

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE

FAHRER



Ausgabe 2-2023
Januar / Februar 2023
€ 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

992

SPORT CLASSIC

BACK TO BÜRZEL



Essenz des Elfers
911 S



Besuch beim Werksfahrer
André Lotterer



Restaurierung ohne Eile
356 Pre A 1500

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](#)

Das neue Jahr ...

... steht vor der Tür, und ich muss sagen: es hat schon gut angefangen! Mit dieser ersten Ausgabe im Kalenderjahr halten Sie eine Geschichte zum ersten großen Jubiläum des Jahres 2023 in der Hand: Die G-Serie, der immer und allseits beliebte Faltenbalg-Elfer feiert 50. Geburtstag. Weil er gefühlt schon immer da war, kommt die Story zum 50. sogar fast ein bisschen überraschend.

Nun ist es nicht so, dass wir immer nur die großen Jubiläen feiern wollen. Bei PORSCHE FAHRER finden traditionell auch gerne mal abseitige Themen wie die Entstehung der Studie 932 oder ein Porträt von Hans Braun, Schöpfer des 928-Innenraums, ihren Platz – schon deshalb, weil sie zum großen Mikrokosmos Porsche einfach dazu gehören und es sie sonst nirgendwo zu lesen gibt. Unseren Bildungsauftrag nehmen wir nun einmal verdammt ernst!

2023 aber wird ein Jahr, in dem es viele Geburtstage zu feiern geben wird. Ein Marathon an Jubiläen und Festlichkeiten steht uns bevor – es lohnt sich also, schon einmal Sekt kalt zu stellen. Das ganze Jahr über werden wir den 75. Geburtstag der Marke Porsche feiern, die 1948 in Gmünd ihre ersten Schritte tat. Was gäbe es Größeres? Vielleicht ein Jubiläum im Rennsport. Das legendäre (und hier ist dieses oft strapazierte Wort wirklich angebracht) 24-Stunden-Rennen von Le Mans jährt sich sogar zum 100. Mal. Und was wäre Le Mans ohne Porsche?

In der kommenden Ausgabe 3-2023, Sie sehen es auf der letzten Seite in der Vorschau, blicken wir auf 25 Jahre 996 zurück. Wo und ob überhaupt wäre Porsche ohne den ersten Elfer mit Wasserkühlung? Selbst wenn ihn die Szene noch nicht mit Vollgas hochleben lässt, ist der 996 doch ein Jubilar von großer Bedeutung.

Und auch das gehört zu PORSCHE FAHRER: Trends entdecken und Geschichten schreiben, bevor sie woanders stehen. Und wenn wir über den ersten wassergekühlten 911 sprechen, dann natürlich auch über den letzten luftgekühlten. 1993 kam der 993 auf den Markt, dessen erste Exemplare dieses Jahr ein H-Kennzeichen erhalten. Der 993 wird 30? Kaum zu glauben, aber wahr.

Was auch immer wir feiern – wir hoffen, Sie kommen zur Party.

Es grüßt Ihr alljährlicher Gastgeber



Jan-Henrik Mücke



Zusätzliche Bildergalerien und Videos

finden Sie in unserer digitalen Ausgabe!

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

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

BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...

22



992 SPORT CLASSIC

Der Bürzel ist zurück! Nach dem Sondermodell auf Basis des 997 geht zum zweiten Mal eine Reminiszenz an den legendären 911 Carrera RS 2.7 in Kleinserie. 550 PS, Heckantrieb und Schaltgetriebe machen den 992 Sport Classic einzigartig.

52



STUDIE 932

Ende der achtziger Jahre träumte Porsche von einer Sportlimousine, von einem „Learjet für die Straße“. Neben Entwürfen aus dem eigenen Haus ging auch der 932 von Italdesign ins Rennen.



12



911 S 2.7

Die G-Serie wird 50 Jahre alt. Der 911 mit den charakteristischen Faltenbalgstoßstangen ist populär wie eh und je, ist der Elfer, auf den sich alle einigen können. Ausfahrt in einem frühen 911 S von 1974.



84

993 CUP

Haben Sie auch Ihren Porsche zurück gekauft, fragten wir unsere Leser. Martin Schramm hat es getan, hat sein altes Cup-Auto zurück geholt und will heute wieder damit auf die Rennstrecke gehen.

356 PRE A 1500

Erst 25 Jahre auf der Wiese, dann 20 Jahre in der Werkstatt. Die Geschichte einer Restaurierung mit Untiefen, viel Herzblut, Begeisterung und einem Happy End. Das Ergebnis: eine Knickscheibe, schön wie am ersten Tag!



60

MASCHINEN

- 12 TITELSTORY
911 S – DIE ESSENZ DES ELFERS
- 22 MAGAZIN
992 SPORT CLASSIC – JUBELJAHR(E)
- 52 DESIGN
932 – ANGEBOT OHNE NACHFRAGE

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 40 FAHRBERICHT
PANAMERA 4S SPORT TURISMO – ♥ UND VERSTAND
- 70 TUNING
PROBST 911 RETRO – RETRO MIT RENNSPORT
- 78 ROUTEN-PLANER
DOLOMITEN

MENSCHEN + MOTOREN

- 30 MENSCHEN
ANDRÉ LOTTERER – HAUSBESUCH
- 46 PORTRÄT
HANS BRAUN – BLICK NACH INNEN
- 60 RESTAURIERUNG
356 PRE A 1500 – BLAUE MAURITIUS
- 84 HAPPY END
993 CUP – ZURÜCK AUF START

RUBRIKEN

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



Zum aktuellen Heft gibt es nur einen

möglichen Kommentar: WOW!!! Das aktuelle Heft ist unfassbar gut, jede Seite macht Lust auf noch mehr Text, alle Storys sind toll gemacht mit phantastischen Bildern ergänzt. Klasse! Highlight ist der Bericht über den 992 GT3 RS, so ein Fahrzeug gibt es natürlich nicht jedes Quartal. Aber auch von den anderen Berichten hat mich jeder einzelne begeistert und angespornt, zusätzliche Informationen im Netz zu suchen. Es hat großen Spaß gemacht, wie immer, nur diesmal noch etwas mehr. Klasse auch der Bericht 40 Jahre Gruppe C und auch die Sportschau 956 + 962. Ich habe die Autos einige Male in Le Mans und auch am Nürburgring erlebt. Ich freue mich sehr auf die nächste Ausgabe.

Wilfried Bonczyk

Wenn PORSCHE FAHRER morgens in der Post ist, so wird es ein guter Tag! Unter allen deutschsprachigen Porsche-Magazinen sticht es hervor, weil es die Freude an den Autos und an der Marke authentisch rüberbringt. Es ist nicht voll mit Marketing-Blabla, es ist nicht abgründig-tiefes Niveau, es ist gut zu lesen, schön gemacht, mit Kompetenz und Verstand. Bitte weitermachen!

Georg Konradshelm

Das Editorial zu diesem Jubiläum ging mir runter wie Öl mit hoher Viskosität. Es sprüht vor Begeisterung, wirkt kein bisschen verklärt, sondern ist in höchstem Maße authentisch, weil es eben auf Wahrheiten beruht. In der Tat war dieses Modell in der Vierzylinder-Transaxle-Baureihe das robusteste und in dieser Hinsicht auch das beste Angebot. Bleibt nur zu hoffen, dass Porsche 2026 ein großes Event „50 Jahre Porsche Transaxle“ zelebriert. Sehr gut möglich, da schon das 40. Jubiläumjahr gefeiert wurde.

Helge Jansen



Foto: privat

996 TARGA – JE NE REGRETTE RIEN

Je ne regrette rien, aussi! Nachdem ich 2016 auf der Suche nach einem 996 Targa war, entdeckte ich am 2. Geburtstag meines Töchterchens morgens zufällig die Anzeige eines Händlers für einen 997/2 Targa mit PDK. Mich traf der Schlag! Ich fiel fast aus dem Bett, in dem ich mit iPad auf dem Bauch noch lag! Diese Farbkombi: Racinggrünmetall mit naturbraunem Leder! Der traf mich tief in die Magengegend! So einen schönen hatte ich noch nie zuvor gesehen. Preislich war ein 997, noch dazu das Faceliftmodell mit Direkteinspritzer, finanziell völlig außer Reichweite. Dieser hier hatte jedoch trotz der offensichtlichen Neuwagenanmutung bereits 224.000 km auf dem Tacho und kostete gerade mal so viel wie ein guter 996 Targa (38.000 €). Wo war denn da der Haken? Sollte ich mich tatsächlich trauen? Würde das mein erster Porsche werden? Als langjähriger Käfer-, Volvo- und Mercedes-Oldtimerfahrer- und Schrauber hatte und habe ich keine Angst vor astronomischen Fahrleistungen. Und da der neue Direkteinspritzer bis auf hin und wieder verklebende Kolbenringe einen guten Leumund hat, habe ich Witterung aufgenommen. Bin den Wagen zur Probe gefahren, habe mit dem Vorbesitzer und der bisherigen Werkstatt telefoniert. Bin heimgefahren, habe unruhig geschlafen, bin wieder hingefahren, habe das Angebot nochmal auf Herz und Nieren geprüft und endlich gekauft. Und nicht bereut! Jetzt stehen 275.000 km auf dem Tacho und der Wagen läuft bisher ohne jegliche Probleme. Werkstattpersonal und TÜV-Prüfern bleibt jedes Mal die Spucke weg ob des Zustandes bei der Laufleistung. Und außer dass er, zumal als Targa, einfach super alltagstauglich ist, ist er ansonsten einfach nur eines, nämlich schön! Und das finde ich nach nunmehr sechs Jahren noch immer. Sie sehen, ich kann mir also seeehr gut vorstellen, wie es Ihnen mit Ihrem sensationell schönen Wagen ging und geht. Deshalb möchte ich Ihnen herzlich zu dem tollen Wagen gratulieren und wünsche Ihnen allzeit gute Fahrt!

Andreas Holzwarth

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.

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**[®]

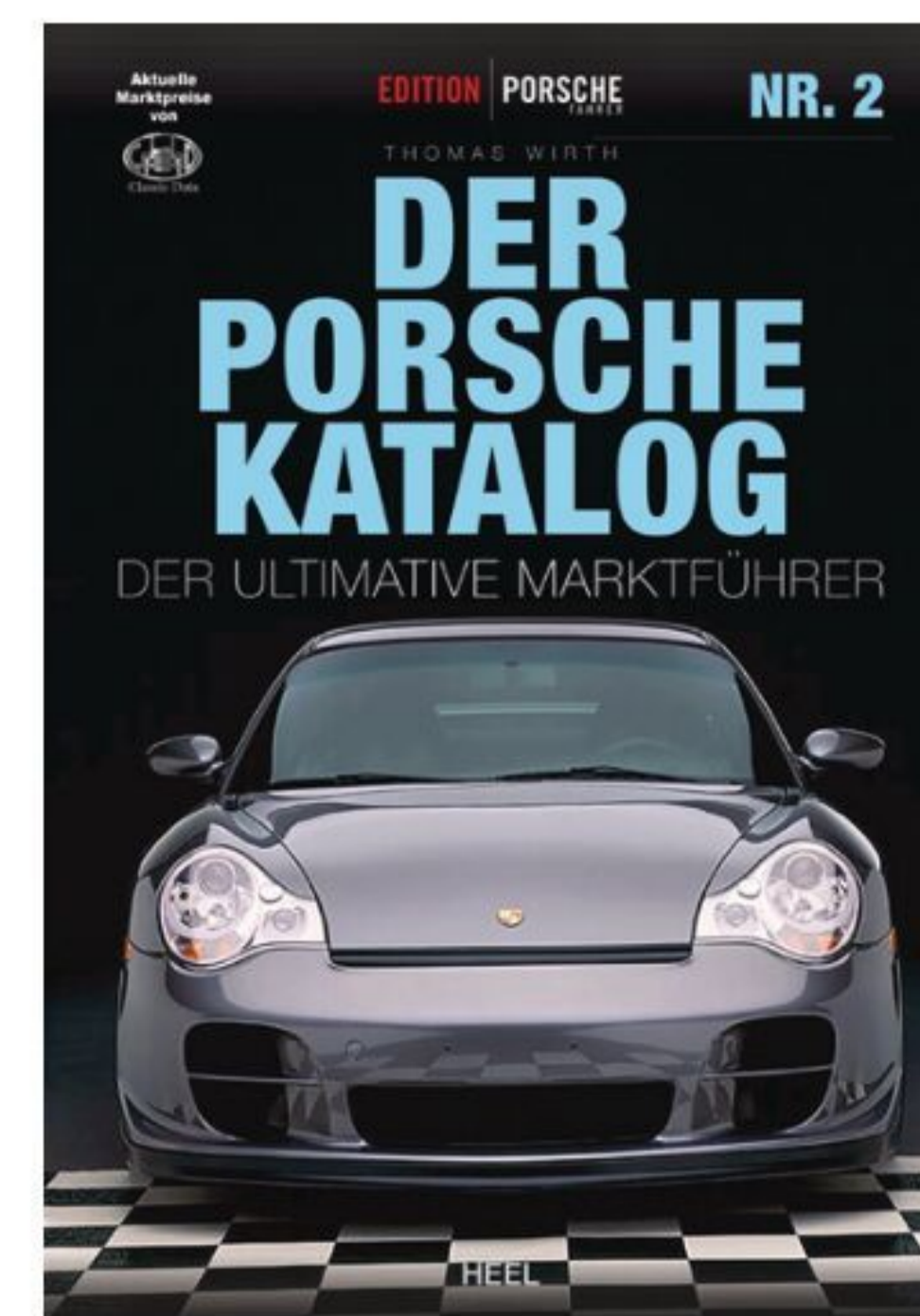
unterstützt von
PFF



PETER FALK FEIERT 90. GEBURTSTAG

Wo Porsche war, war Peter Falk – auf der Straße, wie auf der Rennstrecke. Von 1959 bis 1993 war Falk, am 27. November 1932 in Athen geboren, als Ingenieur und Rennleiter für die Firma tätig. Im Jahr 1959 begann Peter Falk nach einer Lehre als Autoschlosser bei Daimler-Benz als Ingenieur bei Porsche als einer von nur zehn Mitarbeitern in der Abteilung Fahrversuch. Er verhalf dem Elfer zum Fahren und wechselte 1964 in die Vorentwicklung und Rennbetreuung. 1965 startete er bei der Rallye Monte Carlo als Co-Pilot neben Herbert Linge, das Duo beendete die Rallye auf Platz 5 des Gesamtklassements. In den folgenden Jahren entstanden unter der Ägide von Falk als Leiter der Abteilung Vorentwicklung die Modelle 906 bis 910 und 917. Von 1973 bis 1981 wirkte er

als Versuchsleiter in der Serienentwicklung der Baureihen 911, 924 und 928. Dabei verantwortete Falk die Bereiche Karosserie, Getriebe, Fahrerprobung und Dauerläufe. Als Leiter der Rennentwicklung und als Rennleiter in den Achtzigerjahren war Falk unter anderem für die erfolgreiche Ära der Gruppe-C-Fahrzeuge 956 und 962 verantwortlich – unter seiner Leitung feierte der Sportwagenhersteller die meisten Erfolge im Rennsport. Zwei Gesamtsiege bei der Rallye Paris-Dakar in den Jahren 1984 und 1986 kamen hinzu. „Ich war immer ein Rallyefreund, jemand, der nicht nur auf schönen Asphaltstraßen fahren kann. Für mich war es immer wichtig, dass ein Auto auch im Gelände gut sein sollte.“ Gemeinsam mit seinem Team um Techniker Roland Kussmaul entwickelte Falk in weniger als einem Jahr den 911 Carrera 3.2 4x4 für die Rallye Paris-Dakar. Mit Erfolg: Zum ersten Mal gewann ein Sportwagen das härteste Langstreckenrennen der Welt. Ab 1989 steuerte Falk als Leiter der Fahrwerksentwicklung die Vorentwicklung und Entwicklung des Boxsters und der Elfer-Generationen 993 sowie 996. Er war am ersten 911 und am ersten 911 mit Wasserkühlung beteiligt.



PORSCHE-KATALOG NR. 2

Alle Porsche, alle Preise! Der Porsche-Katalog, ultimativer Marktführer für klassische und junge Porsche, ist in einer zweiten, überarbeiteten Auflage am Markt. Auf über 200 Seiten stellt PORSCHE FAHRER-Autor Thomas Wirth das Unternehmen Porsche, Baureihen und Modelle – von 356 über Porsche Diesel, 911 und Transaxle bis zu Cayenne und Panamera – mit Typbeschreibungen und aktuellen Marktpreisen von Classic Data vor. Mehr Geschichte, Infos und Zahlen in kompakter Form sind nicht zu bekommen.

Thomas Wirth: „Porsche-Katalog – Der ultimative Marktführer“, 208 Seiten, 297 x 210 mm, Softcover, Heel, 19,99 Euro. ISBN 978-3-96664-514-0



718 STYLE EDITION

Frische Farben, starke Kontrastpakete – so sehen sie aus, die stylischen Boxster und Cayman der Style Edition, die auf den Einstiegsversionen von 718 Boxster und 718 Cayman mit dem 300 PS starken Zweiliter-Boxermotor basieren. Modifarben wie neu abgemischtes Sternrubin Neo passen da gut ins Bild. Boxster und Cayman rollen auf 20 Zoll großen 718 Spyder-Rädern in Hochglanz-Schwarz, auch schwarze Sportendrohre und ein Schriftzug in Hochglanz-Silber am Heck gehören dazu. Zur Wahl stehen außerdem zwei aufpreisfreie Kontrastpakete in Schwarz und Weiß. Zu beiden gehören u.a. Dekorstreifen auf dem Gepäckraumdeckel vorn und dem seitlichen Dekorschriftzug „Porsche“ sowie schwarze, bzw. weiße Räder und der Modellbezeichnung am Heck. Die Serienausstattung ist üppig: BiXenon-Hauptscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, ParkAssistent vorne und hinten inklusive Rückfahrkamera, Apple CarPlay, Tempostat, automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel inklusive Regensensor, beheizbares Leder-Multifunktionslenkrad, Sitzheizung, Zweizonen-Klimaautomatik und Lederpaket in Schwarz. Der stylische Boxster kostet 68.510, der Cayman 68.510 Euro.



992 T

It's T-Time. Der traditionsbehaftete Buchstabe T steht in der Elfer-Baureihe für „Touring“ und meint sportliche Ausstattung und leichte Konfiguration. Serienmäßig ist der neue 911 Carrera T mit Siebengang-Handschaltgetriebe ausgestattet, die Rücksitzanlage hingegen entfällt. Sportfahrwerk und reduzierte Dämmung gibt's ab Werk. Vom Einstiegs-Elfer übernimmt der Carrera T den Biturbomotor mit 385 PS, vom Carrera S mit Schaltgetriebe kommt das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre hinzu. Außerdem verfügt der 911 Carrera T standardmäßig über das Sport Chrono-Paket und das PASM-Sportfahrwerk (-10 mm). Zu den T-spezifischen Ausstattungsmerkmalen zählen titangraue Carrera S-Räder in 20 Zoll vorn und 21 Zoll hinten mit Reifen der Dimension 245/35 ZR 20 (vorn) und 305/30 ZR 21 (hinten). Zudem ist der 911 Carrera T serienmäßig mit GT-Sportlenkrad, Sportabgasanlage und den Sportsitzen Plus (vier Wege, elektrisch) ausgestattet. Dunkelgraue Applikationen oder das Interieur-Paket mit Sicherheitsgurten in den Kontrastfarben Schiefergrau oder Lizardgrün sind nur beim Carrera T zu haben. Gleiches gilt für die Ziernähte, den in die Kopfstützen geprägten „911“-Schriftzug und den Streifen auf der Stoffmittelbahn der Sitze. Preis in Deutschland: 123.845 Euro.



ANZEIGE



Traumurlaub mit Alpenpanorama.

Ein atemberaubendes Panorama auf einer privaten Halbinsel, ein raffiniertes kulinarisches Angebot, eine exklusive Beauty- und Wellnesslandschaft & der ideale Ausgangspunkt für Ausflüge ins Salzburgerland.

Spezielle Angebote für Gruppen-Ausfahrten!

Zusätzlich 10% Rabatt für Mai & Oktober 2023 mit dem Buchungscode: PORSCHE FAHRER 2023


GRAND HOTEL
 ZELL AM SEE
 DIE GROSSE FERIENWELT AM SEE

GRAND HOTEL ZELL AM SEE
 Esplanade 4-6 | A-5700 Zell am See | +43 (0) 6542 / 7880
 info@grandhotel-zellamsee.at | www.grandhotel-zellamsee.at



992 DAKAR

Kalifornien? Da gibt es Wüste, da passt er hin! Auf der Los Angeles Auto Show feierte der erste Offroad-Elfer der Großserie Premiere, der 911 Dakar der Baureihe 992. Das auf 2.500 Einheiten limitierte Modell mit besonderen Geländeeigenschaften soll auch an den ersten Gesamtsieg von Porsche bei der Rallye Paris-Dakar 1984 erinnern, dem ersten Allrad-Einsatz eines Elfers. Daher wird der neue 911 Dakar optional mit einem Rallye Design Paket à la 1984 angeboten. Der Motor entspricht dem des 911 GT3 mit 480 PS, die Bodenfreiheit liegt beim Dakar 50 Millimeter höher als beim 911 mit Sportfahrwerk. Darüber hinaus kann das serienmäßige Liftsystem an Vorder- und Hinterachse die Karosserie um weitere 30 Millimeter anheben. Die Einstellung „Hochniveau“ ist bis zu einem Tempo von 170 km/h verfügbar. Wird diese Geschwindigkeit überschritten, senkt sich der Wagen automatisch wieder auf Normalniveau ab. Teil des Offroad-Pakets sind darüber hinaus die speziell entwickelten Reifen vom Typ Pirelli Scorpion All Terrain Plus, vorn in der Dimension 245/45 ZR 19, hinten in 295/40 ZR 20. Das grobe Profil hat eine Tiefe von neun Millimetern, die verstärkten Seitenwände und die Laufflächen bestehen aus zwei Karkassen-Lagen – die Höchstgeschwindigkeit ist aufgrund der All-Terrain-Reifen allerdings auf 240 km/h begrenzt. Achtgang-PDK und Allradantrieb sind ebenso serienmäßig wie Hinterachslenkung, Motorlager aus dem 911 GT3 und die Wankstabilisierung. Zwei neue Fahrmodi können mit dem Drehschalter am Lenkrad ausgewählt werden können: der Modus Rallye ist für losen, unebenen Untergrund geeignet, mit besonders hecklastig ausgelegtem Allradantrieb, im Modus Offroad wird automatisch das Hochniveau aktiviert. Dieser Modus ist auf maximale Traktion im schweren Gelände und im Sand ausgelegt. Weitere Erkennungszeichen des 911 Dakar sind der neu entwickelte, feststehende Leichtbau-Heckspoiler aus CFK sowie die aus dem 911 GT3 übernommene CFK-Fronthaube mit den typischen Abluftöffnungen. Das Dach des Porsche 911 Dakar trägt hinten sichtbar einen 12-Volt-Stromanschluss für die Scheinwerfer des optionalen Dachkorbs. Mit einer Zuladung von 42 Kilogramm kann er das rallye-typische Zubehör wie Benzin- und Wasserkanister, Klappspaten und Berge-Boards problemlos aufnehmen. Auch ein Dachzelt ist für den 911 Dakar verfügbar. Das optionale Rallye Design Paket mit Zweifarblackierung in Weiß/Enzianblau metallic liefert die Exclusive Manufaktur, passende Designer-Uhren gibt es ebenfalls dazu. 222.020 Euro kostet der 911 Dakar, das Rallye Design Paket kostet weitere 26.061 Euro Aufpreis.

Weitere Fotos finden Sie auf www.porsche-fahrer.de.



GP ICE RACE 2023

Das Winter-Motorsport-Festival in Eis und Schnee ist zurück. Vom 27. bis 29. Januar geht das GP ICE RACE in Zell am See in die dritte Runde. Neben den Wettbewerben auf der 650 Meter langen Eisstrecke stehen Showfahrten auf dem Programm, in denen Prototypen, moderne GT wie Rallyeautos und Klassiker zum Tanz aufs Eis gebeten werden. 2023 wird das Skijöring, das Skifahren hinter einem Zugfahrzeug, erstmals mit einem Taycan vorneweg ausgetragen. Tickets gibt es in drei Kategorien: Tagespass (Day Pass), Samstags- und Sonntagspass (Weekend Pass) sowie einen kompletten Wochenendpass (Fr-So, genannt „Yeti Pass“). Tribünenplatz und Parkmöglichkeit auf dem Gelände können zusätzlich erworben werden. Kinder (bis 14 Jahre) sowie Hunde haben das ganze Wochenende kostenlosen Zutritt.

www.gpicerace.com

ANZEIGE

MERKUR
PRIVATBANK



**Exklusiv für Wertpapieranleger
bis zu 3,25 % p.a.**



☎ 089 59 99 80 🌐 www.merkur-privatbank.de/exklusiv

Angebot freibleibend.





S-DY 6110

TITELSTORY – 911 S 2.7

DIE ESSENZ DES ELFERS

Die G-Serie des Modelljahrs 1974 gab einer ganzen 911-Generation einen Namen, ihre Typen schlugen die Brücke zwischen Ur-Modell und Neuzeit.

Jetzt wird der Faltenbalg-Elfer 50 Jahre alt – Zeit für eine Ausfahrt!



Gefühlt war der 911 der Ära Faltenbalg, umgangssprachlich G-Modell gerufen, schon immer da, oder besser: ist es noch. Seine Popularität nährt sich aus großen Stückzahlen, ewiger Verweildauer und unendlicher Vielfalt. So lang und in all seinen feinen Verästelungen variantenreich war kein Elfer davor und danach am Markt, von 1973 bis 1989.

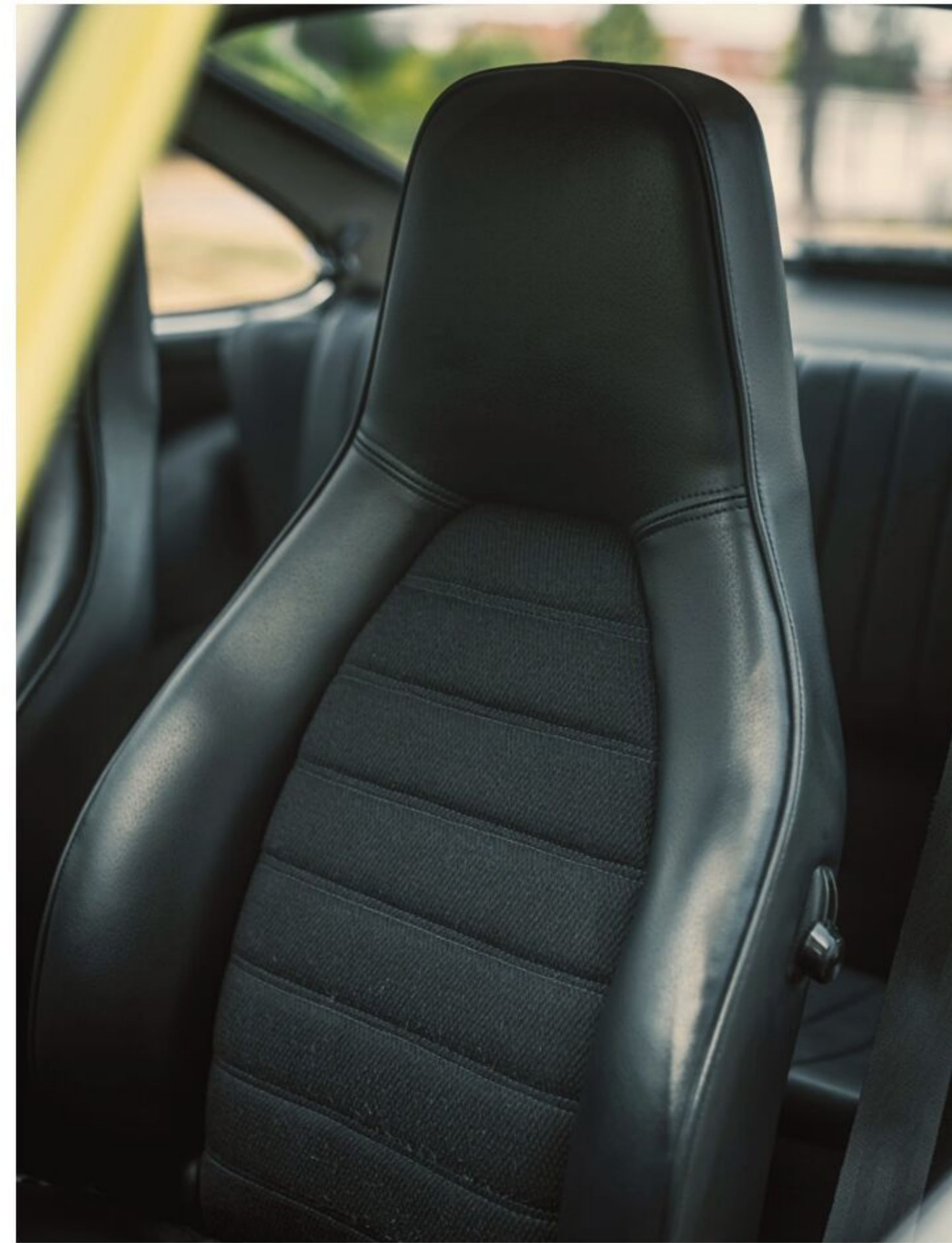
Seine Leistungsspanne reichte von zarten 150 PS aus 2,7 Litern Hubraum im 911 der Frühzeit über die 250 PS eines SC/RS bis zu den 330 PS eines Turbo 3.3 mit Werksleistungssteigerung. Es gab ihn als Basisausführung mit Stahlrädern und Radkappen, als Carrera mit dem Einspritzmotor des legendären 911 Carrera RS 2.7, als erstes 911 Cabrio überhaupt, als breiten Turbo Targa und schmal bauenden Speedster, als Flachschnauzer ab Werk und sogar als 912 E mit einem 90 PS-Vierzylinderboxer aus dem VW-Regal.

Es gab und gibt ihn noch immer. Er ist der 911, den jeder gern hat oder gerne hätte!

Aber war es schon immer so? Vor 50 Jahren, als er neu ist, rechnete natürlich niemand mit einem lebenslangen Hype. Auch deshalb fielen die ersten Besprechungen eher nüchtern aus.

Reinhard Seiffert von *auto, motor + sport*, der einige Jahre später Chefredakteur des *Christophorus* sein wird, wies sogar darauf hin, dass das 911-Konzept 1973 im Grunde genommen bereits überkommen sei. „Würde heute irgendeine Automobilfabrik, BMW oder General Motors, Toyota oder Ferrari, einen luftgekühlten Heckmotor-Sportwagen bauen und anbieten wollen – man würde sie für verrückt erklären. Aber Porsche kann sich das erlauben.“

Mehr Hubraum, höhere Preise, mehr passive Sicherheit und eine neue Ordnung der Modellreihe unter Beibehaltung einer „betagten Karosserieform“. So knapp fasste Seiffert die Änderungen der neuen 911-Generation



VOR 50 JAHREN RECHNETE NOCH
NIEMAND MIT EINEM LEBENSLANGEN
HYPE. ERSTE BESPRECHUNGEN
FIELEN EHER NÜCHTERN AUS.



zusammen. Die Autotester und Schriftleiter dieser Zeit hinter ihren hölzernen Rollladenschreibtischen hatten nur wenig Sinn für Romantik, agierten und formulierten eher nüchtern wie TÜV-Ingenieure. Dass die 911-Grundlinie von 1964 eine grundlegende Überarbeitung erhalten hatte, war deshalb allenfalls ein Nebenaspekt.

EIN HUBRAUM FÜR ALLE

Es war das erste Mal, dass die Formgestalter unter dem neuen Chefdesigner Anatole Lapine Hand an das Aushängeschild der Marke gelegt hatten. Den Elfer mit der schlanken Silhouette und der Blende zwischen den Heckleuchten gestalteten sie als ein Auto zwischen den Epochen – es trug noch Chrom um Scheinwerfer und Fenster, aber schon die neuen, großen Stoßstangen mit ihren schwarzen Puffern, die zum Erkennungszeichen der G-Serie wurden und eine direkte Folge der US-Zulassungsvorschriften sind. Die *Bumper Regulations* legten fest, dass die Stoßstangen einen Aufprall von 5 mph (8 km/h) unbeschadet zu überstehen hatten. Dass das Zusammenspiel wie selbstverständlich und die vertraute Form modern wirkte, bewies, dass die Designer alles richtig gemacht hatten.

Auch die Hierarchie der Baureihe ordnete Porsche neu und stellte von 911 T, E, S und Carrera RS 2.7 auf 911, 911 S und 911 Carrera (den es zum ersten Mal auch in einer Targa-Version gab) um. Ein Dreiklang, dem eine modellübergreifende Vereinheitlichung des Hubraums zugrunde lag.

Aus 2687 cm³ holte das Basismodell 150 PS bei 5700/min, die höher verdichtete S-Variante leistete 175 PS bei 5800/min. Die Zeit der Vergaser-Motoren fand mit Einführung der G-Serie ihr Ende: 911 und 911 S arbeiteten mit der Bosch K-Jetronic, während das Topmodell mit dem unverändert übernommenen 210-PS-Motor des Carrera RS weiterhin auf eine mechanische Saugrohreinspritzung setzte. Dabei verfügten zum Start der G-Serie alle Motoren über Leichtmetallzylinder mit Nikasil-Beschichtung; allen genügte Normalbenzin mit 91 Oktan.

Auch die weniger großen Änderungen ließen den neuen 911 spürbar gereifter wirken: leichtere und stabilere Hinterachslängslenker aus Leichtmetallguss (eine Transferleistung aus dem Rennsport), Automatikgur-



„FÜR EINKAUFSFAHRTEN SOWIE ZU THEATER- UND KINOBESUCHEN WIRD DER PORSCHE HINGEGEN NUR SELTEN BENUTZT.“

Porsche AG

te, Einfüllstutzen der Scheibenwaschanlage unter der Tankklappe. Die um ein Drittel reduzierten Bedienkräfte der Kupplung des neuen 911-Modells bewertete die Presseabteilung als „frauenfreundlicher“. Und dass der Fahrer, also der Mann, über zwei Schalter für die elektrischen Fensterheber verfügte, während die Beifahrerin nur ihre Scheibe auf Knopfdruck öffnen und schließen konnte, war ebenfalls eine Erwähnung wert.

MEHR SICHERHEIT UND KOMFORT

Die Sitze mit ihren integrierten Kopfstützen, das „Chorgestühl“, boten deutlich mehr Halt, Komfort und Sicherheit als die Sessel des F-Modells, der Tank mit einem Fassungsvermögen von 80 Litern ermöglichte eine deutlich gewachsene Reichweite.

Klimaanlage, optionale Dämpfer hinter den Sicherheitsstoßstangen aus Leichtmetall, Dreispeichen-Sportlenker, Tempomat, Stabilisatoren, Lederausstattung, Nebelscheinwerfer, Scheinwerfer-Reinigungsanlage – die Liste der Extras geriet lang, aber nicht immer verständlich.

Das Fünfganggetriebe (Typ 915/06) kostete immer noch extra, 650 Mark betrug der Aufpreis. Die Sportomatic (Typ 925/02) mit Ihren vier Gängen kostete 1000 Mark (s. PORSCHE FAHRER 4-2020) und selbst die Intervallfunktion der Wischer anfangs noch 50 Mark Aufpreis.

Aber auch so wurde garantiert, dass für jeden etwas dabei war. Mit dem G-Modell der frühen Jahre kam Porsche in der oberen Mitte der Gesellschaft an – zumindest ein wenig. Der 911 spielte die Rolle der „Dame“, der S war ein Sportwagen mit Komfort, der Carrera als RS-Erbe stand in direkter Nachfolge der Modelle mit Rennsporterfahrung.

„Für Einkaufsfahrten sowie zu Theater- und Kinobesuchen wird der Porsche hingegen nur selten benutzt.“ Porsche wusste das ziemlich genau, weil das Unternehmen mit dem Erscheinen des neuen Elfers eine Umfrage unter den Kunden gestartet hatte, um zu erfahren, wie sie sich selbst sehen. Als „aktiv, selbstbewusst und auch dem Modernen gegenüber sehr aufgeschlossen“, charakterisierte sich der „typische Porsche-Fahrer“. Als „erfolgreich, individuell, anspruchsvoll, beweglich und männlich“. Wie hätte wohl die Selbstbeschreibung der VW-Kunden ausgesehen?

Die Marke einer kleinen, elitären Gruppe – dieses Bild unterstrichen eher Modelle wie 911 Turbo oder das Homologationsmodell Carrera RS 3.0, mit denen das Unternehmen in die Region der Supersportwagen vorstieß, oder das erste Sondermodell, der im Mai 1974 vor-

Standardmaß: Mit dem Start der G-Serie verfügen alle Motoren über 2,7 Liter Hubraum. Die S-Version mit 175 PS markiert die mittlere Leistungsstufe.



gestellte Jubi-911 „25 Jahre Fahren in seiner schönsten Form.“ Sie waren im Zusammenspiel mit den normalen 911 aber auch eine Öffnung zu einem größer werdenden Publikum, das sich rund um den Globus fand.

Ein gutes Beispiel dafür lieferte der 912 E. Als der populäre 914 bereits Geschichte war, aber der 924 noch auf sich warten ließ, reaktivierte Porsche sogar das Kürzel 912 und brachte kurzzeitig exklusiv für den US-Markt wieder ein Modell mit Vierzylinder-Heckmotor auf den Markt. Für all das war die G-Serie das passende Vehikel.

STAHLRÄDER BEIM BASISMODELL

Seltsam, dass in der Wahrnehmung der Fans und Liebhaber heute ausgerechnet die frühen Typen wenig präsent sind – obwohl doch gerade sie, als Bindeglied zwischen Urmodell und Achtziger-Jahre-Elfern, mit schlanker Karosserie, den letzten Spuren von Chrom und zeitgeistigen Lackfarben die Essenz des Elfers darstellen. Das gilt umso mehr, wenn ein S in breiter Schrift am Heck steht.

Das S kann allerdings auch für soft stehen. Er ist eine Spur weicher, bekömmlicher und vor allem komfortabler als die härter und unvermittelter auftretenden Typen der F-Serie. Kupplung und Bremse überfordern die Beinmuskeln nicht, der 911 S federt kommod und die Lenkung ist zielgenau und leichtgängig, auch ein Verdienst schmaler Reifen auf filigranen ATS-Rädern, die beim S-Modell serienmäßig waren. In den Farben Silber, Dunkelgrau und Gold führte Porsche die Hackmesser-Felgen im Programm. Füchse? Gab es nur als Extra, auch wenn sie heute auf alten Elfern beinahe standardmäßig montiert sind.

Einem hellgelben 911 S von 1974 stehen die Druckguss-Leichtmetallräder schon deshalb gut, weil sie für Authentizität und Auslieferungszustand bürgen. Die vollverzinkte Karosserie, die späteren Modellen von Haus aus ein langes Leben beschert wird, trägt der frühe Vertreter der G-Serie noch nicht, sie kam erst zum Modell-

911 2.7 S

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 911/93

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 90 x 70,4 mm

Hubraum: 2687 cm³

Leistung: 129 kW (175 PS) bei 5800/min

Drehmoment: 235 Nm bei 4000/min

Verdichtung: 8,5 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Vierganggetriebe Typ 915/16, Fünfganggetriebe Typ 915/06, Viergang-Sportomatic Typ 925/02

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

Radstand: 2271 mm

Spur: 1372 mm (vorn), 1354 mm (hinten)

L x B x H: 4291 x 1610 x 1320 mm

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

Leergewicht: 1075 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1440 kg

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

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

Stückzahl: 4.927 (Coupé), 3.051 (Targa)

Bauzeit: 1973-75

Preis: 33.450 (1974)





Alte Form mit neuer Linie: Sicherheitsstoßstangen und Blende zwischen den Rückleuchten bleiben der G-Serie bis 1989 erhalten. Mattschwarze Anbauteile ersetzen ab 1973 Chrom.

jahr 1976. Aber er ist ein seltener Elfer seiner Art, weil kurz nach seinem Bandablauf eine Nivellierung stattfand.

Zum Herbst 1975 bereinigte Porsche die Modellpalette und strich das Angebot an Elfern mit Saugmotor auf zwei Versionen zusammen: oben der Carrera 3.0 mit 200 PS, unten der 911 mit 165 PS. Die S-Version entfiel.

S MIT NUR EINEM JAHR LAUFZEIT

Ein 911 S hat deshalb in jeder Hinsicht mehr zu bieten. Seine 175 PS distanzieren ihn deutlich von den 150 PS der Basisversion. Die Charakteristik erinnert eher an die hoctourigen Elfer der Frühzeit, der im Vergleich zum späteren SC kleinere Hubraum lässt den 2,7-Liter-Motor lebendiger und spritziger wirken, aber auch sportlicher als den direkten Nachfolger mit 165 PS. Allen 2,7-Liter-Versionen unterhalb des Topmodells Carrera gemein ist der geschmeidige Motorlauf, die nie angestrenzte Drehfreude.

Dass ihm 5 km/h in der Spitze auf den immerhin 190 PS starken Vorgänger 2.4 S fehlen, erklärte Porsche mit einem Zugewinn an Komfort, mit weniger Geräusch und mehr Elastizität im unteren Drehzahlbereich, weniger erforderlichen Schaltvorgängen durch mehr Hubraum, besserer Umweltfreundlichkeit und gesteigener Wirt-

schaftlichkeit. „Der neue ‚S‘ ist sozusagen ein Kompromiss der Vernunft, ein Vertreter der neuen Philosophie, die uns durch die veränderte Umwelt aufgedrängt wird“, schrieb der Christophorus mit leicht beleidigt klingendem Unterton zum Modell einer neuen Zeit nach der ersten Ölkrise von 1973.

Dennoch bleibt der 911 S der G-Serie ein leichtes, fahrerorientiertes Auto, das Komfortelemente nur maßvoll einsetzt. 175 PS und fünf Gänge sind nie zu viel und nie zu wenig, der Motor kann drehen, wie er gelassen Drehmoment bietet. Reinhard Seiffert sah das ähnlich: „Dass es nicht an Möglichkeiten fehlt, neue Entwicklungen mit der Idee des unverfälschten Sportwagens zu vereinigen – auch dafür können die G-Modelle den Beweis liefern: Sie entsprechen zwar den neuesten Sicherheits- und Abgasvorschriften, aber sie sind dadurch weder langsamer noch langweiliger geworden.“

Die zahllosen Änderungen, die in den nächsten Jahren folgten, von alusilbeschichteten Zylindern über Dreigang-Sportomatic bis zum SC mit Dreilitermotor, änderten den Charakter der G-Serie, aber nicht ihr Wesen. In ihr steckt die Essenz des Elfers. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



» BUCHTIPP

Stefan Schrahe / Roland Löwisch
Porsche 911 –
60 Jahre Sportwagenkultur
256 Seiten, 276 x 220 mm
Hardcover
Heel
14,99 Euro

HAPPY FEW RACING™

PRESENTS

A 100% PORSCHE
FATHER + SON
MUST ATTEND EVENT

VATER
+SOHN®

MONTE-CARLO
OCTOBER 6-8, 2023

LIMITED TO 50 CREWS

INFORMATION + APPLICATION
www.HappyFewRacing.com

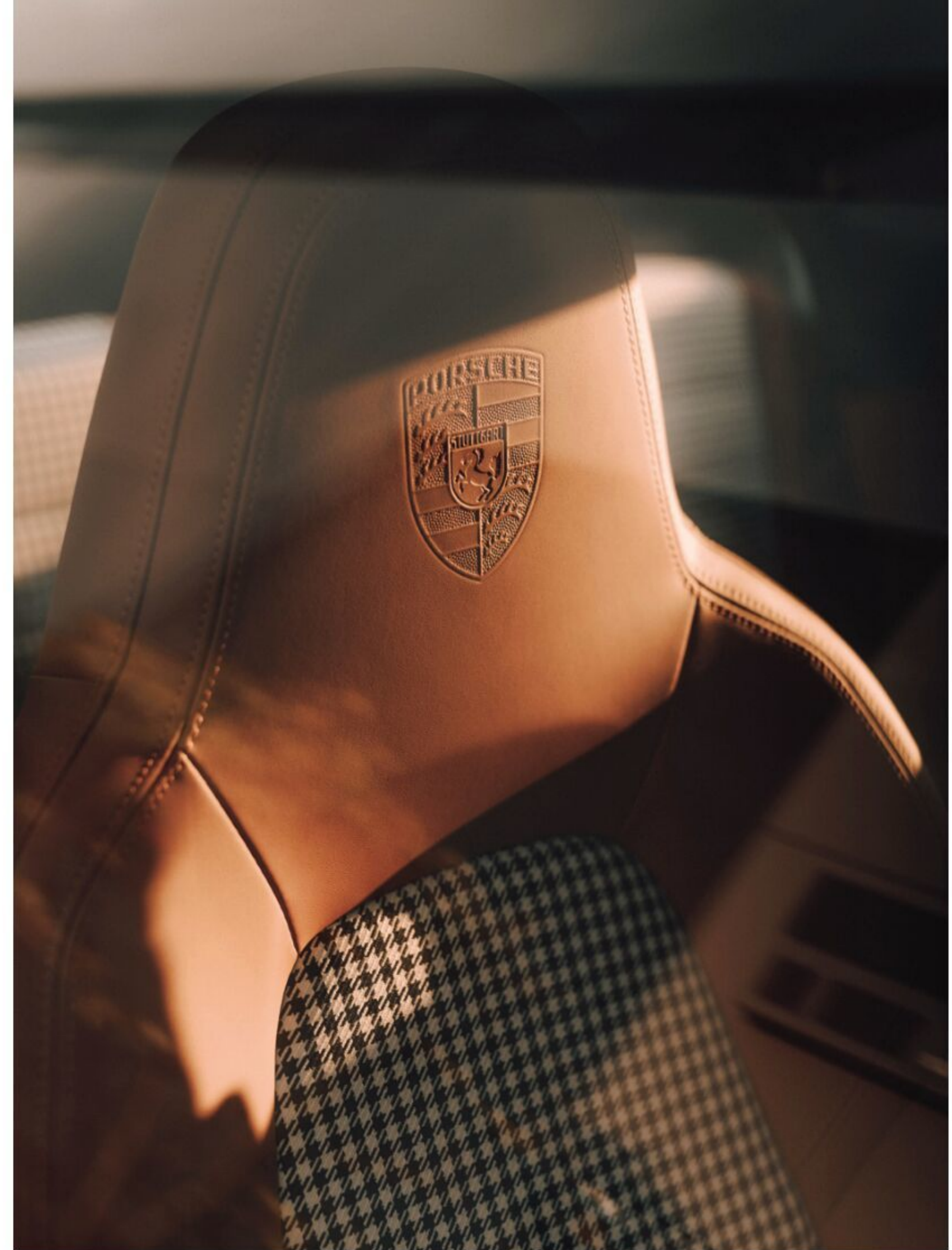


MAGAZIN – 911 SPORT CLASSIC TYP 992

JUBELJAHR(E)

Kann es einen besseren Anlass für ein Elfer-Sondermodell als das große Jubiläum des 911 Carrera RS 2.7 geben? Wohl kaum. Und weil das Vorbild Heldenstatus besitzt, liefert der 992 Sport Classic einen Superlativ. In der Kombination mit Heckantrieb, Turbomotor und Schaltgetriebe ist er einzigartig.





**ZURÜCK ZUM BÜRZEL – ALS NEUE
MODELLVARIANTE BEDURFTE DER
992 SPORT CLASSIC IM JUBILÄUMS-
JAHR DES 911 CARRERA RS 2.7
KEINER ERKLÄRUNG.**

Die Sammler können aufatmen. Wieso? Weil dieses Mal auch die Stückzahl stimmt! Erinnern Sie sich noch an den 997 Sport Classic, den ersten Jubi-Elfer der Neuzeit mit Bürzel im Look der Vergangenheit? Rund zwölf Jahre ist es her, dass wir bei PORSCHE FAHRER damit unterwegs waren und die Vermutung äußerten, dass dem hochgradig exklusiven Elfer ein Leben im Stillstand in klimatisierten Hallen drohe. Und genau so kam es.

Der 997 Sport Classic machte sich rar ab Werk, nur 250 Einheiten verließen die exklusive Manufaktur in Zuffenhausen. Das wird Porsche dieses Mal nicht passieren: Vom neuen 992 Sport Classic werden in der Porsche Exclusive Manufaktur fünfmal so viele Autos, in Summe 1250 Stück entstehen. Limitiert auf

hohem Niveau und trotzdem ein Fall für Liebhaber. Ein Elfer, der alle Jubeljahre mal kommt.

Eine Tradition ist es, wenn etwas dreimal stattgefunden hat, heißt es. Diesen Status hat der Sport Classic noch nicht. Das erste Sondermodell von 2009 auf Basis des 997, was beides heute schon ewig weit entfernt klingt, war seinerzeit eher ein Testballon. Einen echten Anlass gab es dafür nicht. Inzwischen ist das System der Spezial-Ausgaben bewährt – mit dem „50 Jahre Porsche Design“-Modell auf Basis des 911 Targa GTS führt Porsche derzeit eine weitere Besonderheit im Programm – und die zweite, aktuelle Version des Sport Classic hat das Zeug, ihn als wiederkehrende Spezialität zu etablieren.

Dabei verfügt der 992 Sport Classic aufgrund des 50. Geburtstags der Marken-Iko-



Klassik im Classic: Pepitastoff, Wappen nach alten Mustern oder ein Tacho im Stil alter 356-Instrumente sind Zitate klassischer Modelle.

ne 911 Carrera RS 2.7, die er sich als ideales Vorbild nimmt, über mehr Legitimation als die alte 997-Variante. Zurück zum Bürzel – in 2022 passte es einfach und bedurfte keiner weiteren Erklärungen.

BÜRZEL ALS MARKENZEICHEN

Der kleine Heckspoiler, wie beim Original von 1972 nicht breiter als die Motorklappe, ist das Markenzeichen des Sport Classic. Früher war er aus GFK, heute ist er aus extra leicht bauendem Carbon, wie auch die Fronthaube und das „Double-Bubble“-Dach mit den zwei Wölbungen. Damit spart der Sport Classic auf den Turbo immerhin 70 Kilogramm Gewicht ein.

Denn auch das ist anders als beim ersten Mal. 2009 lieferte der schmal bauende 911 Carrera S mit einem von 385 auf 408 PS



911 Sport Classic Typ 992

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Biturbo-Aufladung und Ottopartikelfilter

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102,0 x 76,4 mm

Hubraum: 3745 cm³

Leistung: 405 kW (550 PS) bei 6750/min

Drehmoment: 600 Nm bei 2000–5000/min

Verdichtung: 8,7 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Heckantrieb

Getriebe: Siebengang-Schaltgetriebe

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk/Lenkung: McPherson-Federbeinachse (vorn), Mehrlenker-Achse (hinten), PASM-Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung, PDCC, elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung, Hinterachs-Lenkung

Bremsen: PCCB, Zehnkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten), gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben 420 x 40 mm (vorn), 390 x 32 mm (hinten)

Radstand: 2450 mm

Spur: 1577 mm (vorn), 1594 mm (hinten)

L x B x H: 4535 x 1900 x 1299 mm

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

Leergewicht (DIN): 1750 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1955 kg

Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,1 s

Tankinhalt: 67 l

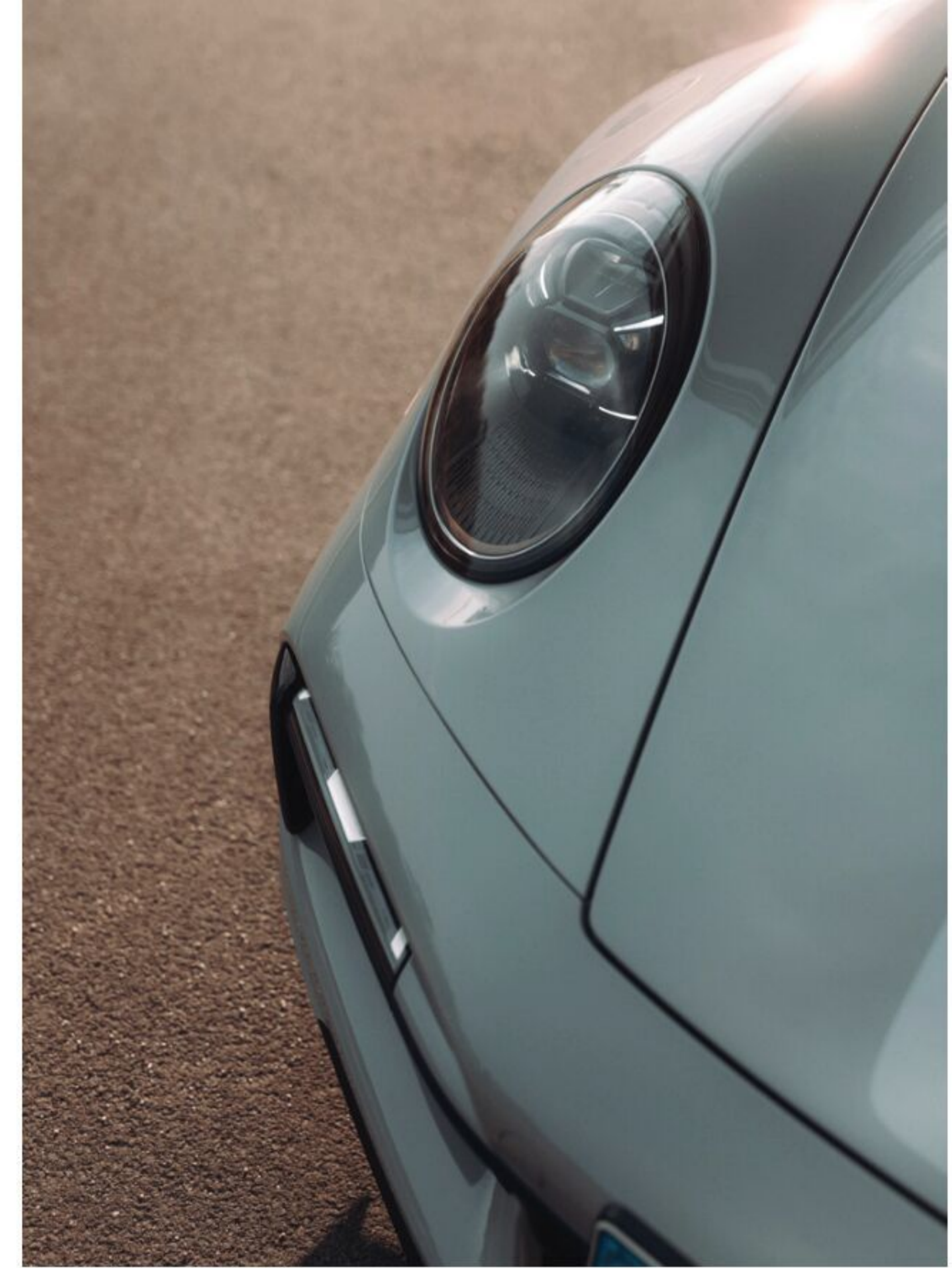
Durchschnittsverbrauch: 11,3 l SP

Preis: 276.284 Euro

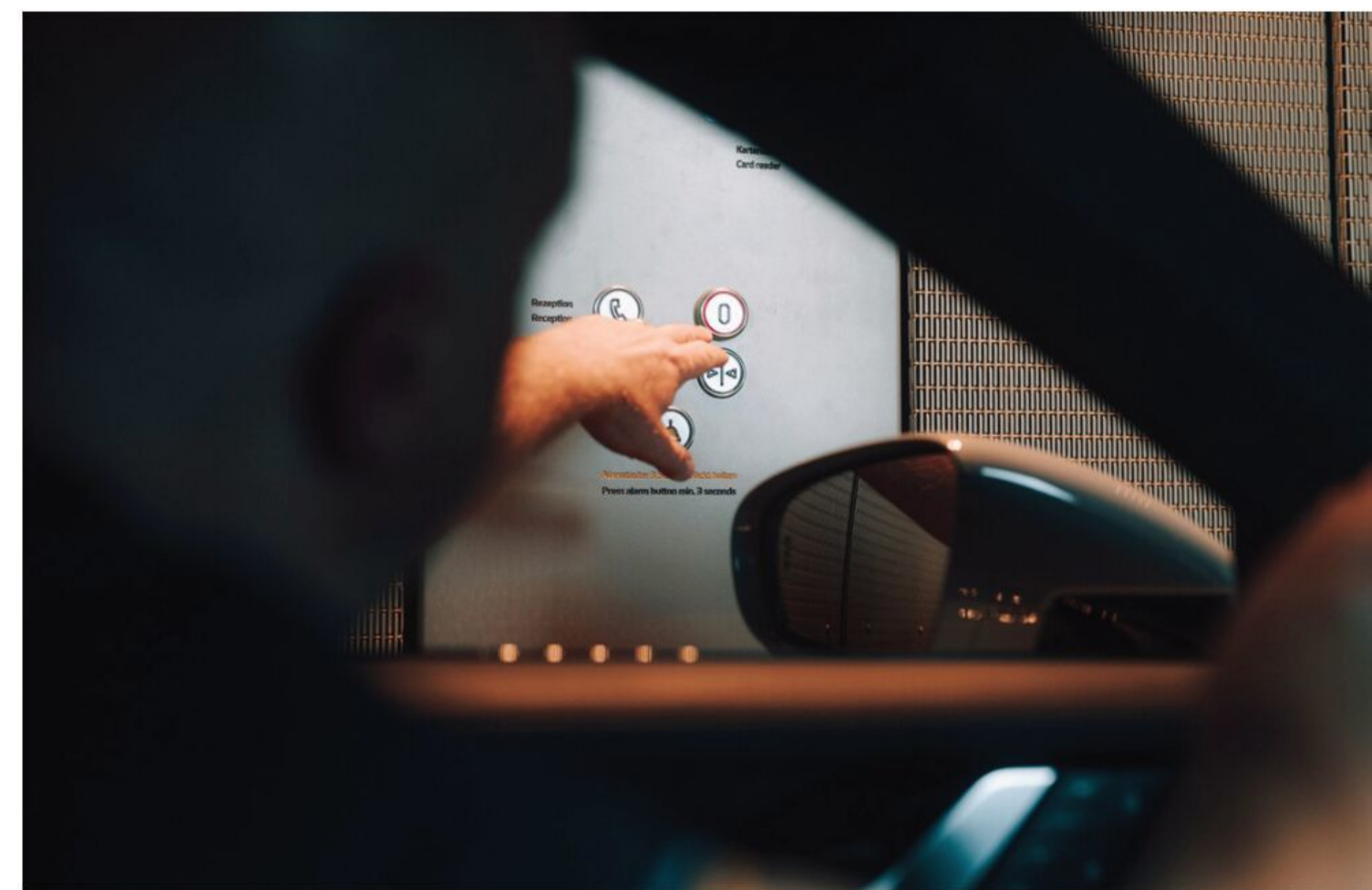




**DER 992 SPORT CLASSIC MACHT SICH NICHT
SO RAR WIE DER 997-VORGÄNGER. 1250 EINHEITEN
BEDEUTEN LIMITIERUNG AUF HOHEM NIVEAU.**



EIN SPORT CLASSIC IST AUCH OHNE SAUGER MÖGLICH! ABER KÖNNTE ES DER HERRLICHE BITURBO NICHT ZWISCHEN GTS UND TURBO IN EIN REGULÄRES 911-MODELL SCHAFFEN?



leistungsgesteigerten 3,8-Liter-Saugmotor die Basis, heute ist es der breite 911 Turbo mit einem von 580 auf 550 PS gedrosselten 3,7-Liter-Biturbo. Größer könnten die Gegensätze kaum sein.

Neben 30 PS verzichtet der Sport Classic auch auf die turbotypischen Lufteinlässe in den Flanken, bietet also weniger Turbo und kostet am Ende aber dennoch empfindlich mehr. Der Preis liegt mit rund 287.000 Euro sogar noch mehr als 50.000 Euro über dem eines Turbo S mit 650 PS, dem Topmodell der Baureihe. Der Sport Classic setzt halt andere Schwerpunkte.

Als Teil der Heritage Design-Strategie ist er ein Sondermodell, das auf Lifestyle statt Leistung getrimmt ist. Style Porsche hat ihn entworfen und ein Blick auf die Mode von einst ist Teil des Gesamtpakets. Der Tacho

trägt ein grün hinterlegtes Band, das bei 7000/min zur Farbe Rot wechselt und optisch an 356-Instrumente erinnert. Als wären es die Sechziger, gibt es Pepitastoff an den Türen und auf den Mittelbahnen der Sitze, während die zweifarbige Lederausstattung in den Farben Schwarz/Classic Cognac eher an den 928 der Achtziger erinnert.

LIFESTYLE STATT LEISTUNG

Es klingt gekünstelt, doch der leichte Retro-Look steht dem Sport Classic gut – Stoff in einem Auto dieser Preisklasse ist heute schon wieder etwas Besonderes. Aber dass Fronthaube, Kopfstützen und Lenkrad historisierende Porsche-Wappen tragen, dürfte nur den Wenigsten auffallen. Und die goldfarbenen Schriftzüge und Plaketten tragen vielleicht doch etwas zu dick auf.

Auch ein eigens für die Käufer verfügbarer, speziell designter Chronograph gehört zum Angebot und neben Sportgrau-Metallic, Schwarz, Achatgrau-Metallic und Enzianblau-Metallic ist jede andere Farbe auf Wunsch erhältlich, auch die Startnummer auf den Flanken ist individuell bestellbar. Die auflackierten Doppelstreifen, die vom Bug über das Dach bis zum Bürzel durchziehen, sind Teil des Gesamtpakets. Darüber hinaus, und zumindest dadurch erklärt sich zum Teil der Preis, sind so gut wie alle Extras enthalten. Wankstabilisierung und Hinterachslenkung, PCCB-Bremsanlage mit (ausnahmsweise) schwarz lackierten Bremssätteln, Liftsystem an der Vorderachse, Sportauspuffanlage und Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung – es steckt viel drin, was sonst Aufpreis kostet.

Dafür fehlen das Achtgang-PDK und der Allradantrieb, die beim 992 Turbo serienmäßig sind. Sieben- gang-Schaltgetriebe und Heckantrieb sind stattdessen enthalten, was das Profil des Sport Classic schärft und ihn in Kombination mit dem 550 PS starken Biturbo-Motor zum derzeit stärksten Elfer mit Heckantrieb und Handschaltung macht. Und zu einem Elfer, dessen fahrerisches Potenzial zu Unrecht vom auffälligen Auftreten überstrahlt wird.

ALTERNATIVLOSE KOMBINATION

Der Heckantrieb ist toll, er macht die messerscharfe Lenkung noch leichter, präziser, punktgenauer, aber der Motor ist der eigentlich Star im Ensemble. Wie die ideale Verbindung aus saugerähnlichem Drehvermögen und turboartigem Druck fühlt sich die 550 PS-Maschine an, herrlich lebendig, unendlich stark aber nie brutal. Zeitgleich zerstreut er die Bedenken, dass ein Sport Classic nur mit Sauger möglich sei. Könnte es dieser herrliche Biturbo nicht zwischen GTS und Turbo in ein reguläres 911-Modell schaffen?

Dann aber am besten mit PDK. Nicht das hart und mechanisch rastende Sechsgang-Schaltgetriebe des GT3 stellt beim Sport Classic die Verbindung her, sondern das Siebengang-Räderwerk der Carrera-Typen, das sich fummelig gibt, immer eine Schaltebene zu viel offeriert und dessen oberste siebte Sparstufe wie Spaßentzug wirkt.

Den Vergleich mit dem 997 Sport Classic muss sich der 992 am Ende schon deshalb gefallen lassen, weil Leistung und Tempo Teil des Mythos Bürzel-Elfer sind. 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 302 km/h Höchstgeschwindigkeit stehen beim zwei Generationen älteren 997 zu Buche, beim 325 (!) Kilogramm schwereren 992 sind es 4,1 Sekunden und 315 km/h. Knapper als erwartet geht der zweite 911 Sport Classic damit als Erster durchs Ziel. Wie wird wohl irgendwann die dritte Auflage aussehen? ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Wir danken b.mine Frankfurt Airport für die freundliche Unterstützung.

DX

DRIVING-XPERIENCE.COM



SNOW & ICE

FIT FÜR WINTERSPORT AUF 4 RÄDERN?

FAHREVENTS FÜR PORSCHE- & SPORTWAGENFAHRER

Fahrspaß auf Schnee und Eis | Kompetente Instrukto- ren, Niki Schelle u. a. | Audi Quattro Leihfahrzeuge auf Anfrage.

SNOW & ICE
WINTERTRAINING
18. Februar 2023
Muhr/Lungau (AT)
JETZT BUCHEN
ab 599 Euro

Bereit für weitere Trainings und Fahrerlebnisse im neuen Jahr?

- Für Einsteiger, Könner und sportliche Fahrer
- Für mehr Sicherheit und kontrollierten Fahrspaß
- Mit großen und bewässerten Trainingsflächen
- Mit kompetenten Instrukto- ren & professionellem Orga-Team

Neue Events nicht verpassen – zum Newsletter anmelden:

DRIVING-XPERIENCE.COM





MENSCHEN – ANDRÉ LOTTERER

HAUSBESUCH



Manchmal muss man Glück haben! In seinem vollgepackten Rennkalender, zwischen Trainingseinheiten und Testbetrieb, hat Porsche-Werksfahrer André Lotterer noch Zeit für uns gefunden. Wir besuchten ihn in seinem Haus in Südfrankreich, redeten über Rennen, Autos und die Welt.



Das Jahr 2023 bringt eine neue Herausforderung für André Lotterer. Der dreifache Le-Mans-Sieger auf Audi, der seit 2020 Formula-e im Werksteam TAG-Heuer Porsche fährt, wird in der nächsten Saison seine Formula-e-Einsätze eine Stufe zurückschrauben. Den Großteil seiner Energie wird eine neue Mission beanspruchen: Lotterer gehört zum Fahrerteam des 963 in der World Endurance Championship in der Klasse LMDh, wo es um den Gesamtsieg geht.

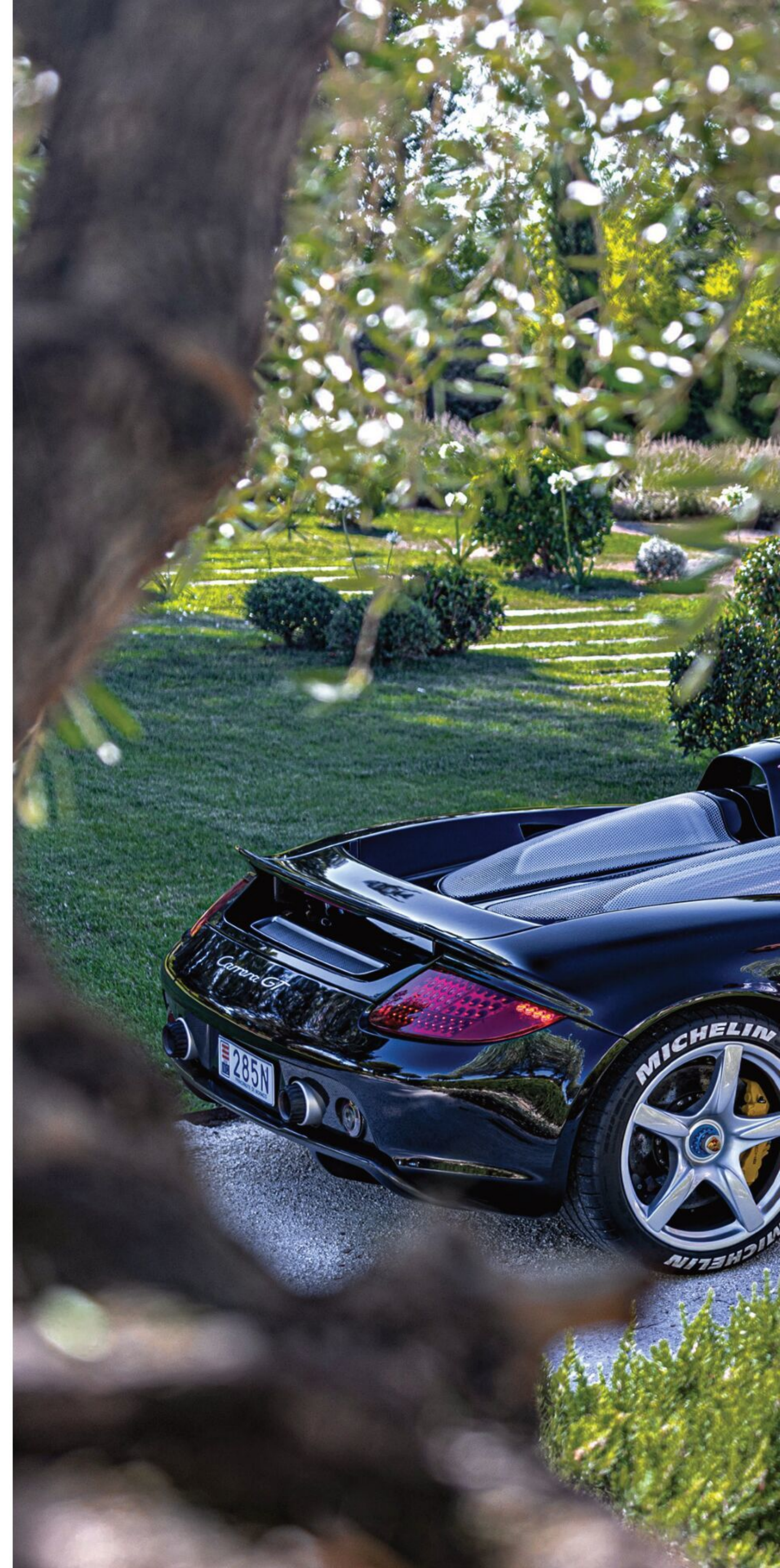
Die Konkurrenz ist groß; es ist schon lange her, dass so viele Hersteller sich an der Meisterschaft beteiligten. Die Veranstalter ACO und WEC haben mit einem Balance-of-Performance-Konzept, standardisierter Hybrid-Technik und Regeln für Wirkungsgrad, Gewicht und Aerodynamik gleiche Startbedingungen für alle geschaffen.

„Es wird eine gewisse Umstellung geben,“ sagt André Lotterer, „es sind nicht mehr dieselben Autos wie die LMP1-Prototypen, es geht etwas langsamer, die Autos sind schwerer, haben weniger aerodynamische Hilfen,

fahren sich also auch anders. Ich denke, es wird auf Zuverlässigkeit und ein gutmütiges Auto ankommen, denn es wird nicht mehr so ein technisches Wettrüsten geben wie vorher. Entscheidend wird sein, ein gut vorbereitetes und optimal abgestimmtes Auto zu haben. Die Technik selbst ist jetzt einfacher. Die LMP1 waren ja schon Raumfahrttechnik! Das kann sich heute keiner mehr leisten.“ Die Meisterschaft 2023 wird sicherlich auch eine Angelegenheit der Fahrer, die Duelle versprechen spannend zu werden.

VOM 911 SC/RS INS WERKSTEAM

Die Marke Porsche gehört bei Lotterers zur Familiengeschichte. André wird im November 1981 in Duisburg geboren: die Mutter ist Deutsche, der Vater ein in Deutschland ansässiger Peruaner. André Lotterer wächst in Belgien auf, wo sein Vater Henri beim Renn-





„ICH BIN EINER ZAUBERWELT GROSS GEWORDEN. ICH DURFTE IN DER WERKSTATT ZWISCHEN DEN AUTOS SPIELEN UND MANCHMAL KAM MEIN VATER MIT RENNWAGEN NACH HAUSE, UM SIE PROBE ZU FAHREN.“

André Lotterer

„ICH HÄTTE ZU TOYOTA GEHEN
KÖNNEN, ABER DANN KAM DAS AN-
GEBOT VON PORSCHE. ICH WOLLTE
FÜR DIESEN MYTHOS FAHREN!
BESONDERS IN LE MANS.“

André Lotterer



team RAS Sport arbeitet. „Als technischer Leiter durfte er meine Mutter und mich immer mit an die Rennstrecke nehmen, und ich durfte in der Werkstatt zwischen den Autos spielen. Ich bin in dieser Zauberwelt groß geworden. Manchmal kam mein Vater mit Rennwagen nach Hause, um sie Probe zu fahren“, sagt André.

„Einmal tauchte er mit einem 911 SC/RS, dem Belga, auf und setzte mich am nächsten Morgen damit an der Schule ab. Er bereitete auch die Porsche 964 für die Procar-Meisterschaft vor. Sie hatten sogar einen GT1 für die Meisterschaft 1996 angeschafft. Es standen oft Porsche in der Werkstatt.“ Und dazwischen auch ein

paar Audi. „Ich mag beide Marken. Ich habe auch einen Audi Sport Quattro. Ich bin ein Fan des Fünfzylinders und seiner ganzen Rallye-Historie, aber der 911 liegt mir noch mehr.“

Schon stellt man sich vor, dass der Weg vom kleinen Jungen aus der Werkstatt zum Porsche-Werksfahrer vorgezeichnet war, aber André Lotterer weist bescheiden darauf hin, dass das Rennsportmilieu nicht ganz so funktioniert: „Man kann sich sowas in seiner Laufbahn selten aussuchen. Mein Glück war, dass mein Vater mich mit sieben Jahren zum Kartrennen geschickt hat. Von dort habe ich mich Stück für Stück hochgearbeitet und Karriere ge-

macht. Ich bin viele Jahre in Japan gefahren, und dann hatte ich diese Gelegenheit, 2009 in einem Privatteam mit dem R10 TDI aus dem Vorjahr in Le Mans zu fahren. Das lief sehr gut. Zu meinem Glück waren Audi-Ingenieure im Team, die den Motor des Autos betreuten. Und weil ich gut gearbeitet habe, bin ich denen aufgefallen.“

Nach seinem ersten Start in Le Mans hätten sie ihn angesprochen, sagt André. „Wir brauchen jemanden wie dich im Werksteam, hättest du Lust?“, fragten sie. Na klar! Ich hatte parallel eine schöne Karriere in Japan, die ich wirklich nicht aufgeben wollte, aber ich hatte mir schon immer gesagt, dass es toll sein müsste, für Audi in Le Mans zu starten, und jetzt ging der Wunsch in Erfüllung. Ich bekam ein Werkscockpit und ich hatte Erfolg. Als Audi sich nach der Saison 2016 zurückzog, hätte ich zu Toyota gehen können – mit denen konnte ich gut, denn ich bin lange in Japan für sie gefahren. Aber dann bekam ich ein

Angebot von Porsche auf den Tisch. Etwas weniger lukrativ vielleicht, aber ich wollte wirklich für Porsche fahren, für diesen Mythos. Besonders in Le Mans. Also habe ich mich für meinen Wunschtraum entschieden.“

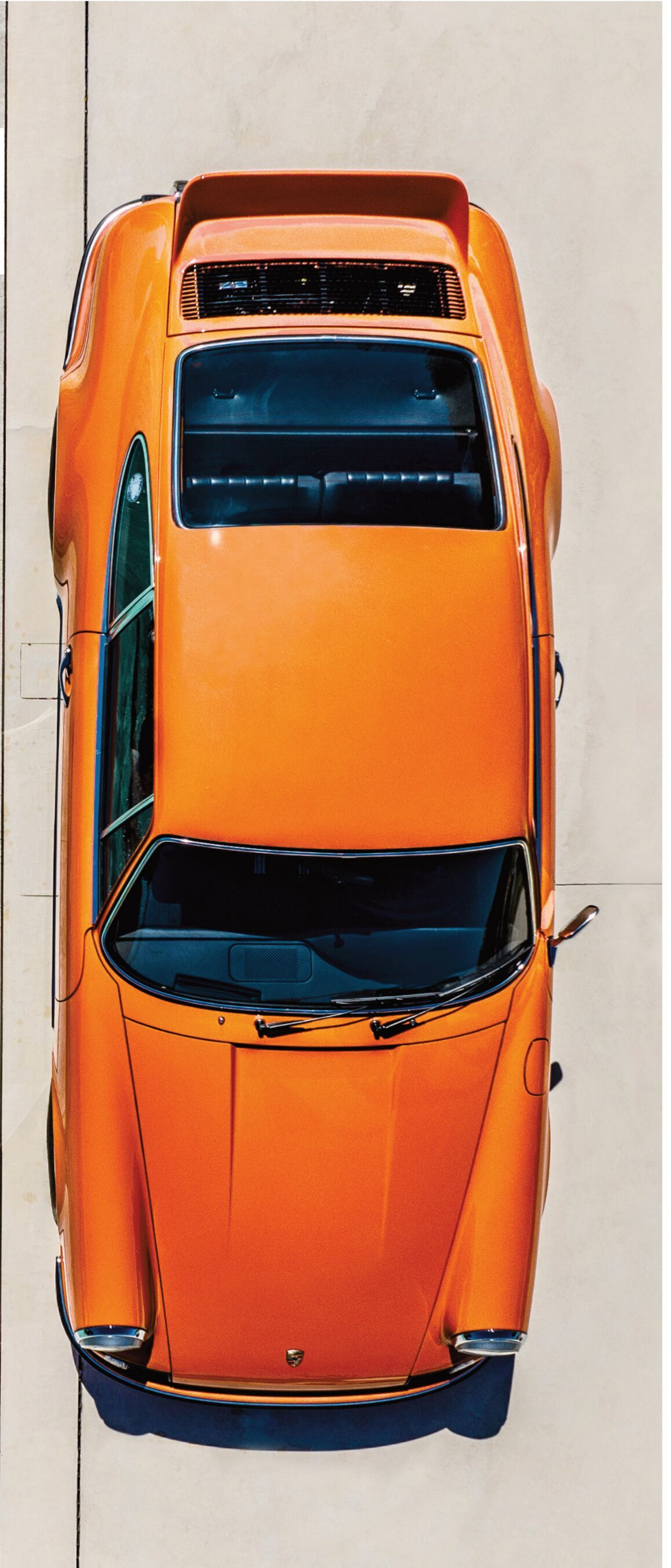
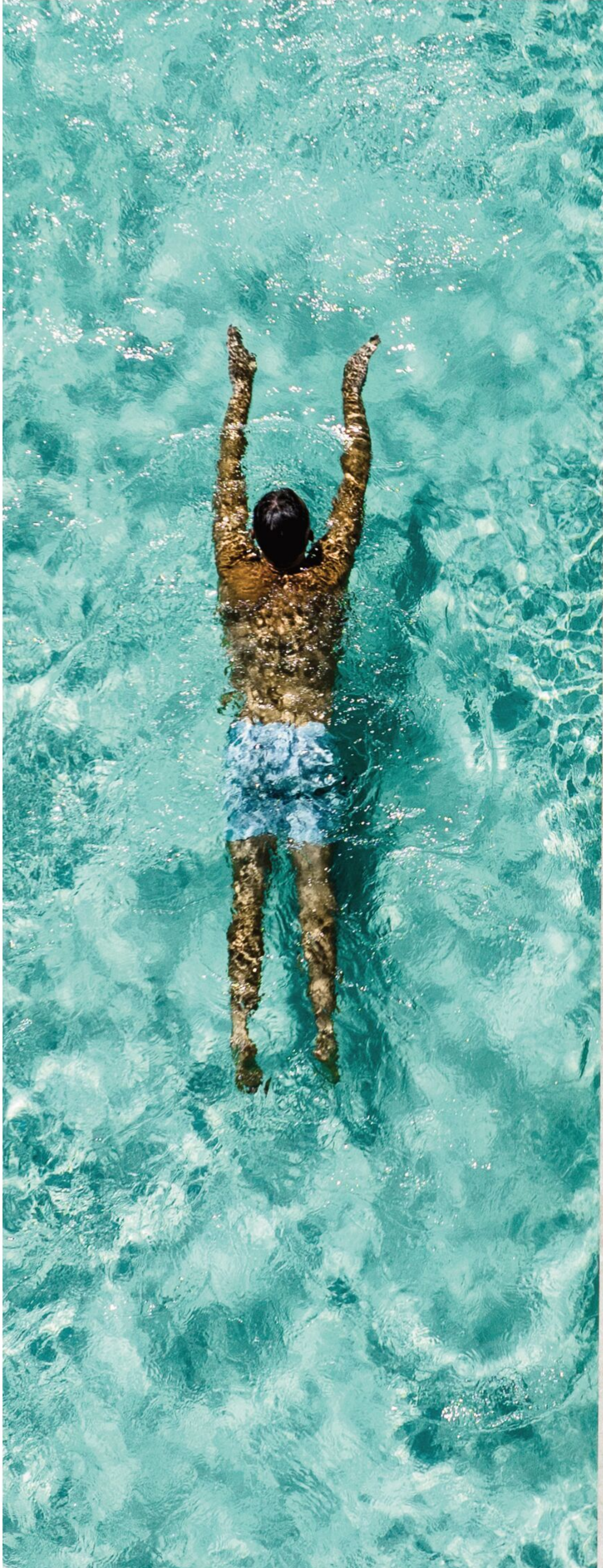
NEBEN DER STRECKE

Die Leidenschaft André Lotterers für Porsche richtet sich nicht nur auf den Rennwagen in der Box – sie reicht bis in die eigene Garage. „Ich war erst 18, als 2000 der Carrera GT vorgestellt wurde. Ich war voller Bewunderung und sagte mir, eines Tages willst du auch so einen haben ...“ Hat geklappt! Heute gehört ein Carrera GT zu seiner Sammlung. Er beweist Lotterers Liebe zu seinem Porsche – auch wegen einer unglücklichen Geschichte, die sich in Spa ereignete.

André war mit seinem ersten GT zu den Porsche Days eingeladen und startete aus den alten Boxen he-



DIE SUCHE NACH DEM RICHTIGEN 911 CARRERA
RS 2.7 ENDETE BEI NUMMER 27 – EINEM AUTO MIT
SPANNENDER HISTORIE, VIEL DÜNNBLECH INKLUSIVE.





Ersatzdroge: Es ist ein RS-Motor, aber die originale Maschine mit der passenden Nummer fehlt dem Werksfahrer noch zu seinem Glück.

raus zu einer Runde. Auf dem Raidillon der Eau Rouge angekommen, überraschte ihn eine Lache Kühlflüssigkeit. Das Heck rutschte weg und der Wagen schlug in die Mauer ein. Carrera GT standen zum Glück gerade hoch im Kurs, und er konnte den Unfallwagen ohne großen Verlust verkaufen (von der Versicherung war nichts Adäquates zu erwarten). „Aber ich war todtraurig, denn ich hatte meinen Traumwagen verloren“, erzählt er.

„Also habe ich gesucht und gesucht, aber die Preise stiegen und stiegen. Erst seit zwei Jahren habe ich wieder einen Carrera GT, dieses Mal will ich ihn behalten. Das Auto ist schließlich einzigartig mit seinem V10-Motor. Es sollte mal ein Rennwagen werden, und dann wurde es ein Straßenauto. Das Fahrerlebnis ist sehr pur, sehr ursprünglich, so wie ich es mag. Ein echtes Fahrerauto halt! Ich fahre ihn bei schönem Wetter, auch mal zum Spazierenfahren, oder mit Besuch. Es ist kein Gebrauchswagen für den Weg zum Flughafen, aber auch keine Garagenqueen ...“

Und es ist auch nicht sein erster Porsche. 2012 fuhr er noch für Audi, aber er liebäugelte schon mit klassischen

Porsche. Erst gab es einen Reifall mit einem Carrera 2.7 RS von zweifelhafter Echtheit. Den ersten gab er zurück und fand bei den Le Mans Classic einen anderen Wagen mit wenig betörendem Farbschema, aber sauberer Historie: Grün mit gelben Streifen und Felgen, von Touring auf Leichtbau umgebaut. Und am Ende der Veranstaltung unverkauft.

OK, der Motor war nicht original, aber das Auto schon: der RS 2.7 trug die Fahrgestellnummer 27. „Ich habe etwas nachgeforscht. Habe die Originalfarbe und die Vorgeschichte rausgefunden – und dann zugegriffen. Ich wollte schon länger einen Klassiker.“

DEN RICHTIGEN FINDEN

„Ich war damals noch ziemlicher Anfänger.“ André tastete sich an die Restaurierung heran und wandte sich erst an jemanden, der gute handwerkliche Fähigkeiten, aber keine große Ahnung von Porsche hatte. „Ich habe schnell gemerkt, dass das nicht der richtige Weg war.“ Dann richtete er sich an renommierte Porsche-Spezialisten, aber die vergaben die Arbeit an einen Sub-

unternehmer. „Es ging nicht voran, ich hatte bald die Schnauze voll!“

In der Zwischenzeit war er Porsche-Werksfahrer geworden und fühlte bei Porsche Classic vor. „Sie waren sehr interessiert, schon wegen der frühen Fahrgestellnummer, so eine hatten sie noch nicht gehabt. Leider waren sie zu teuer für mich.“

Ein Besuch bei DPM Classics in Monaco brachte ihn schließlich auf die richtige Fährte: „Ich bin ich zu David Hervé von RV Classics nach Rennes hochgefahren, und ich hatte überhaupt keine Zweifel, dass er der Richtige war, um ihm mein Auto anzuvertrauen“, sagt André. „Das Tolle war, dass es so viel zu recherchieren gab.“

Und der 911 Carrera RS 2.7 erwies sich als speziell, wie David Hervé ergänzt. „Der Wagen besaß fast mehr Bauteile des Modelljahres 1971 als 1973, und sie waren alle aus dünnerem Blech. Die Front des Autos sieht aus

wie die eines Elfers von 1971. Der Wagen sollte kein Notrad haben, sondern ein echtes Reserverad. Aber die Tanktraverse hatte nicht dieselbe Materialstärke wie das Ersatzteil, das man heute von Porsche bekommt. Sie ist aus dünnerem Blech. Der RS von André ist überall aus dünnerem Blech: Fronthaube, Kotflügel, Türbleche, Dach. Alles!“

Nummer 27 trägt heute wieder Blutorange, und zwar in genau dem gleichen Finish wie 1973 (also inklusive Farbnebel am Unterboden). Es ist alles so, wie der Wagen 1973 das Werk verließ. „André wollte den Wagen im Auslieferungszustand“, sagt David Hervé.

DAS FAMILIENERBE

„Alles, was mir fehlt, ist der Motor mit der originalen Motornummer,“ ergänzt André Lotterer. „Ich habe versucht, ihn über den Rennstall von damals wiederzufinden, aber den gibt es nicht mehr. Vielleicht taucht

Endlich fahren! Die Begeisterung André Lotterers für seinen Arbeitgeber, für die Marke Porsche endet nicht am Ausgang der Boxen.





Unter der Sonne des Südens strahlt Blutorange gleich viel intensiver.
Der Hausbesuch endete mit einer Fahrt im 911 Carrera RS 2.7.

er eines Tages auf, aber ich mache mich nicht verrückt deshalb. Die Leute wissen genau, dass nicht viele Magnesiumblöcke überlebt haben.“

Die Restaurierung des verbauten Motors nahm schließlich noch eine sentimentale Wendung: „Ich habe ihn von Jean-Michel Fameré aufbauen lassen, dem JM Performance gehört. Er war Motorspezialist im Team meines Vaters. Er hat viel mit Papa zusammengearbeitet und alles bei RAS Sport gelernt.“ Und heute, da der Motor endlich eingefahren ist, kann André den 911 bewegen,

wie es sich für einen Carrera RS 2.7 gehört. „Er ist fabelhaft, für die damalige Zeit dreht er sagenhaft hoch. Ich habe einen irren Spaß damit. Sicher, das Fahrwerk ist etwas weich, aber der Wagen fährt sich super angenehm. Das Eindrucksvolle ist, dass nichts klappert oder knarrt, egal ob man über Pflaster oder Bodenwellen fährt. So ein Auto zu fahren, ist eine unglaubliche Erfahrung und eine schöne Hommage an früher.“ ◀

Text: Josué Chevrel · Übersetzung: Thomas Albrecht

Fotos: Frank Camuzat

RS RENNSPORT FÜR DIE STRASSE RS



Portofreie Lieferung!



Ein besonderes Stück Porsche-Geschichte – dokumentiert durch emotionales Bildmaterial von Fotograf Peter Besser mit hochinformativem Text und ausführlichen technischen Daten.

256 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 245 x 290 mm, Hardcover, ISBN 978-3-96664-543-0, € 69,00

Gleich bestellen unter www.heel-verlag.de | info@heel-verlag.de | Tel.: 0531 12325-449

♥ UND VERSTAND

DAS IST ER

In den sechs Jahren seit der Vorstellung sollte man sich an die in dieser Wagenklasse ungewöhnliche Silhouette des Sport Turismo gewöhnt haben. Trotzdem wirkt sie immer noch frisch und anders und passt subjektiv besser zur Marke Porsche als die Limousine. Deren Grundlinie datiert (trotz Modellpflege) wie das Konzept des 2008 vorgestellten Panamera aus den nuller Jahren – aus dem viertürigen Porsche, dem Hingucker, ist inzwischen ein Stück Normalität geworden. Da fällt der Sport Turismo eher und vor allem positiv auf.

Die Modellpalette zählt 25 Versionen, Executive- und Platinum-Modelle inklusive. In dieser für Neueinsteiger in das Thema Panamera kaum zu überschauenden Fülle an Abstufungen und Variationen liegt der 4S Sport Turismo in der unteren Hälfte auf Platz 9 in der Rangfolge. Ein deutliches Plus an Leistung im Vergleich zur Basisversion, Allradantrieb und das schöne Shooting-Brake Heck sind seine entscheidenden Merkmale.

Dabei fällt bei näherem Hinsehen auf, dass es zwar vom Panamera 4 und dem 4E-Hybrid eine fein gemachte Platinum-Edition gibt, aber nicht vom 4S. Warum eigentlich?

Bei Preis (126.820 Euro) und Leistung (440 PS) liegt der 4S Sport Turismo ziemlich genau mittig zwischen 4 und 4E-Hybrid – auch der Dschungel der Abkürzungen ist eine Wissenschaft für sich. Der Panamera 4 Sport Turismo mit Allradantrieb und 330 PS kostet 104.924 bzw. als Platinum-Sondermodell 117.181 Euro. Der 4E-Hybrid mit Sportheck liegt bei 120.394 bzw. 131.104 Euro in der Platinum-Ausführung.

Alle drei Modelle kommen mit dem identischen 2,9-Liter-Biturbo-V6 aus dem Audi-Regal und Achtgang-PDK. Mit einer Systemleistung von 462 PS markiert der 4E-Hybrid die Spitze im V6-Programm. Und ein GTS Sport Turismo mit Vierliter-V8 und 480 PS zum Preis von 148.597 Euro ist da schon ein anderer Schnack. Auch deshalb scheint der 4S genau richtig zu sein.



Wir haben durchgezählt: Sage und schreibe 25 verschiedene Panamera-Varianten führt Porsche im Programm, mittendrin der 4S Sport Turismo mit Allradantrieb, 440 PS und beinahe Kombiheck. Ist er die perfekte Verbindung aus Sport und Touristik, aus Leistung und Alltagstauglichkeit?





Willkommen daheim: Hochwertige Verarbeitung, digitales Cockpit und weitgehend analoge Bedienfelder auf der breiten Mittelkonsole.

DAS KANN ER

Gut aussehen, das ja sowieso. Aber viel besser als Leasing-Farben wie Schwarz oder Silber kleidet den Sport Turismo tief glänzendes Amethyst-Metallic, eine Retro-Farbe aus den Neunzigern, die gefühlt besonders oft auf Transaxle-Modellen zu finden war. Beim Panamera kostet sie 3558 Euro Aufpreis, die gleiche Summe wird für die optionale schwarze Lederausstattung in Rechnung gestellt. Die Farbkombination gefällt.

Auch alles andere passt. Die tiefe Sitzposition in 18-fach verstellbaren Sportsitzen (2897 Euro), das gelungene Bedienkonzept, das noch nicht komplett auf Knöpfe verzichtet und trotzdem schön anzusehen ist, die erstklassige Ergonomie und eine Verarbeitung, die auf ihrem aktuellen Stand durchaus als perfekt bezeichnet werden kann. Oder einem Startpreis von 126.820 Euro bzw. einem Testwagenpreis von rund 180.000 Euro angemessen ist. Allein die gelbe

PCCB-Anlage und 21-Zoll-Räder kosten über 13.000 Euro Aufpreis.

Rund zwei Tonnen Gewicht verteilen sich auf 5049 mm Gesamtlänge, der imposante Auftritt fährt immer mit. Von anderen Reisen wissen wir, dass diese rund 50 mm über der Fünfmetermarke beim Übersetzen mit der Fähre richtig Aufpreis kosten und bei der Parkplatzsuche in der Stadt können schon rund 4,75 Meter zu viel sein. Aber auf der Autobahn beweist der Panamera, dass Länge läuft.

Auf der Langstrecke spielt der Viertürer seine Qualitäten aus. Wie er bremst, wie er bei Bedarf zackig einlenkt. Das Zusammenspiel von Fahrwerk, Lenkung und Getriebe passt immer, nur manchmal hat der Motor kleine Schwierigkeiten mitzuhalten und man spürt seine Bemühungen – aber das ist Jammern auf hohem Niveau. Vor allem, weil der Motor eben auch mal sparsam bewegt werden kann. 10 Liter Super Plus im Schnitt sind durchaus möglich.





Panamera 4S Sport Turismo Typ 971

Motor: wassergekühlter V-Motor, Biturbo

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 84,5 x 86,0 mm

Hubraum: 2894 cm³

Leistung: 324 kW (440 PS) bei 6600/min

Drehmoment: 550 Nm bei 2000/min

Verdichtung: k. A.

Gemischauferbereitung: Benzin-Direkteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung (PTM)

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk/Lenkung: PASM, Luftfederung; elektromechanische Servolenkung, optional Hinterachslenkung

Bremsen: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten); gelochte u. innenbelüftete Bremscheiben

Radstand: 2950 mm

Spur: 1657 mm (vorn), 1639 mm (hinten)

L x B x H: 5049 x 1937 x 1428 mm

Räder/Reifen: 9 J x 19 mit 265/45 ZR 19 (vorn), 10,5 J x 19 mit 295/40 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 1940 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2540 kg

Höchstgeschwindigkeit: 289 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 4,3 sec

Tankinhalt: 75 l

Verbrauch: 10,7-11,5 l (WLTP)

Preis: 126.820 Euro (Testwagenpreis: 179.769 Euro)



Ein Panamera ist in feinen Vierteln zuhause, aber seine Domäne ist die Autobahn. In Citylage mit knappen Parkplätzen machen fünf Meter Außenlänge und schlechte Übersichtlichkeit keinen Spaß.

DAS KANN ER NICHT

Ja, im Alltag hat der Sport Turismo seine Vorteile, aber nur im direkten Vergleich mit Normal-Panamera sowie 911 und 718. 515 Liter groß ist der Kofferraum, 1384 Liter beträgt das maximale Gepäckraumvolumen der ST-Version (bei der Limousine ist es gar nicht so viel weniger, in einen Macan passen mit 1503 Liter sogar noch etwas mehr rein), ein echter Kombi ist er also nicht. Soll er ja auch gar nicht sein.

Günstig kann er ebenso wenig. Ein schnell und attraktiv gemachter Cayenne GTS mit 460 PS und mehr Platz ist über 6000 Euro, ein Taycan 4S Sport Turismo mit 530 E-PS sogar über 16.000 Euro billiger. Und ein identisch motorisierter Macan GTS kostet rund 91.000 Euro. Die größte Konkurrenz des 4S Sport Turismo kommt aus dem eigenen Haus.



Der Normalversion Panamera fehlt motorische Raffinesse, der E-Hybrid enthält Technik, die es gar nicht unbedingt braucht – der 4S Sport Turismo hingegen liefert die richtige Mischung für Herz und Hirn. Wessen Herz etwas lauter schlägt, der sollte zum GTS greifen, obwohl der sich mit einem Plus von 40 PS bei einem Aufpreis von rund 22.000 Euro gar nicht so klar absetzen kann und durch GTS-Applikationen eher optisch punktet. Und wer etwas Vernunft walten lässt und praktisch denkt, kauft sich besser einen Cayenne. Aber wer das beste Paket sucht, eben die Mischung aus Sportwagen und Sportlimousine, wird mit dem 4S glücklich werden. Vor allem als Sport Turismo, der uns nicht nur optisch besser gefällt, sondern auch Alltag kann – meint sogar der Hund, der es sich während der gesamten Testdistanz im Kofferraum gemütlich machte. ◀

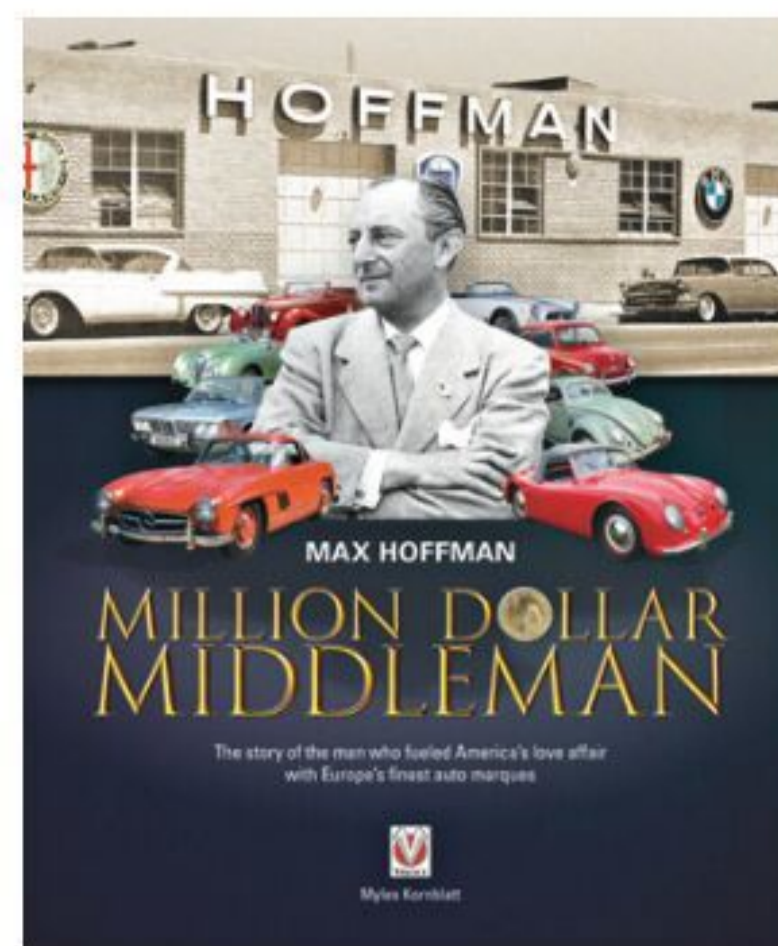
Text: Steffen Wagner / Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche



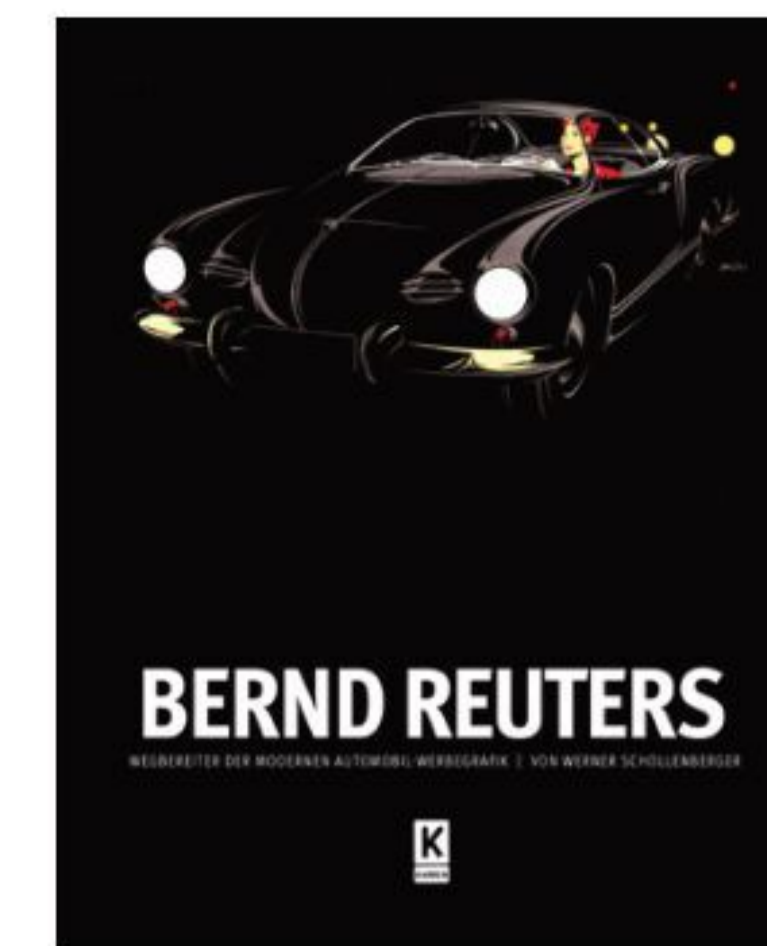
Brun Motorsport 1966–2009

An der Mammutaufgabe, von jedem Rennen und jedem Auto ein Foto zu finden, sind sie knapp gescheitert. Egal! Trotzdem sind es noch über 1200 Bilder geworden, die auf fast 1000 Seiten und in drei Büchern Platz finden. Ein Monumentalwerk, ein Œuvre in epischer Breite, passend zum Leben des Walter „Walti“ Brun. Der sollte auf Wunsch seines Vaters ein ruhiges Arbeitsleben bei der Schweizer Post führen, wurde aber stattdessen mit Spielautomaten, Disco und Champagnerhandel wohlhabend und nebenbei 1971 auf Schnitzer-BMW Europameister am Berg. In der Tourenwagen-EM, DRM und Gruppe C war Brun Motorsport unterwegs, der Rennstall wurde Deutscher Meister, Europameister und Weltmeister. Rund 500 Rennen fuhr Brun selbst, einige der bekanntesten Fahrer ihrer Zeit gingen für ihn an Start und feierten mit Brun Erfolge. Stefan Beltof, eines der größten Talente des Motorsports, starb in einem 965 des Schweizer Rennstalls – auch das ist Teil der Geschichte. Kuratiert und erzählt wird sie vom Sohn Sacha Brun und Weggefährten wie Eckhard Schimpf, die nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch den Menschen Waldi Brun passend einordnen. Es wäre zu viel verlangt, zu jedem Foto eine Information zu erwarten, aber auch so ergeben Autos, Rennen und Menschen ein Sittengemälde einer großen Zeit des Motorsports. Glückwunsch zum 80., Walti Brun. Sacha Brun, Thomas Nehlert, Eckhard Schimpf, Peter Wyss: „Brun Motorsport 1966–2009“, 964 Seiten, Format 275 x 300 mm, deutsch/englisch, Hardcover im Schuber, Sportfahrer, Düren 2022, 375,00 Euro, ISBN 978-3945390115



Max Hoffman

Max „Maxie“ Hoffman ist der Mann, der Porsche in Amerika berühmt macht. Und andere Marken wie VW, Mercedes-Benz, Jaguar, Alfa Romeo, Fiat und BMW. Aber wer ist Maximilian Edwin Hoffmann (noch mit zwei „n“) wirklich? Der 1904 geborene Österreicher verlässt 1938 unter dem Druck des Nationalsozialismus seine Heimat, emigriert in die USA, importiert nach Ende des Krieges europäische Automobile und gründet 1947 die „Hoffman Motor Car Company“ mit Sitz in der exklusiven Park Avenue 487 in New York. Viele (oder alle?) der von Max Hoffman vertriebenen Marken erlangen erst durch ihn Bekanntheit – vielleicht beschreibt ihn Autor Myles Kornblatt deshalb als „automobilen Marionettenspieler“. Als den Mann, der im Hintergrund die Fäden zieht. Als einen Menschen, dessen Leben eine Netflix-Serie ergeben würde. Und natürlich ist das Thema Max Hoffman über den Mikrokosmos Porsche hinaus spannend genug, um ein ganzes Buch daraus zu machen, vor allem auch wegen der vielen historischen Fotos. Dass das Layout wie handgemacht und laienhaft wirkt, trübt den Spaß. Zwar gibt es einen Index, aber keine Quellenangaben. Schade! Myles Kornblatt: „Max Hoffman – Million Dollar Middleman“, 160 Seiten, englisch, 250 x 207 mm, Hardcover, Veloce Publishing, Dorchester/GB, 2022, 30,00 GBP/ 50,00 Dollar, ISBN 978-1-787115-03-3



Bernd Reuters

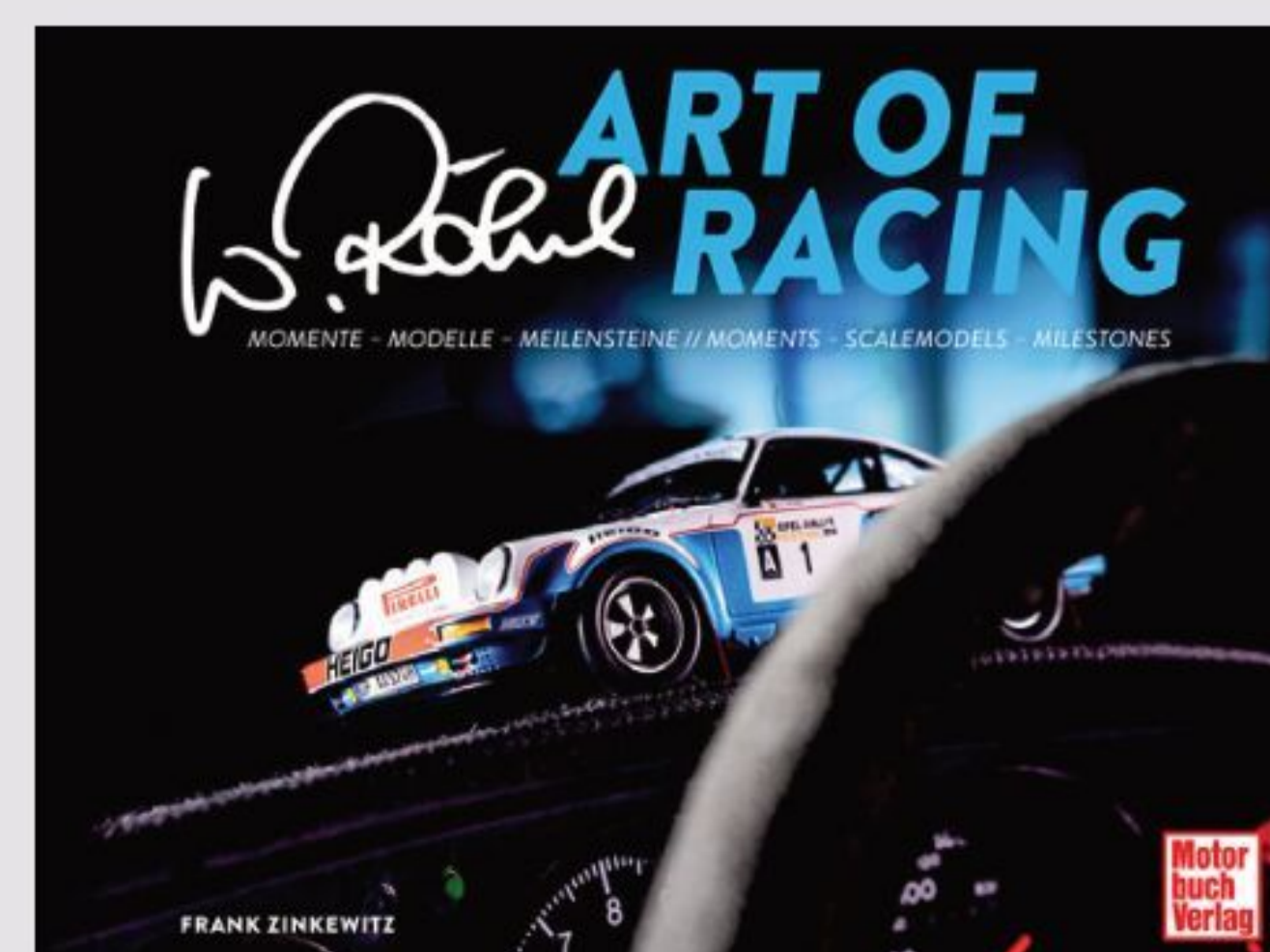
Als Werbung noch Reklame heißt, setzt der Illustrator Bernd Reuters das Automobil meisterlich in Szene. Er zählt zu den stilbildenden Künstlern seiner Zeit, vor und nach dem Krieg. Er gestaltet Werbung und Prospekte für einheimische und ausländische Marken. Für Adler und Auto Union, für Ford und Opel, für NAG-Protos und Hansa und Simson, Continental, Mobil-Öl und Henkel-Sekt. Lincoln und Graham-Paige buchten den Fachmann, ebenso Wolseley, Morris, Armstrong Siddeley und angeblich sogar Rolls-Royce. Ein Buch mit mehr als 1000 Abbildungen, über Jahre vom Automobil-Historiker Werner Schollenberger zusammengetragen, erinnert an den Werbegrafiker Bernd Reuters, dessen Werbezeichnungen von Käfer und Bulli heute berühmter sind als der Mensch dahinter. Reuters Arbeit war Kunst und Schollenbergs Buch ist ein Stück Kunstgeschichte, ein Werksverzeichnis, eine Fleißarbeit mit Tiefgang. Werner Schollenberger hat Reuters Witwe interviewt und berühmte Zeitzeugen wie VW-Chef Carl Hahn, den Illustrator Walter Gotschke und Automobilfachmann Dr. Paul Simsa zur Person Reuters befragt. Braucht es solche Bücher aus der Nische? Nein. Muss es sie geben? Unbedingt! Werner Schollenberger: „Bernd Reuters – Wegbereiter der modernen Automobil-Werbegrafik“, 332 Seiten, 260 x 210 mm, Hardcover, Karren, Lehna 2021, 128,00 Euro, ISBN 978-3-982299-7-7

ZUM THEMA



Supersportwagen Memo-Spiel

Constantin Stein
20 Paare, 130 x 130 mm
Heel
9,99 Euro



Walter Röhl. Art of Racing – Momente, Modelle, Meilensteine

Frank Zinkewitz
208 Seiten, 230 x 305 mm, Hardcover
Motorbuch
49,90 Euro





PORTRÄT – HANS BRAUN

BLICK NACH INNEN

Das äußere Blech eines Automobils spricht das Herz an. Der Innenraum den Verstand.

Es ist daher nachvollziehbar, dass das Interieur gemeinhin völlig anders bewertet wird als die Karosserie: Rational und eben weitgehend ohne jene Leidenschaft, mit der muskulöse Kotflügel, geschmeidige Hauben und kantige Kühlergrills gerne betrachtet werden. Nur konsequent ist daher auch, dass es beim Innenraumdesign keine gestalterisch tätigen Halbgötter im Stile eines Marcello Gandini oder Giorgetto Giugiaro gibt.

Wäre es anders, hätte einer jener Halbgötter indes den sehr deutschen Namen Hans Braun.

Warum dem so ist, sollte sich jedem, der etwa einmal in einem Porsche 928 saß, problemlos erschließen: Braun war einer der ganz Großen seiner verschwiegenen Zunft. Er prägte das deutsche Automobildesign wie kein Zweiter. Zuerst bei Porsche, später auch bei BMW.

Eine derartige Karriere dürfte kaum absehbar gewesen sein, als der junge Hans Braun aus der rheinischen Provinz in den fünfziger Jahren bei Kaufhof in Köln eine Ausbildung zum Dekorateur begann. Als Mitglied der Scuderia Colonia ging er parallel dazu seiner Rennsport-Leidenschaft am Steuer eines Volkswagens nach – und das mit einigem Erfolg.

VOM DEKORATEUR ZUM DESIGNER

Es war denn auch im Rahmen seines Hobbys, dass sich Braun der berufliche Sprung vom Einzelhandel in die Welt des Automobils anbot. Unter den Scuderia-Colonia-Mitgliedern befand sich mit Uwe Bahnsen nämlich ein ranghoher Mitarbeiter der Design-Abteilung bei Ford.

Nachdem man ins Gespräch gekommen war, bot der schneidige Bahnsen, seines Zeichens ebenfalls gelernter Dekorateur, dem



jungen Braun ein Vorstellungsgespräch an. Dieses hatte zur Folge, dass im Jahre 1961 aus dem Hobby-Rennfahrer ein hauptberuflicher Automobildesigner wurde.

Renn- und Schnellfahrer sollte der ansonsten so ruhige, besonnene Herr Braun auch im weiteren Verlauf seiner Karriere bleiben. Er gewann im Laufe der sechziger Jahre diverse Pokale am Steuer eines VW Käfer, NSU Prinz und BMW 700. Bei Ford fuhr er – eigentlich kaum zu glauben, da ja haupt-

beruflich im Design beschäftigt – an der Seite von Profis wie Jochen Neerpasch und Bob Bondurant in der Werksmannschaft.

„Bei der Arbeit hatte Hans kein Ego, das er nach außen drehen musste. Sein Ego hat er auf der Rennstrecke rausgelassen“, erinnert sich Hans-Georg Kasten, der in den Jahren danach Teil von Hans Brauns Designteam war.

Die Entwürfe für den Käfer-Nachfolger EA 266 gerieten radikal reduziert. Nur die Beschränkung auf den allein stehenden Tacho erinnerte an den Volkswagen.

VON FORD ZU PORSCHE

Im Jahre 1968 lockte der Designer Heinrich Klie Braun zu Porsche nach Stuttgart. Als drei Jahre später Anatole Lapine bei Style Porsche das Ruder übernahm, läutete dies eine völlig neue Ära ein, geprägt von Mitarbeitern, die der neue Chefdesigner von Opel mitgebracht hatte. Aber Hans Braun folgte seinen eigenen Ideen.

Dieses neu formierte Team sollte sich als eines der kreativsten der gesamten Industrie erweisen, im Exterieur- wie Interieurbereich gleichermaßen. Das zeigte sich zuerst an Porsches wichtigstem Projekt jener Tage, dem Käfer-Nachfolger EA 266.

Parallel zu dessen von Wolfgang Möbius gezeichneter, glatt-dynamischer Karosserie entwarf Hans Braun ein minimalistisch-modernes Armaturenbrett, das keine Ähnlichkeit mit bekannten Produkten der damals aktuellen VW-Modellpalette hatte – und gestalterisch erheblich radikaler ausfiel als das spätere Golf-I-Cockpit.

Für Porsches eigene Produktpalette musste der Chef-Innenraumdesigner sich zunächst auf die behutsame Modernisierung der existierenden Modelle konzentrieren. Das H-Pro-





gramm zur Auffrischung des Elfers war eine solche Aufgabe.

Deutlich fundamentaler war Brauns Wirken am VW EA 425, aus dem der Porsche 924 wurde. Die schon dem EA-266-Armaturenbrett zugrundeliegende Symmetrie entwickelte Braun gemäß einem deutlich sportlicheren, hochpreisigen Automobil weiter. In Sachen Ergonomie, Instrumentierung und Bedieneinheiten blieb das 924 Cockpit indes relativ konventionell: Das steile Armaturenbrett und der Rückgriff auf existierende Komponenten wirkten mäßigend auf den rigoros modernen Basisentwurf.

INTERIOR-DESIGN DES 924 IN ENGEN GRENZEN

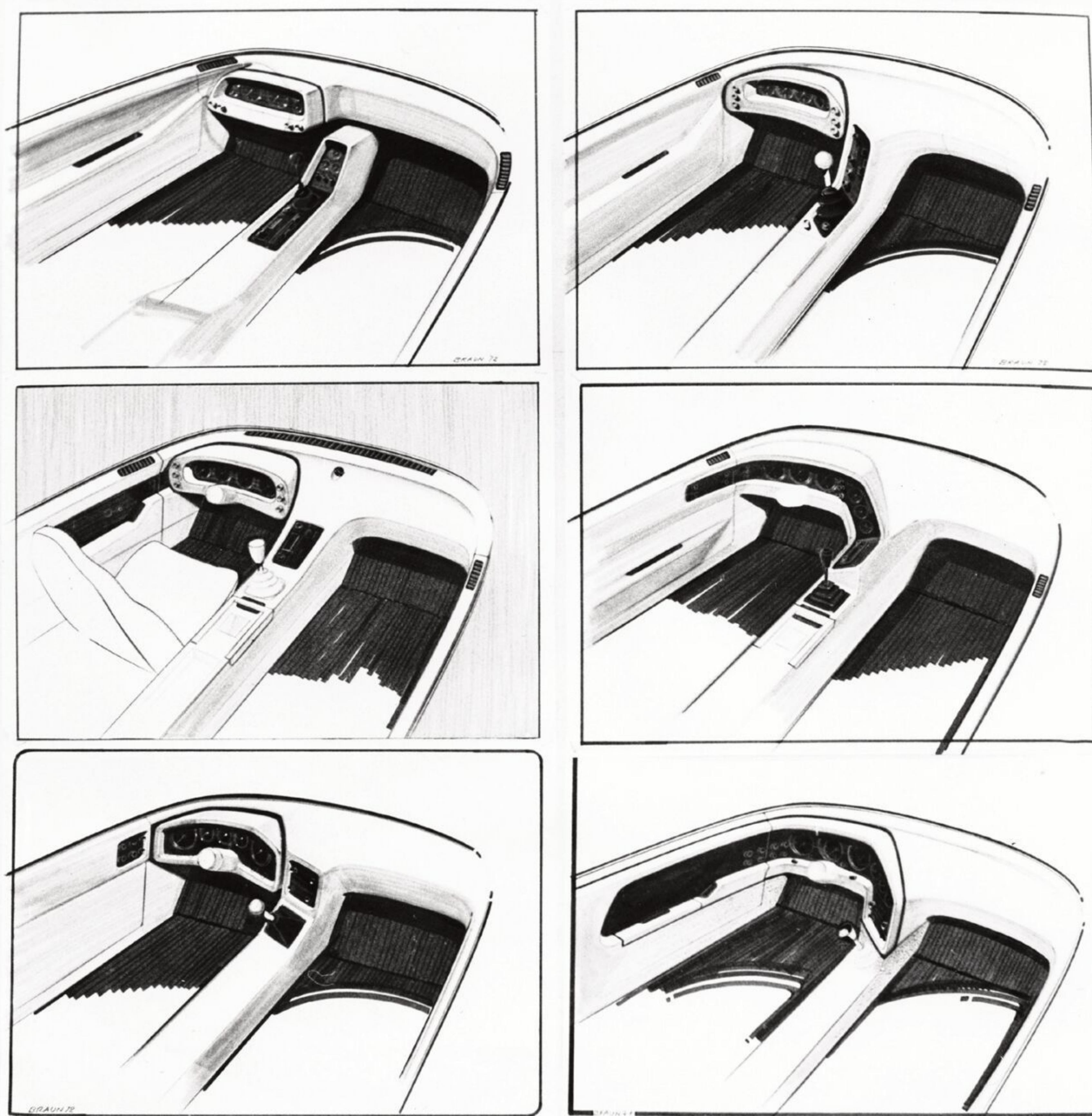
Nichts davon konnte man über Brauns zweite Arbeit für die Marke Porsche behaupten: Ein Cockpit, das für sein Jahrzehnt und darüber hinaus Maßstäbe setzen würde und noch heute von Kennern der Materie geradezu ehrfürchtig betrachtet wird. Einen Innenraum, der in Sachen Ästhetik und Ergonomie nicht weniger als revolutionär anmutete.

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass die Gestalter des hochmodern-gediegenen Porsche 928 selbst beinahe ausnahmslos Sportwagen-Fanatiker alter Schule waren. So auch Hans Braun, dessen Fahrkünste am Steuer seines Elfers – etwa rasante, saubere Drifts auf langgezogenen Autobahnabfahrten – bei nichtsahnend mitfahrenden Kollegen gerne einen einprägsamen Adrenalin-Schub auslösten.

Diese Schnellfahrer-Mannschaft legte sich, ihrer persönlichen Präferenzen zum Trotz, für den 928 leidenschaftlich ins Zeug, um einen Gran Turismo ohne Beispiel zu erschaffen. Es war eine besondere Dynamik, die diesen 928 zum umstrittenen Porsche einerseits, andererseits zur zweifelsfreien Designikone heranreifen ließ.

GRAN TURISMO OHNE BEISPIEL

An der Spitze der temperamentvolle Instinktmensch Anatole „Tony“ Lapine, der für diejenigen, die sein Vertrauen genossen, Berge versetzte. Dahinter die verschworene Ex-Opel-Truppe, die sogenannten „Gurus“, angeführt vom jovialen Modelleur Reisinger und dem dauerhaft unter Hochspannung stehenden Möbius. Und dann noch Hans Braun, dessen ruhiges Wesen theoretisch für reichlich Reibung mit dem impulsiven Chefdesigner hätte sorgen können, der jedoch praktisch



**„GELD SPIELTE BEIM 928 KEINE GROSSE ROLLE.
DAHER WURDEN NULL GLEICHTEILE EINGESETZT.“**

Hans-Georg Kasten



Eindeutig Sportwagen, weniger Revolution.
Bei der Gestaltung des 924-Cockpits kamen auch
bereits vorhandene Komponenten zum Einsatz.

mit seiner Kompetenz schnell Lapines Respekt erworben hatte.

Die Designer Hans-Georg Kasten und Manfred Kirchler waren ebenfalls Teil von Brauns damaligem Team. Auch ihnen entging nicht die Ambivalenz, mit welcher der 928 betrachtet wurde – beispielsweise als an einem Prototyp des Nachts vor einer Präsentation für die Familie Porsche Hand angelegt werden musste. „Unser Chef Ernst Fuhrmann kam überraschend nachts dazu, es war schon Bier geflossen“, erzählt Hans-Georg Kasten rund 40 Jahre später. „Da ist es mir rausgerutscht: ‚Der 928 ist doch kein Nachfolger des Elfer!‘. Woraufhin Fuhrmann nur meinte: ‚Die Zeit der harten Sportwagen ist vorbei!‘. Nun ja ...“

So wenig man sich für die Positionierung des 928 begeistern konnte, so überzeugt wurden indes die gestalterischen Ideen der Porsche-Kreativen umgesetzt: Allen voran Brauns radikales Cockpit, samt in den Mittel-tunnel fließenden Armaturenbretts und mit dem Lenkrad verstellbarer Instrumente.

Im Gegensatz zum 924 musste nicht auf existierende Komponenten zurückgegriffen werden. Hans-Georg Kasten: „Geld spielte beim 928 keine große Rolle. Daher wurden null Gleichteile eingesetzt.“ Auf dieser Basis konnten Brauns gestalterische Steckpferde reinrassig gekreuzt werden: Einerseits die dem Fahrer entgegen fließende Mittelkonsole, welche ihn schon zu Ford-Zeiten beschäftigte; andererseits die symmetrische Gestaltung, die bereits als Basis der Entwürfe für EA 266 und 924 gedient hatte.

GESTALTERISCHE KONSEQUENZ

Auch wenn das Basisarrangement des 928 Cockpits bereits an sich einen großen Wurf darstellte, fiel dessen Ausarbeitung beinahe obsessiv detailverliebt aus. Dank des üppigen Entwicklungsetats tat sich der letztendliche Serieninnenraum mit seinen eigens gestalteten Knöpfen und Tasten mit einer gestalterischen Konsequenz hervor, die kaum ein anderes Design dieser Zeit aufwies.



Entwurf auf einem weißen Blatt Papier, keine Limits. Das Design des 928-Cockpits folgte keinem Muster und setzte gestalterische Maßstäbe.

Während es viele andere Hersteller, auch im gehobenen Segment, bei funktionalen Arrangements bewenden ließen, hatten Hans Braun und sein Team, protegiert und motiviert von Anatole Lapine, modernistische Perfektion bis ins kleinste Detail betrieben.

Nach einer derartigen Tour de Force stellt sich einem jeden Kreativen natürlich die Frage der nächsten Herausforderung. Lapine beantwortete diese für Hans Braun dahingehend, dass er ihn mit der Teamleitung zur Gestaltung eines 928 Targa beauftragte. Nicht die Lieblingsaufgabe eines Innenraumdesigners mit Leib und Seele – insbesondere, als das gesamte Projekt bald gestrichen wurde, da der reguläre 928 die erhofften Verkaufszahlen nicht erreichte.

„Hans wollte weg von Porsche, was Neues probieren“, sagt Ex-Kollege Hans-Georg Kasten. Diese Sehnsucht trieb ihn 1976 nach München-Milbertshofen, samt seiner Sammlung sämtlicher Ferrari-Formel-1-Rennwagen im Maßstab 1:24. Der ein oder andere

geschätzte Kollege aus Ford- und Porsche-Tagen sollte ihm, zumindest zeitweise, nach Bayern folgen.

Bei BMW konnte Hans Braun für den Dreier des Typs E30 die dem Fahrer zugelegte Mittelkonsole in vertikaler Form weiterentwickeln und gestaltete die stilprägende Trommel-Lüftungsdüse, sowie die Innenräume von Siebener (E32) und Fünfer (E34).

Als Chefdesigner Claus Luthe 1990 seinen Posten aufgeben musste, leitete Braun Übergangsweise das gesamte BMW-Design – unter der Bedingung, dass er in den Vorruhestand gehen würde, sobald ein dauerhafter Nachfolger gefunden sei. Mit dem Dienstantritt eines gewissen Christopher Bangle im Jahre 1992 endete somit die Karriere des Hans Braun.

Der unbekannteste unter den großen deutschen Automobildesignern verstarb im Winter 2021 und hinterließ eine Reihe großer Designs, die, bei ernsthafter Auseinandersetzung, Herz wie Verstand ansprechen. ◀

Text: Christopher Butt · Fotos: Porsche



PORSCHE

DESIGN - TYP 932

ANGEBOT OHNE NACHFRAGE

Im Verzeichnis der Porsche-Konstruktions- und Typennummern gibt es unter der 932 zwei Einträge.
Sie stehen für den 924 mit Rechtslenkung und einen Karosserieentwurf der Firma ItalDesign für Porsche.







Jede Epoche beantwortet ihre Geschmacksfragen anders. Schlaghosen der Siebziger und Schulterpolster der Achtziger erschließen sich im Rückblick kaum, waren aber zu ihrer Zeit Massentatbestand bloße Subkulturphänomene.

Ähnlich verhält es sich auch bei manchem Automobildesign. Heutzutage beinahe vergessen, sorgte der Jaguar Kensington, ein Entwurf aus Giorgetto Giugiaros Studio „ItalDesign“, bei seiner Präsentation auf dem Genfer Automobilsalon 1990 für erhebliches Aufsehen – und allerlei Begehrlichkeiten.

Diverse Marken wollten sich die Form der Limousine für die Neunziger unbedingt sichern und gaben sich zu diesem Zweck bei ItalDesign im Turiner Vorort Moncalieri die Klinke in die Hand. Trotz Giugiaros offensiver Umwerbung erwies sich ausgerechnet Jaguar als immun gegenüber dem Charme der Kensington-Studie.

In Weissach machte man sich zu genau jener Zeit ebenfalls allerlei Gedanken zum Thema Sportlimousine, hatte doch Porsche-Entwicklungschef Ulrich Bez einen Viertürer zum Heilsbringer der (einmal mehr) krisengeplagten Marke erklärt. Während der Sportwagenmarkt hemmungslos den Gezeiten von Konjunktur und Rezession unterworfen war,

IM WETTSTREIT MIT BMW, MERCEDES UND JAGUAR WÜRDEN DIE BISHER GÜLTIGEN REGELN NEU GESCHRIEBEN WERDEN MÜSSEN.

sollte ein Vernunftmodell als stabilisierender Anker beim Porsche-Absatz dienen. Daher waren Bez, Vorstandsvorsitzender Arno Bohn sowie der Aufsichtsrat bereit, bei der Entwicklung aus dem Vollen zu schöpfen.

Üblicherweise findet beim Designprozess eines jeden neuen Modells ein interner Wettbewerb statt, um den überzeugendsten Entwurf zu finden – oder die überzeugendsten Ideen zu einem ebensolchen Gesamtentwurf zu amalgamieren.

EINE LIMOUSINE ERFORDERTE IMPULSE VON AUSSEN

In der Vergangenheit endete dieser Wettbewerb bei Porsche bereits auf zeichnerischer Ebene, sprich: im Wettstreit Skizze gegen Skizze. Doch bisher hatte sich Porsche auch nicht ernsthaft daran gewagt, eine Limousine zu konzipieren. Früher hatte die Konkurrenz schließlich nur aus den bekannten Sportwagen-Schmieden bestanden, bestens bekannt und entsprechend gut einzuschätzen.

Im Wettstreit mit BMW, Mercedes und Jaguar hingegen würden die bislang gültigen Regeln somit neu geschrieben werden müssen. Besondere Vorsicht und ergo besonderer Aufwand waren daher unumgänglich.



Grundlegende Parameter wie die vom 944 S2 übernommenen 16 Zoll großen „Design 90“-Räder waren vorgegeben. Im Gesamtentwurf des 932 wirkten sie zu klein.



Vor diesem Hintergrund wurde der interne Wettbewerb bei Style Porsche unter völlig anderen Vorgaben als zuvor ausgetragen. So entstanden gleich mehrere unterschiedliche Modelle im Maßstab 1:1. Unüblich war zumindest auch für Porsche, externe Konkurrenz ins Haus zu holen; eben aus Turin, in Person von Giugiaro, dem Designer der Stunde. Dies dürfte jedoch nicht ausschließlich aufgrund des damals aktuellen Aufhebens um den Kensington geschehen sein - hielt doch Ferdinand Piëch, der gute 15 Jahre zuvor persönlich ein Praktikum bei Giugiaro absolviert hatte, große Stücke auf den Meisterdesigner.

Mit Giugiaros Entwurf als Eichmaß sollte vor allen Dingen sichergestellt werden, dass sich die Porsche-Stilisten nicht in ihren Ideen verloren. So war hier das Risiko, die aktuelle Mode aus dem Blick zu verlieren, durch die ausgeprägte hauseigene Designtradition von jeher höher als bei anderen Herstellern. Außerdem hatte bei Style Porsche gerade ein Generationenwechsel stattgefunden, angeleitet vom noch recht neuen Chefgestalter Harm Lagaij.

Daraus resultierte, dass sich beim 989 sehr viele sehr junge und somit verhältnismäßig unerprobte Designer austoben konnten. Ein großer und gleichsam routinierter Giugiaro-Entwurf zum Vergleich konnte da kaum schaden.

PROPORTIONEN PASSTEN NICHT

Tatsächlich kam man bei Porsche mit dem 932 genannten Prototypen jedoch zu einer völlig gegenteiligen Erkenntnis: Es waren vor allem die Schwächen des sonst so erfolgsverwöhnten modus operandi des Turiner Designstudios, die sich im Vergleich zu den Weissacher Entwürfen manifestierten. Ital-Design lieferte einen Entwurf, der unter kaum einem Aspekt wirklich zu überzeugen wusste.

Beginnend bei den Proportionen, welche die kleinen Räder des 932 eher unterstrichen, denn kaschierten. Diese Raddimensionen waren zwar Vorgabe der Ingenieure gewesen, doch vermochten es die Style-Porsche-Designer, diesen Umstand bei ihren sämtlichen Entwürfen deutlich besser zu kaschieren –



**ITALDESIGN LIEFERTE MIT DEM 932 EINEN ENTWURF,
DER UNTER KAUM EINEM ASPEKT WIRKLICH ZU ÜBERZEUGEN WUSSTE.**





Große Flächen ohne Spannung.
Die glattflächige Front erinnert an den 928, Details wie Außenspiegel und Türgriff sind routiniert ausgeführt.

wenn auch gegebenenfalls zum Preis einer schlechteren Raumökonomie. Diese war schon immer ein Steckenpferd Giugiaros gewesen, was im Falle des von Ulrich Bez proklamierten „Learjet für die Straße“ indes einen sehr hohen ästhetischen Preis bedingte.

Anfang der neunziger Jahre hatte Giugiaro die kantigen „Origami“-Formen, mit denen er zwei Jahrzehnte zuvor berühmt geworden war, natürlich schon längst hinter sich gelassen. Beim flüchtigen Hinsehen erschienen die Oberflächen des 932 durchaus Porsche-konform weich und frei von grafischer Zeichnung. Doch die notwendige Spannung dieser „nackten“ Flächen, welche die Weissacher Modelleure um Peter Reisinger zur Paradedisziplin perfektioniert hatten, fehlte dem 932 gänzlich.

Der mächtige, tiefe Seitenschweller tat sein Übriges, so dass der Giugiaro-Entwurf eher Erinnerungen an schlaffes Fleisch denn angespannte Muskeln heraufbeschwor. Dass die runden Frontscheinwerfer wie eine Verlegenheitslösung wirkten, fiel im Vergleich zu jenen fundamentalen Defiziten des 932 beinahe kaum noch ins Gewicht.

So sehr sich die Autoindustrie auch für den Kensington hatte begeistern können, so verdient war die Ablehnung des dicklichen, flachen 932 seitens aller Beteiligten bei Porsche.

Ohne an Giorgetto Giugiaros Können rütteln zu wollen, zeigte der für Porsche gemachte Entwurf einmal mehr, dass der Maestro für große Limousinen ein deutlich schlechteres Händchen besaß als etwa für einen Gran Turismo oder Kompaktwagen.

Es zeigten sich aber eben auch einmal mehr die Grenzen des Geschäftsmodells des Turiner Karosseriebauers. Bereits in den Jahren und Jahrzehnten zuvor hatten schließlich Giugiaros ItalDesign, aber auch Bertone und Pininfarina mit Entwürfen für Marken, die gestalterisch ihr ganz eigenes Süppchen kochten, regelmäßig gehadert.

932-DESIGN FAND ANDERSWO ABNEHMER

Wer je die Prototypen für den Jaguar XJ40 der drei Turiner Studios gesehen hat, konnte etwa erahnen, welche Herausforderung das Design der urbritischen Sportlimousine darstellte. Einzelstücke auf Mercedes-Basis – einerseits ein 300 SEL 6.3, andererseits ein 230 SL, beide zu Coupés umgestaltet – zeigten gleichermaßen, wie schwer schwäbische und norditalienische Ästhetik zu vereinen waren. Der klobige Rolls-Royce Camargue untermauerte gar als Serienmodell, dass die Kooperation zweier starker Marken keineswegs ein begeisterndes Designergebnis zur Folge haben muss.

Kern des Problems in all diesen Fällen war, dass die Turiner einen jeweiligen Haus-Stil besaßen, der sich für die eine Marke besser, für die andere eben schlechter adaptieren ließ. Bei Peugeot etwa hatte die langjährige Zusammenarbeit mit Pininfarina zu einer wahren Design-Symbiose geführt. Volkswagen und Audi wiederum hatten von Giugiaros Ideen nur profitieren können, weil beide Marken Anfang der siebziger Jahre gestalterische Aufbauarbeit leisten mussten. Doch die Porsche-Form war von jeher zu definiert, als dass die jeweilige Turiner Mode ihr einfach hätte übergestülpt werden können. Der 932 untermauerte dies sehr eindrücklich.

Die Formensprache des Kensington, und somit auch des 932, war letztlich jedoch alles andere als ein Misserfolg für ItalDesign. Der Lexus GS und Seat Toledo der zweiten Generation waren beide klare Adaptionen des Ursprungsdesigns. Selbst Ulrich Bez sagte Giugiaros gestalterischer Ansatz in solchem Maße zu, dass er Jahre später, mittlerweile in Korea tätig, bei ItalDesign den Daewoo Leganza in Auftrag gab.

Sogar die eigentümlichen „Cab-Forward“-Proportionen des 932 (kurze Haube, kurzer Abstand zwischen Vorderrad und -tür, lange Kabine) erwiesen sich als salonfähig: Auf Basis der so genannten LH-Plattform brachte Chrysler ab 1993 eine Reihe entsprechend konzipierter Modelle auf den Markt, die innerhalb der Industrie und auch von Kunden bestens angenommen wurden.

Von den diversen Anwärtern, die sich nach dem Genfer Salon 1990 die Rechte am Kensington-Design sichern wollten, machte übrigens letztendlich ein unerwarteter Kandidat das Rennen: Den Zuschlag erhielt BMW, und gestaltete auf Kensington-Basis die vierte Generation des Fünfer. Mit der Mode ist es eben so eine Sache: Man kann mit ihr gehen. Man muss es aber nicht. ◀

Text: Christopher Butt · Fotos: Götz von Sternenfels

RETROWELT
PRÄSENTIERT

RETRO
MESSEN



RETRO
CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR

23. – 26.
Februar 2023

Messe Stuttgart

EXKLUSIVPARTNER DER RETRO CLASSICS®

RETRO
PROMOTION

CLASSICBID
automobile

Allianz



Automobilclub
von Deutschland



Kaiserlicher Automobil-Club
Sektion im AvD



Retroworld Club e.V.
im AvD e.V.




Fédération Internationale
des Véhicules Anciens

WWW.RETRO-CLASSICS.DE

RESTAURIERUNG – 356 PRE A 1500

Blaue Mauritius





n Schaidhauf * Gemischtwaren *

Nerven bewahren, auch wenn's mal länger dauert! 20 Jahre gingen bei der Restaurierung dieses frühen 356 1500 von 1955 ins Land, aber pünktlich zum Neustart waren wir da. Eine Geschichte von viel Arbeit, Geld, Geduld und Herzblut.

Der Haubengriff, auf den er inzwischen schon mehrfach angesprochen worden sei, wäre tatsächlich der richtige, sagt Robert Schweinar. Bereits ab Mai 1955 montierte Porsche den spitzer zulaufenden Griff, der dann ab August zum Start des neuen Modelljahrs beim 356 A Standard wurde. Bei seinem Auto sei er also historisch korrekt. „Ich hatte ja genug Zeit, das rauszufinden.“

Über 20 Jahre liegt Robert Schweinars (60) Kauf seines 356 Pre A 1500 zurück, eines der letzten gebauten Knickscheiben-Coupés seiner Art. Über 25 Jahre hatte der Wagen im Freien gestanden und der Zustand war so miserabel, dass er zweimal überlegen musste, ob er sich das wirklich antun wollte. Bodenbleche gab es keine mehr, der Stahl um die B-Säulen hatte sich in Luft aufgelöst und

sogar Aschenbecher und Typenschild waren durch- bzw. weggerostet. Und das aufs Dach geschmissene Ersatzrad hatte auch noch die Heckscheibe zerstört.

EDELROST STAHLFREI

Viele andere wären weiter gegangen, aber Schweinar schlug zu. Es war ein Auto aus 1. Hand, zwar vernachlässigt, aber unverfälscht. „Der Wagen war komplett, hatte nie einen Unfall gehabt und war nie zerlegt worden. Was sollte ich machen“, fragt Robert Schweinar eher rhetorisch. „Der 356 ist einfach meine Form. Und es musste ein A oder Pre A sein.“

Nachdem er für 14.500 Mark (ja, so lange ist das her!) die Reste der Knickscheibe auf den Hänger geladen hatte, legte Schweinar weitere 250 DM für ein Reparaturhandbuch an. Er würde es die nächsten zwei Jahrzehnte gut gebrauchen können.

Das Auto kam aus erster 1. Hand und befand sich im unverbastelten Zustand, aber das Blech war marode und selbst Anbauteile wie der Aschenbecher (u.r.) durchgerostet.



356 Pre A 1500

Motor: luftgekühlter Boxermotor Typ 546/2;

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 80,0 x 74,0 mm

Hubraum: 1488 cm³

Leistung: 40 kW (55 PS) bei 4400/min

Drehmoment: 103 Nm bei 2500/min

Verdichtung: 7,0 : 1

Gemischaufbereitung: zwei Fallstromvergaser Solex 32 PBI

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Vierganggetriebe Typ 519

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: 1290 mm (vorn), 1250 mm (hinten)

L x B x H: 3950 x 1660 x 1300 mm

Räder/Reifen: 3,25 D x 16 mit 5,00-16

Leergewicht: 830 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1200 kg

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 17,0 sec

Tankinhalt: 52 l

Stückzahl: 6252 (Coupé)

Bauzeit: 1952-1955

Preis: 12.700 DM (1954)





**DIE KAROSSERIE WAR NACH WENIGEN JAHREN
INSTANDGESETZT – DIE RESTLICHEN 17 JAHRE FLOSSEN IN
DIE RESTAURIERUNG VON TECHNIK UND ANBAUTEILEN.**



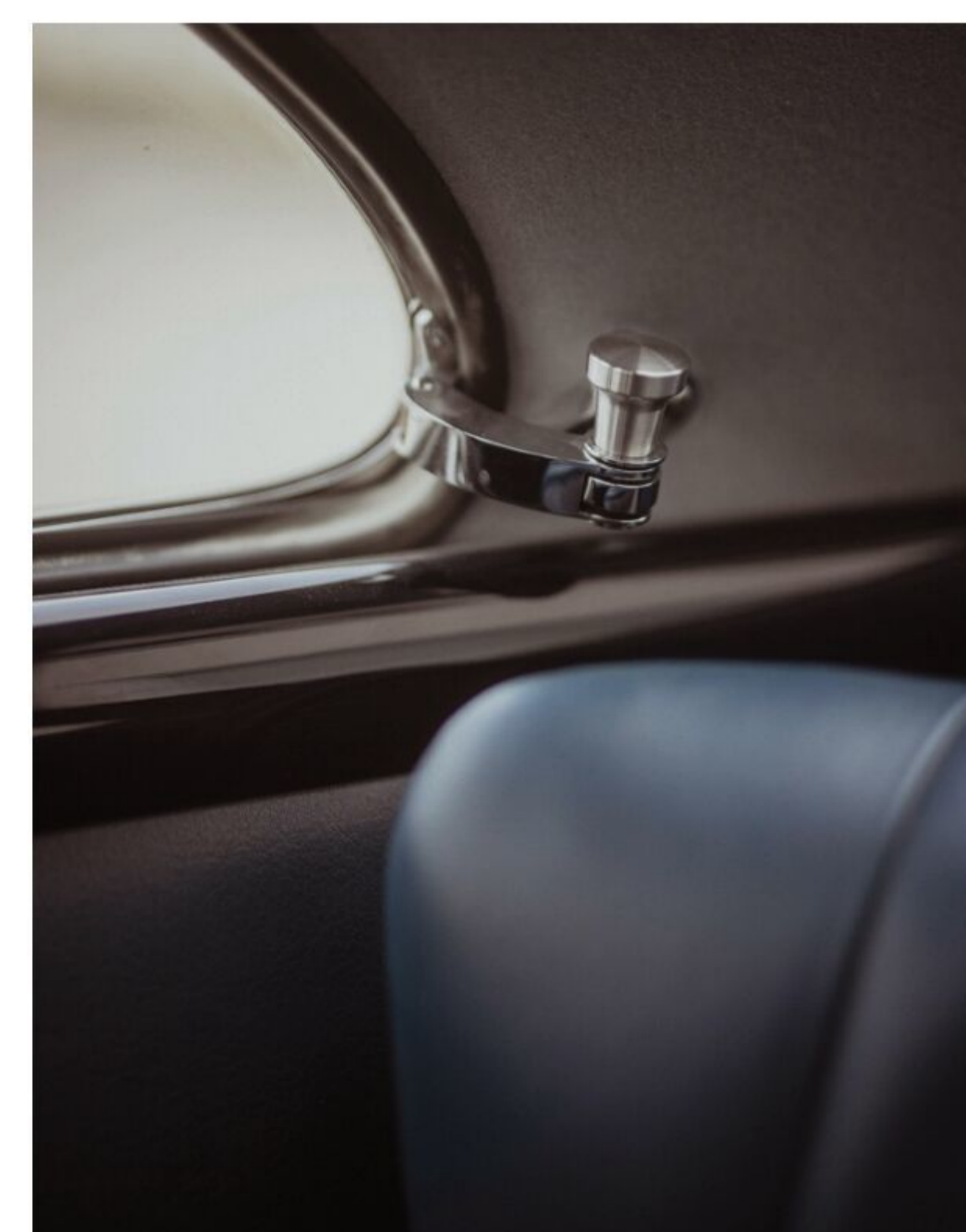
Erstbesitzer Günther Haffner, der später in der Geschichte noch einmal auftauchen würde, hatte den 356 im Mai 1955 bei Sportwagen Krauß in Nürnberg gekauft und am 1. Juni zugelassen. Die Geschäfte liefen gut, der Biergroßhändler leistete sich nicht nur die 55 PS starke 1500er-Variante, sondern auch das 650 Mark teure, vorne leicht V-förmig zulaufende Schiebedach und wählte als Lackierung kühl gleißendes Adriablau-Metallic. Ein altes Schwarzweiß-Foto zeigt Frau Haffner am Steuer, glücklich lächelnd.

Erst 1974 kam das Coupé auf der Wiese vor dem Haus in Schwabach zum Stehen, notdürftig abgedeckt mit einer Plane, beinahe endgültig

– bis Robert Schweinar im Jahr 2000 zur Besichtigung vorbeikam, die Türen mit Klebeband fixierte, auflud und nach einem Jahr des Zerlegens und der Bestandsaufnahme mit der Restaurierung startete. „Tatsächlich bin ich erst 2022 das erste Mal damit gefahren! Aber bis dahin hatte ich jede Schraube, wirklich jede, in der Hand.“ Gut Ding will Weile haben.

VIERTELJAHRHUNDERT IM FREIEN

„Mit 14 habe ich mir mein erstes Porsche-Buch gekauft“, sagt der gebürtige Münchner. „Und seit 1989 fahre ich einen indischroten Carrera 3.2, habe auch schon einen Triumph TR 250 selbst restauriert.“ Angst vor der Aufgabe hatte er keine, sagt der studierte Maschinenbauer – auch deshalb, weil er mit Freund Günther Seemüller den richtigen Karosserie-



bauer an der Hand hatte. Kaum gerade Flächen, die Karosserie komplett verschweißt, viel Zinn für die Übergänge – ein 356 ist komplex strukturiert.

„Und damals gab es ja nichts, keine Ersatzteile, keine Reparaturbleche. Keine weltweiten Kontakte, weil das Internet noch neu war. Wir mussten Substanz retten und den Rest selbst bauen“, sagt Robert Schweinar. „Günther, sag´ einfach nix“, rief ich ihm zu, als ich den Wagen vorbeibrachte.“ Der Spengler schwieg und erschuf die Karosserie mit Tafeln aus Blech auf der Rollenstreckmaschine neu.

Allein die Bilder der Karosseriearbeiten würden ein Album füllen. 1250 Stunden an Blecharbeiten stecken heute in der Knickscheibe, „... aber die Stempel von Reutter sind alle noch vorhanden, darauf haben wir

geachtet.“ 2005 stand die Hülle geschweißt und fertig lackiert vor der Tür. Die nächsten 17 Jahre gingen für die Instandsetzung der Technik und Ersatzteilsuche drauf.

1250 STUNDEN BLECHARBEITEN

Aus dem Maschinenbauer wurde ein Unternehmensberater, viele Reisen und Auslandsaufenthalte in Italien und in den USA kamen dazwischen. Lange Zeit rückte der 356 in den Hintergrund, aber Robert Schweinar nutzte die Zeit: „Ich bin in all den Jahren verschiedene 356 gefahren und heute weiß ich, dass ein 356 A anders als neuere 356 und ein Pre A noch einmal spezieller ist. Sowohl was die Technik als auch die Teileversorgung betrifft.“

Ersatz für die Frontscheibe mit der senkrechten Kante in der Mitte, die zum Mo-

Adriablau-Metallic heißt der Farbton, den der 356 bereits 1955 trug. Plakette des Karosseriebauers Reutter und Ausstellfenster gehören noch zur Erstausrüstung.



„ICH HATTE EINEN INNENSPIEGEL GESUCHT, DER BESSER WAR
ALS MEINER. EIN HÄNDLER BEGLÜCKWÜNSCHTE MICH, DASS ICH
ÜBERHAUPT EINEN HÄTTE – ES GÄBE NÄMLICH KEINE MEHR.“





FEHLENDE STOSSSTANGENHÖRNER UND 15-ZOLL-RÄDER SIND ABWEICHUNGEN VOM ORIGINAL. UND DIE ALTEN FELGEN MIT DENN REIFEN VON 1955 LIEGEN JA NOCH AUF LAGER.

delljahr 1952 eingeführte, namensgebende „Knickscheibe“, kam beispielsweise aus Australien. Und die Scheinwerfergläser haben 25 Euro gekostet – klingt nach Schnäppchen, ist aber auch schon lange her.

„Ich hatte auch einen Innenspiegel gesucht, der besser ist als der in meinem Auto mit dem angelaufenen Glas. Ein Händler, bei dem ich anfragte, beglückwünscht mich, dass ich überhaupt einen hätte – es gäbe nämlich keine mehr. Noch so ein Detail: Einige Knöpfe im Innenraum sind grau, die gab es so nur im Modelljahr 1954/55. Natürlich sind sie fast nicht mehr zu bekommen. Der Chokeyzug ist nahezu identisch mit dem des Käfers. Für den VW kostet er 32, für mein Auto 350 Euro.“

Ein Ausstiegsszenario war aufgrund all der Arbeit und Kosten schon längst nicht darstellbar, deshalb ging es darum, Teile aufzuarbei-



ten und so viel wie möglich zu erhalten, sagt Robert Schweinar. „Nur war zu der Zeit Patina weder akzeptiert noch überhaupt ein Thema. Das hat sich zum Glück geändert.“

SUBSTANZ ERHALTEN AUS MANGEL AN TEILEN

Nicht alles ließ sich retten. Für das Getriebe ließ sich Schweinar Kegel- und Tellerrad neu anfertigen, allein dafür summierten sich weitere 3500 Euro zu den Kosten hinzu. Und der Motor passte auch nicht. „1969 wurde die originale Maschine gegen einen 1600er-Motor mit 60 PS getauscht. Ich wollte wissen, warum und habe bei Herrn Haffner angerufen“, sagt Robert Schweinar.

Der Erstbesitzer überraschte ihn mit der Nachricht, dass der alte 55 PS-Motor 1969 einen Kolbenfresser erlitten habe und immer noch im Keller läge. „Aber weil gerade Winter war, hatte er keine Lust runterzugehen und

nachzuschauen. Das war ihm zu kalt.“ Also kam Schweinar im Frühjahr darauf vorbei und nahm für 1500 Euro den originalen Vierzylinder mit. Matching Numbers! „Es hatte den 3. Zylinder erwischt, wie beim Käfer. Ich habe den Motor komplett zerlegt und alle Anbauteile überholt. Wirklich abgestimmt haben wir ihn erst beim Fahren, also ganz zum Schluss.“ Das Prüfstandprotokoll wies nach Abschluss der Arbeiten eine Leistung von strammen 63,5 PS aus.

Wo gingen sie hin, die Jahre an Arbeit? „In die Kleinteile, die Feinheiten.“ In die Überholung der Sitzbeschläge, das Instandsetzen des Tankgebers und der Vergaser, das Überarbeiten der originalen Schrauben mit Schlüsselweite 14, die Restaurierung der Instrumente, das Verchromen von Zierrat. Jede Unterlegscheibe, Feder, Schraube und Mutter kam unter die Lupe. „Teilweise habe ich mich darin verloren. Das Sperrschloss am Getriebe habe ich tatsächlich elfmal lackiert, bis die Optik des Hammerschlaglacks aussah wie früher.“

ORIGINALMOTOR IM KELLER

Bei aller Pedanterie hat sich Robert Schweinar einige Abweichungen vom Original erlaubt, natürlich alle reversibel: Auf die Stoßstangenhörner hat er verzichtet, das Nummernschild ist unter statt über der vor-



Blau gemacht: Robert Schweinar bewies Geduld und Durchhaltevermögen. 20 Jahre nach Kauf des 356 Pre A-Modells sitzt er endlich hinter dem Steuer.

deren Stoßstange befestigt und der 356 steht auf 15-Zoll-Rädern ohne Radkappen, die erst beim 356 A Standard wurden, statt auf zeitgenössischen 16-Zoll-Rädern. „Den originalen verchromten Satz habe ich tatsächlich in der Garage stehen, aber für mich stellt er eine Zeitkapsel dar: alle Räder tragen noch den Stempel vom Mai 1955 und sogar die Reifen sind von 1955. Ich lasse sie so.“ Aber vielleicht überlegt er es sich in den nächsten 20 Jahren ja noch anders. ◀

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



woodEdesk – makes your work smarter with simply natural design



Ergonomisch, individuell, naturbelassen. Dafür stehen unsere einzigartigen und qualitativ hochwertigen Eichenholz-Schreibtische – jedes Desk ein Unikat!



Scan für more!
www.woodedesk.de

TUNING – PROBST 911 RETRO

RETRO MIT RENNSPORT

Der Boom bei den Elfern im Look der sechziger und siebziger Jahre geht weiter.

Aber gutes Aussehen ist längst nicht alles. Der Backdate-964 von Probst Motorsport glänzt dazu in klassischen Sportwagen-Disziplinen. Und er ist verdammt schnell.



Das Aussehen ist in diesem Teil der Porsche-Welt wichtig, die Täuschung fast perfekt: Der 964 unter der Retro-Optik ist erst auf den zweiten Blick zu erkennen. Dieser Elfer wirkt eher wie ein 911 ST mit Fuchs-Felgen im 17-Zoll-Format als wie ein 911 aus den neunziger Jahren. Der Verzicht auf Scheinwerfer in LED-Technik und Räder mit großer Einpresstiefe, die diese klassische Felge fast zweidimensional wirken lassen, tragen dazu bei.

Der Look von früher ist dezent aufgetragen, eine Kombination vieler Zutaten. Die Fenster tragen Chrom, in den Türen gibt es Ausstellfenster, auf den Stoßfängern sitzen verchromte Schutzleisten mit Gummieinlagen. Auch der hellblaue Lack wirkt wie eine Option aus dem Serienfarbenangebot der F-Modelle. Den Türöffner kennt man aus alten Volkswagen, an den Türverkleidungen finden sich eine einfache Tasche und eine kleine Armlehne, die zum Zuziehen dient.

Der mit einem Chromrahmen versehene Schalter für die elektrischen Fensterheber ist klein genug, um in diesem klassischen Ensemble nicht weiter aufzufallen. Zwei nette Details: die auf die Hebelbetätigung des F-Modells umgebaute Heizungsbetätigung und der

schwarze Streifen in Flechtoptik, der quer über das Armaturenbrett verläuft. Die fünf Anzeigen stammen vom 964, erhielten aber Zeiger mit einem Knopf aus Metall. Und das schwarze, tief geschüsselte Lenkrad mit Alcantara-Bezug stammt nicht von Momo, sondern von OMP.

KURBELWELLE AUS DEM 997 GT3 4.0

Thomas Probst (63) aus dem südhessischen Rodgau hat den Wagen gebaut, es steckt auch viel eigene Vergangenheit darin. Viele Jahre leitete Probst ein Rennteam, in dem er auch selbst am Steuer saß. Und diese Doppelrolle durchaus erfolgreich besetzte: 2005 holte das Team mit einem 993 GT2 im Divinol-Cup die Meisterschaft. Die Rennserie war 1990 gegründet worden, um einen Wettbewerb zu schaffen, in dem viele verschiedene Touren- und GT-Wagen gegeneinander in eigenen Klassen antreten konnten. Es gibt sie noch immer – nach verschiedenen Namenswechslern nennt sie sich heute GTC Race.

Auch deshalb betont der Probst 911 Retro eher auf Leistung und Tempo und verlässt sich nicht allein auf den schönen Schein des F-Modells. Herzstück ist der potente Motor. Die Basis für den Antrieb liefert ein Exemplar aus dem 993, das durch eine größere Bohrung (102 statt 100 mm) und eine Kurbelwelle mit mehr Hub (80,4 statt 76,4 mm), ein Bauteil des 997 GT3 4.0, auf 3942 cm³ Hubraum gebracht wurde.

Klassisches Ambiente: Auto und Komfort wurden abgespeckt, aber ganz nackt und karg kommt der 911 Retro nicht daher. Leder und Chrom dürfen schon sein.





Historische Versatzstücke: Instrumente aus dem Basis 964 und Türverkleidungen sowie Cockpit im Stil der frühen F-Modelle. Sogar Ausstellfenster gibt es.



Probst 911 Retro (auf Basis Typ 964)

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/05

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 80,4 mm

Hubraum: 3942 cm³

Leistung: 382 PS bei 6500/min

Drehmoment: 427 Nm bei 5600/min

Verdichtung: 12,2 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G50/21-2

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Einrohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn), Längslenker, Schraubenfedern, Einrohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete und gelochte Scheiben vom Porsche 964 C2

Radstand: 2272 mm

L x B x H: 4210 x 1720 x 1230 mm

Räder/Reifen: 8 J x 17 mit 225/45 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)

Leergewicht vollgetankt: 1129 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1470 kg

Höchstgeschwindigkeit: ca. 290 km/h

Beschleunigung 100-200 km/h: 8,99 s

Tankinhalt: 77 Liter

Baujahr: Basisfahrzeug Bj. 1993, Umbau 2018

Preis: 300.000 Euro



HERZSTÜCK IST EIN MOTOR AUS DEM 993,
DER DURCH EINE GRÖßERE BOHRUNG UND EINE KURBELWELLE
MIT MEHR HUB AUF 3942CM³ GEBRACHT WURDE.



Ein interessantes Detail: Die größeren Zylinder mit 102-mm-Bohrung gibt es in einer Ausführung mit dem Serien-Fassmaß von 107 mm. Dabei fallen die Wandungen der Zylinderbuchse, die im Motorblock verschwindet, dünner aus. Probst geht den anderen Weg, lässt das Motorgehäuse aufspindeln, um Laufbuchsen mit der originalen größeren Wandstärke einsetzen zu können. „Die Zylinderlaufbahn neigt sonst dazu, sich oval zu verformen.“ Auch die Bearbeitung der Köpfe mit größeren Ventilen samt einer anderen Brennraumgestaltung findet nach eigenen Erfahrungen statt. Dazu kommen Nockenwellen mit schärferen Steuerzeiten, außerdem Schmiedekolben, Titanpleuel und eine Einzeldrosselanlage, über der eine Ansaugspinne des 996 GT3 sitzt.

382 PS BEI 6500/MIN

382 PS bei 6500/min und 427 Nm bei 5600/min ermittelten wir mit unserem Insovic-Messsystem. In der Disziplin 100 bis 200 km/h knackten wir mit 8,99 s die Grenze von neun Sekunden, dokumentiert durch das 2d-Data-recording-System. Müsste man nicht bei 190 km/h vom 4. in den 5. Gang schalten, würde die Zeit noch deutlich besser ausfallen.

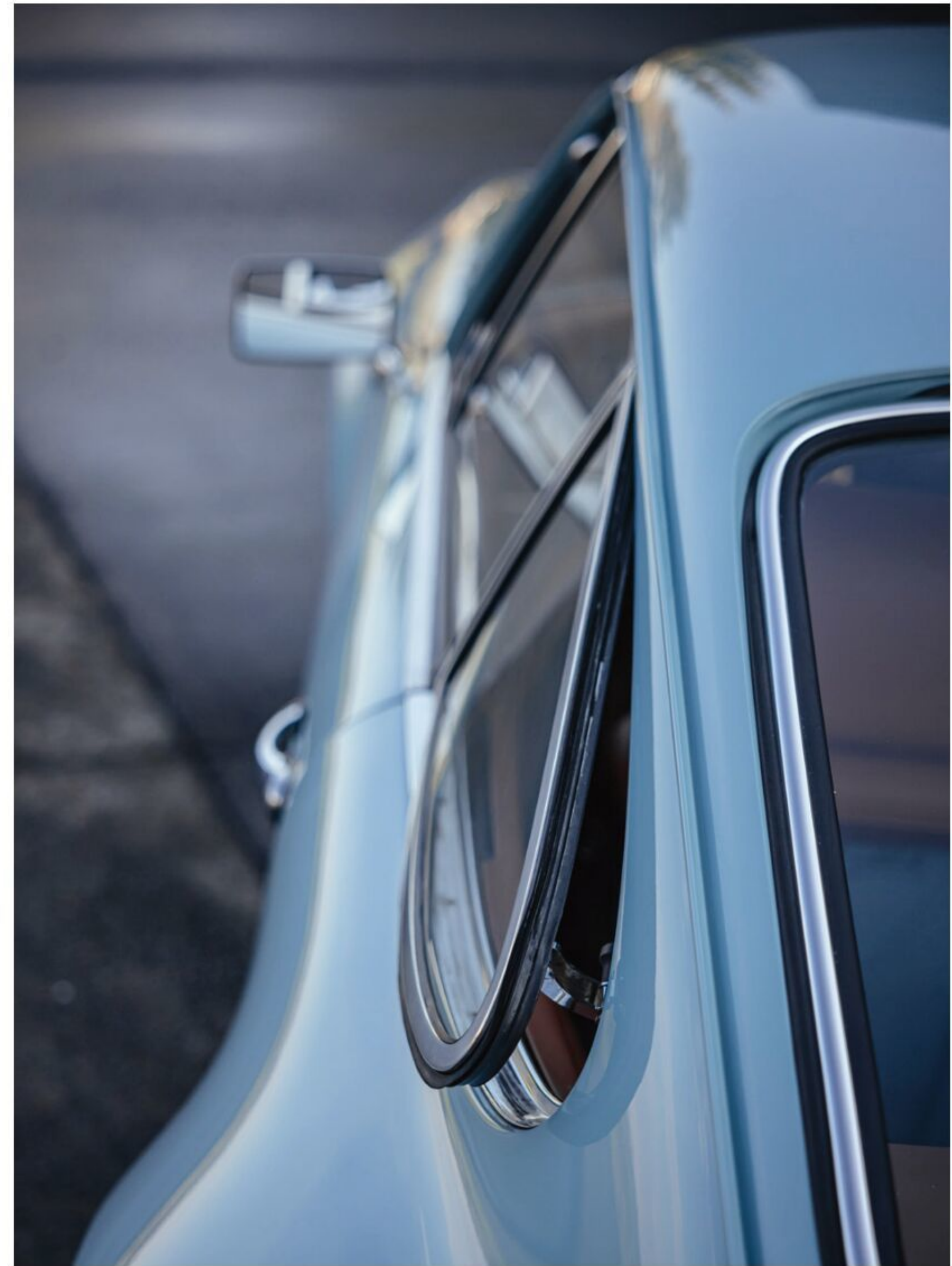
Damit ist der Probst 911 Retro in der Disziplin so schnell wie ein 997 GT3 der 2. Serie mit 435 PS. Zum Vergleich die Zahlen eines anderen Retro-Elfers mit Vierliter-Maschine und einer Leistung von 367 PS, der bei einer Messung durch Jean Pierre Krämer eine Zeit von 9,85 Sekunden absolvierte.

Zwischen 2000 und 3000/min liegt genug Leistung an, um auch im Alltag ohne Rennwagen-Charakteristik unterwegs zu sein. Trotz Nockenwellen mit viel Überschneidung und großem Hub gibt sich der Motor arbeitswillig und brav. Dazu setzt Thomas Probst weiter auf ein komfortables Zweimassenschwungrad. „Damit hat man einen deutlich ruhigeren Lauf, der Wagen lässt sich so angenehmer in der Stadt bewegen.“ Gekoppelt ist der Motor mit einem Sechsgang-Getriebe mit Sperre.

Aus Gewichtsgründen lieferte ein im Vergleich zum 911 mit Allrad leichter bauender 964 Carrera 2 die Basis. Weil der Wagen nur knapp über 1100 Kilogramm wiegt, genügt zur Verzögerung die Serienbremse des 964, kombiniert mit anderen Bremsbelägen. „Die ist bei dem Gewicht völlig ausreichend.“

Rennfahrer und Projektsteuerer: Thomas Probst baute nach eigenem Gusto einen Backdate-Elfer, der eher in Richtung Motorsport als Café-Racer gehen sollte.





Die Höchstgeschwindigkeit haben wir noch nicht ermittelt, das Getriebe dürfte aufgrund der Übersetzung dem Vorwärtsdrang bei der Höchstdrehzahl von 7200/min bei etwa 290 km/h ein Ende setzen. Der Wagen könnte mit einer geänderten Übersetzung noch schneller laufen. Allerdings ist das auch nicht unbedingt das Tempo, für das der Probst 911 Retro mit seinen vergleichsweise zurückhaltenden aerodynamischen Hilfsmitteln gebaut wurde.

TOPSPEED UM DIE 290 KM/H

Der Umbau des 964 Carrera 2 aus dem Jahr 1993 erfolgte im eigenen Haus und nahm rund 18 Monate in Anspruch. Davor hatte Probst bereits einen 964 mit F-Modell-Optik gebaut, der aber noch einen serienmäßigen Motor besaß. Stoßfänger und Kofferraumdeckel bestehen aus Carbon, Bleche von Türen und Motorhaube aus Aluminium. Front- und Heckschürze sind eigene Entwürfe, für die Probst selbst die Formen fertigte und anhand der Vorlagen produzieren ließ.

Die Aluhaut auf den Türen setzte Probst ebenfalls selber auf, die Verbreiterungen der hinteren Kotflügel bestehen aus Blech. „Auf Blech gehört für mich eben Blech.“ Auch Leichtbau bei Kofferraumscharnieren und Pedalerie kam dazu, ebenso ein gewichtserleichterter Kabelbaum sowie Makrolon- und Dünnschichtfenster. Das Ergebnis sind 1129 kg bei vollem Tank und ein Trocken-

gewicht von etwa 1070 kg. An wichtigen Punkten wie den Stoßdämpfer- und Achsaufnahmen wurde die Karosserie verstärkt, die Geometrie an der Vorderachse optimiert.

Thomas Probst verzichtete darauf, weitere Kilos durch radikale Reduzierung der Dämmung zu sparen. Das dankt man ihm beim Fahren – der Wagen klingt nicht wie ein ausgeräumter GT3 RS auf Schotterpisten. Auch sonst gibt sich der Probst 911 Retro umgänglich, das Mehr an Masse ist sinnvoll angelegt.

Der Einsatz eines Zweimassenschwungrads bringt gegenüber dem Einmassenschwungrad aus dem 964 RS mehr als sieben Kilo Gewicht ins Auto. Es gibt elektrische Fensterheber, Servolenkung und eine Zentralverriegelung. Zu den alltagstauglichen Manieren tragen eine selbst entwickelte, nicht zu laute Auspuffanlage mit mittigen Endrohren sowie ein harmonisch abgestimmtes Bilstein-Gewinde-Fahrwerk bei.

Dazu stecken noch einige Veränderungen in dem hellblauen Exemplar, die auf Rennsporterfahrungen zurückgehen: Die Ölleitungen zum vorderen Kühler verlaufen in Wagenmitte, um die Gewichtsverteilung zu optimieren, Thermostat und Ölfilter wurden im Mitteltunnel Richtung Fahrzeugmitte versetzt und die elektrische Servopumpe für die Lenkung hat über der Vorderachse ihren Platz gefunden, um mehr Last auf den Vorderwagen zu bekommen. Nur hübsch aussehen, reicht nicht. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Roman Rätzke

DOLOMITEN



LAND : ITALIEN

REGIONEN : VENETIEN/TRENTINO-SÜDTIROL

HÖCHSTER PUNKT : 2757 M (STILFSEERJOCH)

ZIELPUNKTE : CORTINA D'AMPEZZO,
PRAGSER WILDSEE, DREI ZINNEN

Ein Labyrinth von Bergstraßen, umgeben von atemberaubenden Berggipfeln, alles in einer grandiosen Landschaft – die Dolomiten sind so schön und eigen zugleich, dass sie von der UNESCO zum Welterbe erklärt wurden. Ein großartiger Rahmen für Liebhaber zauberhafter Landschaften, sportlicher Aktivitäten und ... schöner Straßen.

Von der Landeshauptstadt Bozen führt der direkteste Weg in die Dolomiten nach Osten in Richtung des Dorfes Canazei. Je weiter man sich von der Stadt entfernt, desto mehr verändert sich die Landschaft und man befindet sich bald inmitten imposanter Berge. Zu Beginn führt die Route am Karersee entlang. Dieser See, der von einem Nadelwald umgeben ist, glänzt mal grün, mal türkis und spiegelt dramatisch die darüber liegenden Felsgipfel wider – ein wahres Postkartenidyll. Nachdem wir das Dorf Canazei durchquert haben, nehmen wir die Richtung des Passo Pordoi, der auf eine Höhe von 2239 Metern ansteigt.

Das Pordoi-Joch mit seiner gut ausgebauten Straße ist der zweithöchste asphaltierte Gebirgspass der Dolomiten. Vom Tal aus führt die Straße durch einen dichten Wald, an Hügeln entlang, die sich im Winter in Skipisten verwandeln, bis sie am Fuße der schwindelerregenden Felswand, dem Sass Pordoi, ankommt. Kurz vor dem Gipfel belohnen sechs aufeinanderfolgende Kehren mit einem Panorama auf die anderen Felsgruppen der Dolomiten. Nach Erreichen des Gipfels schlängelt sich die Straße gemütlich hinunter ins nächste Tal.

Der zweite Pass des Tages ist der Passo die Falzarego (2117 m), ein sich eher bescheiden gebender Anstieg im Übergang zu den nächsten Pässen. Es gäbe auch die Möglichkeit, einen größeren Umweg in Kauf zu nehmen und über den Passo die Giau (2236 m) nach Cortina d'Ampezzo, dem weltberühmten Luxus-Skiort, zu fahren.

Der dritte Pass unserer Schleife ist das Grödner Joch (2121 m). Von Osten aus hat die Straße zum Gipfel eine Reihe von herrlichen Kurven und klettert gewunden zwischen zwei Bergketten nach oben. Beeindruckend! Leider wird es nicht möglich sein, den Aufstieg uneingeschränkt zu genießen, denn der beidseitig ausgebeßerte Asphalt mit Unebenheiten macht diesen Teil des Passes recht mühsam zu befahren. Während der Aufstieg auf schlechtem Geläuf erfolgt, ist die Westseite in viel besserem Zustand.

Um die Schleife des Tages, die Sella Ronda, zu beenden, nehmen wir den Passo Sella auf 2240 Metern in Angriff. Gebaut zwischen zwei großen Felsgruppen der Dolomiten, dem Sellastock und dem Langkofel, bietet die Straße zum Pass erneut großartige Ausblicke. Am Ende des Tages, wenn sich die Sonne dem Horizont nähert, färben sich die typischen grauen Felsen der Dolomiten ocker und rosa. Die historische Maria-Flora-Hütte auf dem Gipfel, die heute ein Hotel ist, scheint ein perfekter Ort zu sein, um den Sonnenuntergang zu genießen. Am Fuße des Passes erreichen wir wieder das Dorf Canazei, das die Schleife der Sella Ronda abschließt – eine Dolomiten-Tour, die es zu entdecken gilt. ◀











**DIE STRASSE ZUM PASSO SELLA BIETET ERNEUT
GROSSARTIGE AUSBLICKE. AM ENDE DES TAGES, WENN SICH
DIE SONNE DEM HORIZONT NÄHERT, FÄRBEN SICH DIE TYPISCHEN
GRAUEN FELSEN DER DOLOMITEN OCKER UND ROSA.**









HAPPY END – 993 CUP

ZURÜCK AUF START

Rennfahrer denken rational: Was schnell ist, ist gut, was schneller ist, ist besser. Kommt ein neuer Rennwagen, muss der alte gehen. Doch bei diesem 993 Cup stimmt diese Geschichte nicht ganz. Martin Schramm hat seinen alten Rennwagen zurückgekauft. Weil die beiden eine besondere Geschichte verbindet.



Terry Labonte ist nicht der Terry Labonte, der erfolgreiche Nascar-Pilot aus den USA. Martin Schramm hatte sich den Namen als Pseudonym zugelegt, kurz nachdem er 1996 den Rennsport als neue Leidenschaft entdeckt hatte. „Nicht alle in der Familie waren begeistert“, erinnert er sich. Auch sonst wollte er nicht viel Aufhebens machen, deshalb die Tarnung.

So wie er waren viele Fahrer unter falschem Namen in den Rennformaten des Porsche Club Deutschland unterwegs. Sein Langstrecken-Partner auf diesem Wagen hieß auch nicht „Wolf Sylvester“. Wobei es in Martin Schramms Fall wenig Fantasie brauchte um darauf zu kommen, wer wirklich am Steuer saß – schließlich klebte der Schriftzug des Bauunternehmers aus Bad Staffelstein in Oberfranken groß auf dem Fahrzeug. „Trotzdem haben mich alle nur ‚Terry‘ gerufen“, sagt Schramm und lacht.

Zu seinem ersten Renneinsatz kam er durch einen Zufall. Ein Bekannter fuhr bereits Rennen in den GTP-Veranstaltungen (Grand Turismo Porsche) des Porsche Clubs Deutschland. „So ganz schnell war er nicht, und ich habe ihn damit gerne aufgezogen. ‚Das Gaspedal ist unten rechts‘, sagte ich ihm immer.“ Der nahm es ihm nicht übel, man freunde sich an. 1995 begleitete Schramm ihn zu einem Rennwochenende nach Hockenheim.

AM ANFANG EIN TOTALSCHADEN

Dort übergab er Schramm seinen 964 Cup, um nach dem Rennen an einer Gleichmäßigkeitsprüfung teilzunehmen. Schramm drückte das Gaspedal entschlossen durch, scherte sich nicht um die Zeiten und hatte Spaß daran, sich durch das Feld zu arbeiten. „Wenn ich schon mal so eine Möglichkeit habe, dann will ich auch möglichst schnell fahren“, sagte er sich. In der letzten Runde verlor er den

Wagen in der Nordkurve nach Start-Ziel. „Der Wagen war ein Totalschaden, nur die Fahrertür blieb unbeschädigt.“

Sein Freund war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr an der Rennstrecke, weil er einen Geschäftstermin hatte. Als Schramm Stunden später den Anruf bekam, wie es gelaufen sei, musste er ihm beibringen, dass der Wagen platt war. „Der dachte zuerst, ich mache einen schlechten Scherz.“ Doch der Besitzer reagierte gelassen: „Er meinte, in zwei Wochen sei das nächste Rennen, ich solle ihm halt ein anderes Fahrzeug kaufen.“ So kam es dann auch.

Martin Schramm nahm den kaputten 964 Cup mit nach Hause und überlegte, was er damit anfangen könnte. Schließlich ließ er ihn in seiner eigenen Werkstatt neu aufbauen, um ihn zu verkaufen. „Dann hat der wieder so schön ausgesehen, dass ich mir gedacht habe: So ein oder zwei Rennen könnte ich damit ja



mal fahren.“ Er machte die internationale C-Lizenz auf seinem eigenen Wagen. „Und danach bin ich um die 240 Rennen gefahren.“ Neben den GTP-Veranstaltungen in den Formaten Trophy, Sprint und Langstrecke trat Schramm auch im Veedol-Langstreckenpokal, VLN oder dem Divinol-Cup an. Der schwere Unfall bei der Premiere auf der Rennstrecke sollte übrigens der einzige bleiben.

SIEG IN LANGSTRECKENMEISTERSCHAFT

Sein Freund, der ihm damals den 964 Cup geliehen hatte, startete in den Langstreckenrennen mit Schramm als „Bobby Labonte“, dem Namen des Bruders von „Terry Labonte“. Gemeinsam gelang ihnen der Sieg 1998 der GTP-Langstreckenmeisterschaft. Dafür hatte sein Bekannter ein eigenes Fahrzeug angeschafft, einen 993 RS Clubsport. Als der Erfolg kam, drang der Ruf von „Terry und Bobby Labonte“ über den großen Teich nach Amerika: „Da hat uns der

damalige Vorstand des Porsche Club Deutschland nahegelegt, die Pseudonyme abzulegen.“

Schramm hatte sich, nachdem er regelmäßig auf vorderen Plätzen landete, bereits einen eigenen 993 Cup gekauft. „Als Amateure in der GTP konnten wir von Porsche Weissach keine neuen Fahrzeuge erwerben.“ Also schauten sie sich auf dem Gebrauchtmittelmarkt um. Die Rennteams im Porsche Carrera Cup und Super Cup verkauften ihre hart beanspruchten Einsatzfahrzeuge, die meist einige Unfälle hinter sich hatten, in der Regel nach einem Jahr – und das

**NUR EINMAL NAHM DER 993 CUP SCHADEN,
IN MUGELLO HATTE SCHRAMM EINE KOLLISION AM START:
"DANACH HABE ICH GEFÜHRT, BIS ZWEI RUNDEN VOR
RENNENDE DER RECHTE VORDERREIFEN PLATZTE."**

Martin Schramm



911 Carrera RSR 3.8 Cup ab 1996

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/75

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102 x 76,4 mm

Hubraum: 3746 cm³

Leistung: 228 kW (315 PS) bei 6200/min

Drehmoment: 370 Nm bei 5500/min

Verdichtung: 11,0 : 1

Gemischaubereitung: Bosch DME

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe Typ G50/32

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn), Mehrlenkerachse mit McPherson-Federbeinen, Fahrschemel und Lenker aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete und gelochte Scheiben

Radstand: 2272 mm

Spur: 1420 mm (vorn), 1554 mm (hinten)

L x B x H: 4245 x 1735 x 1270 mm

Räder/Reifen: 8,5 J x 18 mit 235/645 x 18 (vorn), 10 J x 18 mit 285/645 x 18 (hinten)

Leergewicht: 1100 kg

Zul. Gesamtgewicht: k. A.

Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h

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

Tankinhalt: 100 l

Stückzahl: 15

Bauzeit: 1996-1998



Echter Porsche, falsche Namen: „Terry Labonte“ war das Pseudonym, unter dem Martin Schramm startete, „Wolf Silvester“ das seines Partners.

durchaus zu stolzen Summen, die fast auf der Höhe des Neupreises lagen.

Schramm konnte schließlich das Auto erwerben, mit dem Farnbacher Racing 1996 die Teamwertung im Porsche Cup gewonnen hatte. „Ich dachte, das muss ein gutes Fahrzeug sein.“ Doch der Wunsch erfüllte sich nicht: „Es war Wahnsinn, was ich in den Wagen rein reparieren musste. Das wollte ich mir danach nicht mehr antun.“ Schramm überlegte, wie er an ein neues Cup-Auto kommen könnte.

Mit dem Sieg in den Langstreckenmeisterschaft nahm er über seinen Rennbetreuer Norbert Walther aus Bayreuth Kontakt mit Weissach auf. „Der fragte dort an, ob sie nicht ein Cup-Auto hätten, das ihnen im Weg rumsteht.“ Das Glück von Martin Schramm: In der Saison 1998 sollte erstmals der 996 Cup zum Einsatz kommen. Porsche produzierte aber

für jede Saison 24 Fahrzeuge für den Carrera Cup, dazu kamen rund ein halbes Dutzend Ersatzfahrzeuge. Da in den Cup-Rennen beherrzt gefahren wurde, gab es einige Wagen, die sich nach Unfällen nicht mehr reparieren ließen, sie dienten als Ersatz. Doch 1997 wurden nicht alle benötigt, fünf Porsche 993 Cup hatte das Werk noch übrig.

KURZE KARRIERE AUF DER RENNSTRECKE

So kam am 9.11.1998 einer der letzten neuen Porsche 993 Cup in die Hände von Martin Schramm. Seine Rennkarriere war aber schon ein Jahr später beendet: „Da konnten wir ja schon den 996 GT3 Cup gebraucht kaufen. Da habe ich das Auto getauscht. Als Rennfahrer wollte man immer das neuere, schnellere Auto.“ Dabei hatte der 993 alle Renneinsätze



Unsere Begegnung mit dem 993 Cup fand auf dem Sachsenring statt.
Hier Martin Schramm (links) im Gespräch mit Geschäftsführer Ruben Zeltner.



gut überstanden, bis auf einem Startrempler bei einem Rennen im Mugello, wo der rechte Kotflügel Schaden nahm.

Neuer Langstreckenpartner in der Saison 1999 wurde „Wolf Sylvester“, der den 993 Cup in seine Sammlung stellte. „Wenn Du den Wagen eines Tages verkaufst, komm auch mich zu“, gab Schramm ihm mit auf den Weg. Dazu kam es nicht. Er starb zwölf Jahre später an einem Herzinfarkt während eines VLN-Rennens auf der Nordschleife. Doch Schramm hielt den Kontakt zur Witwe, die nach und nach die Sammlung ihres Mannes auflöste. Zehn Jahre später erhielt er dann den Anruf, auf den er lange gewartet hatte: Er konnte seinen 993-Cup-Rennwagen zurückkaufen!

Der 993 Cup war in der Zwischenzeit bereits restauriert worden, Schramm erledigte noch einige Restarbeiten. „Ein gutes Geschäft

war das nicht. Ich musste ein Vielfaches von dem zahlen, was ich damals für den Wagen bekommen hatte.“

2003 hatte der heute 58-Jährige seine Rennkarriere beendet, die Arbeit im Betrieb nahm ihn zu stark in Anspruch. Doch nun könnte sein alter Porsche 993 Cup auf dem Weg zurück zur Rennstrecke sein. Es fehlt nicht viel: Neue Gurte, neuer Sitz, neue Wagenpassabnahme, dann kann der 993 Cup wieder um Siege kämpfen.

Martin Schramm sucht noch nach einer geeigneten Serie im historischen Motorsport, wo er den Wagen einsetzen möchte. Nicht zum Schaulaufen. „Es sollte schon deine Serie sein, in der man mit dem Wagen einigermaßen konkurrenzfähig ist.“ Denn daran hat sich nichts geändert: „Hinterherfahren ist nicht mein Ding.“ ◀

Text und Fotos: Tobias Kindermann



NUR PISTE, NICHT STRASSE

1994 trat der 993 Cup die Nachfolge des 964 Cup im Porsche Supercup an, gab ein Jahr später auch im Porsche Carrera Cup. Mehrlenkerachse hinten und Sechsgang-Schaltgetriebe, für die Cup-Version mit verstärkten Synchronringen, entsprachen konstruktiv dem Serienfahrzeug. „Der 993 Cup war schon ein richtiges Rennauto“, sagt Roland Kussmaul, der das Fahrzeug mitentwickelte. Die neue Mehrlenkerhinterachse arbeite fast schon wie eine Doppelquerlenkerachse. „Man konnte Sturz und Vorspur auch hinten nun viel besser einstellen als bei den Schräglenkern im 964.“

Die Cup-Versionen wurden auf demselben Fertigungsband hergestellt wie die Serienwagen. „Das war die Voraussetzung, dass wir das Projekt umsetzen durften. Sonst wäre der Wagen nochmal um einiges teurer geworden.“ Doch die Fertigung des Rohbaus unterschied sich in einigen Punkten. „An den Aufhängungspunkten wurden teilweise mehr Schweißpunkte gesetzt, etwa bei den Stoßdämpferaufnahmen. Das sorgte für mehr Steifigkeit.“ Am Querträger hinten, an dem die Stoßdämpfer befestigt sind, gab es am Übergang zum Längslenker doppelte Bleche. An den vorderen Stoßdämpferdomen wurde eine Halterung für eine Domstrebe eingeschweißt.

Im Vergleich zum normalen 993 lieferte der Motor deutlich mehr Leistung. Beim 964 Cup hatten sich die Maßnahmen auf ein Kennfeld für Super Plus beschränkt, was in Verbindung mit einer geänderten Auspuffanlage für bis zu 275 PS sorgte. Beim 993 Cup ging Porsche einen anderen Weg.

Erstmals standen bereits für die Serienversion Leistungssteigerungen ab Werk in der Aufpreisliste. Porsche bot über die Exclusive-Abteilung einen Umbau mit 3,8 Liter

Hubraum und einer Leistung von 285 PS bei 6000/min und einem maximalen Drehmoment von 350 Nm bei 5000/min an. Hierbei kamen Kolben und Zylinder mit 102 mm Durchmesser zum Einsatz, was 3746 cm³ Hubraum ergab. Geänderte Nockenwellen, eine modifizierte Riemenscheibe und neu abgestimmte Motorelektronik rundeten das Paket ab.

Noch mehr Leistung offerierte Porsche-Motorsport mit einem Kit, der neben größeren Kolben und Zylindern und überarbeiteten Nockenwellen auch Zylinderköpfe mit größeren Ventilen (51,5 mm Einlassventil, 43,5 mm Auslassventil) enthielt. Hinzu kamen mechanische Kipphebel. In Summe brachte das eine Leistung von 299 PS bei 6100/min und ein maximales Drehmoment von 365 Nm bei 5250/min. Dieses Paket lehnte sich an den Motorkit für den 964 Carrera RS 3,8 an und bildete die Basis für den Motor im 993 Cup. Dessen Leistung gab Porsche in Verbindung mit einer anderen Auspuffanlage zunächst mit 310 PS und 360 Nm an, ab 1996 mit 315 PS und 370 Nm.

1995 übernahm die Cup-Version Heckflügel, Bugspoiler und Schwellerverkleidungen vom 993 Carrera RS. Gegenüber dem 1120 Kilogramm schweren 964 Cup wurde das Gewicht um 20 kg reduziert: Dämmung sowie, wegen einer fehlenden Möglichkeit der Straßenzulassung, Handbremse und Heizung entfielen.

Vom 993 Cup entstanden 231 Einheiten. 40 im Modelljahrgang 1994, 50 im Modelljahrgang 1995, 57 im Modelljahrgang 1996, 54 im Modelljahrgang 1997 und 30 im Modelljahrgang 1998. Nach der Saison 1997 folgte die Ablösung durch die Cup-Version des 996.

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 (992) GT3 R



Der Mannschaft von Falken Motorsports gelang 2022 eine ihrer bisher erfolgreichsten Saisons auf der Nürburgring-Nordschleife. So gewann der Porsche-Rennstall unter anderem das 12-Stunden-Rennen, das erstmals ausgetragen wurde. Das i-Tüpfelchen folgte wenige Wochen nach dem letzten Lauf: Bei der Wahl zum „Modellauto des Jahres“ wurde eine Miniaturversion des Porsche 911 GT3 R prämiert, den die Falken-Truppe in der „Grünen Hölle“ einsetzte. Nach der Einführung der Modellreihe 991 im Jahr 2016 testete Porsche 2018 das Facelift des Autos auf der Nordschleife. Falken Motorsports war nach der Jungfernfahrt von Manthey Racing das erste Kundenteam, das den Porsche 911 GT3 R (991.2) in einem Rennen an den Start brachte – mit einem auffälligen Camouflage-Design. Mit einem fehlerfreien Rennen belegte das Team mit Martin Ragginger, Nick Tandy und Laurens Vanthoor einen starken zehnten Rang. Modellautohersteller Ixo hat sich zudem

noch weiteren Einsatzfahrzeugen von Falken Motorsports gewidmet. So war der Porsche 911 GT3 R, mit dem die Mannschaft rund um Sven Schnabl beim 24-Stunden-Rennen 2020 antrat, ebenfalls nominiert. Die Modelle im Maßstab 1:18 wurden in gewohnt hochwertiger Qualität gefertigt und sind exklusiv bei ck-modelcars erhältlich.

Art-Nr.: LEGT18034 & LEGT18047, UVP: je 79,95 €



Porsche 911 (992) Turbo S

Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums von Porsche auf dem chinesischen Markt gestaltete die Porsche Exclusive-Manufaktur ein Sondermodell des 992 Turbo S. Dieses Fahrzeug besticht durch Farbe und Design und ist ausschließlich in China erhältlich.

Der 2021 auf der Shanghai Auto Show vorgestellte Turbo kommt in fünf verschiedenen Traditionsfarben und mit außergewöhnlichen Designelementen. Die Farben Gulf Orange, Oslo Blue, Star Ruby Red, Mint Green und Viola Purple metallic werden begleitet von zwei sportlich anmutenden Rallye-Streifen über die gesamte Fahrzeuglänge bis hin zum für den Turbo so charakteristischen Heckflügel. Auf beiden Türen prangt die Zahl 20 gemeinsam mit dem Porsche-Schriftzug. Als zusätzliche Kennzeichnung des Sondermodells ist die Bezeichnung der Sonderedition auf kunstvollen Plaketten auf der B-Säule sowie im Innenraum zu finden. Minichamps bietet zwei der Sondermodelle in den Farben Gulf Orange und Viola Purple metallic nun in limitierter Auflage im Maßstab 1:18 an.



MINICHAMPS®

Art-Nr.: 155069174 & 155069171, UVP: je 119,95 €

Porsche 934 RSR

Von 1976 bis 1982 begeisterte der Porsche 934 RSR vor allem bei den 24 Stunden von Le Mans. Der reinrassige Rennwagen wurde auf Basis des 930 gebaut und stand, anders als seine großen Brüder 935 und 936, auch den Privatteams im Rennsport zur Verfügung. Angetrieben von einem Drei-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit Turboaufladung schaffte es der 934 bei den 24 Stunden von Le Mans 1976 auf die Gesamtränge 11, 16 und 19. Gegenüber dem 930 trumpfte der 934 mit genieteten Kunststoffverbreiterungen an den vorderen und hinteren Kotflügeln auf, was ihn auf beiden Seiten ganze 50 Millimeter breiter werden ließ als das Basismodell. Ein Vollschalensitz sowie ein Aluminium-Überrollkäfig und Aluminium-Verstrebungen gleich unter der Fronthaube sorgten für die nötige Stabilität und Sicherheit. Gleich darunter, für eine bessere Gewichtsverteilung im Bug verstaut, fanden sich Tank, Feuerlöschanlage sowie der Öltank. Schuco bietet den erfolgreichen 934 RSR nun in Monaco blau in limitierter Auflage und gewohnter Detailgetreue im Maßstab 1:18 an. Die Vorderräder sind lenkbar und darüber hinaus können Türen, Motorhaube und Kofferraum geöffnet werden.



Schuco®

Art-Nr.: 450034100, UVP: 99,95 €

Porsche 956 LH & 956B



Porsche bestimmte in den 80er Jahren die 24 Stunden von Le Mans. Zwischen 1981 und 1987 kam die Konkurrenz für sieben Jahre in Folge nicht an den Zuffenhausenern vorbei. Von 1982 bis 1985 war der Porsche 956 das siegreiche Modell – zunächst zweimal werksseitig, dann zweimal im Privateinsatz von Joest Racing. Und auch die Miniatur-Varianten von CMR sind erfolgreich. Die vier Autos im Maßstab 1:12 mit ihrer Länge von 39 Zentimetern wurden bei der Wahl zum „Modellauto des Jahres“ der Fachzeitschrift „Modellfahrzeug“ Sieger in ihrer Kategorie. Erhältlich sind einerseits die beiden Werksautos im Rothmans-Design. 1982 führten Jacky Ickx und Derek Bell den dominanten Dreifachsieg der überlegenen 956 an. Im Folgejahr triumphierten die Teamkollegen Vern Schuppan, Hurley Haywood und Al Holbert, deren Porsche sich mit rauchendem Motor über die Ziellinie schleppte. Im Anschluss gewann das Privatteam Joest Racing mit demselben Chassis zwei Jahre in Folge, das ebenfalls als Modell zu haben ist. Klaus Ludwig und Henri Pescarolo siegten 1984 trotz kontinuierlicher Probleme an der linken Aufhängung. Ein Jahr später wiederholte Klaus Ludwig den Erfolg mit Paolo Barilla und John Winter.

- 1982: UVP 199,95 €, Art-Nr.: CMR12019
- 1983: UVP 199,95 €, Art-Nr.: CMR12020
- 1984: UVP 199,95 €, Art-Nr.: CMR12022
- 1985: UVP 199,95 €, Art-Nr.: CMR12021



www.ck-modelcars.de



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

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

MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

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

ORIGINALE PORSCHE FELGEN UND KOMPLETTRÄDER

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

MITTELMOTOR™

MasterCard PayPal VISA AMERICAN EXPRESS

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT

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

MITTEL MOTOR .COM

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

BIETE



Porsche 944 Turbo S mit H-KZ, TÜV bis 04/2023, EZ 11/1988, Laufleistung 339 000 km (Stand 12/2022), Leistung 250 PS / 184 KW, grüne Umweltplakette, Hubraum 2449 ccm, Bereifung: v.: 225/50 h.: 245/45 ZR16 Sommer und Winterreifen vorhanden, schwarz metallic, 4 Zylinder (Reihe) mit Turbo, Schaltgetriebe, Benzin, Wert nach Gutachten: 26.900 € Wiederbeschaffungswert, Gesamtzustand Note 3+, überarbeiteter Zustand, erneuertes Armaturenbrett, Lackierungen teilweise erneuert, H-Kennzeichen, ... alischaschroeder@gmail.com

964 H-Kennzeichen, aktuelles Wertgutachten Note 2, Sportfahrwerk, Tiptronic, immer top gewartet, in den letzten 7 Jahren ca. 20 TEUR investiert, neue Stoßdämpfer, Rückleuchten, Leuchtband, Bremsscheiben,-beläge, Lenkung, Dichtungen, Reifen, etc. Original Lenkrad vorhanden, Spanien Import 2014, Fahrzeug wird nur bei schönen Wetter bewegt - es ist wirklich eine Schönheit. Anschauen lohnt sich!!in 61476 Kronberg. kronberg-daheim@web.de



356 C, Bj. 1964, matching number, seit 1991 in zweiter Hand, Rechnungen und Unterlagen beginnen mit der original Kaufrechnung von 1964, Motor und Getriebe wurden in den letzten Jahren kpl. revidiert. Fahrzeug wurde 1984 lackiert. Preis: VB €84.000,-. w.eisele@racepoint.de



Porsche 928 GT Schiefergrau, Baujahr 07/1989, 330 PS / 243 KW, 4957 ccm, 8 Zylinder, 159.000 KM Laufleistung, 2 Vorbesitzer, ClubSport Felgen mit neuen Pirelli P Zero, Oldtimer-Zulassung H Kennzeichnung, HSN0583 TSN422, Schaltgetriebe, Schiebedach, Bordmappe und Serviceheft liegen vor. Preis VHB. TEL.: 01708782014



Porsche Panamera GTS – Top Zustand, Schwarzscharz, Vollleder, Baujahr 12/2018, 460 PS, 41.550km, sehr gepflegt, TOP aufbereitet, Folierung an Türen und Heckklappe, 2. Fahrzeug. VHB 98.500 Euro. Tel 06873 668401



Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. "10 Jahre Porsche Freunde Bergisches Land" www.porsche-freunde-bergischesland.de / facebook / Instagram / Youtube

SUCHE

Kontakt
0561- 4916354 **Manfred Führer**



Suche **Porsche 993** G50/20 oder G50/21 6-Gang Getriebe, auch C4 - 6-Gang Getriebe. Tel. 01718246350

Suche **Porsche 964 C2 Coupe** - 5 Gang, gerne auch zum Herrichten oder Beschädigt. Tel. 015251308997

WIKING Autos gesucht, alt, neu, defekt, bespielt, siehe Beispielbild. Tel. 0561-4916354

Suche **Porsche 997 Turbo MK I Coupe** mit Schatgetriebe. Tel. 01718246350



www.ps-historacing.de

Getriebeüberholungen

901 - 911 - 914 - 915 - 930

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

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



PORSCHE Reparaturen & Inspektionen

Alle Modelle von damals bis heute

www.P-Drux.de

Berner Str. 18 - 20
60437 Frankfurt / Main
Werkstatt@P-Drux.de

Tel.: 069 / 95 000 212
oder: 069 / 507 10 83
Fax: 069 / 507 72 88

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



porschefahrer.magazin



www.petzoldts.de

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



Porschegetriebe

Reparatur & Service & Neuaufbau

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

Beurener Straße 40
73540 Heubach
+49 175 41 321 41
www.wiedmann-eu.de

Döpper - Porsche-Bezugsstoffe
www.doepper-profile.de

Tel.: 0 22 61 - 2 45 93

9 VOR 11 Tachometer-Uhr mit dem Baujahr Ihres Wagens
Limitierte Edition von 911 Stück

289,00 €



1963-68



1968-73



1973-89



1989-98

Mit Automatikwerk

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

www.9vor11.de

1



Vintage-Racing-Design
Sehr aufwändige Retrodesign Koffer-
raumverkleidung. Beste Qualität
und hervorragende Verarbeitung.
Optional mit Carbon-Domstrebe
und knöpfbare Bordtasche.

2



LM-220 Kit „Walter Röhrl Edition“
Limitierte und optimierte Version der
bewährten Kits für den Porsche 911 und 964.
Mit Echtcarbon-Gehäuse und Ram-Air
System. Gewichtsreduziert und
verbesserte Performance.

Cartronic motorsport Ing. GmbH

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



Porsche Club

928



Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.

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

PORSCHE

FAHRER

**Sie möchten auch erfolgreich
in PORSCHE FAHRER werben?**


Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:
Steffen Wagner
s.wagner@heel-verlag.de
02223 9230-53

Ausgabe 3-2023
Erscheinungstermin: 07.02.2023 | Anzeigenschluss: 10.03.2023


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


www.porsche-fahrer.de





TEILE.COM

ONLINE SHOP 



ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

Der Wert der Porsche 924 & 944 steigt von Tag zu Tag!

Wegen der steigenden Popularität wurde Dansk aufgefordert, ein hochwertiges Auspuffsortiment für diese Modelle zu entwickeln. Aus diesem Grund freuen wir uns, ein Sortiment aus qualitativ hochwertigem rostfreiem Stahl Typ AISI409 anzukündigen, gleichwertig dem, was damals zu Produktionszeiten der Fahrzeuge verwendet wurde.

NEUE QUALITÄT!!! Neue Anforderungen – Neue Standards!

Große Verbesserung unseres Porsche 944 und 944 Auspuffprogramms. Diese Porschemodelle haben das Herz vieler Enthusiasten gewonnen und sind beliebt wie nie zuvor...

Wir freuen uns darüber, in dem wir unser bestehendes Auspuffsortiment verbessern. Research und Testen sichern ein haltbares und langlebiges System, das die TÜV/EEC Anforderungen erfüllt. Motorperformance, Langlebigkeit und Sound sind die Schlüsselwörter, wenn man sich für ein DANSK ORIGINAL Auspuffsystem entscheidet.

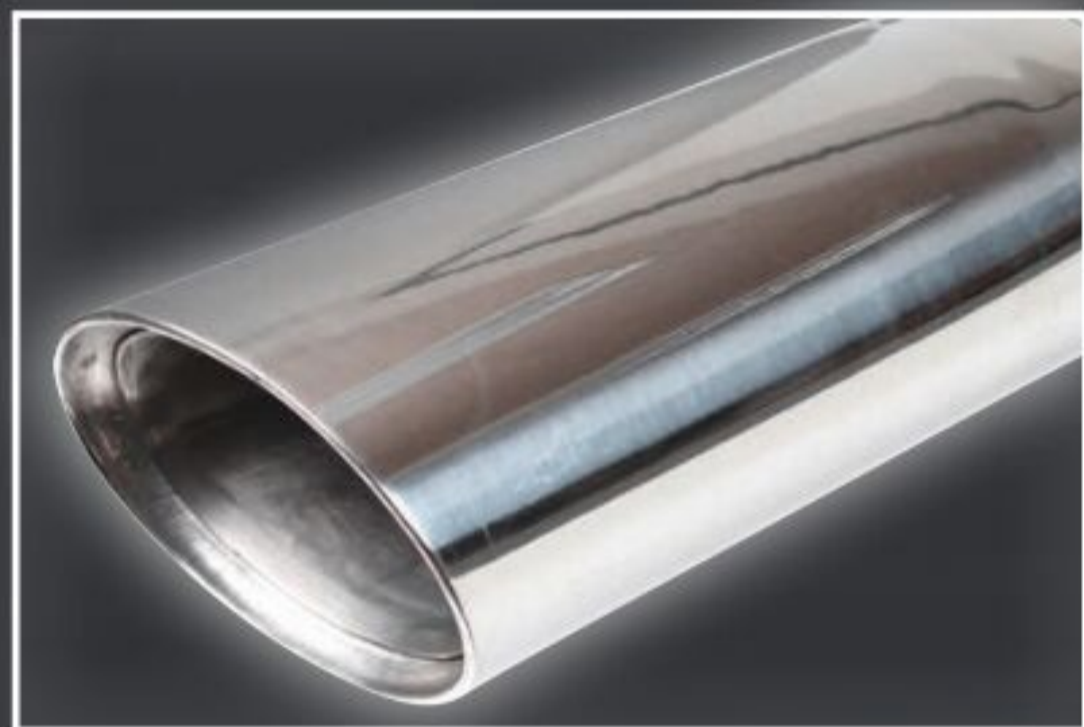


Dansk 
ORIGINAL

Sportschalldämpfer, hinten, Edelstahl mit poliertem Endrohr.
Mit TÜV (2.5)



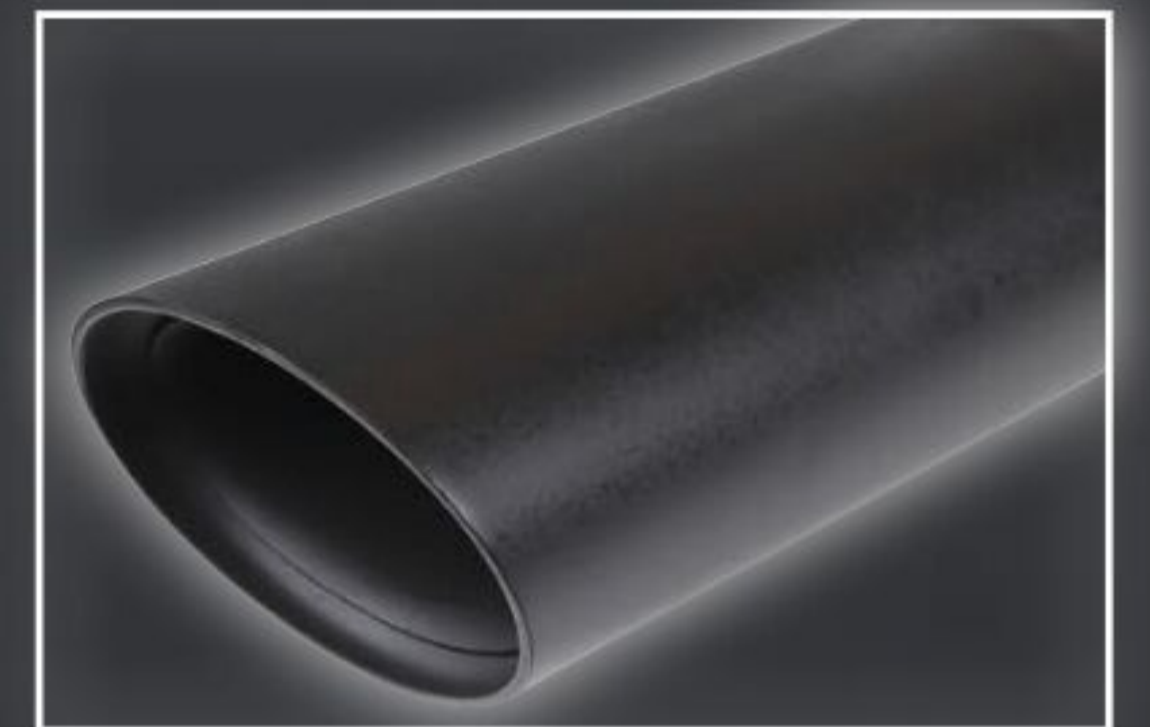
Dansk Nr. 92.440S
JP Nr. 1620613200
OE Ref. 94411108301
Passt zu: Porsche 924S (2.5) '85-'88
Porsche 944 (2.5) '81-'88
Porsche 944 (2.7) '88-'89



Sportschalldämpfer, hinten, Edelstahl mit mattschwarzem Endrohr.
Mit TÜV (2.5)



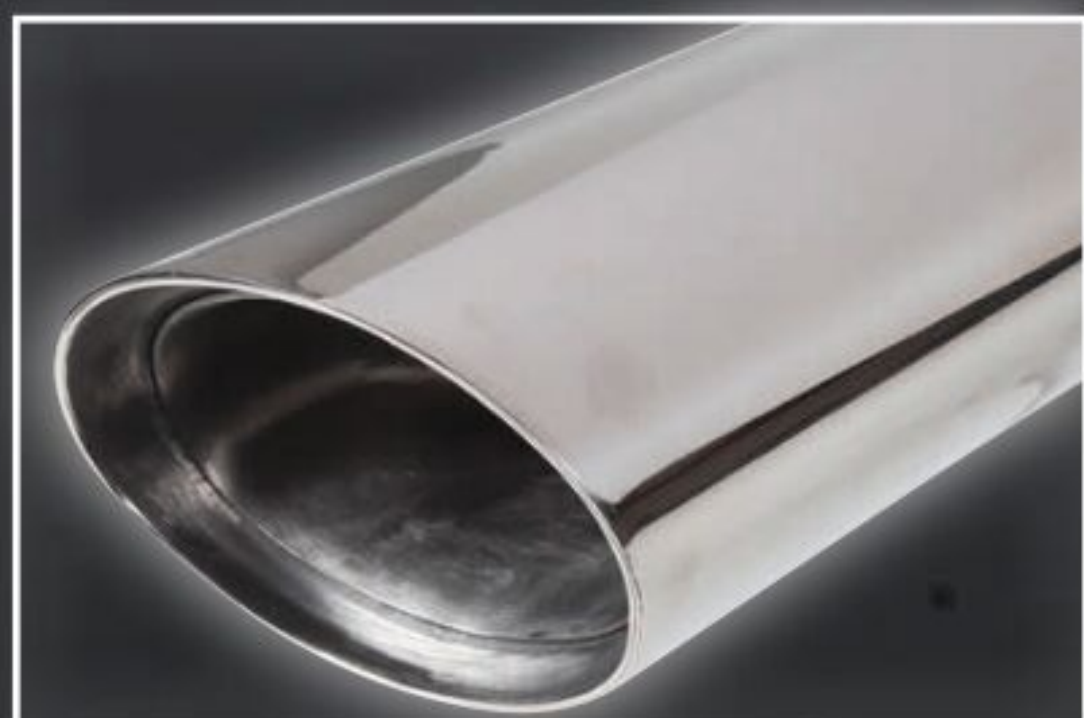
Dansk Nr. 92.440BLACK
JP Nr. 1620613600
OE Ref. 94411108301
Passt zu: Porsche 924S (2.5) '85-'88
Porsche 944 (2.5) '81-'88
Porsche 944 (2.7) '88-'89



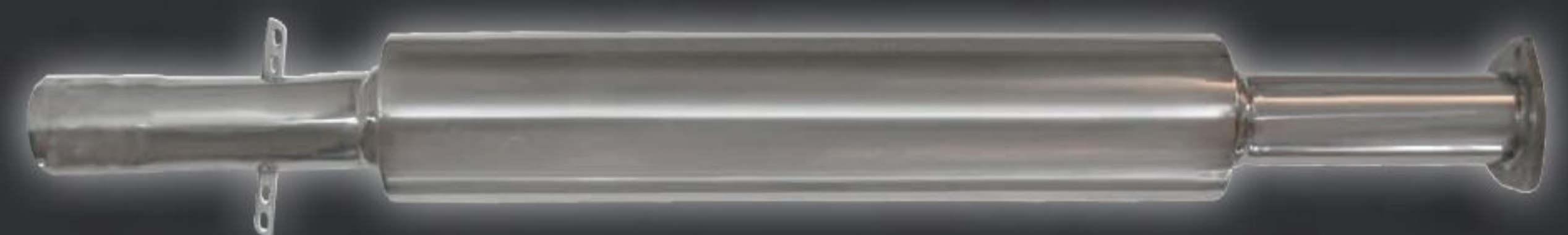
Schalldämpfer, hinten, Original Style, Edelstahl, mit polierten Endrohr



Dansk Nr. 92.403S
JP Nr. 1620608300
OE Ref. 477253125
Passt zu: Porsche 924 (2.0) '75-'85



Schalldämpfer, zwischen, Edelstahl. Mit TÜV (2.5)



Dansk Nr. 92.445S
JP Nr. 1620500400
OE Ref. 94411198500
Passt zu: Porsche 924S (118 kW) (2.5) '85-'88
Porsche 944 (2.5-2.7) '81-'89



TITELSTORY

Aus Liebe zu ihm – 25 Jahre 996



MADE BY PORSCHE

Die Wüste lebt – 992 Dakar



TUNING

VW-Porsche 411 mit 911 – Nordstadt-Express



WEITERE THEMEN IM HEFT:

Studie C88 · Louise Piëch · 963 in Daytona · 911 S Sobieslaw Zasada · 993 R

PORSCHE FAHRER 3-2023
erscheint am 10. März 2023

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

IMPRESSUM

Verlag:

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

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Chefredakteur: Jan-Henrik Muehe

Redaktionsanschrift:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Thomas Albrecht (Übersetzung), Christopher Butt, Frank Camuzat, Josué Chevrel, Curveshooter, Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Roman Rätzke, Götz von Sternenfels, Steffen Wagner

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 2023.

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

Vertrieb Österreich/Schweiz:

HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 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@vuserver.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.



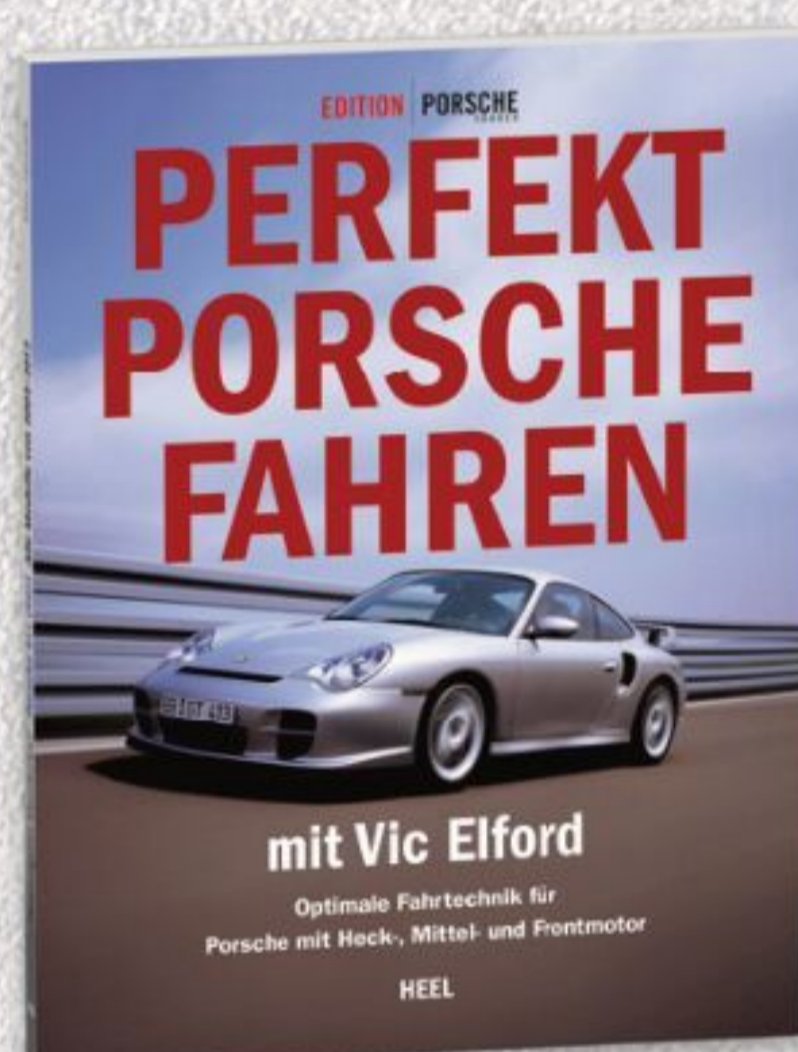
>15%
sparen
gegenüber
dem Einzelkauf

ABONNIEREN LOHNT SICH!

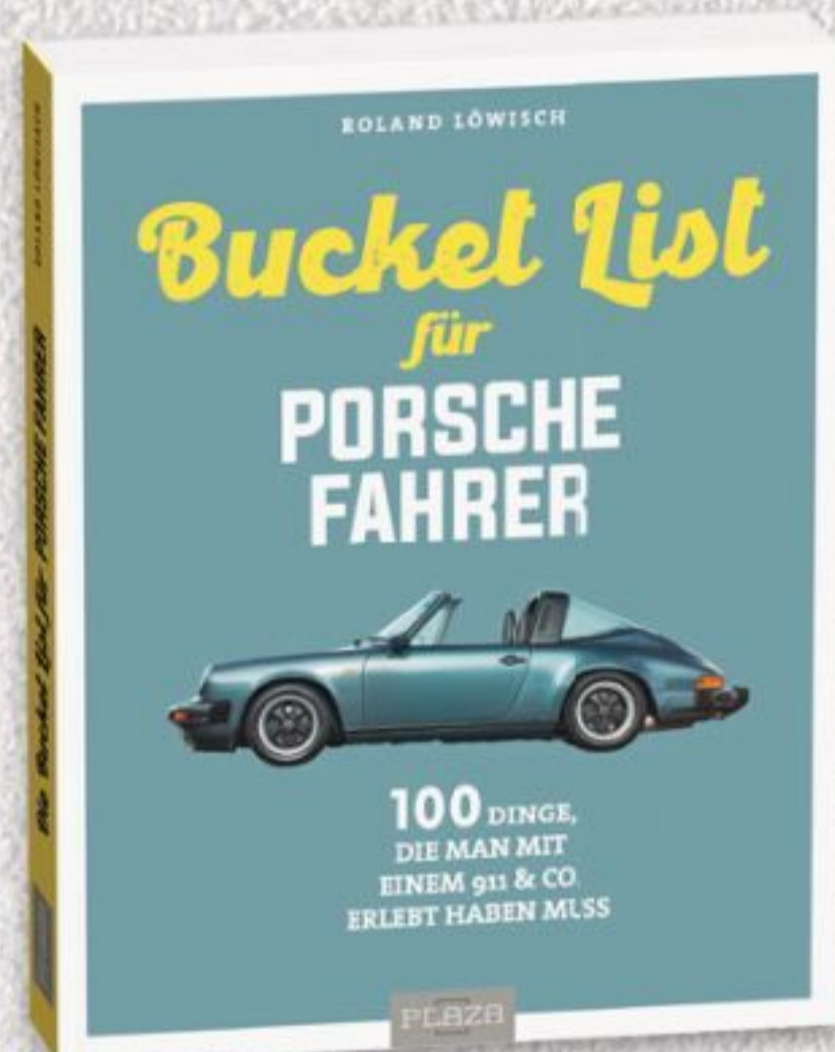
- 6 Ausgaben pro Jahr
- Wunsch-Prämie ohne Zuzahlung
- Lieferung versandkostenfrei*
- Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen
- Keine Ausgabe verpassen
- Zusätzliches ePaper für nur 1 €/Jahr
- Nach Ablauf des Jahres bzw. der zwei Jahre jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar

* im Inland, Ausland auf Anfrage

EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



Wert: 9,99 Euro



Wert: 9,99 Euro

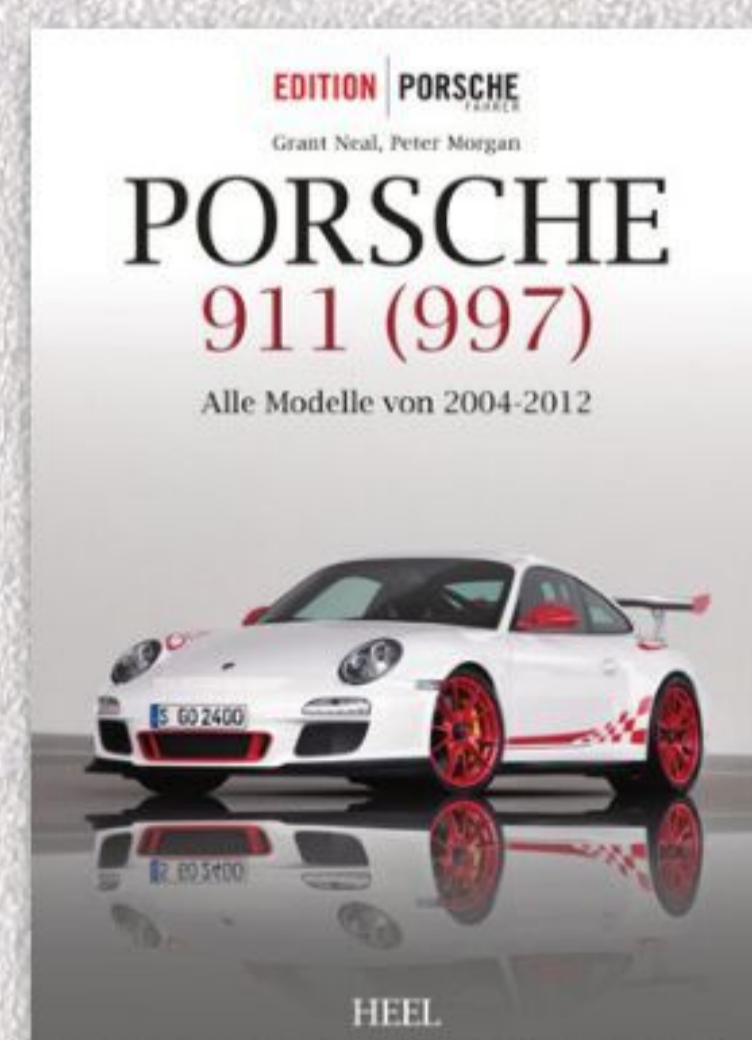


Wert: 12,99 Euro



Majorette
5er Geschenkset
Wert: 16,99 Euro

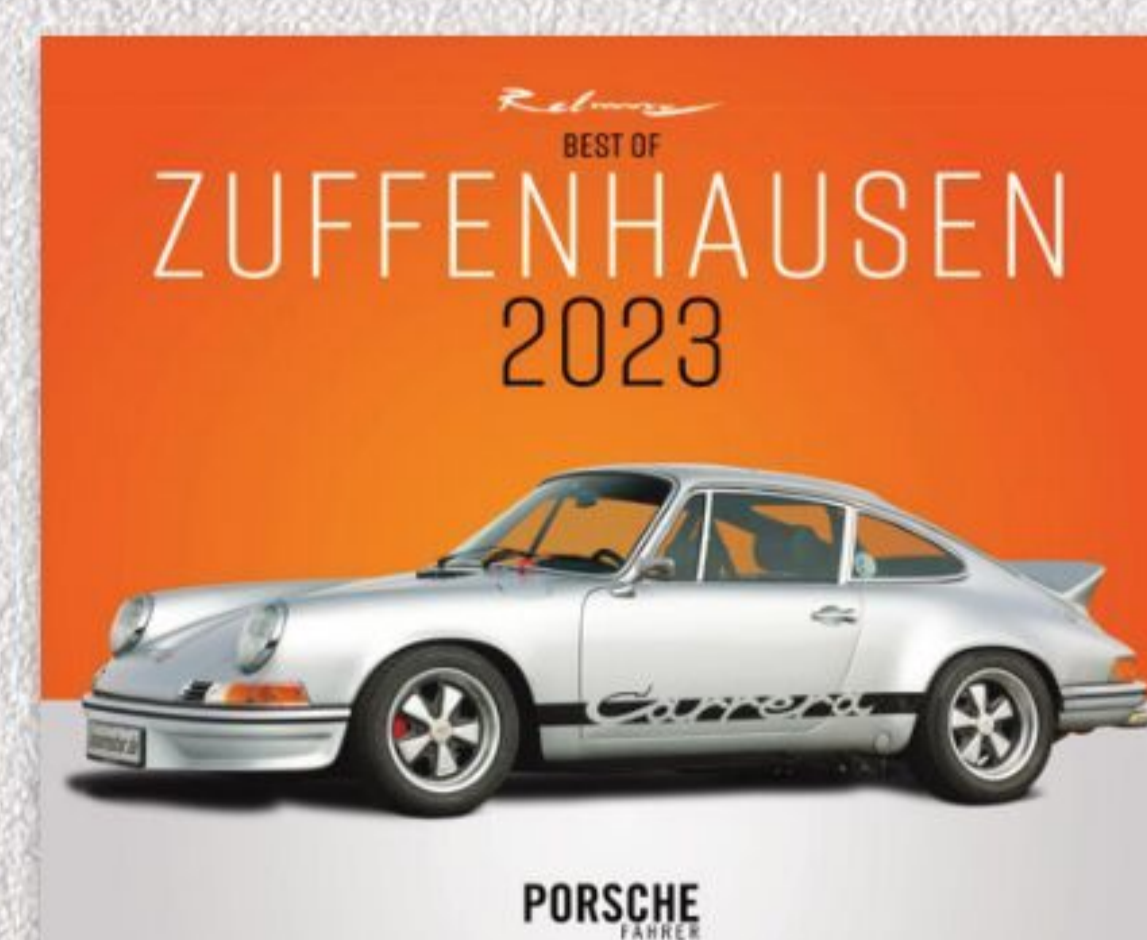
EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Wert: 29,95 Euro



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



Wert: 29,95 Euro

Schuco
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 39,99 Euro



Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



Playmobil
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 69,99 Euro

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!

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



Kulinarische Highlights, aussichtsreiche Wanderpfade
und alpin-mediterraner Oldtimerrallye-Genuss:
In Schenna erleben Aktive und Genießer südländisches
Lebensgefühl und die traumhafte Bergwelt Südtirols.