ein Bad in einem der vielen Bäche des Massivs. Auf jeden Fall sollten Sie ihre Sonnencreme nicht vergessen. ◀

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

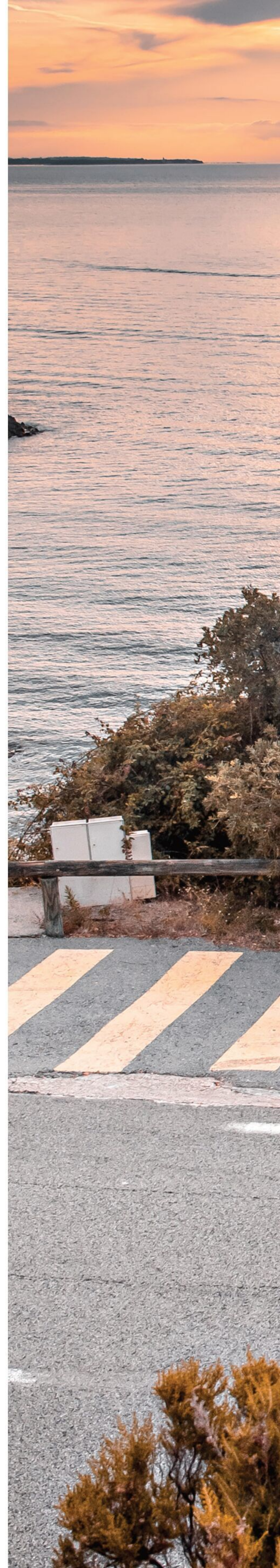








**DIE 38 KILOMETER LANGE CORNICHE D'OR WURDE
1903 ERÖFFNET. SIE DURCHQUERT DAS ESTEREL-MASSIV
UND GILT VIELEN FRANZOSEN ALS EINE DER SCHÖNSTEN
VERKEHRSADERN, WENN NICHT SOGAR ALS
SCHÖNSTE STRASSE DES LANDES.**







HAPPY END – 356 A 1500 GS CARRERA GT

GRAZIE MILLE

29. April 1956. Am Ende, nach etwas mehr als 13 Stunden der chaotischsten Mille Miglia aller Zeiten, ist es ein Privatfahrer, der die Ehre der Marke Porsche bei dem italienischen Straßenrennen rettet. Andere Fahrer kamen und gingen danach, dann fiel der Siegerwagen der Klasse GT bis 1,5 Liter in einen über 50 Jahre dauernden Schlaf des Vergessens. Jetzt ist Olof Perssons 356 A 1500 GS Carrera GT zurück.

Mille Miglia, also tausend Meilen oder 1609 Kilometer am Stück – oder auch mal etwas weniger, nämlich genau 1597 km bei der Mille Miglia 1956.

Gibt es einen wirksameren Test für die Klasse eines Fahrers und einen besseren Beweis für die Zuverlässigkeit der Mechanik als eine solche Langstreckenfahrt? Nicht einfach zig Runden auf einem makellosen Asphalt-Rundkurs, sondern ein Rennen nach alter Art auf öffentlichen Straßen.

Was sich vordergründig anhört, als sei es nichts Besonderes, trennt stärker die Spreu vom Weizen als alles andere. Querrinnen, Buckel und Schlaglöcher sind Hindernisse, die ein Rundstreckenauto nicht einstecken muss. Schläge auf den Antrieb, auf Aggregate, Rahmen und Karosserie kommen hinzu – es ist der ultimative Härtestest. Auch für die Fahrer: Man lernt nicht Runde um Runde, wo die Fallen lauern. Erst die Zielankunft beweist die Klasse des Piloten.

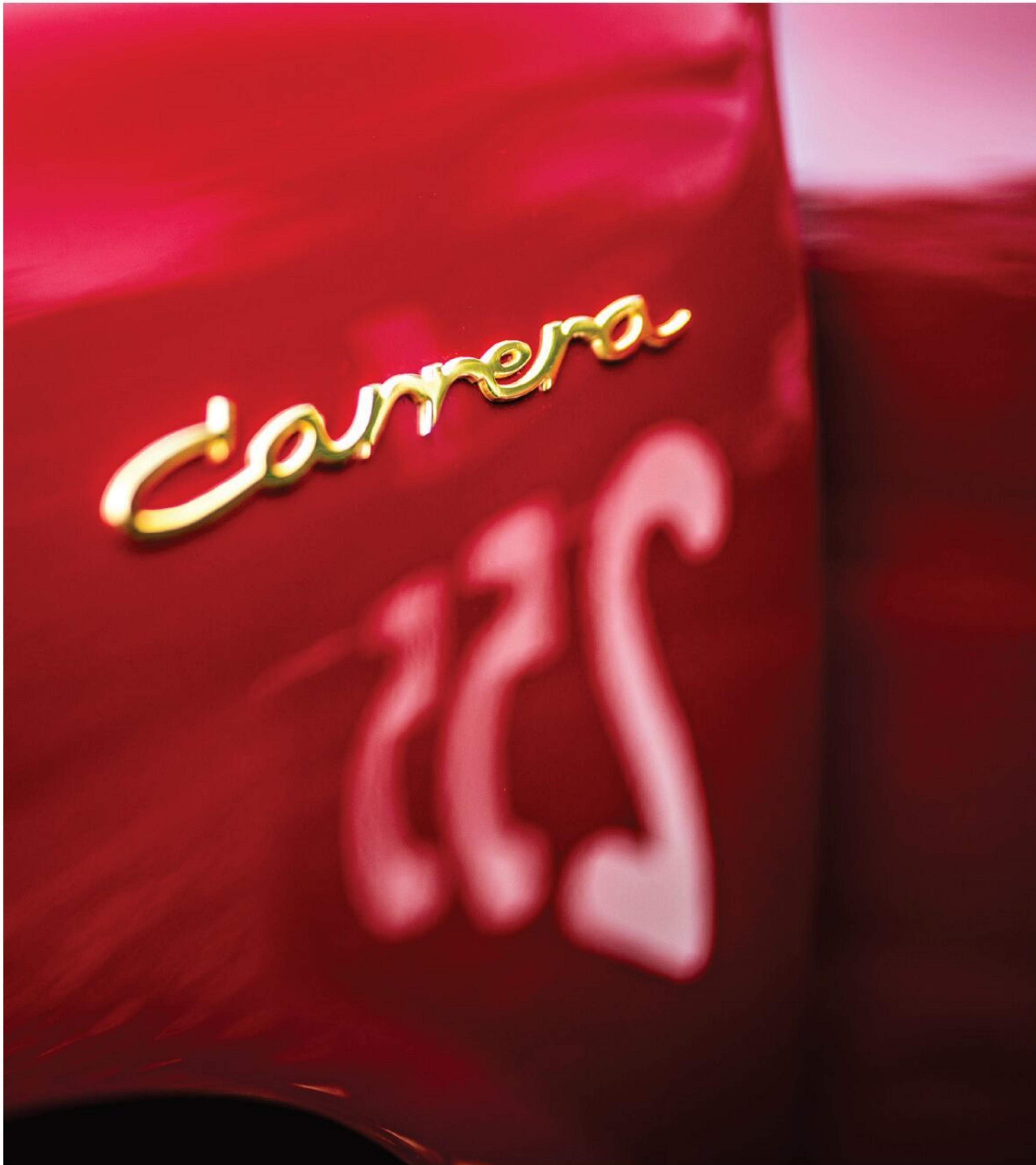
Hans Herrmann beschrieb diese „natürliche Auslese“ bei der Mille Miglia ganz pragmatisch: „Ein Drittel fällt mit Technikproblemen aus. Ein Drittel durch Unfall. Ein Drittel kommt durch. Um zu gewinnen, musst

Du kompromisslos draufhalten. Und ab und zu auch mal was total Verrücktes tun.“ So wie der Schwede Olof Persson, der 1956 als Privatfahrer bei der Mille Miglia an den Start geht.

4:19 UHR

Am 29. April 1956 stehen 426 Autos am Start in Brescia, aber nur eines davon ist ein offizieller Werkswagen aus Zuffenhausen. Es ist ein 550 RS Spyder, wieder sitzt Hans Herrmann am Steuer, diesmal mit dem Werksmechaniker Werner Enz als Beifahrer. Bei der Mille Miglia wird ab Mitternacht im Minutenabstand gestartet, die schwächer motorisierten Fahrzeuge zuerst und die Favoriten zuletzt.

Daraus resultiert eine weitere Besonderheit der Mille Miglia: die Startzeit entspricht der Startnummer ...und natürlich umgekehrt. Alle Teilnehmer haben also eine dreistellige Nummer im Format Stunde-Minuten. Die Startnummer 001 startet eine Minute nach Mitternacht. Mit Startnummer 419 führen Herrmann und sein Beifahrer also genau um 4 Uhr 19 von der Rampe, und Fangio beschloss den Reigen um Punkt sechs mit der Nummer 600. So begann 1956 die Ausgabe der Mille Miglia, die als die chaotischste von allen in die Geschichte einging.



Eine Italienrundfahrt mit irren Geschwindigkeiten unter Sicherheitsbedingungen, die von einigen als sehr „romantisch“ beschrieben wurden, zumal es während des Rennens auch noch in Strömen regnete.

Hans Herrmann erinnert sich: „Die Absperrungen waren die Menschenmassen an den Straßenrändern, an denen wir oft im Abstand von weniger als einem Meter vorbeidonnerten. Wir hielten einfach drauf, denn wir wollten ja gewinnen.“ Der Vorteil der Werkspiloten gegenüber den Amateuren war, dass sie die Strecke gut kannten. Die Werksteams fielen meist vier bis fünf Wochen vor dem Rennen in Mannschaftsstärke ein und trainierten. Dafür erkundeten sie rund um die Uhr die gesamte Strecke, während die Beifahrer ihre Aufschriebe korrigierten. „Im Training fuhren wir die Runde in anderthalb Tagen. Brescia-Rom-Brescia. Zurück in Brescia schliefen wir eine Nacht und fuhren wieder los.“ Privatfahrer konnten sich diesen Aufwand in der Regel nicht erlauben.

Zu ihnen gehörte der Schwede Olof Persson. Wochentags war er als Bauunternehmer tätig. Nur am Wochenende konnte er zum Vergnügen nationale Rallyes fahren, was er mit einem gewissen Erfolg tat und dabei auf so unter-

schiedlichen Autos wie Mercedes 300 SL, Ferrari 166 und 250 MM unterwegs war. Auch zwei 356 gehörten dazu.

Der erste war ein neu erworbener 356 1500, mit dem er 1952 mal eben die Schweden-Rallye gewann, im Jahr darauf folgte ein 1500 S. Als er sich 1956 zum ersten Mal für die Mille Miglia meldete, war er schon 45 Jahre alt. Ob es ein Zeichen der Erfahrung oder Reife war – er griff jedenfalls für dieses Rennen nicht zu einem Mercedes oder einem italienischen Auto.

Es gab da eine Neuheit im Porsche-Programm, für deren großes Potenzial er ein gutes Gespür hatte. Er schätzte die 356 Coupés bereits, ihr geringes Gewicht, die Handlichkeit, die Zuverlässigkeit. Der neue Carrera brachte jetzt die bisher fehlende Leistung mit, dank eines Motors, der mehr oder weniger dem des 550 Spyder entsprach.

Also bestellte Olof Persson für sein Mille Miglia-Debüt einen dieser nagelneuen 356 Carrera A, und zwar in der für den Wettbewerb besser geeigneten Ausstattung GS-GT. Weil er den Wagen ausdrücklich für den Renn-einsatz kaufte, gab ihm Ferry Porsche persönlich den Rabatt von 10 Prozent, den üblicherweise Privatfahrer genossen, die auf der Marke zu Rennen antraten.

Roter Bereich.

Der 356 Carrera bot Renn-technik im Großserienkleid. Sportfahrern gewährte Porsche einen Rabatt von 10 Prozent.







356 A 1500 GS Carrera GT

Motor: luftgekühlter Boxermotor Typ 547/1

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 85,0 x 66,0 mm

Hubraum: 1498 cm³

Leistung: 74 kW (100 PS) bei 6200 /min

Drehmoment: 119 Nm bei 5200/min

Verdichtung: 9,0 : 1

Gemischaufbereitung: 2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 40 PII

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Viergangschaltgetriebe Typ 644 Carrera

Karosserie: Coupé-Karosserie auf Stahlblech-Kastenrahmen

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, Kurbellängslenker und querliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Pendelachse an Längslenkern und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: Trommeln

Radstand: 2100 mm

Spur: 1306 mm (vorn), 1272 mm (hinten)

L x B x H: 3950 x 1670 x 1310 mm

Räder/Reifen: 4,5 J x 15 mit 5,90 -15 Supersport

Leergewicht: 850 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1200 kg

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 12,0 sec

Stückzahl: 447

Bauzeit: 1955/56

Preis: 18.500 DM (1956)

**DER 356 CARRERA ERHIELT DIE STARTNUMMER 255
UND WURDE UM 2.55 UHR ZWISCHEN EINEM SUNBEAM
UND EINEM BORGWARD AUF DIE STRECKE GESCHICKT.**

Am 19. April holte Persson sein neues Auto mit der Fahrgestellnummer 56063 im Werk ab. Die Lackfarbe war Polyantha-Rot, eine besondere Farbe, die nur einundzwanzig Carrera zierte. Die meisten roten 356 trugen Rubinrot oder Signalrot, jeweils 144 und 94 Exemplare. Polyantha ist ein kräftiges Rot, das mit dem Interieur in „Acella Bast“ einen starken Kontrast bildet – Acella war die Zuliefererbezeichnung des Kunstleders, Bast bezeichnete den Farbton.

Das Werksverzeichnis führt keine Zusatzausstattung auf, erst recht nicht die drei Signalhörner an der vorderen Stoßstange, aber der Wagen trug diese ungewöhnlichen Accessoires bereits beim Start in Brescia in der folgenden Woche. Vielleicht, um die Zuschauermenge zu warnen und zu verscheuchen?

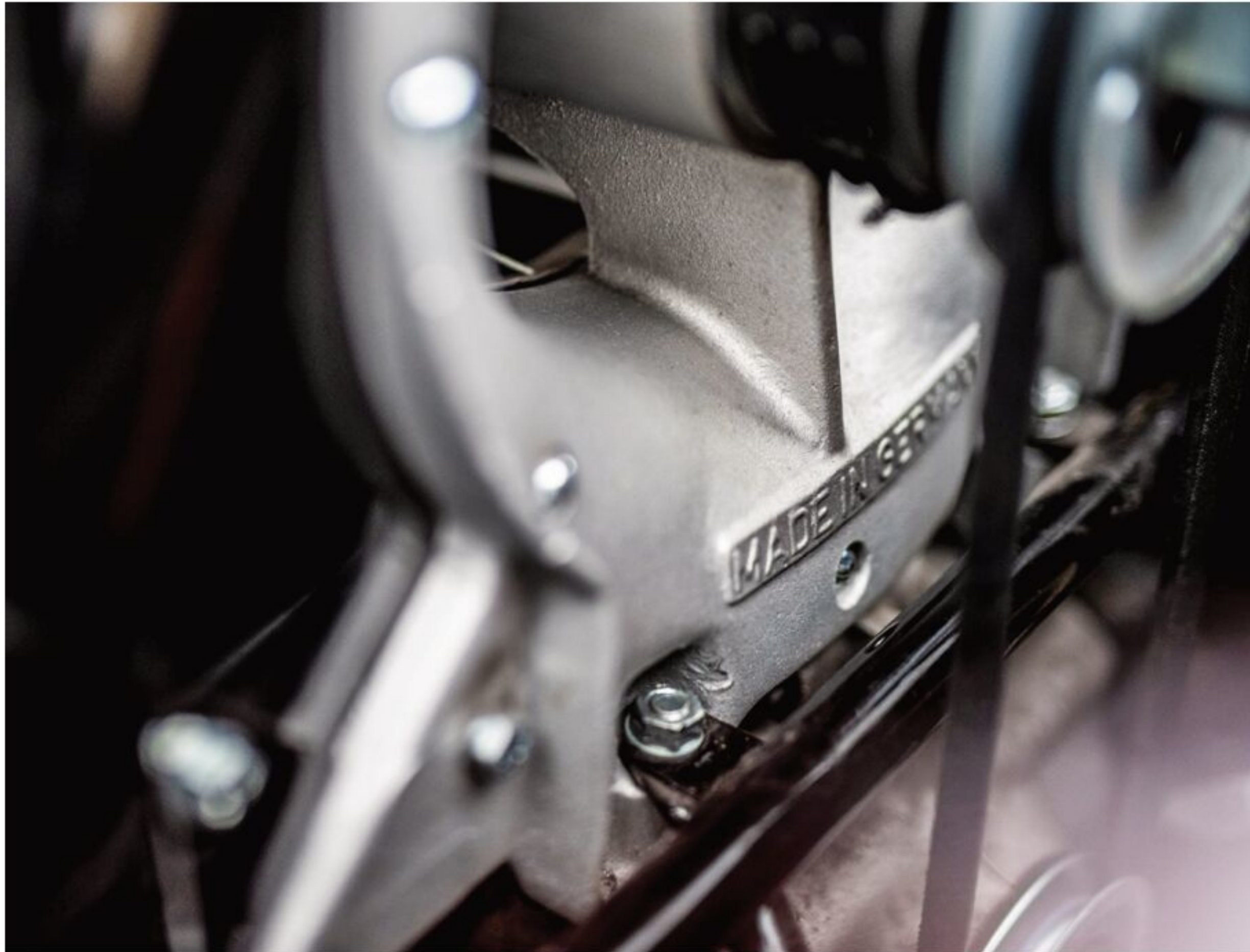
2:55 UHR

In einer Woche kann man ein Auto gerade einmal behutsam einfahren, wenn man von Stuttgart aus zur angegebenen Zeit am Start in Brescia eintreffen will. Olof Persson war pünktlich. Die Startzeit wurde vor Ort mit dem Pinsel in weißer Farbe auf den glänzenden Polyantha-Lack gemalt. Der Carrera erhielt die Startnummer 255 und wurde um 2.55 Uhr zwischen einem Sunbeam und einem Borgward auf die Strecke geschickt, 1 Stunde 24 Minuten vor Herrmann und Enz. Olof Persson trat mit seinem Landsmann Gunnar Blomqvist in der heiß umkämpften GT-Klasse bis 1,6 Liter Hubraum an.

16:27 UHR

13 Stunden und 32 Minuten später war das schwedische Duo zurück in Brescia und überfuhr die Ziellinie als achtzehntes Team im Gesamtklassement. Für sich betrachtet schon ein wirklich exzellentes Ergebnis für einen Privatfahrer bei seiner ersten Teilnahme in einem Feld mit 426 Konkurrenten, von denen viele in höheren Leistungsklassen antraten.

Herausragend wurde es, weil es den Klassensieg und die beste Platzierung für Porsche im Gesamtklassement bedeutete! Denn Herrmann und Enz waren ausgeschieden, ihre Zündung hatte im Dauerregen den Geist aufgegeben.



IN DEN NÄCHSTEN ZWÖLF JAHREN HATTE DAS FAHRZEUG IN SCHWEDEN FÜNF WEITERE BESITZER. DER LETZTE VERSTAUTE DEN WAGEN IN SEINE EINZELTEILE ZERLEGT ENDE 1970 MIT ZWEI WEITEREN CARRERA-MOTOREN IN EINEM LAGER.

Der Erfolg bestärkte Persson und Blomqvist, im Jahr darauf erneut anzutreten – es wurde die letzte Ausgabe der klassischen Mille Miglia. Dieses Mal gingen sie mit der Startnummer 227 ins Rennen, kamen aber nicht ins Ziel.

Paul-Ernst Strähle und Herbert Linge gewannen als Gesamt-Vierzehnte die GT-Klasse bis 1,6 Liter auf einem Werks-356 A Carrera. Maglioli wurde Fünfter mit einem Werks-Spyder 550 RS und siegte in seiner Klasse.

Zwei Wochen später verließ Olof Persson seinen Carrera an Herbert Linge und Hans Walter, die bei den 1000 km auf dem Nürburgring damit den 26. Platz holen. Der schnelle 356 eignete sich auch gut für die skandinavischen Winter-Rallyes und so fuhr er selbst den Wagen noch zwei weitere Jahre, bevor er ihn im August 1958 verkaufte.

In den nächsten zwölf Jahren hatte das Fahrzeug in Schweden fünf weitere Besitzer. Der letzte verstaute den Wagen in seine Einzelteile zerlegt Ende 1970 mit zwei weiteren Carrera-Motoren in einem Lager. So vergingen fast fünfzig Jahre. Bis zum ...

JUNI 2018

Dann lieferten die beiden Söhne von Gert Kaiser, der damals gegen Olof Persson Rennen gefahren war, das Carrera-Puzzle zur Restaurierung bei einem Porsche-Spezialisten in Deutschland an. Wie hatte der Wagen einmal ausgesehen? Die Karosserie war vor der Lagerung komplett mit Rostschutz lackiert worden, aber zum Glück trägt die Innenseite des Handschuhfachs noch den Originallack, dessen Farbton sich rekonstruieren ließ.

Die benötigten Quadratmeter Acella Bast für die anfallenden Sattlerarbeiten im Innenraum fanden sich mit viel Glück. Neben dem revidierten Originalmotor erhielt der 356 A Carrera sogar wieder seine drei Signalhörner, die Zusatzscheinwerfer und das Nummernschild, mit dem er Zuffenhausen verließ und die Mille Miglia fuhr. Selbst das Abzeichen, das Persson für den Klassensieg verliehen wurde, prangt wieder auf dem Gitter der Motorhaube!

Heute steht der 356, der Porsche in Italien die Ehre rettete, wieder in Schweden, neben dem blauen 356, auf dem Persson 1952 Midnattssolsrallyt gewann. Und bald soll er die Mille Miglia Classic fahren – dann schließt sich die große Schleife erneut! ◀

Text: Josué Chevrel · Übersetzung: Thomas Albrecht

Fotos: Rémi Dargegen



Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 Targa 4 GTS

Porsche – nicht nur als Produzent von berühmten Sportwagen bekannt, sondern auch für außergewöhnliche Designs abseits der Motorenwelt. Im Jahr 1972 gründete Professor Ferdinand Alexander Porsche mit seinem Bruder das zu Porsche dazugehörige Designstudio. Unter dem Leitspruch „Gutes Design muss ehrlich sein“ kreierte Porsche Design diverse Alltagsgegenstände wie Sonnenbrillen, Mobiltelefone und Armbanduhren, die bis

heute Kenner mit ihrer Funktionalität und zeitlosen Ästhetik begeistern. 2021, zum 50-jährigen Jubiläum von Porsche Design, rollte der Porsche 911 (992) Targa 4 GTS in limitierter Stückzahl von gerade einmal 750 Exemplaren vom Band. Das Sondermodell gilt als Hommage an den Zeitmesser Chronograph I, welcher mit seinem puristischen Design bereits 1972 überzeugte und nun 2022 ebenfalls eine Renaissance erlebt. Die Exklusivität des Fahrzeugs lässt sich auch anhand der im Armaturenbrett nachgebildeten Metallplakette ablesen, die eine Unterschrift von Ferdinand Alexander Porsche und die Durchnumerierung zeigt. Mit einer detailgetreuen Nachbildung im Verhältnis 1:18 ist es dem Modellautohersteller Minichamps gelungen, die Einzigartigkeit der limitierten Sonderedition nachzuempfinden. Mit den frischen, knalligen Farben racing gelb und shark blue stechen sie aus jeder Sammlung heraus. Darüber hinweg ist auch der Fahrzeuginnenraum detailgetreu nachgebildet und die Vorderräder sind lenkbar.

Porsche 911 (992) Targa 4 GTS Baujahr 2021 shark blue 1:18 Minichamps: UVP 119,95 €: Art-Nr.: 153061065

Porsche 911 (992) Targa 4 GTS Baujahr 2021 racing gelb 1:18 Minichamps: UVP 119,95 €: Art-Nr.: 153061064



Porsche 935

Der Porsche 935 ist nicht nur eines der erfolgreichsten, sondern auch eines der facettenreichsten Rennautos aus Zuffenhausen. 1976 debütierte er – damals noch als reiner Werkswagen – und gewann auf Anhieb die Sportwagen-Weltmeisterschaft. Dabei entschieden Jochen Mass und Jacky Ickx unter anderem das 6-Stunden-Rennen im französischen Dijon für sich. Den Siegerwagen im Martini-Design hat Norev im Maßstab 1:18 herausgebracht. Das auf 1.000 Stück limitierte Modell ist exklusiv bei ck-modelcars erhältlich. Auch in

Kundenhand fuhr der 935 reichlich Erfolge ein. Besonders bekannt sind die von Porsche-Tuner und Einsatzteam Kremer Racing modifizierten Varianten. Die 935 K1 und K2 aus dem Team der Brüder Manfred und Erwin Kremer wurden noch als Einzelstücke gebaut und fokussierten sich vor allem auf aerodynamische Anpassungen. Der folgende 935 K3 war deutlich weitreichender modifiziert und wurde auch an Kunden verkauft. Im Jahr 1979 entschied Kremer Racing mit dem 935 K3 sogar die 24 Stunden von Le Mans für sich, nachdem die werksseitig eingesetzten 936er ausgefallen waren. Am Steuer saßen die US-amerikanischen Brüder Don und Bill Whittington sowie der Deutsche Klaus Ludwig, der damit den ersten seiner drei Le Mans-Siege einfuhr. Im selben Jahr gewann Ludwig übrigens die Deutsche Rennsport-Meisterschaft, ebenfalls mit einem Porsche 935 aus dem Hause Kremer. Das Modell des in Le Mans siegreichen Porsche 935 K3 von Hersteller Solido im Maßstab 1:18 hat lenkbare Vorderräder und zu öffnende Türen.

Porsche 935 Martini #1 Sieger 6h Dijon 1976: UVP 69,95 €, Art-Nr.: 187439

Porsche 935 K3 #41 Sieger 24h LeMans 1979: UVP 54,95 €, Art-Nr.: S1807201



Porsche 911 SC

Aus heutiger Sicht unvorstellbar, dass das Erfolgsmodell Porsche 911 kurz vor dem Aus stand. Zum Hintergrund: Im Jahr 1977 konkurrierte die Ikone mit den Modellen 924 und 928, weshalb Porsche mit dem Gedanken spielte, die Reihe auslaufen zu lassen. Jedoch erwies sich, dass die Verkaufszahlen des 928er mit dem „Auslaufmodell“ des 911er nicht mithalten konnten. Mit der Karosserie des Carrera 3.0 und

einem leistungsstärkeren Motor erschien der Porsche 911 SC (Super Carrera) als Nachfolger des Porsche 911 Carrera auf dem Markt. Die Versionen Targa und Coupé wurden im Jahr 1982 zudem noch um eine Cabriolet-Version ergänzt. Dies löste bei der Fachpresse große Begeisterung aus und setzte somit ein Zeichen, um die noch junge Ikone des 911er weiterzuführen. Im Maßstab 1:18 ermöglicht es der Modellautobauer KK-Scale, Teil der Erfolgsgeschichte der 911er-Reihe zu werden. Der Porsche 911 SC ist in den Varianten Coupé, Targa und als Cabriolet verfügbar. Zusätzlich ist das Hardtop bei der Targa-Variante, ebenso wie das Softtop der Cabriolet-Variante, abnehmbar.

Porsche 911 SC Coupe Baujahr 1983 rot 1:18 KK-Scale: UVP 79,95 €: Art-Nr.: KKDC180661

Porsche 911 SC Cabriolet Baujahr 1983 weiß 1:18 KK-Scale: UVP 79,95 €: Art-Nr.: KKDC180751

Porsche 911 SC Targa Baujahr 1983 silber metallic 1:18 KK-Scale: UVP 79,95 €: Art-Nr.: KKDC180842



Porsche 911 (991 II) GT2 RS



Wer als Porsche-Fan etwas von „Weissach“ hört, horcht schnell auf. Kein Wunder, schließlich bildet der Ort nord-östlich von Stuttgart die Motorsportheimat der schwäbischen Automarke. So ziemlich alle großen Erfolge, die Porsche im Rennsport verbuchte, nahmen in der Gemeinde mit etwas mehr als 7.000 Einwohnern ihren Anfang. Eine besondere Freude dürften daher auch die Protagonisten von Minichamps gehabt haben, als sie sich dem Porsche 911 GT2 RS mit Weissach-Paket gewidmet haben. Der auf der 911 II-Reihe basierende Sportwagen ist ein Aushängeschild für das Rennsport-Know-how, das in die Entwicklung fließt. Da wäre beispielsweise das Thema Gewichtseinsparung, das bei der Konstruktion eine enorme Rolle spielte. Ähnlich wie bei den Rennsportmodellen ging es darum, auf jedes unnötige Kilogramm zu verzichten. Elemente aus kohlefaserverstärktem Kunststoff sowie aus Titan trugen genauso zur Gewichtsreduzierung bei wie der Einsatz von Magnesium-Rädern. Die Entwickler ließen sich zahlreiche Details einfallen, aus dem 911 GT2 RS einen Rennwagen für die Straße zu machen. Details, die sich der Modellautoliebhaber im Maßstab 1:18 noch einmal in aller Ruhe zu Gemüte führen kann. Dank der hochkarätigen Ausführung von Minichamps sind auch die noch so kleinen Merkmale auffindbar.

Jetzt wäre nur noch die Frage zu klären: Welche Farbe soll in die Vitrine? Denn die Modelle, die zur Sammelreihe „Faszination Sportwagen“ gehören, gibt es in unterschiedlichen Farben. Ein besonderer Hingucker sollte die Ausführung in viper grün mit goldenen Felgen sein. Sie ist – wie die anderen Modelle auch – exklusiv für ck-modelcars hergestellt worden und auf 300 Exemplare limitiert.

Porsche 911 (991 II) GT2 RS Weissach Paket 2018 schwarz 1:18 Minichamps: UVP 119,95 €: Art-Nr.: 153068321

Porsche 911 (991 II) GT2 RS Weissach Paket 2018 British racing grün / goldene Felgen 1:18 Minichamps: UVP 119,95 €: Art-Nr.: 153068320

Porsche 911 (991 II) GT2 RS Weissach Paket 2018 viper grün / goldene Felgen 1:18 Minichamps: UVP 119,95 €: Art-Nr.: 153068318

Porsche 911 (991 II) GT2 RS Weissach Paket 2018 rot / goldene Felgen 1:18 Minichamps: UVP 119,95 €: Art-Nr.: 153068319



www.ck-modelcars.de



ck-modelcars Christoph Krombach e.K.

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



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

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

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

MITTELMOTOR™

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

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT

MITTEL MOTOR .COM




Petzoldt's
 seit 1988

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


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



BIETE



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, FP € 690,00, Tel.: 0162-3661816



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 Uhr, PET-Nr.: 911 641 701 29, absolute Rarität in der Sonderausführung mit Sekundenzeiger-Funktion, VDO-generalüberholt mit neuem Zierring und Glas, verwendbar für 911 F- und G-Modelle, FP € 490,00, Tel.: 0162-3661816



Boxster 550 Spyder, No. 1410/1953; EZ 5/2004 in Ulm, Version C00. Produktion Valmet. 112.000 km; aktuell 4. Hand. HU 10/22. Kein Wartungsstau, mehr am Telefon. Handschalter, Cocoa, Tempomat. Gutachten liegt wg Versicherung vor. Aus gesundheitlichen Gründen, 33.500,-€ VB, 0179/39 29 159

Porschefreunde Bergisches Land

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

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

Porsche Club

928

Der werksautorisierte Classic Club
 Porsche Club 928 e.V.

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

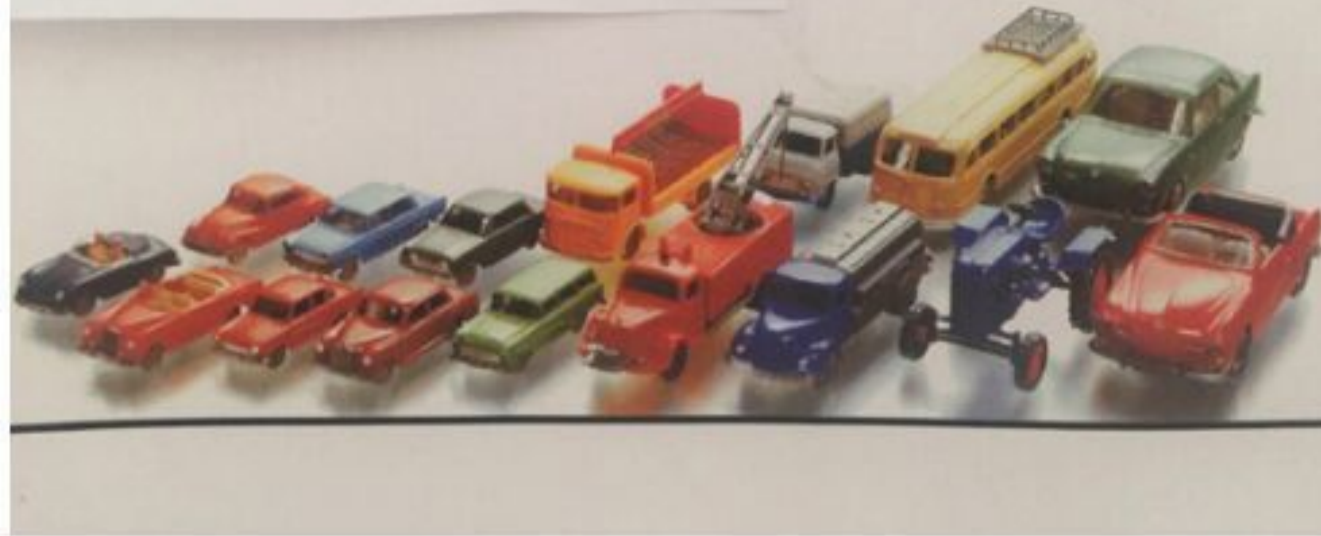



SUCHE



Suche Recaro Rallye 2 Sitz mit dem abgebildeten Martini Design aus den 70' er Jahren, auch im schlechten Zustand ... Bitte alles einfach alles anbieten unter Tel. 01738546599. Über ein passendes Angebot würde ich mich als Privatperson riesig freuen..de

0561- 4916354 Manfred Führer



Suche Wikingautos, aus den Jahren 1946-1980, Beispiele siehe Bild. Tel. 0561-4916354

Suche Porsche 911 GT3 RS, unfallfrei, Bj. 2015-2016. Tel. 01718246350

Suche Porsche 997 MK 1 Turbo nur Schalter. Tel.01718246350



INSIDERFELGEN
ORIGINALE PORSCHE FELGEN UND KOMPLETTREDER

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



▶▶▶ **GRANDPRIX-ORIGINALS.COM**

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

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

NICKIES **lrs** **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.

MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

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

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

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

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

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



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

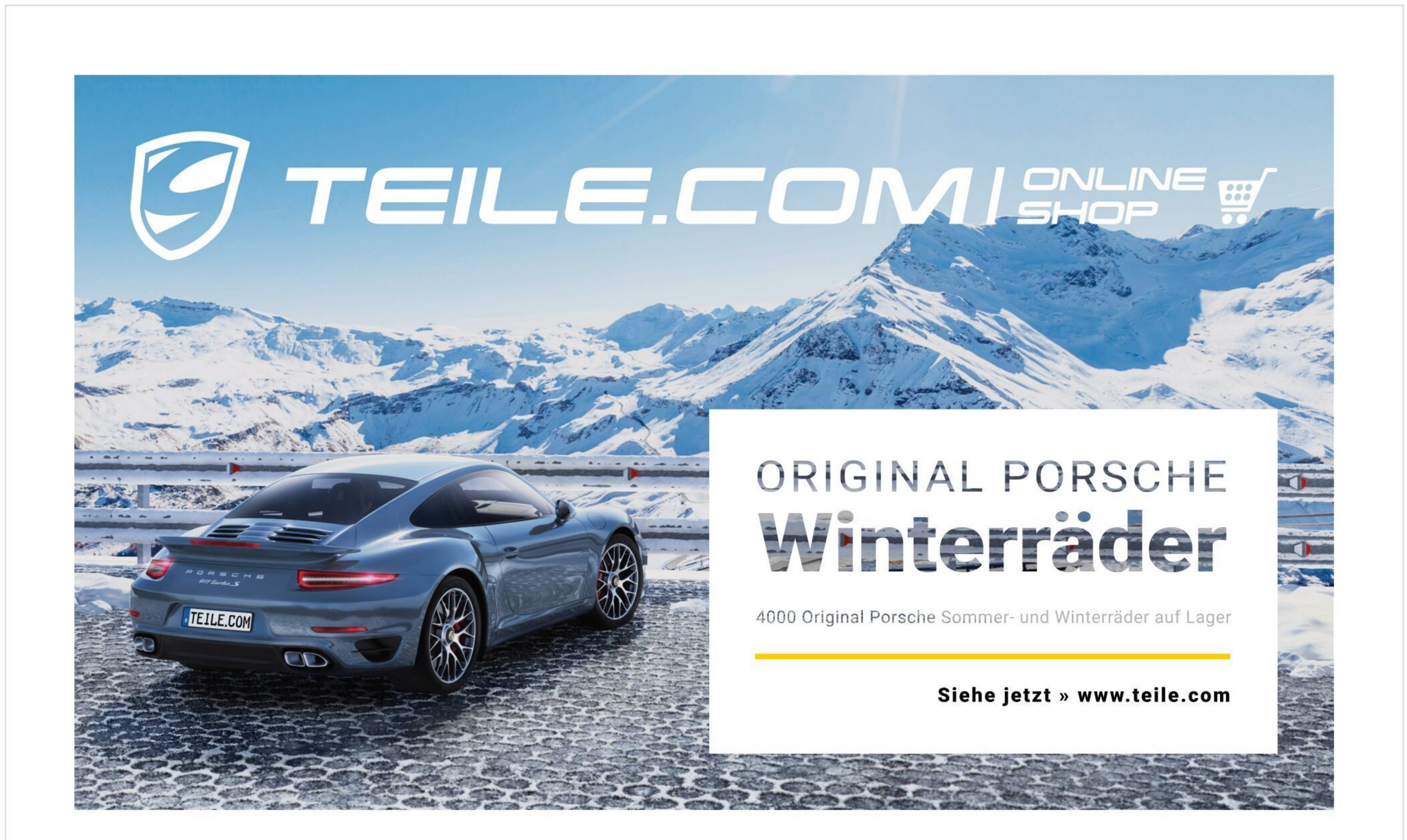
<p>Porsche 911 3.2 Coupe 569,- € Strickvelour</p>	<p>Porsche 911/964/993 Hochflor (Strick) 630,- €</p>	<p>Nachgefertigte Teppich-Komplettausstattungen für Ihren PORSCHE in historisch korrekter Ausführung</p> <p>Strick-Velour (1974-1998) Schwarz, Burgundy, Nachtblau, DI-Braun, DI-Grün, Kaschmir, Klassikgrau, 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.</p>
		
<p>Porsche 911 65-68 SWB Schlinge 450,- €</p>	<p>Porsche 911 68-73 LWB Zellwollvelour 620,- €</p>	<p>DGS AUTOTEPPICHE GMBH</p>
		

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

Sie möchten eine Anzeige schalten?:
 Steffen Wagner
 s.wagner@heel-verlag.de
 02223 9230-53

Ausgabe 1-2023
Erscheinungstermin:
 11.11.2022
Anzeigenschluss: 13.10.2022



TEILE.COM | ONLINE SHOP

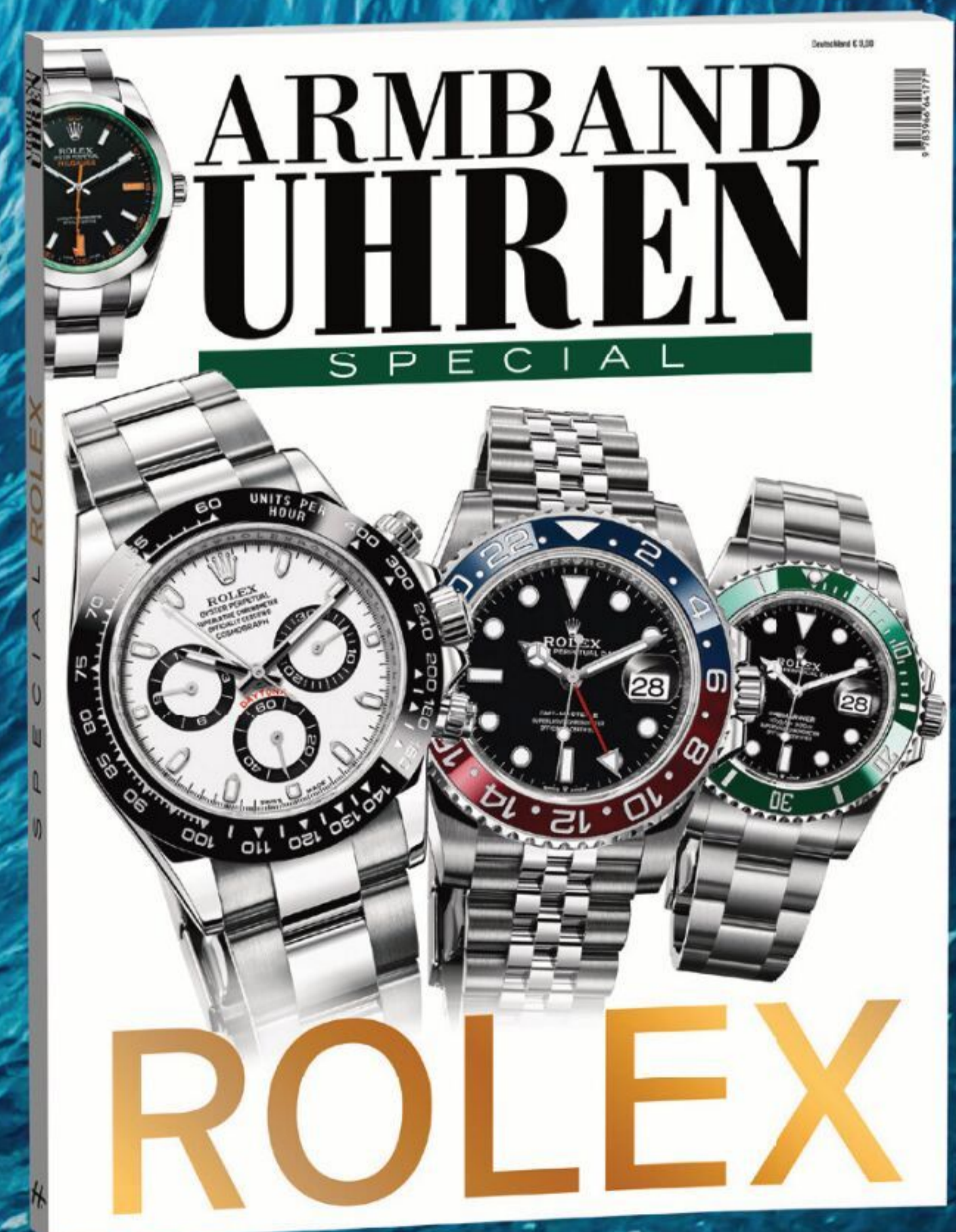
ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

Lust
auf mehr

ARMBANDUHREN



1-Jahres-Abo:

6 Ausgaben + 1 Katalog

+ Gratis-Prämie ROLEX Special

NUR 65,- €

Weitere Angebote und Prämien finden Sie auf unserer Website WWW.ARGBANDUHREN-ONLINE.DE/ABO oder telefonisch unter +49 (0)6123 9238-277





TITELSTORY

Export-Artikel – 964 RS America



HAPPY END

Eigenbau und Einzelstück – Kaiserslautern Porsche



KLASSIK

Vier sind wieder wer – 40 Jahre 944

WEITERE THEMEN IM HEFT:

992 Sport Classic · Jubiläum Gruppe C · mit 956 und 962 auf der Piste · Probst 964 Backdate · Macan T

PORSCHE FAHRER 1-2023
erscheint am 11. November 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 Mucbe

Redaktionsanschrift:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Thomas Albrecht (Übersetzung), Kyrre Birkeland, Josué Chevrel, Rémi Dargegen, Kieron Fennelly, Andreas Gabriel, Jan Kalmar (Beyond Adventures), Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Roland Löwisch, Robb Pritchard, Roman Rätzke, Götz von Sternenfels, Jordan Zigan-Divet (Curveshooter)

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:

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

Verlagsvertretung:

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2022.

Leserservice:

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

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

Druck: **westermann DRUCK** | **pva**

Preise und Erscheinungsweise:

Im Jahresabonnement erhalten Sie PORSCHE FAHRER sechsmal im Jahr. Der Preis für ein Jahresabonnement beträgt im Inland € 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 12325449 | Fax: 0531 708601 | www.heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:

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

Vertrieb Österreich/Schweiz:

HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 12325449 | Fax: +49 531 708601 | bestellung@vsb-service.de

Postvertriebskennzeichen: 74394

ISSN: 1864-4090

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

Gerichtsstand: Königswinter

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

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

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

Heel Verlag GmbH, PORSCHE FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuserice.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.



>15% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

ABONNIEREN LOHNT SICH!

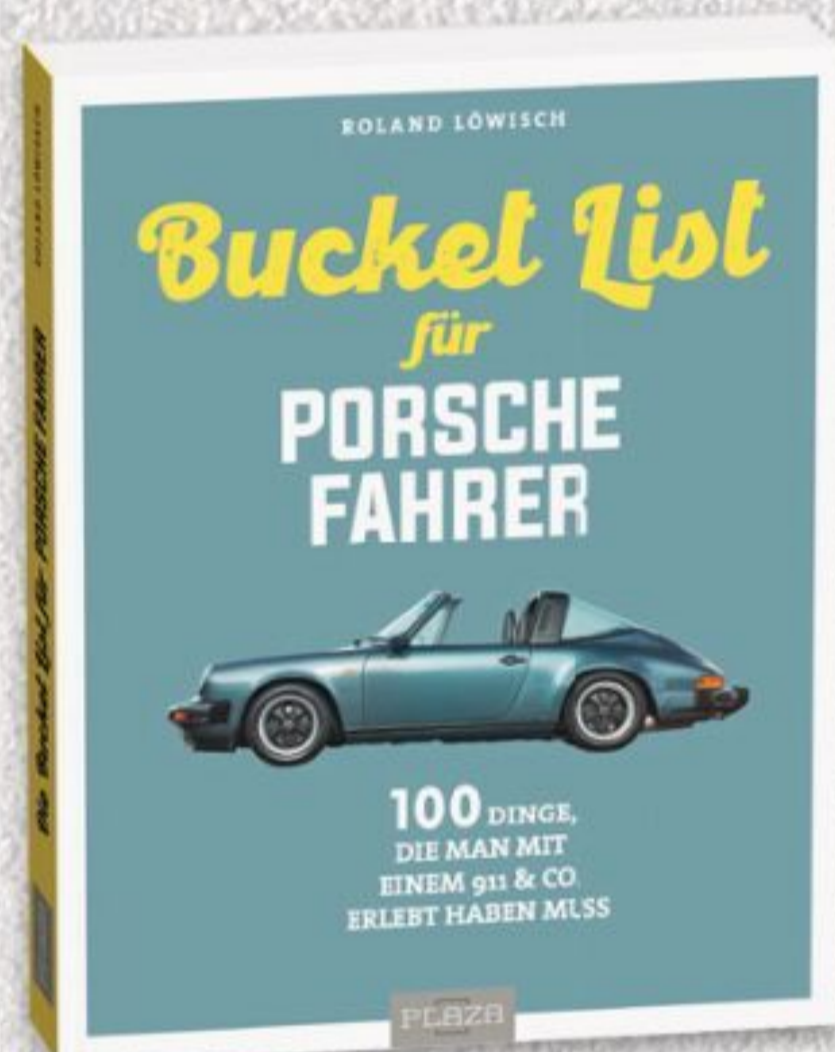
- 6 Ausgaben pro Jahr
- Wunsch-Prämie ohne Zuzahlung
- Lieferung versandkostenfrei*
- Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- Keine Ausgabe verpassen
- Zusätzliches ePaper für nur 1 €/Jahr
- Nach Ablauf des Jahres bzw. der zwei Jahre jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar

* im Inland, Ausland auf Anfrage

EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 9,99 Euro



Wert: 9,99 Euro

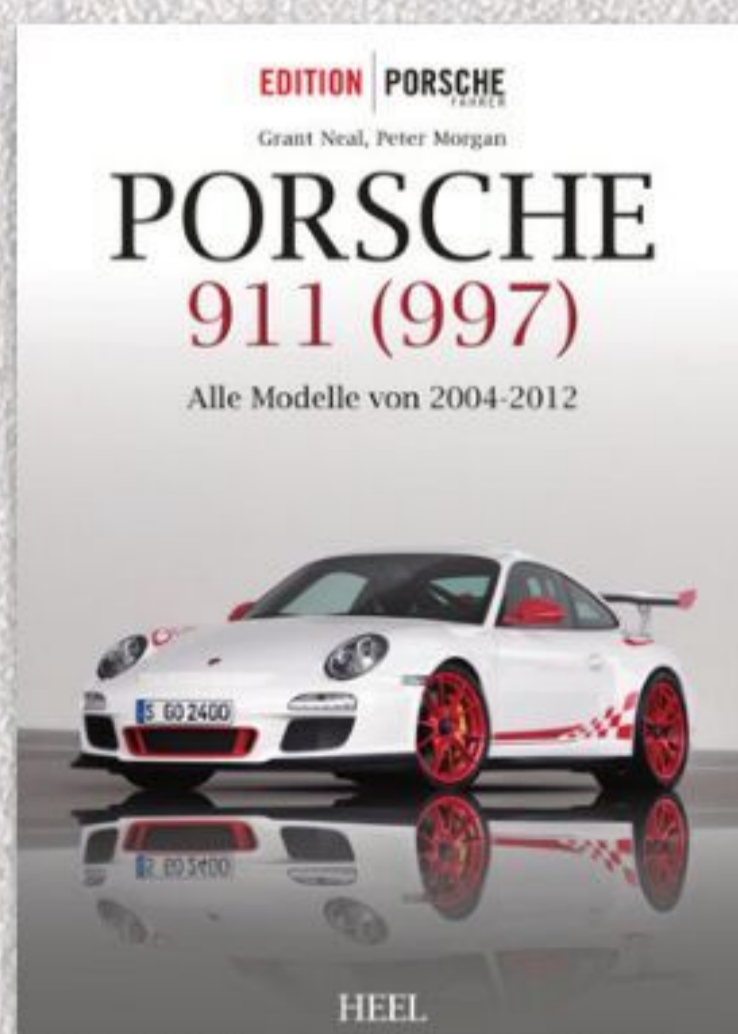


Wert: 12,99 Euro



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



Schuco
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 39,99 Euro



Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



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



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

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!

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



PORSCHE DESIGN

IHR SPORTWAGEN AM HANDGELENK NIMMT FORM UND FARBE AN.

Sportwagengefühl am Handgelenk – so individuell wie nie zuvor. Mit der neuen Farbe nach Wahl-Option erweitert der custom-built Timepieces-Konfigurator seine Farbpalette um ikonische Farben der Porsche Historie. So ergeben sich unendliche Kombinationsmöglichkeiten, damit Sie Ihr ganz persönliches Timepiece erschaffen können.

CUSTOM-BUILT TIMEPIECES

porsche-design.com/custom-built-timepieces

Porsche 911 Modelle:
NEFZ: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 13,3–9,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 304–215
WLTP: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 13,0–10,3; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 294–233; Stand: 06/2022

Die Darstellung der Farbe kann je nach Kalibrierung der Ausgabegeräte (Monitor, Drucker etc.) vom tatsächlichen Farbton abweichen.

