

PORSCHE  
FAHRER

# PORSCHE FAHRER



Ausgabe 3-2023  
März/ April 2023  
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)  
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/NL/L)  
€ 10,40 (E/I)  
[www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)

MIT  
**PORSCHE  
PREISGUIDE  
2022**  
TEIL 1



## DIE WÜSTE LEBT **992 DAKAR**



Generation Z  
**Ein Vierteljahrhundert 996**



Neue Technik, erste Bilder  
**Cayenne E3.2**



VW-Porsche mit vier Türen  
**Artz Nordstadt-Express**



## Das Schönste am Frühling? Wenn man ihn angemessen zelebrieren kann.

Genießen Sie den Frühling Kurve für Kurve.  
Wir helfen Ihnen gerne dabei. Ihr Porsche Zentrum 5 Seen.

Porsche Zentrum 5 Seen  
Hörmann Sportwagen GmbH  
Am Römerstein 53  
82205 Gilching-Argelsried  
Tel. +49 8105 3766-0  
[www.porsche-5seen.de](http://www.porsche-5seen.de)

911 Carrera Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,8–10,4 l/100 km (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 245–236 g/km (WLTP); Stand 01/2023



**PORSCHE**

## „Eigentlich bin ich ...

... ganz anders, aber ich komme nur so selten dazu.“ Das Zitat Ödön von Horvaths möchte ich gerne unterschreiben und im vorliegenden Fall präzisieren: Eigentlich tendiere ich zur Unvernunft, aber habe mich manchmal doch unter Kontrolle. Der Beweis? Das Frühjahr ist da, die Sonne scheint und die Straßen sind salzfrei, die ersten Oldtimermessens des Jahres in Bremen und Stuttgart haben pandemiebefreit im Rausch der Gefühle aller Aussteller und Besucher stattgefunden ... und ich habe noch kein Auto gekauft! Ich zuckte schon, aber ließ Vernunft walten. Das Frühjahr kommt mit vielen „Aber“-Sätzen.

Das von den großen Shows ausgehende Signal ist die Ankunft einer neuen Generation von Sammlerstücken, jungen Klassikern in Form von – um bei Porsche zu bleiben – Boxster und 996. Ein Preisschild mit 29.900 Euro an einem frühen Basis-Boxster 986 mit niedriger fünfstelliger Laufleistung und unauffälliger Farbgebung zeugt von einem neuen Selbstbewusstsein und ein 996 Turbo im Messetrubel zwischen lauter Klassikern der siebziger und achtziger Jahre ist neu, auch bildlich gesprochen. Und natürlich ist der erste wassergekühlte Elfer längst ein Thema bei den Profis – jetzt noch einen guten kaufen, bevor die Preise durch die Decke gehen, ist, passend zum 25. Geburtstag der Baureihe, der meistgeraute Satz da draußen. Wunderschön restaurierte 356 und 911 aller luftgekühlten Jahrgänge sind eine Zier jeder Veranstaltung, aber sicher ist, dass ein unerwarteter Boxster über mehr Sensationspotential verfügt. Stehen bleiben, überlegen, Kopf schütteln (vielleicht sogar empören, dass so einer hier stehen darf) – ist der wirklich schon bald 30? Ja, auch wenn er nicht so aussieht.

Messen sind stets auch Leistungsschauen der Aussteller, ganz gleich, ob es sich um Händler, Club oder Unternehmen handelt. Die teuren und seltenen Hingucker und Exoten locken die Besucher und laden zum Träumen ein, während die erreichbaren Fahrzeuge zwei Hallen weiter noch über Tage im Kopf bleiben. Eigentlich hätte man zuschlagen sollen, aber ...

Abermals grüßt

*Jan-Henrik Muche*

Jan-Henrik Muche



BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



[www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)



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

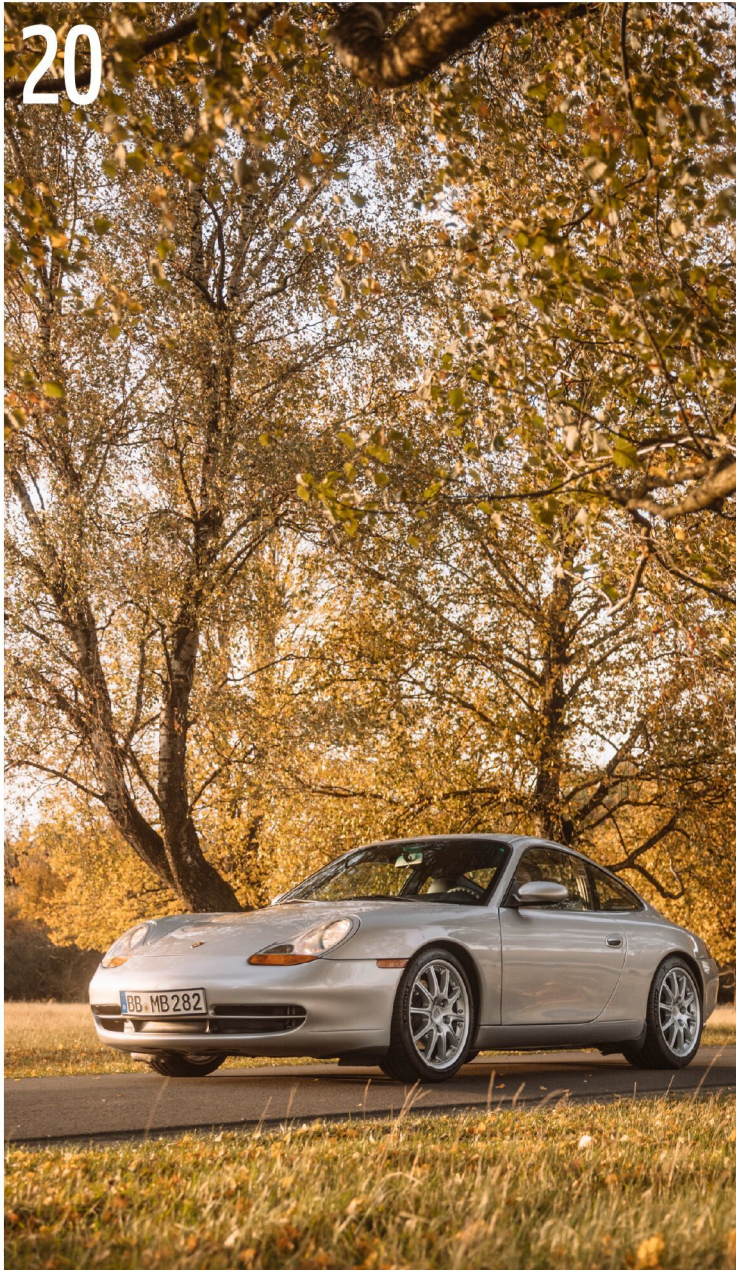


[porscheFahrer\\_magazin](https://www.instagram.com/porscheFahrer_magazin)



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

20



### 25 JAHRE 996

Es ist soweit: Der erste wassergekühlte Elfer reift vom Youngtimer zum Klassiker. Und wir erzählen, warum es genau der richtige Moment ist, um sich neu in ihn zu verlieben. Aber es muss nicht immer ein Turbo oder GT3 sein – schon ein schlichter 996 Carrera kann das Herz entflammen.

50



### STUDIE C 88

Vor 30 Jahren startete die Entwicklung des C 88, der als chinesischer Volkswagen Millionen von Menschen zu Autofahrern machen sollte. Es kam alles ganz anders. Statt in Großserie zu gehen, fuhr er ins Museum.



12



### 992 DAKAR

Hoch gelegtes Fahrwerk, Dachgepäckträger und nur 240 km/h Spitze! Alles nur Spielerei oder doch ernst gemeint? In der Wüste Nordafrikas geht der 992 Dakar ins Gelände und beweist, dass ein 911 auch Offroad kann.



### 993 R

Mehr Leistung, weniger Gewicht und etwas Bürzel. Der optimierte und sanft frisierte 993 R des britischen Tuners Autoart zeigt, dass auch beim letzten klassischen Elfer noch Luft nach oben ist.

### CAYENNE E3.2

Zum Sommer geht die neue Generation Cayenne an den Start, ein neuer V8-Motor und Hightech-Bedienkonzepte des Taycan stecken drin. In Kalifornien hat Porsche zur Testfahrt mit Vorserienfahrzeugen eingeladen.



## MASCHINEN

- 50 REPORT  
**C88 – DENKMODELL**
- 60 TUNING  
**AUTOART 993 R – VIERTEL-FINALE**
- 76 MAGAZIN  
**959 „PARIS-DAKAR“ – ENDE DER EISZEIT**

## SERVICE, TEST + TECHNIK

- 12 MADE BY PORSCHE  
**992 DAKAR – AUF ABWEGEN**
- 36 TECHNIK  
**CAYENNE 2023 – VERSION 3.2**
- 44 ROUTEN-PLANER  
**COL DE TURINI**

## MENSCHEN + MOTOREN

- 10 AUS DER REDAKTION  
**356 B T6 – EINE NUMMER ZU ROSTIG**
- 20 TITELSTORY  
**25 JAHRE 996 – EIN PORSCHE, VERSPROCHEN!  
+ DIE GANZE 996-MODELLREIHE IM ÜBERBLICK**
- 70 INTERVIEW  
**BERND KAHNAU –  
„VIELES, WAS WIR MIT DEM 993 EINGEFÜHRT  
HABEN, IST HEUTE SELBSTVERSTÄNDLICH.“**
- 84 HAPPY END  
**ARTZ NORDSTADT-EXPRESS – VW-PORSCHE 4/911**

## RUBRIKEN

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



Foto: privat

## FORTSETZUNG LESERBRIEF 2-2019

Ich komme nicht darum herum, Ihnen eine Fortsetzung meines Leserbriefes aus der Ausgabe 2-2019 zukommen zu lassen. Sehr stolz war ich damals, dass Sie meine 911-SC-/924-Story veröffentlicht hatten. Eigentlich war ich auch sehr glücklich mit meinem 924, musste aber im Laufe der Zeit feststellen, dass 125 PS im Auf und Ab der Bergstraßen Sardinien manchmal nicht ausreichen. Also machte ich mich auf die Suche nach einem Nachfolger. Mein treuer 924 ging an einen jungen Mediziner, der gerade die Porsche-Welt für sich entdeckt hatte. Der Kauf eines Boxster wurde ad acta gelegt (zu viel Sonne verträgt sich nicht mit fehlendem Dach und lichtem Kopfhaar), einen guten und bezahlbaren 968 CS zu finden, habe ich leider schnell aufgeben müssen. So fiel die Wahl auf einen Cayman des Modelljahres 2007 in meiner Lieblingsfarbe Schwarz. Nach einem kapitalen Motorschaden war der Motor bereits mit neuem Block, Sportkolben, 997-S-Kurbelwelle, verbessertem Kühlsystem sowie Cayman-R-Auspuff instandgesetzt und verbessert worden, so dass er jetzt laut Leistungsdiagramm 250 PS leistet. Einige tolle Ausfahrten im Norden der Insel habe ich mit meinem 987 bereits absolviert. Wie früher mit meinem 911 SC bin ich meist Sonntagmorgens in aller Herrgottsfrühe ganz alleine unterwegs und bei einem Cappuccino in meiner Lieblings-Kaffeebar höre ich anschließend dem leise knisternd abkühlenden Cayman zu. Das Leben kann so schön sein.

Salvatore Sabatino

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



Foto: Andreas Beyer

## MEHR ALS 500 – 912-REGISTER

Der Status des 912 war lange der der Juniorpartners: Immer etwas günstiger und nie ganz so selbstbewusst im Image wie der große Bruder 911. Dass dem einst verkaufstarken, filigranen Vierzylindermodell ein ganz eigener Reiz innewohnt, ist allerdings längst kein Geheimnis mehr. Dessen Fans und Liebhaber organisieren sich im 912-Register, 2015 anlässlich dessen 50. Geburtstags des 912 gegründet, das 2022 erstmals mehr als 500 registrierte Fahrzeuge auswies. Glückwunsch!

[www.912-register-germany.de](http://www.912-register-germany.de)



## MEHR ALS 300 – OLDTIMERMUSEEN

Wie viele Feuerwehrmuseen es in Deutschland gibt? Exakt 37. Außerdem zwei Motoren- und sieben Fahrradmuseen. In Summe sind es mehr als 330 große und kleine Museen für Automobile, Nutzfahrzeuge, Omnibusse, Motorräder, Traktoren etc., die Mobilität und/oder Technik zum Thema haben. Aufgelistet mit Standort, Kurzbeschreibung zu Ausstellungen und Schwerpunkten sowie Bildern finden sie sich auf einer Deutschlandkarte, ein Routenplaner hilft bei der Streckenplanung zwischen dem einen oder anderen Museum. Reinschauen und losfahren – es gibt mehr als man denkt.

[www.oldtimermuseen.de](http://www.oldtimermuseen.de)

# 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 Jahrzehnten 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](http://rotpunktkuechen.de)

#### Rotpunkt Küchen GmbH

Ladestraße 52  
32257 Bünde  
Germany  
[rotpunktkuechen.de](http://rotpunktkuechen.de)  
f [rotpunktkuechen](#)  
@ [rotpunktkuechen\\_de](#)



## 963 UND 911 GT3 R – AUFTAKT OHNE ERFOLGSERLEBNIS

Erst hatten sie kein Glück, dann kam noch Pech dazu. Weder die erstmals beim 24-h-Rennen von Daytona an den Start gegangenen 963 des Werksteams Porsche Penske Motorsport noch die neuen 911 GT3 R konnten bei ihrem Renndebüt überzeugen. Während der 680 PS starke 963 von Tandy/Jaminet/Cameron vorzeitig aufgeben musste, überquerte das Schwesterauto von Matt Campbell (Australien), Felipe Nasr (Brasilien) und Michael Christensen (Dänemark) den Zielstrich nach 24 Stunden auf Rang 7. Auch der Einsatz des 911 GT3 R verlief enttäuschend. Der Wettbewerb in den GT-Kategorien mit zahlreichen Fahrzeugkonzepten unterschiedlicher Hersteller wird mit Hilfe der sogenannten Balance of Performance auf ein gleiches Niveau gebracht. Dies gelang den Regelhütern der IMSA-Serie beim Saisonauftakt in Daytona nicht: Der neue GT3 R war unter anderem in der Motorleistung so stark beschnitten, dass die insgesamt sieben Fahrzeuge in den beiden Klassen nahezu chancenlos blieben. Platz 5 und 6 waren die besten Platzierungen.



## PCCM UND PCCM PLUS FÜR 997, 987 UND CAYENNE

Seit zwei Jahren bietet Porsche Classic mit dem Porsche Classic Communication Management (PCCM) und dem Porsche Classic Communication Management Plus (PCCM Plus) zwei Infotainment-Systeme für Old- und Youngtimer der Marke an. Ab sofort gibt es auch für den 911 der Generation 997, sowie Boxster und Cayman der Generation 987 und den Cayenne der ersten Generation der Modelljahre ein entsprechendes Angebot zum Nachrüsten. Kosten für die PCCM-Plus-Geräte: 1520 Euro ab Porsche Classic-Onlineshop oder Porsche Zentrum.



## MEHR HOODIES, MEHR MÜTZE

Die Martini-Farben kommen ja nie außer Mode! Maxpart-Racing hat nachgelegt, für Frühjahr, Sommer, Herbst und (den nächsten) Winter. Neu im Programm sind: blaue Beanie-Mütze und Kapuzenpulli in den Farben Dunkelblau und Crème.

[www.maxpart-racing.de](http://www.maxpart-racing.de)

## 75 JAHRE PORSCHE – TRÄUMEN MUSS ERLAUBT SEIN

Mit einem offiziellen Festakt in Berlin ist Porsche ins Jubiläumsjahr gestartet. „75 Jahre Porsche stehen für Pioniergeist, Herzblut und Träume. Wir feiern gemeinsam mit Menschen, die von Träumen angetrieben sind“, sagte Porsche-Chef Oliver Blume zur Eröffnung der Sonderausstellung „Driven by Dreams. 75 Jahre Porsche Sportwagen“, die im Volkswagen-Forum in Berlin noch bis zum 10. September zu sehen sein wird. Dort erstmals vorgestellt: die Studie Porsche Vision 357 – eine Hommage an den 356, mit dem alles begann. „Mit dem Porsche Vision 357 haben wir ein ganz besonderes Geburtstagsgeschenk kreiert. Es unterstreicht die Bedeutung unserer Design-DNA, die auf dem 356 basiert“, sagte Michael Mauer, Leiter Style Porsche. Die Studie, so Mauer, sei der Versuch, die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft stimmig miteinander zu verbinden. Die Basis für die Studie liefert der 500 PS starke 718 Cayman GT4 RS – was passt, weil ja auch die legendäre Nummer 1 von 1948 den Motor Wagenmitte trug. Der Fahrplan der Jubiläumsfeierlichkeiten zum 75. Firmengeburtstag sieht weitere Großevents vor. Am 9. Juni eröffnet das Porsche Museum eine Sonderausstellung, am 10. und 11. Juni (gleichzeitig das Wochenende des 24-h-Rennens in Le Mans) wird beim „Festival of Dreams“ am Hockenheimring Geburtstag gefeiert. Es gibt Fahrzeugausstellungen, Live-Acts, verschiedene Themenwelten und weitere Angebote für Fans, Clubmitglieder, Car-Communities und Kinder.





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](http://www.HappyFewRacing.com)



## EINE NUMMER ZU ROSTIG

**D**ie Geschichte der Restaurierung des 356 1500 von 1955 in Ausgabe 2-2023 erinnerte PORSCHE FAHRER-Mitarbeiter Manfred Kolb an dessen eigenes Restaurierungsvorhaben: einen 356 B T6, nahezu komplett, unberührt und verlockend günstig, gekauft 2002. Aber bereits bei Bergung des seit Jahren im Freien abgestellten Wagens bekam die Euphorie einen ersten Dämpfer: Der werkseitig angeschweißte Abschlepphaken fiel schon beim Einhängen des Seils von der Aufnahme ab. Heute ziert er als Mahnmal die Werkstattwand! Die Aufarbeitung der Mechanik wäre machbar gewesen, aber das Blech – oder besser: dessen Reste – waren in einem erbärmlichen Zustand. Der Innenraumteppich im Fußraum hatte mittlerweile eine tragende Funktion übernommen, die A-Säulen und Aufnahmen der Hinterradaufhängung waren nur noch in Fragmenten vorhanden. Zwei Karosseriebaukurse der Fahrzeugakademie Schweinfurt brachten die Erkenntnis, dass Blecharbeiten viel Übung und Erfahrung erfordern und ein 356 in diesem Zustand wohl mindestens eine Nummer zu groß für die eigenen Fähigkeiten (und den Geldbeutel) war. Also wurde die Notbremse gezogen und ein anderer Mutiger fand sich für den 356. Den ersetzte ein 911 Cabrio mit einem maroden Getriebe. Aber das ist eine andere Geschichte.

# 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**<sup>®</sup>

unterstützt von  


MADE BY PORSCHE - 911 DAKAR TYP 992

# AUF ABWEGEN

**Einen Elfer fürs Gelände gab es seit den Achtzigern nicht mehr.**

**Auch deshalb erinnert die Modellbezeichnung des ersten serienmäßigen Offroad-Elfers an das Abenteuer von damals: Dakar. Und der kann mehr, als das schrille Marketing-Outfit glauben macht.**







In den Radkästen prasseln die Kiesel wie Schrotkugeln auf dem Schießstand, der bunte Lack ist stumpf vor Staub, die Sonne brennt und hinter dem wuchtigen Heckflügel baut sich eine meterlange Schleppe aus Sand auf. Sie haben den Elfer in die Wüste geschickt, nur die Härtesten kommen hier durch.

Nachdem Porsche die Erinnerung an die berühmten gewordenen Safari-Einsätze der Marke bislang dem Museum, ein paar Restomods und deren geschäftstüchtigen Tunern überließ, hat das Team um Projektleiter Thomas Krickelberg nun erstmals einen 911 für den Einsatz in der Wüste konzipiert. Die Modellbezeichnung Dakar erinnert an vergangene Heldentaten.

42 Jahre, nachdem Porsche auf der IAA den Prototypen für den ersten Allrad-Elfer vorstellte, und 39 Jahre nachdem René Metge und Dominique Lemoine auf Porsche 953 bei der Rallye Paris-Dakar als Erste durchs Ziel gingen, wird ein 911 damit wieder zum Geländegänger und je nach Perspektive wahlweise zum SUV unter den Sportwagen oder zum Sportwagen unter den SUV.

Jedenfalls braucht es jetzt keinen Macan oder Cayenne mehr, um im Porsche durch die Pampa zu pflügen oder am Skilift in die Pole Position zu fahren.

Natürlich hat das Vergnügen seinen Preis. Mit 220.020 Euro kostet der 911 Dakar runde 50 Prozent mehr als der 992 Carrera 4 GTS, der ihm als Basis dient. Und da sind weder die 26.000 Euro für das Rallye-Design-Paket mit dem Look des Siegerwagens drin, noch die 5500 Euro für den spektakulären Dachkorb samt

LED-Flutlicht, der erst dann so richtig rüber kommt, wenn für über 1000 Euro auch noch Sandbleche, Klappspaten, staubdichte Reisetasche, Wasser- und Benzinanker bei Tequipment bestellt werden. Doch dafür hat Thomas Krickelbergs Mannschaft auch einen gründlichen Job gemacht.

### MAXIMAL 80 MM BODENFREIHEIT

Denn statt wie bei Allroad, Alltrack, Allterrain & Co einfach nur ein paar Gummi- oder Kunststoffscheiben für mehr Bodenfreiheit im Fahrwerk unterzulegen, ein paar Planken ans Blech zu schrauben und die Schürzen mit Edelstahlblechen zu schützen, haben sie dem 911 ausgehend vom Sportfahrwerk neben den 50 mm mehr Bodenfreiheit auch noch 30 mm eingebaut, die bei Bedarf zur Verfügung stehen.

Gab es das bislang nur an der Vorderachse zum Schutz der Bugleiste und dann auch nur bei Schritttempo, arbeitet das Liftsystem jetzt vorn und hinten und auch bei voller Fahrt: Ein Knopfdruck genügt und der Sportwagen reckt sich und fährt bis Tempo 170 wie auf Zehenspitzen. Und klar, für ein bisschen Deko reicht es natürlich dennoch – zum Beispiel die feuerrot lackierten und fest montierten Bergeösen an Bug und Heck oder die Schmutzfänger, die auf Wunsch hinter den Radkästen im Fahrtwind flattern.

Alles mal ganz anders: Grob profilierte Pirelli-Reifen sorgen für Grip auf schwerem Geläuf, aber die Spitze liegt Elfer-untypisch bei 240 km/h.



„EIN KNOPFD RUCK GENÜGT UND  
DER SPORTWAGEN RECKT SICH UND FÄHRT  
BIS TEMPO 170 WIE AUF ZEHENSPITZEN.“

Thomas Geiger



### 911 Dakar Typ 992

**Motor:** wassergekühlter Boxermotor mit Biturbo-Aufladung und Ottopartikelfilter

**Zylinder:** 6

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

**Hubraum:** 2981 cm<sup>3</sup>

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

**Drehmoment:** 570 Nm bei 2300/min

**Verdichtung:** 10,2 : 1

**Gemischaubereitung:** Benzin-Direkteinspritzung

**Kraftübertragung:** Allradantrieb mit Porsche Traktion Management (PTM), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) inkl. elektr. geregelter Hinterachs-Quersperre

**Getriebe:** Achtgang-PDK

**Karosserie:** selbsttragend, vollverzinkt

**Fahrwerk/Lenkung:** Einzelradaufhängung rundum, McPherson Vorderachse, elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung, PASM-Fahrwerk mit 50 mm Höherlegung, aktive Wankstabilisierung PDCC, hydr. Liftsystem an Vorder- und Hinterachse mit ca. 30 mm Höherlegung

**Bremsen:** Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten), gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

**Radstand:** 2450 mm

**Spur:** 1617 mm (vorn), 1572 mm (hinten)

**L x B x H:** 4530 x 1864 x 1338 mm

**Räder/Reifen:** 8 J x 19 mit 245/45 ZR 19 vorn, 11,5 J x 20 mit 295/40 ZR 20 hinten

**Leergewicht (DIN):** 1605 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1960 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 240 km/h

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

**Tankinhalt:** 67 l

**Durchschnittsverbrauch:** 11,3 l/SP (WLTP)

**Preis:** 220.020 Euro



Das Ergebnis ist verblüffend: Die insgesamt acht Zentimeter mehr Freiraum erweitern den Aktionsradius dramatisch! Ausgefahrene Feldwege, Schotterpisten voller Schlaglöcher, ja sogar Klettersteige nimmt der Elfer jetzt anstandslos unter seine grobstolligen Allterrainreifen und stiehlt dabei Cayenne & Co die Schau.

Denn nachdem der Fahrer erst einmal den Schmerz überwunden hat, der sich unweigerlich einstellt, wenn sein Schmuckstück zur Dreckschleuder wird, wenn die Federbeine auf den Wellen im Weg durchschlagen, das Buschwerk am Bodenblech kratzt und sich die Schnauze bisweilen in den Sand bohrt, dann pflügt der Dakar erstaunlich flott durchs Gelände und lässt sich auch von grobem Geröll, Matsch oder Dünen nicht aufhalten.

Im Gegenteil, je haltloser der Untergrund, desto größer wird der Spaß und nirgendwo ist der größer als in der Wüste – wozu sonst haben Thomas Krickelberg und seine Kollegen auch die Kraftverteilung des Allrads überarbeitet, die Quersperre nachgeschärft und zwei neue Fahr-

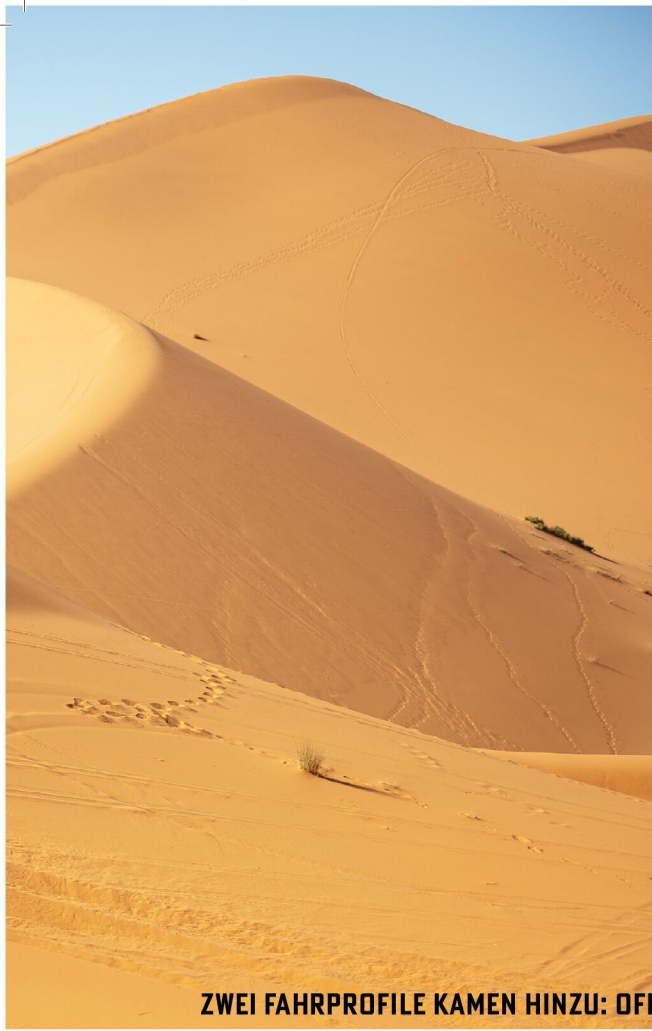
profile programmiert: Offroad für maximale Traktion auf schwerem Terrain und Rallye für eine wunderbare Eigendynamik im Heck und den perfekten Drift auf der Düne.

Dabei vermitteln Federung und dicke Gummis eine Elfer-untypische mensch- und materialschonende Nachlässigkeit, ohne jedoch die Verbindung zur Fahrbahn je abreißen zu lassen. Fest steht: Schon jeder normale 911 ist härter.

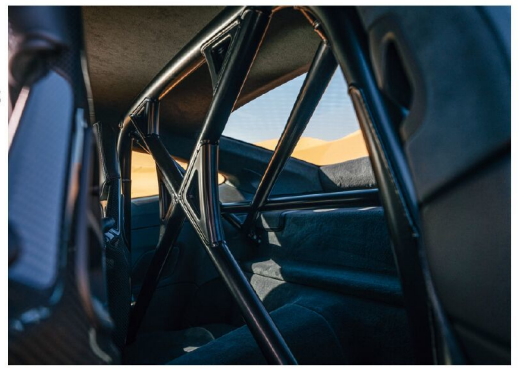
### **MOTOR AUS DEM 911 GTS**

Dass sich der Elfer in den Dünen besser schlägt als selbst der Projektleiter erwartet hätte, liegt neben den groben Pirellis auf den vorne 19 und hinten 20 Zoll großen Felgen nicht zuletzt am Sechszylinder aus dem Carrera 4 GTS. Klar, zuerst einmal natürlich an den 480 PS und den 570 Nm, aber eben auch daran, dass beim Porsche anders als bei allen anderen Wüstenwagen ein paar Zentner mehr auf der Hinterachse lasten und spürbar die Traktion verbessern.





911 DAKAR TYP 992



**ZWEI FAHRPROFILE KAMEN HINZU: OFFROAD FÜR  
MAXIMALE TRAKTION AUF SCHWEREM TERRAIN UND  
RALLYE FÜR EIN PLUS AN EIGENDYNAMIK IM HECK.**





Unterfahrschutz und hoch gelegtes Fahrwerk.  
Der Offroad-Elfer verfügt über Zutaten, die bei der  
Baureihe 911 60 Jahre lang undenkbar schienen.



Für alle, die es wirklich wissen wollen, hat Porsche sogar eine Rallye-Launch-Control programmiert. Wer die aktiviert, wirbelt erst recht Staub auf – schießt dafür aber dann in 3,4 Sekunden auf Tempo 100 und hält so mit dem GTS Schritt. Dabei ist der Dakar vielleicht der erste und einzige Serienporsche, bei dem Geschwindigkeit eher nebensächlich ist – schon bei 240 km/h setzen die Reifen das Limit. Langsamer war ein Elfer schon lange nicht mehr.

Es passt zur Idee des Rallye-Autos, dass die Rückbank weggelassen, dünnere Scheiben montiert und in der ersten Reihe klassische Sportsitzschalen installiert wurden. Mit 1605 Kilo wiegt der Dakar nur zehn Kilo mehr als ein 911 Carrera 4 GTS mit Doppelkupplung.

Dass Porsche jetzt endlich einen Offroad-Elfer bringt, ist auch ein später Triumph für Krickelberg. Als Projektleiter hat er vehement für das Auto gekämpft – und zwar seit mehr als zehn Jahren. Nachdem er damals allerdings nicht gegen die Bedenkenträger angekommen ist, kam der 992 Dakar dem Vorstand jetzt als spleeniger Gegenentwurf zu all den seriösen Elektroplänen offenbar gerade recht. Denn gerade während der Transformation ist es wichtig, dass Porsche auch weiterhin für Lust und Leidenschaft steht und sich deshalb auch mal unkonventionelle Modelle leistet, fasst er die Stimmungslage zusammen.

Doch so ganz zufrieden ist Thomas Krickelberg trotzdem noch nicht. Mehr als 2500 Autos wollte das Controlling

ihm nicht zugestehen, weil schon das als ambitioniertes Ziel galt. War es nicht, wie der Markt bewies: Noch bevor das Auto überhaupt bei den Händlern steht, ist es schon komplett ausverkauft. Gut, dass es ja bald ein großes Facelift für den Elfer geben wird und der Dakar dann vielleicht eine zweite, sehr viel größere Runde dreht.

### REIFEN SETZEN TEMPOLIMIT

Und überhaupt: Natürlich ist Dakar ein Sonderling und nicht viel mehr als ein Spielzeug für große Jungs mit einem noch größeren Sandkasten oder der ultimative Porsche für Poser. Aber der Abenteuer-Elfer funktioniert auch auf Asphalt und im Alltag so viel besser als etwa die halbgare Idee vom Taycan Cross Turismo, der nur nach mehr aussieht und doch nicht mehr bietet.

Zumindest ohne die auffällige Beklebung und die rustikal-anbauteile könnte der Dakar deshalb durchaus etwas Richtungsweisendes haben: Denn die etwas lässigere Abstimmung, die größere Bodenfreiheit und der bequemere Ausstieg tun dem Sportwagen gut und würden manchem schon reichen, damit er nicht zum SUV greift. Das werden die Kollegen bei Cayenne und Macan vielleicht nicht gerne hören, aber für alle anderen wäre das ein Gewinn. ◀

*Text: Thomas Geiger - Fotos: Porsche*



Spleeniger Gegenentwurf zur vernunftbetonten E-Mobilität, sportliche Ergänzung der SUV-Palette. PORSCHE FAHRER-Autor Thomas Geiger entdeckt im 911 Dakar ganz neue Seiten.

ANZEIGE

MERKUR  
PRIVATBANK

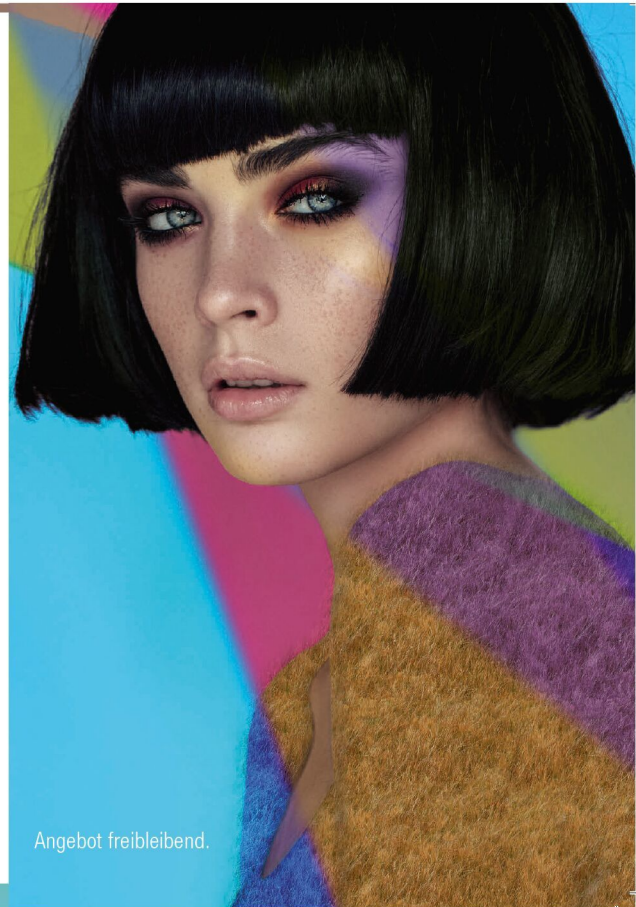


Exklusiv für Wertpapieranleger  
bis zu 3,25 % p.a.

Handelsblatt  
Deutschlands  
**BESTE  
Banken**  
2022  
MERKUR PRIVATBANK  
Kundenbefragung  
Im Vergleich: 22 Privatbanken  
Partner: ServiceValue GmbH  
handelsblatt.com - 19.07.2022

**euro**  
AM SONNTAG  
**TOP**  
**ONLINE-  
BROKER**  
**INVESTOREN**  
Ausgabe 32/2022

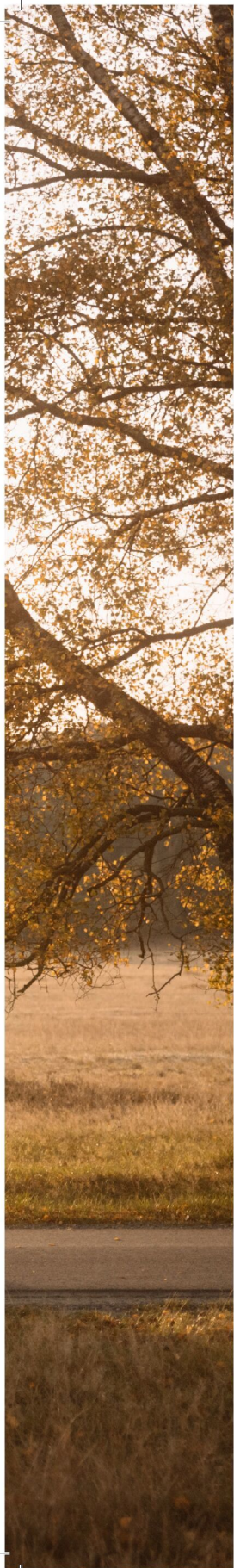
WirtschaftsWoche  
**ETF-Broker  
SEHR GUT**  
2022  
MERKUR PRIVATBANK  
Wertpapierdepot  
Im Vergleich: 29 Anbieter  
wirtschaftswoche.de - 30.08.2022  
FMH



☎ 089 59 99 80    🖥 [www.merkur-privatbank.de/exklusiv](http://www.merkur-privatbank.de/exklusiv)

Angebot freibleibend.





TITELSTORY - 911 CARRERA TYP 996

# EIN PORSCHE, VERSprochen!

Als Kind habe ich nie vom eigenen Porsche geträumt. Mehr als 40 verschiedene Autos und einiges an Lebenserfahrung waren nötig, bis der Funke übersprang. Ein wilder Ritt mit vielen Experimenten, der schließlich doch zu einem frühen 996 führte. Ein Finale mit Happy End?



**S**o unterschiedlich wie die Menschen, so unterschiedlich sind auch ihre automobilen Werdegänge. Meine Auto-Karriere ist etwas kompliziert: Ich gehöre zu der Kategorie, die schon mehr Autos besessen hat, als Geburtstagskerzen auf der Torte standen. Mit inzwischen 34 Jahren durfte ich schon weit über 40 vier- (und zwei-)rädriige Schätzchen mein Eigen nennen. Es waren stets Emotionskäufe oder es handelte sich um reine Neugierde. Wieso auch sonst sollte jemand nach einem Datsun Cherry von 1981 Ausschau halten?

Ich habe in all den Jahren viel ausprobiert, ganz nach dem Motto: Sometimes you win, sometimes you learn. Mercedes W123, W126, W114, BMW E31, E30, E34, Mazda MX5 NA, Chevrolet Tahoe, Chevrolet Chevelle ... Sagen

wir es so: Die Herrschaften auf der örtlichen Zulassungsstelle haben mich stets mit erwartungsvollen Blicken und der Frage: „Na, was ist es heute?“ begrüßt.

#### **G-SERIE ÜBER PREISLIMIT**

Manche Autos waren nur eine „schnelle Nummer“, andere entpuppten sich als wahre Lebensgefährten, die mich auf meinen vielen Reisen begleitet haben (als Fotograf fährt man sehr oft und sehr lange durch die Gegend). Mein aktueller Daily Driver, ein Saab 9-5 2.3 Turbo Kombi, ist zum Beispiel so eine treue Seele. Groß, bequem und mit skandinavischem Charme – drei Jahre und 100.000 Kilometer später ist noch lange kein Ende in Sicht.

Hin und wieder tauchten auf meinem digitalen Parkplatz auch luftgekühlte Elfer auf, als

sozialisierter Schwabe konnte ich mich dem Trend nicht komplett entziehen. Es gab da zum Beispiel mal einen ordentlichen 911 3.0 SC für deutlich unter 40.000 Euro, der mir Avancen machte. Aber es hat einfach nicht gefunkt. Stattdessen habe ich mir lieber einen rassigen Alfa Romeo GTV6 angelacht. Zack, der nächste Emotionskauf. Curore Sportivo und so.

Doch seit dem SC schien es, als hätte jemand einen Samen in meinen Kopf gepflanzt, der keimte und stetig wuchs. Die Marke Porsche rückte immer mehr in den Fokus meiner Aufmerksamkeit, aber leider schossen die so beliebten G-Modelle inzwischen deutlich über mein persönliches Preislimit hinaus. So vergingen ein paar Jahre, in denen ich nach bezahlbaren Alternativen suchte und sich der Traum, mir einen Elfer in die Garage zu



stellen, manifestierte. Nur die richtige Generation fehlte mir noch.

Im Sommer 2021 führte mich eine Fotoproduktion nach München. Abends im Hotel hing ich am Smartphone und wischte vor mich hin – das Gebrauchtwagenportal mobile.de ist mein Tinder.

### **SUCHE 911 BIS 20.000 EURO**

Suchprofil: „Porsche im Umkreis von 50 Kilometern bis 20.000 Euro“ und plötzlich sprang mir ein 996 ins Auge. Ja, der berühmte Spiegelei-Elfer! Selten hat eine Generation für solche Kontroversen gesorgt.

Die Beschreibung zum Auto las sich skeptisch: italienisches Fahrzeug, keine Historie und blauer Innenraum. Die Fotos: eine Frontschürze mit abgeplatzttem Lack, die Fahrertür

**IM ANGEBOT: EIN AUTO MIT UNKLARER HISTORIE UND OPTISCHEN MÄNGELN. ABER HINFAHREN KANN MAN JA MAL, ODER?**



„ES HATTE MICH GEPACKT! NOCH AM SELBEN ABEND  
UNTERSCHRIEB ICH DEN KAUFVERTRAG FÜR MEINEN ERSTEN,  
EIGENEN PORSCHE UND SCHICKTE MEINER FREUNDIN EIN  
BILD MIT DEN WORTEN „ICH KONNTE NICHT ANDERS ...“

*Maximilian Balázs*





hatte einen anderen Farbton als der Rest des Autos, dazu gelbe Scheinwerfer und Rücklichter und dann auch noch der „verfluchte“ 3,4-Liter-Boxer-Motor. Der Preis: günstig. Zu günstig? Die meisten hätten wahrscheinlich gesagt: Finger weg! Aber ich war neugierig, rief an und fuhr noch am selben Abend hin.

Als ich vor dem 996 stand, wurde mir klar, wieso die Interessenten vor mir ihre Rückreise ohne Kaufvertrag antraten. Der Porsche hat gelebt. Er wurde die letzten Jahre viel im Alltag benutzt. Stand draußen. Kratzer und Dellen hier und da, die Felgen ver Mackt, die Kunststoffteile ausgebleicht und innen wie außen einfach schmutzig.

Davon habe ich mich als erfahrener Autokäufer jedoch nicht abschrecken lassen. Viele meiner Fahrzeuge sahen am Tag des Kaufs so aus. Meine Devise: Optische Mängel sind einfacher zu beheben als technische. Und aus technischer Sicht war dieses Auto wirklich top.

Zwei Monate zuvor stand der 996 noch bei einem bekannten Münchner Porsche-Fachmann und wurde frei nach dem Motto „Bitte einmal alles“ für viel Geld inspiziert und gewartet. Das spürte ich bei der Probefahrt sofort. Straff und schnell, die Klimaanlage kühlte und das 6-Gang-Schaltgetriebe schaltet weich und ohne zu hakeln jeden Gang sauber durch. Es hatte mich gepackt! Noch am selben Abend unterschrieb ich den Kaufvertrag für meinen

ersten, eigenen Porsche und schickte meiner Freundin ein Bild mit den Worten „Ich konnte nicht anders ...“.

Zu diesem Zeitpunkt zählte ich ihn noch zu den Spontan-Käufen, die ich eventuell schon nach kurzer Zeit wieder abstoßen würde. Trotzdem, er war frisch gewartet, mit neuen Verschleißteilen versehen. Also meldete ich ihn unverzüglich an. Auf der Zulassungsstelle gab es Beifall („Endlich mal was G´scheits!“) und die optischen Mängel ließ ich zunächst unberührt.

### GÜNSTIG! ZU GÜNSTIG?

Ich musste ihn einfach fahren, erleben und genießen. Egal bei welchem Wetter und zu welchem Zweck. Stand ein Fotoauftrag an, für den ich nur wenig Equipment benötigte, nahm ich den Elfer. Besuchten wir meine Schwiegereltern im Ruhrgebiet, nahmen wir den Elfer (ja, auch da erntete ich Beifall). Spontane Erledigungen in der Stadt? Ab in den Elfer – und meinen Saab ließ ich immer öfter stehen.

Kurz vor dem ersten Winter gestand ich mir ein, dass sich das Abenteuer mit meinem 996 wohl doch zu etwas Langfristigem entwickelte. Manchmal passiert es eben, wenn man am wenigsten damit rechnet, nicht wahr? Also legte ich mir den Plan zurecht, dass er im Frühjahr wieder in alter Schönheit erstrahlen sollte. Konkret bedeutete das: Das halbe Auto wurde neu lackiert, die Felgen aufbe-



### 911 Typ 996

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ M96/01

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 96,0 x 78,0 mm

**Hubraum:** 3387 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 221 kW (300 PS) bei 6800/min

**Drehmoment:** 350 Nm bei 4600/min

**Verdichtung:** 11,3 : 1

**Gemischbereitung:** Bosch Motronic ME 7.2

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G96/00, a. W. Fünfgang-Tiptronic S Typ A96/00

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

**Fahrwerk:** McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn); Einzelradaufhängung an fünf Lenkern, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

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

**Radstand:** 2350 mm

**Spur:** 1485 mm (vorn), 1500 mm (hinten)

**L x B x H:** 4430 x 1765 x 1305 mm

**Räder und Reifen:** 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn) und 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten), a. W. 7,5 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn) und 10 J x 18 mit 265/35 ZR 18 (hinten)

**Tankinhalt:** 64 l

**Leergewicht:** 1320 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1720 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 280 km/h

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 5,2 sec

**Stückzahl:** 31.135 (Coupé), 23.598 (Cabrio)

**Bauzeit:** 1997–2000

**Preis:** 136.790 Mark (1998)



reitet, eine neue Frontscheibe musste her, die Kunststoffteile wurden aufgefrischt und ich fand noch einen Satz originalverpackter Frontscheinwerfer in Spiegelei-Optik. Das Ergebnis? Nun, berufsbedingt muss ich sagen: Fotos sagen mehr als tausend Worte ...

Ein unverbastelter Porsche 996 von 1998 in Artkissilber, Interieur in Metropolblau – einfach schön. Die Farbkombination ist ein wichtiger Aspekt, weshalb er mir so sehr gefällt. Dazu zählen auch die gelben Scheinwerfer und Rücklichter, definitiv. Ein positiver Nebeneffekt: Bei lokalen Events hat er einen höheren Seltenheitswert als ein G-Modell. 18 Monate und 20.000 Kilometer später bin ich rundum glücklich.

Mein 996 ist ein herrlich unaufgeregter und zuverlässiger Begleiter. Er bietet mir genug Platz für berufliche und private Reisen und gleichzeitig ein Dach über dem Kopf, falls ich beim Fotografieren während des 24-Stunden-Rennens am Nürburgring ein paar Stunden Schlaf brauche. Ob Langstrecke auf der Auto-

bahn oder Pässe abreißen in den Dolomiten – der 3,4-Liter-Boxer-Motor arbeitet souverän in allen Leistungsspektren. Mit knapp 150.000 Kilometer Laufleistung zeigt er sich immer noch unrevidiert und ohne auffällig hohen Ölverbrauch. An heißen Sommertagen kühlt die Klimaanlage wunderbar und im Herbst unterstützt die Sitzheizung – ganz zur Freude von Ferry, unserem kleinen Hund, der im Porsche gerne standesgemäß mitreist.

Und ich muss zugeben: So ein langfristiges Commitment hat durchaus seine Vorzüge. Man weiß, was man hat, kann sich drauf verlassen, fühlt sich geborgen. Zwischen dem 996 und mir hat sich ein richtiges Vertrauensverhältnis entwickelt. Ich finde, langsam wird es Zeit für ein Brüderchen ... ◀

*Text: Maximilián Balázs · Fotos: Roman Rätzke*

Außen silber, innen blau: So gediegen traten sie auf, die Elfer der Nineties. Dass nach Öffnen der Motorhaube nur Plastik zu sehen ist, gehört seit dem 996 dazu.

TITELSTORY

# CARRERA



## 996 TARGA

**Motor:** wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 96/03, 4 Ventile pro Zylinder, VarioCam Plus, Einlass-Nockenwellenverstellung, Ventilhubschaltung

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 100 x 76,4 mm

**Hubraum:** 3596 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 320 PS bei 6800/min

**Drehmoment:** 370 Nm bei 4250/min

**Verdichtung:** 11,3 : 1

**Gemischbereitung:** Bosch Motronic ME 7.8

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G 96/01, auf Wunsch Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/10

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

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

**Radstand:** 2350 mm

**Spur:** 1465 mm (vorn), 1500 mm (hinten)

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

**Räder/Reifen:** 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten); auf Wunsch 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 285/30 ZR 18 (hinten)

**Leergewicht:** 1415 kg / 1470 kg (Tiptronic)

**Zul. Gesamtgewicht:** 1845 kg / 1900 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 285 km/h / 280 km/h

**Beschleunigung 0-100 km/h:** 5,2 s / 5,7 s

**Tankinhalt:** 64 l

**Bauzeit:** 2001-2005

**Preis:** 159.041 Mark (164.656 Mark) Mj. 2002

## 996 CARRERA COUPÉ + CABRIO WLS

**Baujahr:** 2000-2001

**Hubraum:** 3387 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 320 PS bei 6800/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 285 km/h



## 996 COUPÉ + CABRIO (3,6 LITER)

**Baujahr:** 2001-2004

**Hubraum:** 3596 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 320 PS bei 6800/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 285 km/h

## 996 CARRERA COUPÉ + CABRIO WLS (3,6 LITER)

**Baujahr:** 2002-2004

**Hubraum:** 3596 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 345 PS bei 6800/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 290 km/h



## 996 CARRERA „40 JAHRE 911“

**Baujahr:** 2003

**Hubraum:** 3596 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 345 PS bei 6800/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 290 km/h



# CARRERA 4

## 911 CARRERA 4 CABRIO

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ 96/02

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 96,0 x 78,0 mm

**Hubraum:** 3387 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 221 kW (300 PS) bei 6800/min

**Drehmoment:** 350 Nm bei 4600/min

**Verdichtung:** 11,3 : 1

**Gemischaubereitung:** Bosch Motronic M 5.2

**Kraftübertragung:** Allradantrieb über Viscolamellenkupplung und Kardanwelle

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G 96/30, a. W. Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/30

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

**Fahrwerk:** McPherson-Federbeine, Längs- und Querlenker aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn);

LSA-Mehrlenkerhinterachse und Fahrschemel aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

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

**Radstand:** 2350 mm

**Spur:** 1465 mm (vorn), 1500 mm (hinten)

**L x B x H:** 4430 x 1765 x 1305 mm

**Räder/Reifen:** 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten);

a. W. 7,5 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 265/35 ZR 18 (hinten)

**Tankinhalt:** 64 l

**Leergewicht:** 1450 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1850 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 280 km/h

**Beschleunigung 0-100 km/h:** 5,2 s

**Bauzeit:** 1998-2000

**Stückzahl:** 9411 (Coupé: 12.643)

**Preis:** 166.160 Mark (1998)





### 996 CARRERA 4 „MILLENNIUM“

**Baujahr:** 1999  
**Hubraum:** 3387 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 300 PS bei 6800/min  
**Höchstgeschwindigkeit:** 280 km/h



### 996 CARRERA 4 COUPÉ + CABRIO (3,6 LITER)

**Baujahr:** 2001–2004  
**Hubraum:** 3596 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 320 PS bei 6800/min  
**Höchstgeschwindigkeit:** 285 km/h



### 996 CARRERA 4S COUPÉ

**Baujahr:** 2001–2004  
**Hubraum:** 3596 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 320 PS bei 6800/min  
**Höchstgeschwindigkeit:** 280 km/h



### 996 CARRERA 4S CABRIO

**Baujahr:** 2003–2004  
**Hubraum:** 3596 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 320 PS bei 6800/min  
**Höchstgeschwindigkeit:** 280 km/h



# TURBO

## 996 TURBO

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ 96/70, Biturboaufladung

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 100 x 76,4 mm

**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 309 kW (420 PS) bei 6000/min

**Drehmoment:** 560 Nm bei 2700/min

**Verdichtung:** 9,4 : 1

**Gemischaubereitung:** Bosch Motronic M 7.8

**Max. Ladedruck:** 0,8 bar

**Kraftübertragung:** Allradantrieb über Viscolamellenkupplung und Kardanwelle

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G 96/50,

a. W. Fünfgang-Tiptronic S Typ A 96/50

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

**Bremsen:** 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel (hinten); innenbelüftete und gelochte Scheiben 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten); ab Mj. 2003 a. W. PCCB-Bremsanlage

**Radstand:** 2350 mm

**Spur:** 1465 mm (vorn), 1528 mm (hinten)

**L x B x H:** 4435 x 1830 x 1295 mm

**Räder/Reifen:** 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn),

11 J x 18 mit 295/30 ZR 18 (hinten)

**Tankinhalt:** 64 l

**Leergewicht:** 1540 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1885 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 307 km/h

**Beschleunigung 0-100 km/h:** 4,2 sec

**Stückzahl:** 22.062

**Bauzeit:** 2000-2003

**Preis:** 234.900 DM (2000)







### **996 TURBO CABRIO**

**Baujahr:** 2003–2004

**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 420 PS bei 6000/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 305 km/h

### **996 TURBO COUPÉ + CABRIO WLS**

**Baujahr:** 2001–2004

**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 450 PS bei 5700/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 307 km/h



### **996 TURBO S COUPÉ + CABRIO**

**Baujahr:** 2004

**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 450 PS bei 5700/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 307 km/h

# GT3 + GT2

## 911 GT3

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ M96/76

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 100 x 76,4 mm

**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 265 kW (360 PS) bei 7200/min

**Drehmoment:** 370 Nm bei 5000/min

**Verdichtung:** 11,7 : 1

**Gemischaubereitung:** Bosch Motronic M 5.2.2

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G96/90

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

**Bremsen:** 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsattel, innenbelüftete, gelochte Scheiben 330 x 34 mm (vorne), 330 x 28 mm (hinten)

**Radstand:** 2355 mm

**Spur:** 1475 mm (vorn), 1495 mm (hinten)

**L x B x H:** 4430 x 1765 x 1270 mm

**Räder und Reifen:** 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 285/30 ZR 18 (hinten)

**Tankinhalt:** 89 l

**Leergewicht:** 1350 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1630 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 302 km/h

**Beschleunigung 0-100 km/h:** 4,8 sec

**Stückzahl:** 1868

**Bauzeit:** 1999-2000

**Preis:** 179.500 Mark (1999)

## 911 GT2

**Motor:** wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ 96/70 S, Biturboaufladung

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 100 x 76,4 mm

**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 340 kW (462 PS) bei 5700/min

**Drehmoment:** 620 Nm bei 3500/min

**Verdichtung:** 9,4 : 1

**Max. Ladedruck:** 0,9 bar

**Gemischaubereitung:** Bosch Motronic M 7.8

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G 96/88

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

**Bremsen:** PCCB-Bremsanlage; 6-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsattel (vorn), 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsattel (hinten); innenbelüftete und gelochte Scheiben 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

**Radstand:** 2355 mm

**Spur:** 1495 mm (vorn), 1520 mm (hinten)

**L x B x H:** 4450 x 1830 x 1275 mm

**Räder/Reifen:** 8,5 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn), 12 J x 18 mit 315/30 ZR 18 (hinten)

**Tankinhalt:** 89 l

**Leergewicht:** 1440 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1720 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 315 km/h

**Beschleunigung 0-100 km/h:** 4,1 s

**Stückzahl:** 963

**Bauzeit:** 2000-2002

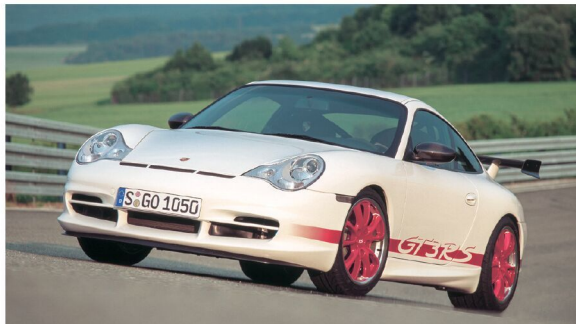
**Preis:** 339.000 Mark (2000)





### 996 GT3 II

**Baujahr:** 2003–2004  
**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 381 PS bei 7400/min  
**Höchstgeschwindigkeit:** 306 km/h



### 996 GT3 RS

**Baujahr:** 2003–2004  
**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 381 PS bei 7400/min  
**Höchstgeschwindigkeit:** 306 km/h



### 996 GT2

**Baujahr:** 2000–2002  
**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 462 PS  
**Höchstgeschwindigkeit:** 315 km/h



### 996 GT2 II

**Baujahr:** 2003–2005  
**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 483 PS bei 5700/min  
**Höchstgeschwindigkeit:** 319 km/h

Fotos: Porsche / Roman Rätzke

TECHNIK - CAYENNE E3.2

# VERSION

Die dritte Version des Topsellers geht in die nächste Runde, bald steht der neue Cayenne beim Händler. Die Optik wird maßvoll geschärft, neu sind vor allem Cockpit, Konnektivität und natürlich der V8-Motor der S-Version.



# 3.2





**E**igentlich wollte er es gemütlich angehen lassen an diesem Morgen und nur ein bisschen Sonne tanken in seinem silbernen 356. Doch als ihn hier in den Hollywood Hills und den Canyons über Malibu plötzlich eine ganze Armada schwarzer Cayenne mit vielen merkwürdigen Aufklebern überrollt, ist es mit der Ruhe des Pensionärs vorbei. Es sind nicht irgendwelche Porsche-Piloten, sondern Experten aus Weissach, die fernab der Heimat am Steuer der letzten Prototypen aus der intern E3,2 genannten Auflage, mit der Porsche die dritte Generation zuverlässig über die Zielgerade bringen will.

Gut fünf Jahre nach der Premiere des intern E3 genannten Bestsellers bekommt der große Geländewagen 2023 ein gründliches Update. Und weil der Cayenne in Zeiten der Transformation genau wie sein kleiner Bruder Macan womöglich etwas länger laufen muss als geplant, hat Porsche viel Arbeit investiert

– damit es einen sanften Umstieg auf die kommenden Stromer gibt. „Selten gab es bei uns so ein tiefgreifendes Facelift wie diesmal“, sagt Cayenne-Baureihenleiter Stefan Fegg und bittet zur Mitfahrt im Prototypen.

#### UPDATE IM GROSSEN UMFANG

Bevor der dritte Cayenne im April tatsächlich sein zweites Gesicht bekommt und im Sommer dann wieder als konventionelles SUV und als Coupé zu Schätzpreisen knapp unter 90.000 Euro auch an die Kunden ausgeliefert wird, sind Fegg und Kollegen in und um Los Angeles unterwegs, um den neuen Modellen den letzten Schliff zu geben.

Die kurvigen Canyons haben die Entwickler dabei nicht ohne Grund ausgesucht. „Wir wollten vor allem den Spagat zwischen Sportlichkeit und Komfort noch weiter spreizen“, sagt Stefan Fegg mit Blick auf das optimierte Fahrwerk. Das lebt von einer verbesserten Hinterachslenkung und einem gründlichen



CAYENNE E3.2



Keine Wappen, keine Namen – und trotzdem ist die dritte Version des SUV-Bestellers auf den ersten Blick als Cayenne zu erkennen.



## DER NEUE V8-MOTOR DES CAYENNE S HOLT AUS VIER LITERN HUBRAUM 475 PS. DER TURBO GT IST IN EUROPA GESCHICHTE.

Upgrade für Stahl- und Luftfeder-Fahrwerk. Ersteres kommt nun immer serienmäßig mit PASM, letzteres nutzt ein Zweikammer-System samt Zweiventil-Dämpfer und erlaubt eine verbesserte Abstimmung in den einzelnen Fahrmodi.

Außerdem zieht Porsche künftig Reifen auf, die eine höhere Tragfähigkeit haben und dank eines niedrigeren Luftdrucks mehr Abrollkomfort bieten. Und wer gerne auf großem Fuß fährt, erhält nun ein erweitertes Angebot an Winter- und Ganzjahresreifen im 22 Zoll-Format.

### FAHRWERK UND REIFEN LIEFERN MEHR KOMFORT

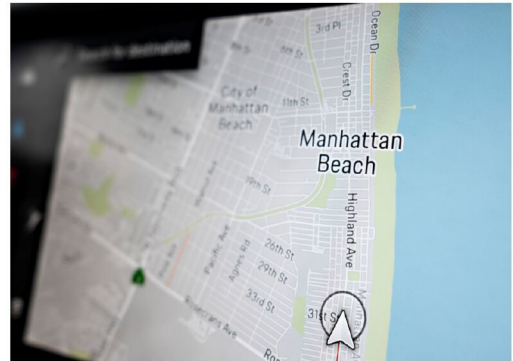
Mehr Komfort auf der einen und mehr Kontrolle auf der anderen Seite: Deshalb bügeln die Prototypen die tiefen Scharten im Asphalt jetzt noch besser glatt und deshalb hat der Fahrer den Koloss in den vielen engen Kurven hier noch besser im Griff. Und schnell ist er – sehr zum Leidwesen des 356-Fahrers im Rückspiegel.

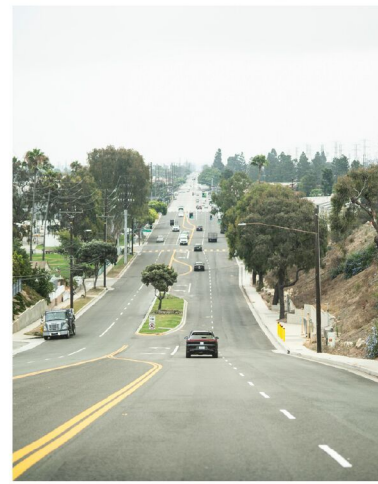
Natürlich wurde auch an der Leistungsschraube gedreht – aber nicht nur. Sogar einen neuen Achtzylinder wird es noch einmal geben. Zwar müssen sich zumindest die Europäer vom sündig-seligen Turbo GT verabschieden, der bei uns an den Zulassungshürden scheitert, während er im Rest der Welt jetzt sogar mit 660 PS statt 640 PS und weiterhin 850 Nm lockt.

Doch dafür gibt es jetzt im Cayenne S einen neuen V8, sagt Stefan Fegg und verspricht aus vier Litern Hubraum 475 PS – 35 PS mehr als beim nie so recht geliebten 2,9-Li-









**COCKPIT UND MITTELKONSOLE  
ERINNERN AN DEN TAYCAN.  
STATT EINES SCHALTKNAUFS  
GIBT ES EINEN KLEINEN HEBEL  
IM ARMATURENBRETT.**

ter-Motor aus der ersten Halbzeit. Gleichzeitig steigt das maximale Drehmoment von 550 auf 600 Nm. Einziger V6 ist deshalb künftig der 3,0-Liter im Basis-Modell, das nun aber mit 354 statt 340 PS in der Liste steht und auch beim Drehmoment mehr zu bieten hat: 500 statt 450 Nm machen hier in den Hollywood Hills schon einen Unterschied.

Natürlich ist Elektromobilität auch bei den Porsche-SUV ein Thema – selbst wenn ein vollelektrischer Cayenne anders als der E-Macan noch in weiter Ferne ist. Stattdessen gibt es einen Plug-In-Hybrid in mittelfristig drei Konfigurationen mit bis zu 700 PS Systemleistung, der auf einem deutlich verbesserten Elektro-Paket basiert.

So hat Porsche nicht nur die Leistung des E-Motors von 100 auf 130 kW gesteigert, sondern auch bei der Batterie nachlegt und jetzt einen Akkublock von 25,9 statt 17,9 kWh unter den Kofferraumboden geschraubt. Damit steigt die Reichweite um rund 80 Prozent und dürfte nahe an 80 Kilometer kommen, sagt Fegg. Und während das Ladevolumen des Cayenne darunter nicht leidet, geht mit dem Facelift auch die Ladeleistung dramatisch nach oben. Statt mit 3,6 oder 7,2 kW zapft der Plug-In-Hybrid den Strom jetzt mit

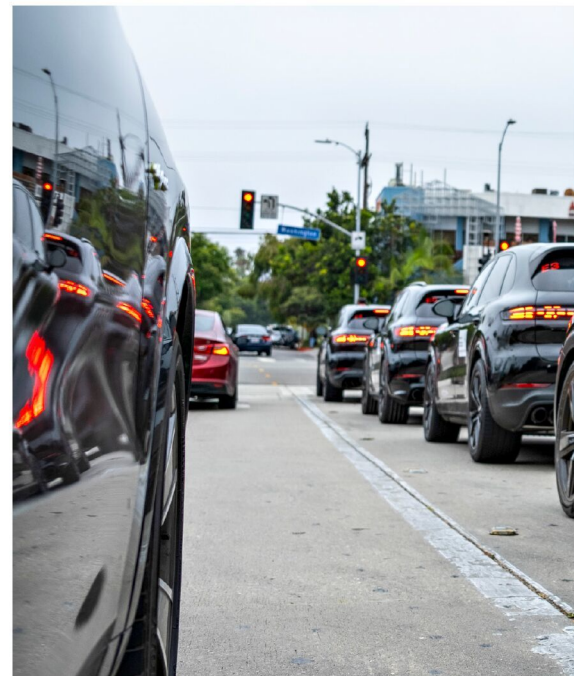
bis zu 11 kW und ist im besten Fall trotz des größeren Akkus sogar spürbar schneller wieder auf 80 Prozent.

Das neue Cockpit erinnert verdächtig an den Taycan: Endlich sind auch die Armaturen des Geländewagens voll digitalisiert. Hinter dem ebenfalls neuen Lenkrad mit dem mittlerweile obligatorischen Drehschalter für die Fahrmodi biegt sich ein geschwungenes Display von 12,65 Zoll, darüber schimmert das optimierte Head-Up-Display und auf dem 12,3 Zoll großen Zentral-Bildschirm lassen sich Smartphones mit Apple oder Android jetzt noch besser integrieren.

#### **V6 NUR IM BASISMODELL**

Am meisten profitiert jetzt aber der Beifahrer. Für den gibt es auf Wunsch wie im Taycan ein eigenes Display mit 10,9-Zoll-Diagonale, das auch während der Fahrt uneingeschränkt nutzbar ist: Eine spezielle Folie sperrt den Blick des Fahrers aus und macht ablenkungsfrei das Streaming von TV-Shows oder die Einspielung von Videofilmen möglich.

Neu ist auch die Mittelkonsole: Auf der verschwindet – wie schade – jetzt allerdings der Schaltknopf. Als kleiner Hebel im Armaturenbrett macht er so zwischen den Sitzen



zwar mehr Platz für eine klimatisierte Handy-Schale und die Becherhalter, ent-rückt den Cayenne aber etwas weiter vom Fahrer und verschiebt das Porsche-Pendel so noch ein bisschen weiter weg vom Elfer hin zum Taycan.

Dazu gibt's ein paar neue Feinheiten aus der Abteilung Color & Trim, eine zum Beispiel um LED-Matrixscheinwerfer, Sitzheizung, 20-Zoll-Räder und Park- und Spurhalteassistent erweitern Grundausstattung, mit der die erwartete Preissteigerung von etwa zehn Prozent egalisiert wird. Serienmäßig wird das Advanced Cabin Air Quality System sein, das die Insassen im intelligenten Zusammenspiel von Feinstaubsensor und -filter, GPS-gestützter Umluftfunktion und Ionisator vor schlechten Gerüchen, Partikeln und Schadstoffen von außen schützt. Smog-geplagte Großstädter rund um die Welt werden es Porsche danken.

Während es innen viel Neues zu entdecken gibt, werden die kleinen Retuschen an der Karosserie noch von der üblichen Tarnfolie kaschiert. Scheinwerfer, Schürze und auch die Motorhaube zeigen sich neu konturiert. Und die wichtigste Änderung am Heck erkennt man trotz der Tarnung: Wie beim Coupé rutscht das Kennzeichen jetzt auch beim Vollheck deutlich nach unten und lässt die Leuchten am Kofferraumdeckel markanter wirken.

Da der federleichte Sportwagen aus der guten alten Zeit, hier der komfortable Koloss, der den Aufbruch in die neue Zeit wagt – viel weiter als der 356 und der E3,2 können zwei Porsche kaum auseinander liegen. Und doch gibt es neben dem Wappen auf der Haube und natürlich der Herkunft noch eine weitere Gemeinsamkeit: Auch der Cayenne ist mit seinen 20 Jahren Bauzeit mittlerweile so lange dabei, dass sich jetzt im letzten Jahr die Truppe von Porsche Classic seiner angenommen hat. ◀

Text: Thomas Geiger · Fotos: Porsche



## Klein. Schwarz. Stark. Mobiler HiFi-Genuss

nuGo! ONE



### Viel mehr als eine Bluetooth-Box

- **Das portable HiFi-Stereo-System**  
Klangbrillantes Musik-Streaming mit Bluetooth aptX HD und 55 Hz Tiefgang
- **DAB+/FM HD Weltradioempfänger** für starken Empfang – mit Teleskop-Antenne
- **Großer Klang im Kompaktformat**  
durch 2 Breitbandtreiber, Passivradiator und DSP-Technologie
- **Powerplay24** – bis zu 24 Stunden Akkulaufzeit und Schnellladefunktion
- **Ideal für unterwegs** mit Weckfunktion und Spritzwasserschutz (IPX5)

nuGo! ONE, 2x20 W HiFi-Stereo, 285 € inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

### Direkt + günstig vom Hersteller nubert.de

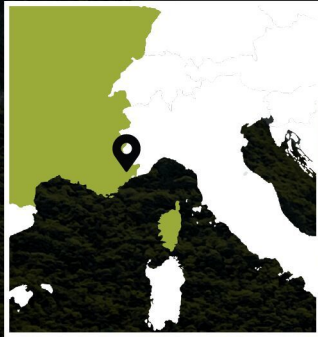
Nubert electronic GmbH, Nubertstr. 1, D-73529 Schwäbisch Gmünd  
Webshop [www.nubert.de](http://www.nubert.de) · Vorführstudios in Schwäbisch Gmünd und  
Duisburg · Expertenberatung +49 (0) 7171 8712-0

**nubert**<sup>®</sup>

EHRliche LAUTSPRECHER

ROUTEN-PLANER

# COL DE TURINI



LAND : FRANKREICH

REGIONEN : ALPES-MARITIMES

HÖCHSTER PUNKT : 1607 M

ZIELPUNKTE : KAPELLE NOTRE-DAME  
DE LA MENOIR, HOTEL DES TROIS VALLÉES

**D**er Col de Turini befindet sich im Süden der französischen Alpen, etwa eine Stunde bergauf im Hinterland von Nizza entfernt. Die Turini-Straße verbindet Lantosque im Vésubie-Tal mit Sospel im Bévéra-Tal. Über den auf 1607 m Höhe gelegenen Gipfel führt eine weitere Straße ins Paillon-Tal und zu den Städten Escarène und Lucéram. Für Rallye-Fans war der Col de Turini stets eine Wegmarke, an der aus Fahrern Helden wurden.

Mit drei möglichen Routen, die zum Gipfel führen, fällt es schwer, sich für eine von ihnen zu entscheiden. Vom Westen her über das kleine Dorf Bollène-Vésubie kommend, ist der Zugang am einfachsten und am direktesten. Die Straße ist breit, der Asphalt griffig, so dass der Weg zur Passhöhe einleichter ist. Wenige Kilometer nach dem Ortsausgang beginnen die ersten Haarnadelkurven, ein dichter Nadelwald säumt die Straße bis zum Turini-Pass auf 1607 Metern Höhe – die schnelle Lösung.

Der zweite Weg nach oben hat eine Rallye-Vergangenheit. Vom Süden aus bei Sospel beginnt ein Aufstieg, der etwa 25 km länger und anspruchsvoller ist – es ist auch der Weg, der oft von den Teilnehmern der Rallye Monte-Carlo hinauf zum Col de Turini genommen wurde. Die Straße beginnt ihren Aufstieg in der eindrucksvollen Piaon-Schlucht und ist Teil der Route des Grandes Alpes. Im Vergleich zur Westseite ist die Straße hier schmaler, der Asphalt viel unregelmäßiger und die Strecke anspruchsvoller. Kurz vor Moulinet führt die Straße an der berühmten Notre-Dame de la Menour vorbei, einer kleinen Kapelle auf einem Gipfel, die nur zu Fuß über eine Brücke zu erreichen ist und zur Pause mit Blick auf die soeben gefahrenen Kurven einlädt. Wieder am Steuer, durchquert die Straße das kleine Dorf Moulinet und taucht kurz nach den letzten Häusern in dichte Vegetation ein. Einige Kilometer weiter, am Ausgang eines engen Tunnels, formt der Straßenverlauf eine der eindrucksvollsten Kurvenfolgen des Col de Turini.

Auf 1170 m über dem Meeresspiegel verlassen wir das Bévéra-Tal und erreichen das Turini-Tal, um den zweiten Teil des Aufstiegs zu beginnen. Im Schatten eines Fichtenwaldes führt eine Reihe von acht aufeinanderfolgenden Kehren zum Ziel hinauf.

Oben auf 1607 Metern heißen uns drei Chalets willkommen. Ob auf der Terrasse zum Kaffee, zum Essen oder zum Übernachten – ein Halt in einem dieser Häuser ist ein Muss bei einem Besuch des Turini. Jedes der Hotels stellt Fotos und Souvenirs aus der goldenen Ära des Rallysports aus. Das bekannteste ist das Hotel des Trois Vallées, ein Museum für sich. Die Eingangstür ist mit Aufklebern von Enthusiasten und Clubs aus aller Welt bedeckt, innen hängen die Wände voll mit Fotos, Mützen, historischen Zeitungen und andere Rallye-Devotionalien.

Hinab geht es nach Süden in Richtung des Dorfes Peïra-Cava. Hier folgt die Straße vom Gipfel aus ihrem Weg entlang des Bergkamms, die Straße ist breit und der Höhenunterschied bis zum Dorf nur gering. Wenige Meter nach dem Ortsausgang von Peïra-Cava, an der „Baisse de la Cabanette“, liegt eine Gabelung. Auf zwei Wegen kann man hier abtauchen und das Dorf Lucéram erreichen. Geradeaus führt die Straße über den Col Saint Roch, der mit seinen Kurven und einigen Haarnadelkurven eine hervorragende Option darstellt, links stürzt sich die am Berghang gebaute Straße mit einer Abfolge von 16 Haarnadelkurven ins Tal hinab. Ein Halt in der ersten engen Kurve bietet einen Panoramablick auf die folgenden Kurven und das Mittelmeer am Horizont. Ein würdiger Abschied vom Col de Turini. ◀

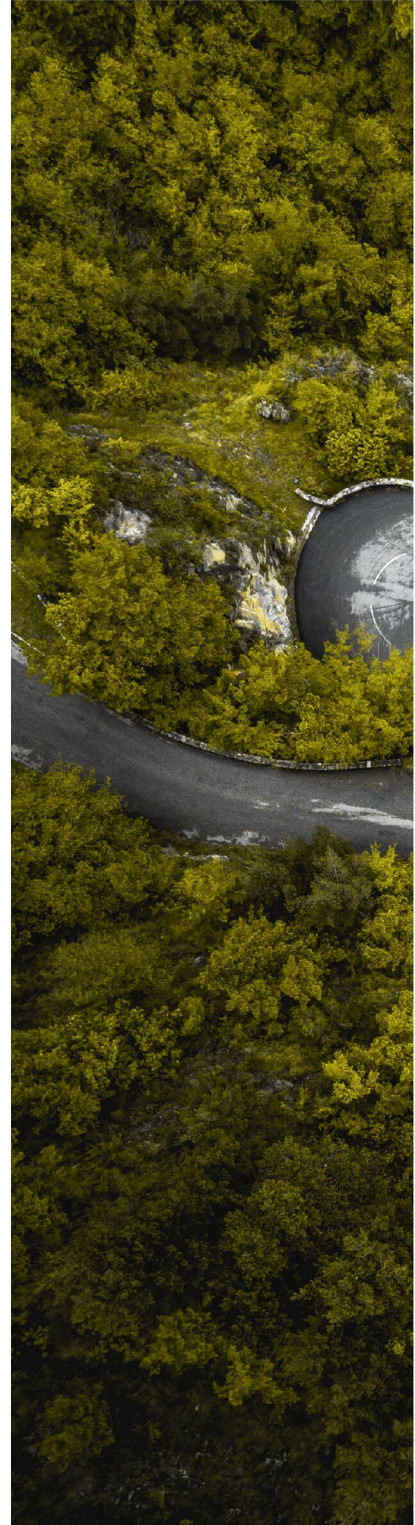
*Text und Fotos: CurvesHunter/ Übersetzung: Jan-Henrik Muche*







VOM SÜDEN AUS BEGINNT EIN AUFSTIEG, DER ETWA  
25 KM LÄNGER UND ANSPRUCHSVOLLER IST – ES IST AUCH DER WEG,  
DER OFT VON DEN TEILNEHMERN DER RALLYE MONTE CARLO  
HINAUF ZUM COL DE TURINI GENOMMEN WURDE.



**OBEN AUF 1607 METERN HEISSEN UNS  
DREI CHALETS WILLKOMMEN. JEDES DER DREI STELLT FOTOS  
UND SOUVENIRS AUS DER GOLDENEN ÄRA DES RALLYSPORTS AUS.  
DAS BEKANNTESTE IST DAS HOTEL DES TROIS VALLÉES,  
EIN MUSEUM FÜR SICH.**



COL DE TURINI





A blue Porsche C88 concept car is shown in the lower-left corner of the page, parked in a multi-level parking garage. The car is a compact hatchback with a black front bumper and a license plate that reads 'C88'. The background is a blurred parking garage with concrete pillars and overhead lighting fixtures.

REPORT - C 88

# DENKMODELL

Wie könnte es aussehen, das Familienauto für Millionen für das Jahr 2000? Nur zwölf Monate Entwicklungszeit brauchte Porsche, um Chinas Frage an die westliche Autowelt zu beantworten. Der C 88 sollte Basisauto, Nutzfahrzeug und bescheidener Luxus sein, ein Auto für Alle.



## MINDESTENS 40 PROZENT DER FÜR DEN BAU BENÖTIGTEN RESSOURCEN UND BAUTEILE SOLLTEN AUS EINHEIMISCHER PRODUKTION STAMMEN.

**E**in Auto fürs Volk also, wieder einmal ein Volkswagen. Wie hätte Porsche da zurückstehen können? Vom klassenlosen Erfolg des VW Käfer hatten sie im chinesischen Maschinenbauministerium bestimmt gehört, von Lada Samara oder Seat Ibiza vielleicht nur am Rande. In beiden Kompakwagen arbeiteten von der Porsche-Abteilung „Kundenentwicklungen“, später Porsche Engineering, in den achtziger Jahren konstruierte Vierzylindermotoren: wassergekühlt, zwischen 1,2 und 1,5 Liter groß und quer zur Fahrtrichtung eingebaut als Antrieb für die Vorderäder. Moderne Technik für große Stückzahlen.

Der Ansatz der chinesischen Staatsführung ging in eine ähnliche Richtung: Gesucht wurde ein zeitgemäßes, vielfältig einsetzbares und einfach zu produzierendes Auto für die Mobilmachung eines Riesenreiches. Als vor 30 Jahren die staatlich gelenkte Idee eines Volkswagens für die Volksrepublik in die Planung ging, so kompliziert muss man den Vorgang wohl begreifen, lag China weit hinter der westlichen Individualmobilität zurück.

### MODERNE INTERPRETATION EINES VOLKSWAGENS

1993/94 lebten in China 1,2 Milliarden Menschen. Gleichzeitig führen auf den Straßen rund 1,5 Millionen Autos, davon nur rund 40.000 in Privatbesitz, rechnete die Porsche-Hauszeitschrift Christophorus vor. Eine Zahl, die im Jahr 2000 auf 4,2 Millionen Fahrzeuge steigen sollte. Ein gigantischer Markt, der Traum eines jeden Autobauers.

Während einer Messe Ende 1993 waren erste Kontakte zwischen Funktionären und Porsche Engineering geknüpft worden – so vielversprechend und konkret, dass in Weissach unverzüglich mit den Arbeiten an dem Projekt begonnen wurde.

Eine der zentralen Vorgaben war die Beteiligung der chinesischen Industrie. Um die Abhängigkeit von Joint-Ventures mit ausländischen Herstellern zu reduzieren, war vorgesehen, dass mindestens 40 Prozent der für den Bau benötigten Ressourcen und Bauteile aus einheimischer Produktion stammen mussten.

Für die Entwicklung konnte Porsche auf Erfahrungen mit Lada und Seat zurückgreifen, deren Fahrzeuge in einem ähnlichen Segment antraten, und auf die Unterstützung der Politik vertrauen. Im April 1994 überreichten Vorstandschef Wendelin Wiedeking und der baden-württembergische Ministerpräsident Erwin Teufel der chinesischen Regierung als erster Hersteller „ein Konzept für ein Familienauto sowie Überlegungen zum Aufbau einer eigenständigen Automobilindustrie.“ Im Mai skizzierte Wiedeking das Projekt als „kompakten Viersitzer, eher kleiner als der Golf, robust und multifunktional“ mit Platz für fünf, Antrieb vorne und Starrachse hinten.

### PRODUKTIONSSTART JAHR 2000

Die Planungen sahen vor, das Know-How für Entwicklung und Konstruktion des Autos und die Fertigungsanlagen zu liefern, mit Unterstützung durch chinesische Ingenieure, Designer und Controller. Ziel: Die Produktion des ersten chinesischen Autos zur Jahrtausendwende bei einer Stückzahl zwischen 300.000 und 500.000 Fahrzeugen im Jahr.

Und, aus Porsche-Sicht, die Rettung des finanziell mit dem Rücken zur Wand stehenden Unternehmens; 1994 lag der Porsche-Absatz bei nur noch 18.200 Autos.

Die Ergebnisse ihrer Überlegungen zum chinesischen Volkswagen präsentierten die 20 konkurrierenden, internationalen Hersteller vom 14. bis 19. November



Volkswagen 2000: Cockpit im modischen, weich fließenden Biodesign, verschachtelte Instrumente im Stil des 996. Die Luxusversion des C88 sparte nicht an Komfort.



1994 auf dem „Familienauto-Kongress“ im China World Trade Center in Peking. Die Präsentationsrede zum Porsche-Entwurf hielt Wendelin Wiedeking auf Mandarin, einstudiert in Lautsprache.

Zu den Wettbewerbern zählte auch Mercedes-Benz. Der Vorschlag des Stuttgarter Nachbarn verfolgte einen anderen Ansatz als das Porsche-Konzept: Bei dem Mercedes FCC (Family Car China) handelte es sich um einen viertürigen Minivan mit großer Heckklappe, im One-Cab-Design der 1997 auf den Markt kommenden A-Klasse sehr ähnlich, aber einfacher konstruiert als diese.

Weil es bei Porsche keine Pläne für ein Fahrzeug der Kompaktklasse gab, geriet der C88 je nach Betrachtungsweise klassischer, zeitloser, konventioneller. Als viertürige Limousine entsprach er den Vorlieben der potentiellen chinesischen Käufer, die ein Auto mit Stufenheck wünschten. „Eine klassische Limousine ähnelt eher der Form einer Sänfte und vermittelt mehr Prestige“, fasste es der Direktor des China Automotive Technology and Research Center, Tianjiao Quian, zusammen.

Im Lastenheft standen Merkmale wie „langlebige, bewusst ruhige Linienführung“, „zukunftsorientierte

Proportionen durch langen Radstand und kurze Überhänge“ sowie „eigenständige Ästhetik, die von Elementen chinesischer Kultur geprägt wird“, „ausgeprägte Wohnlichkeit und Komfort durch großzügige Innenraumverhältnisse“ sowie „einfache Fertigung, hoher Qualitätsstandard und hohe Sicherheit“. Formal folgte der C88 dem Anfang der neunziger Jahre verbreiteten Trend des rundlichen, aggressionsfreien, ohne Ecken und Kanten auskommenden „Biodesign“ und erinnerte aus beinahe jedem Blickwinkel an den 1991 vorgestellten Mazda 121.

### STUFENHECK AUS PRESTIGEGRÜNDEN

Die Modellbezeichnung C 88 ergab sich aus C wie China und der in China Glück und Wohlstand versprechenden Zahl 8. Das dreieckige Logo mit drei miteinander verbundenen Punkten stand die von der Staatsführung propagierte Politik der Familie mit Mutter, Vater und – nur einem – Kind.

„Für China hat Porsche unter dem Entwicklungscode C88 ein Familienauto konzipiert, das sich durch seine Vielfalt auszeichnet und für die reine Personenbeförderung ebenso geeignet ist wie für Gewerbetreibende.“



**DAS DREIECKIGE LOGO MIT DREI MITEINANDER VERBUNDENEN PUNKTEN SYMBOLISIERTE DIE EIN-KIND-FAMILIE, DAS C STAND FÜR CHINA UND DIE DOPPELTE 8 FÜR GLÜCK UND WOHLSTAND.**







### **C 88**

**Motor:** wassergekühlter dohc-16V-Motor

**Zylinder:** 4

**Hubraum:** 1100 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 49 kW (67 PS)

**Gemischaubereitung:** Einspritzung

**Kraftübertragung:** Frontantrieb

**Getriebe:** Fünfganggetriebe, a. W. Vierstufenautomatik

**Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie

**Bremsen:** Scheibenbremsen (vorn), Trommelbremsen (hinten)

**Radstand:** 2450 mm

**L x B x H:** 4050 x 1635 x 1430 mm

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

**Tankinhalt:** 40 l

**Leergewicht:** 980 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 165 km/h

**Beschleunigung 0-100 km/h:** 16,0 sec



Die Vierventilversion des 1,1-Liter-Vierzylinders war als Topmotorisierung vorgesehen, 15-Zoll-Räder und viel Bodenfreiheit an schlechte Straßenverhältnisse angepasst.

Um dem Anspruch der Vielseitigkeit zu genügen, waren verschiedene Versionen des C 88 vorgesehen.

Bei der Basisversion handelte es sich um ein rund 3,5 Meter langes, viersitziges, zweitüriges Schrägheckmodell zu einem Preis von umgerechnet 8000 Mark. Zwei weitere Standardausführungen von 3,8 Metern Länge mit zwei bzw. vier Türen und Fließheck sowie eine darauf basierende Kombi- und eine Pick-Up-Variante sollten die Modellpalette erweitern, zwischen 10.500 und 11.500 Mark teuer. Für Grund- und Standardausführung sah die Planung einen 1,1-Liter-Vierzylinder mit rund 47 PS vor.

Die 4,0 Meter lange, viertürige Stufenheck-Version des C 88 plante Porsche als eine umgerechnet

rund 14.000 Mark teure Luxus-Ausführung, die über eine bessere Ausstattung und ein Plus an passiver Sicherheit, etwa durch ABS oder Airbag als Sonderausstattung, definiert wurde. Als 16V-Variante sollte der Vierzylinder 68 PS leisten, alternativ ein 1,6 Liter großer Diesel-Direkteinspritzer mit identischer Leistung angeboten werden.

An flachen Witzen und müden Wortspielen mangelte es der begleitenden Berichterstattung nicht: „Gelbfieber“, „China-Kracher“ oder „Die Farbe des Gelbes“ lauteten die Überschriften zum „China-Porsche“. Mit einer Entscheidung der chinesischen Regierung, „wer oder welche Kombination von Anbietern den Zuschlag



erhält“, sei in 1995 zu rechnen, schrieb der Christophorus. Und wenn es mit dem Komplettfahrzeug nichts werde, blieben immer noch Entwicklungsaufträge für Motor, Getriebe und Achse. „Das ist schon so gut wie zugesagt“, erklärte Wendelin Wiedeking der Zeitschrift *auto, motor + sport*.

Es handelte sich um Fehleinschätzungen. Aus dem 200-Millionen-Mark-Geschäft wurde nichts, die Entwicklung von Aggregaten wurde nie beauftragt. Dass Projekt sei nicht tot, wie VW-Asienchef Martin Posth im Interview unterstrich, sondern habe nie gelebt: „Das war ein großes Missverständnis. Es wurde angenommen, es müsse ein Angebot unterbreitet werden, auf das dann ein Zuschlag erfolgt.“ Dabei sei es der chinesischen Regierung vielmehr darum gegangen, Input und Expertise ausländischer Hersteller zu erhalten.

Der erste viertürige Porsche, der in China Erfolge feiern würde, kam zehn Jahre später und hieß Cayenne. ◀

*Text: Jan-Henrik Muehe · Fotos: Götz von Sternenfels*



Hochwertige  
Kegelradsätze und  
Verzahnungsteile



[www.tandler-racing-drives.com](http://www.tandler-racing-drives.com)

Tel.: 0421 53 63 - 836

Bremen, Germany

TANDLER Zahnrad- und Getriebefabrik GmbH  
& Co. KG





TUNING - AUTOART 993 R

# VIERTEL-FINALE

Darf's etwas mehr sein? Die Frage hatte sich Paul Stephens Stammkunde bereits selbst beantwortet: Ja, bitte! Seine Vorstellung vom idealen Elfer war ein 993, nur eben besser, stärker, schneller. Also dachte sich Paul Stephens einen 993 R aus.



**N**imm einen 993 und packe noch 25 Prozent obendrauf! Das war unterm Strich der Auftrag, mit dem sich ein guter Kunde an Paul Stephens wandte. Einer, der sich im Thema auskannte und schon eine Menge an Porsche besessen und gefahren hatte – luft- und wassergekühlte, Straßen- und Rennversionen, vom 911 aus dem Baujahr 1965 bis zu den modernsten Vertretern des Genres. Jetzt wollte er als Alltagsauto einen 993 als Quintessenz der Porsche-Philosophie – den höchstentwickelten aller luftgekühlten Elfer, aber mit modernen Zutaten.

Fünf Jahre später steht das Ergebnis vor der Tür: der 993 R von Autoart ist das Ergebnis einer langen Entwicklung und von tausenden Testkilometern auf Straße und Rundstrecke.

Es braucht schon die Erfahrung eines Paul Stephens, um zu verstehen, wie „25 Prozent besser“ zu deuten ist. Wie misst man schon Fahrgefühl? Seit 30 Jahren gehört Stephens

zu den führenden Porsche-Spezialisten Großbritanniens. Vor rund zwanzig Jahren machte er seine Division PS Autoart auf, in der er nach seinen eigenen Vorstellungen 911 aufbaut oder verbessert. So zeichnete er sich für ein paar 911 Speedster im F-Modell-Look verantwortlich und bot, lange bevor es das Wort Backdating gab, den Retro-Elfer 300 R auf 964-Basis an.

#### **OPTIMUM FÜR DEN ALLTAG**

Die Zeiten änderten sich: „Der 964, den wir schon Anfang der 2000er zu modifizieren begannen, ist längst auch bei anderen Anbietern populär. Also dachten wir, der Moment sei gekommen, um uns dem 993 zuzuwenden“, sagt Paul Stephens.

Um der Kundenanforderung zu entsprechen, musste der 993 Leichtbau und Leistung mit einem technisch weiterentwickelten Fahrwerk verbinden. Der Fahrer sollte sein



„DER R TREIBT DIE 993-BASIS ANS LIMIT, ANGEFANGEN BEIM MOTOR ÜBER FAHRWERK UND GEWICHTSPARNIS BIS ZUM MASSGESCHNEIDERTEN INTERIEUR.“

*Paul Stephens*

TUNING





Auto fühlen können, ganz analog, ohne elektronische Fahrhilfen oder Klappenauspuff. „Es ist schon so: Der 993 R treibt die 993-Basis ans Limit, angefangen beim Motor über Fahrwerk und Gewichtersparnis bis zum maßgeschneiderten, minimalistischen Interieur.“

Das Rezept von Paul Stephens verwendet bewährte Zutaten: Die meisten Teile sind aus dem Porsche-Katalog und stammen aus leistungsstärkeren oder jüngeren Versionen. Die restlichen sind Spezialanfertigungen, besonders was die Optik des 993 R betrifft.

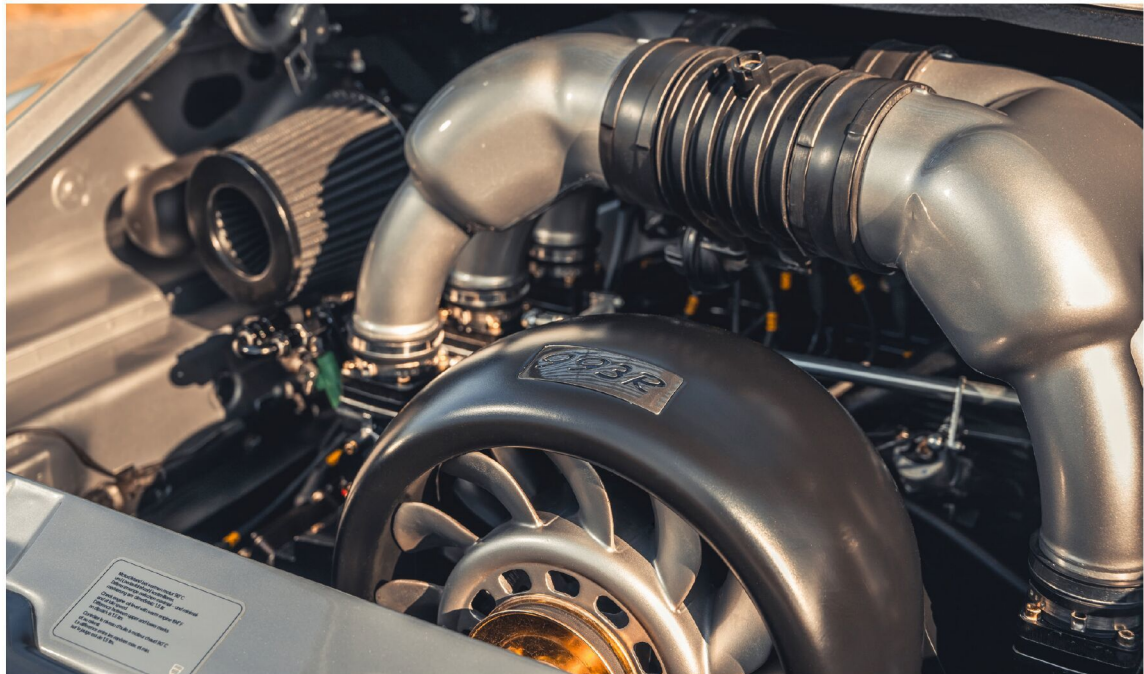
Die 272 PS der 993 Carrera 2-Basis überbietet der 993 R spielend. Zwei Konfigurationen sind im Angebot, angefangen beim 3,8-Liter-Motor mit 330 PS. Der Hubraum entspricht dem der RS-Version – im neuen

Motor stecken Zylinder und Kolben des RSR, gewichtsreduzierte Pleuel und eine Kurbelwelle aus dem 997 GT3 sowie hausgemachte Nockenwellen und ein optimierter Ventiltrieb aus dem Rennsport. 330 PS bei 7400/min sind das Ergebnis. Auch 360 PS bei 8500/min sind möglich; aber die Modifikationen beschränken sich nicht nur auf den Motor.

### TEILE AUS DEM BAUKASTEN

Mehr als die schiere Leistung bestimmt das Leistungsgewicht die Performance. Mit einem Leergewicht von 1220 Kilogramm liegt die 330-PS-Version des 993 R auf einer Höhe mit dem ersten 996 GT3 und nur knapp über dem 997 GT3. Das serienmäßige Differenzial hat Autoart durch ein Bauteil des Herstellers

Der Hubraum liegt mit 3,8 Litern auf RS-Niveau, die Kurbelwelle kommt vom 997 GT3 und der Ventiltrieb ist hausgemacht. Bis zu 360 PS sind möglich.



SCHLANKE 1220 KILOGRAMM  
WIEGT DER 993 R. SCHIEBEDACH,  
MITTELKONSOLE UND HECKWISCHER  
FIELEN WEG, SOGAR AM KABELBAUM  
WURDE GEWICHT GESPART.







Der Bürzel besteht aus GFK, Front- und Heckschürze sind neu gestaltet.

Auch die Optik geriet um 25 Prozent individueller.

Wavetrack mit geänderter Schlupfbegrenzung ersetzt und mit den Spezialisten von Tractive Ace ein verstellbares, semi-aktives Fahrwerk auf Basis eines Pakets von Porsche Motorsport entwickelt.

Dem Fahrer erlaubt es die Wahl von fünf Fahrmodi, auch während der Fahrt. Die Bremsanlage stellt der 993 RS, die Räder mit Michelin-Pilot-Sport-Reifen kommen vom 996 GT3.

#### AUSWAHL UNTER FÜNF FAHRMODI

Das reduzierte Gewicht bei zeitgemäßem Komfort ergab sich aus der Basis und weiteren Einsparungen. Der Verzicht aufs Schiebedach war ein erster großer Schritt, der mechanische Klimakompressor wurde durch einen leichteren elektrischen ersetzt, der wegen der besseren Gewichtsverteilung vorn eingebaut ist. Fahrer und Beifahrer nehmen Platz auf Recaro-Rennschalen aus Carbon, die Fensterheber und Außenspiegelverstellung müssen von Hand betätigt werden und die Türverkleidungen sind so schlicht wie in einem RS.

Rücksitze und Heckwischer entfielen, Innenbeleuchtung, Zentralverriegelung, Autoradio, Mittelkonsole und Handschuhfach verschwanden mitsamt der dazu gehörigen Kabel. Auch das sparte ein paar Kilogramm. Die Fronthaube aus Aluminium von Porsche Motorsport wiegt ganze acht Kilo, genau wie das Gegenstück am Heck mit Entenbürzel aus GFK.

Dass Autoart die Schürzen vorn und hinten durch neu gestaltete Teile ersetzte, liegt aber nicht nur am Gewicht von neun Kilo je Stück. Paul Stephens hofft, dass potenzielle Kunden die subtilen Änderungen zu schätzen wissen: „Der normale Beobachter wird sie nicht bemerken, aber wir glauben, dass die Kenner des 911 daran ihre Freude haben werden.“ ◀

*Text: Josué Chevrel / Übersetzung: Thomas Albrecht*

*Fotos: Olgun Kordal*





BERND KAHNAU

INTERVIEW - BERND KAHNAU

**„VIELES,  
WAS WIR MIT DEM  
993 EINGEFÜHRT HABEN,  
IST HEUTE SELBST-  
VERSTÄNDLICH.“**

30 Jahre ist her, dass Porsche die letzte 911-Baureihe mit luftgekühltem Boxermotor vorstellte, bis heute gilt der 993 vielen Fans als Krönung des klassischen 911. Der damalige Projektleiter Bernd Kahnau erinnert sich an die Entstehung des 993 – und dessen Nachfolgers 996, mit dem die Baureihe 911 in der Neuzeit ankam.

# A

## Is Sie Ende der achtziger Jahre die Projektleitung für den 993 übertragen bekamen, war Ihnen bewusst, dass das der letzte luftgekühlte 911 sein würde?

Es zeichnete sich ja schon länger ab, dass diese Ära zu Ende gehen würde. Die Experten bei uns haben das gesehen und auch einen Wechsel gefordert. Bereits beim Porsche 959 haben wir ja mit wassergekühlten Köpfen gearbeitet, doch das war am Ende eher eine halbherzige Lösung. Uns war klar, dass es einen neuen Motor geben müsste. Zudem arbeitete Porsche damals an der Boxster-Studie, die eine weitere Modellreihe werden sollte. Der spätere Entwicklungsvorstand Horst Marchart hatte die geniale Idee, ein Gleichteilekonzept zu entwickeln für 911 und Boxster. Damit war der Weg vorgezeichnet.

## Worin bestanden die Probleme beim luftgekühlten Motor?

Da waren zunächst die immer schärfer werdenden Geräusch- und Abgasvorschriften, die sich immer schwerer einhalten ließen. Auch die Leistung konnte man mit der Beschränkung auf Zweiventil-Köpfe kaum noch weiterentwickeln. Und Aspekte wie die mögliche Geruchsbelästigung durch die Wärmetauscher fürchteten wir bei Porsche immer. Die Umstellung auf Doppelzündung beim 964 war auch etwas Marketing, damit wir den modernen Konzepten der Mitbewerber etwas entgegensetzen konnten.

## Porsche ging es wirtschaftlich nicht sehr gut in dieser Zeit. Betrachtet man den 993, scheint Porsche doch einige Anstrengungen unternommen zu haben, um aus dem 964 den 993 zu formen.

Man darf nicht vergessen, dass wir mit dem 964 schon einen Riesenschritt nach vorne gemacht hatten. Der Wagen hat das Weiterbestehen der Baureihe 911 gesichert. Die Modelle der G-Serie waren nicht airbag-

tauglich, hatten keine Servolenkung, kein ABS. Tatsächlich haben wir beim 993 ein Lastenheft definiert und abgearbeitet, was nach der Umstellung vom G-Modell auf den Porsche 964 noch nicht umgesetzt worden war. Wir wussten aus den Rückmeldungen der Kunden schon genau, wo wir ansetzen mussten. Aber der 964 bildete trotzdem eine gute Basis für die Entwicklung des 993.

## Wie sahen die Pläne aus?

Das Problem beim 964 war, dass es sich praktisch um ein neues Auto handelte, das nur aussah wie das alte. Das verstanden die Käufer nicht. Ein Beispiel sind die Scheinwerfer des 964 gewesen. Die waren ja praktisch noch wie einst beim VW Käfer befestigt und sahen auch so aus. Das Design war bei der Gestaltung des 993 also ein großes Thema. Der Abrollkomfort der Schräglenkerhin-

Im Modelljahr 1991 verkauften wir noch über 20.000 Fahrzeuge, 1992 waren es nur noch 12.415. 1993 kam der 964 nur noch auf 7.265 Exemplare.

## Der 911 war aber trotzdem immer noch das Zugpferd im Programm, denn die Transaxle-Fahrzeuge ließen sich immer schlechter absetzen. Da muss der Entwicklung des 993 doch viel Aufmerksamkeit geschenkt worden sein?

Tatsächlich war man bei Porsche unter der Ägide von Entwicklungsvorstand Ulrich Bez stark mit der Entwicklung des viertürigen 989 beschäftigt. Dafür wurden die besten und erfahrensten Ingenieure eingesetzt. Vielen im Hause war aber schon damals klar, dass der Wagen niemals zum geplanten Verkaufspreis darstellbar war. Außerdem besaß er überhaupt keine Gleichteile mit anderen Fahrzeugen aus der Porsche-Modellpalette.

**„WIR KONNTEN AUTARK ARBEITEN  
WIE BEI KEINEM ANDEREN MODELL. DAS MACHTE  
UNS STOLZ, ABER WIR SPÜRTE DIE VERANTWORTUNG:  
WÜRDE DER 911 KEIN ERFOLG WERDEN,  
WÄRE DAS EXISTENZBEDROHEND.“**

terachse mit den geteilten Drehstäben war uns auch ein Dorn im Auge. Die Achse des 989 zu implantieren, war eine geniale Idee.

## Wie machte sich das bemerkbar?

Der 964 wurde von den Kunden relativ schnell als alt empfunden. Alles, was sie nicht sahen, war neu, was sie dagegen sahen, hatten wir vernachlässigt. Die Verkaufszahlen gingen schnell spürbar zurück.

## Und wer kümmerte sich dann um den 993?

Es war eine kleine und vor allem junge Truppe, ich gehörte auch dazu. Wir besaßen keine Erfahrung darin, ein komplett neues Auto zu konstruieren. Wir lachten immer und bezeichneten uns als die „zweite Garde“. Wir konnten autark arbeiten, wie ich es bei keinem anderen Modell, das ich anschließend betreut habe, noch einmal erlebt habe. Das machte uns auf der einen Seite stolz, aber



wir spürten doch die Verantwortung, die auf uns lastete. Diese hat uns fast erdrückt. Würde der neue 911 kein Erfolg werden, wäre das für Porsche existenzbedrohend. Aber das war Motivation für alle Beteiligten, Tag und Nacht an dem Projekt zu arbeiten. Dafür konnten wir das Auto bauen, das ich mir schon immer gewünscht hatte.

### Wie kann man sich das vorstellen? Wie wurde festgelegt, was zu tun war und wie wurde dabei vorgegangen?

Es war oft so, dass ich am Morgen schon auf dem Weg ins Büro bei Tony Hatter in der Design-Abteilung vorbeischaute. Zusammen besprachen wir dann die anstehenden Arbeiten. Er und ich haben den 993 geprägt. Wir entschieden viel direkt, sicher 90 Prozent. Zum Design: Porsche hatte ja schon in den Vorjahren Wagen mit flachen Kotflügeln gebaut. In die Richtung wollten wir gehen, aber es war klar, dass man am 911 keine Klappscheinwerfer verwenden kann. Am 959 hatten wir ja bereits flachere Scheinwerfer verbaut. Sie wurden auch eine Vorgabe für die Gestaltung des 993. Da boten sich die neuen Projektionscheinwerfer an, damit wir die „Kanonenrohre“ vorne wegbekamen. Butzi Porsche meinte bei einer Präsentation: „Der Bapa sieht die Kotflügel nimmer!“ Wir mussten dafür sorgen, dass der Wagen als Gesamtpaket wieder interessant wurde.

### Sie waren auch beim Nachfolger 996 eingebunden. Was war dort ihre Aufgabe?

Ich wurde Projektleiter Gesamtfahrzeug. Doch als ich dazukam, liefen die Arbeiten schon einige Zeit. Hier gab es aber bereits ganz andere interne Strukturen, Verantwortliche für jeden einzelnen Bereich wie etwa Motor oder Karosserie, die interdisziplinär besetzt waren. Doch ich musste gleich eingreifen. Mir gefiel der 996, wie er zunächst geplant war, nicht. Wenn man vom 993 kam, einem Wagen, der hinten breit war und dominant geformte Seitenteile besitzt, sprach einen der 996-Entwurf nicht an. Ich habe so lange gebohrt, bis man die Karosserie vorne deutlich geändert hat. Die Front etwa entsprach zwar allen gesetzlichen Vorschriften, doch er sah einfach wie ein Landungsboot aus. Auch am Übergang zum Dach wurde geändert und an den Seitenteilen. Wir haben sogar sonntags gearbeitet, um den Wagen ans Ziel zu bringen.

## „ICH KANN DIE KRITIK AN DEN 996-SCHEINWERFERN NICHT NACHVOLLZIEHEN. SIE STELLEN EINE GENIALE INGENIEURLEISTUNG DAR.“

### Viel diskutiertes Thema beim 996 waren die neuen Scheinwerfer. Wie stehen Sie dazu?

Ich kann die Kritik auch heute noch nicht so ganz nachvollziehen. Sie wurden zu Beginn ja positiv aufgenommen und stellten eine geniale Ingenieursleistung dar, alle Elemente, Fern- und Abblendlicht, Blinker, Nebelscheinwerfer und Reinigungsanlage in einem Bauteil zusammenzufassen. Man hätte den 996 vor dem Boxster bringen können. Doch Porsche musste reagieren, weil sich mit dem BMW Z3 und dem Mercedes SLK plötzlich ein Marktsegment auftat, das vorher nicht existierte. So konnte man hier auch gleich mitspielen. Zudem verkaufte sich der 993 auch weithin gut. Es war kein Zwang da, schnell ein neues Modell zu bringen. Vielleicht wäre es anders gelaufen, wenn 996 und Boxster in umgekehrter Reihenfolge erschienen wären. Dann hätte der Boxster die Scheinwerfer vom 996 gehabt und nicht umgekehrt.

### War ab dem 996 nicht nur noch Evolution angesagt?

Den 997 würde ich durch seine geänderten, wieder runden Scheinwerfer als legitimen Nachfolger der G-Serie und des 993 sehen. Mir scheint es so, als ob Porsche damit festlegte, welche Form die Scheinwerfer beim 911 ein für alle Mal haben sollten. Als wir den Entwurf für den 991 präsentiert haben, gab es eine Version mit deutlich dynamischeren Scheinwerfern, die auch zu dem neuen dynamischen Heck passten. Ich fand,

sie sahen sehr gut aus. Das hätte dem Auto gutgetan. Zum neuen Heck gehört auch eine neue Front. Doch man war bei Porsche vorsichtig geworden, da hat vielleicht auch die Familie an das Kapitel 996 gedacht. Leider gingen sie nicht in Serie. Beim 996 wurden hingegen viele Kompromisse gemacht, um das Gleichteilekonzept durchzuziehen. Beim Übergang auf den 997 hat man dann einige davon beseitigt. Ein weiteres Beispiel: Der 996 hatte kein Handschuhfach. Doch solche Dinge können sie nur ändern, wenn man ein neues Interieur macht. Das hat mit Crashvorschriften zu tun. Es ist nicht einfach nachrüstbar. Auch das Exterieur wurde wieder Richtung 993 und seiner Vorgänger gestaltet. Auch die ausgestellten Seitenteile kehrten zurück.

### Wenn man Porsches heutige Palette anschaut: Das sind alles recht groß und schwer geratene Wagen. Hebt sich Porsche in der Beziehung nicht kaum noch von Mitbewerbern ab?

Die Fahrzeuge könnten kleiner sein, ist meine Ansicht. Vor allem sind sie recht breit, das stört mich besonders. Das Kleine und Handliche gehen dabei verloren. Da hat man sich den Mitbewerbern angenähert. Aber Porsche unterscheidet sich immer noch durch die vielen Varianten, die wir aus unserem Konzept machen können. Es gibt Turbo, Cabrio, Targa, Allradantrieb und die GT-3-Versionen. Das basiert ja alles auf einem Grundkonzept. Das spielen die anderen so

**„MIT 996 UND BOXSTER HABEN WIR DAS GELD VERDIENT,  
UM DEN CAYENNE ZU BAUEN.“**

nicht und kommen auch nicht auf die Stückzahlen, ganz gleich zu welchem Hersteller man schaut. Porsche erreicht seine guten Verkaufszahlen beim 911 auch über die vielen Varianten. Während eines Lebenszyklus gibt es immer wieder Kaufimpulse, da sie alle zeitversetzt auf den Markt kommen. Damit hält man die Stückzahlen hoch – jedes Jahr ein neues Auto.



Bernd Kahnau wurde am 15. April 1952 geboren. Er studierte in Esslingen Fahrzeugtechnik und Produktionstechnik, „um zwei Standbeine zu haben“. Sein Vater Willi arbeitete bei Porsche seit 1951 als Produktionsleiter. Bernd Kahnau lernte viele Bereiche der Firma über Praktika kennen. Ursprünglich hatte er vor, zu BMW zu gehen, um nicht im gleichen Betrieb wie der Vater zu arbeiten. Doch im Januar 1979 erlitt Vater Willi einen schweren Herzinfarkt und starb wenig später. So ließ sich Sohn Bernd überreden, in der Produktion anzufangen. Sein erstes Projekt bei Porsche war die Betreuung des 924 GTS, 1982 wechselte er nach Weissach ins Entwicklungsteam des 911 und kümmerte sich dort die Entwicklung des 911 SC/RS. 1988 übernahm er die Entwicklung des ersten 911 Speedster, anschließend wurde er Projektleiter der Baureihe 911. Sein erstes Fahrzeug war der 993, nach der Präsentation des Porsche 991 im Jahr 2011 ging er in den Ruhestand.

**Was halten sie vom Porsche Taycan?**

Ein Jahr bin ich privat einen Taycan 4S Cross Turismo gefahren und war begeisterter Elektroauto-Fahrer. Die Reichweite ist gut und das Laden funktioniert problemlos. Ich muss sagen, da vermisse ich gegenüber einem Wagen mit einem Verbrennungsmotor nichts. Auch ein Elektroauto vermittelt Emotionen, aber natürlich andere. Die Dynamik ist beeindruckend, ebenso überrascht mich, wie er mit dem Gewicht von über zwei Tonnen umgeht. Mein jetziges Hybridauto ist nur ein Kompromiss. Der Elektromotor arbeitet da noch über ein Getriebe, der Wirkungsgrad ist schlecht. Man kommt elektrisch nur 40 Kilometer weit, auch die Rekuperation ist geringer. Da ist ein E-Auto konsequenter. Das Einzige, was mich am Taycan stört: Er könnte um zehn Prozent kleiner sein. Wenn man aber noch ein Spaßauto in der Garage stehen hat, besitzt man eine ideale Fahrzeugkombination.

**Wie hat sich Porsche in der Zeit intern entwickelt, als sie dort tätig waren?**

Der Betrieb ist immer größer geworden. Mit dem 996 und Boxster haben wir das Geld verdient, um den Cayenne zu bauen. Mit dem verdienten wir genug, um Macan, Panamera und Taycan zu entwickeln. Seit dem 993 ging es jedes Jahr aufwärts. Das hat keiner erwartet. Irgendwann würde die Kurve flacher werden, haben wir vermutet. Aber Porsche hatte das Glück, gute Vorstände zu haben und Visionäre. Macharts Vision vom 996 und Boxster, Wiedekings Plan, einen SUV zu bauen – das war damals nicht selbstverständlich. Auch der Mut, ein voll-elektrisches Auto wie den Taycan zu bauen, gehört dazu. Und zum Glück waren immer die Finanzmittel dafür da. Denn wenn man kein Geld hat, kann man so etwas gar nicht machen oder man geht das Risiko ein, Pleite zu gehen.

**Welche 911-Version aus Ihrer Zeit als Projektleiter ist Ihnen die gewesen, die Ihnen heute noch am meisten bedeutet und warum?**

Das ist natürlich ganz klar der 993 gewesen. Da haben wir wirklich noch selber entschieden. Vieles, was wir mit dem 993 eingeführt haben, ist heute selbstverständlich. ◀

*Das Interview führte Tobias Kindermann*

*Fotos: Porsche / privat*

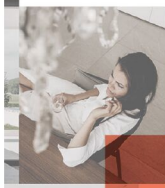


**LISA MEHR**  
Von der Regisseurin zur Interieurdesignerin

Als Regisseurin hat Lisa Mehr schon viel gelernt. Und das bringt sie nun in ihre Arbeit als Interieurdesignerin ein. Sie versteht es, die Atmosphäre eines Raumes zu schaffen und die Bewohnerinnen und Bewohnerinnen in den Mittelpunkt zu stellen. In diesem Interview erzählt sie von ihrer Leidenschaft für die Gestaltung von Innenräumen und wie sie die Kunst der Regie in die Architektur einbringt.



Je nach Tages- und Jahreszeit bietet sich den Bewohnern ein immer neues, teilweise dramatisches Licht, Schatten- und Farbspiel.



Als Lisa Mehr in der Regie arbeitet, ist sie immer auf der Suche nach neuen Ideen und Ansätzen. Sie glaubt an die Kraft der Story und versucht, durch ihre Arbeit emotionale Verbindungen zu schaffen. Diese Haltung spiegelt sich auch in ihrer Interieurgestaltung wider, bei der sie auf die Bedürfnisse und Wünsche der Bewohnerinnen achtet.



Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern. Sie arbeitet eng mit den Architekten zusammen, um die Visionen in die Realität umzusetzen.



**ANNA PHILIPP, PHILIPP ARCHITECTEN**  
Waldenburg und Frankfurt

Das Projekt in Waldenburg ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit von Architektur und Interieurdesign. Die Architekten haben einen modernen, funktionalen Entwurf geschaffen, den die Designerinnen durch sorgfältige Auswahl von Materialien und Möbeln zum Leben erweckt haben.

# Orte schaffen



Mit Leidenschaft und Beharrlichkeit hat **Eugen Häuber** zusammen mit dem Architekten **Guido Kummer** in einem alten Haus in Burg ein **Fischereiervergnügen** geschaffen. Ein Glücksfall für die Bikerstadt in Schweizer Mittelland.



Entsprechend den persönlichen Wünschen der Bewohnerinnen hat das Interieur eine zeitlos-gestaltete Atmosphäre geschaffen. Die Materialien sind hochwertig und langlebig, was die Qualität des Projekts unterstreicht.



Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern.



Das Projekt in Waldenburg ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit von Architektur und Interieurdesign. Die Architekten haben einen modernen, funktionalen Entwurf geschaffen, den die Designerinnen durch sorgfältige Auswahl von Materialien und Möbeln zum Leben erweckt haben.



Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern.



Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern.



Das Projekt in Waldenburg ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit von Architektur und Interieurdesign. Die Architekten haben einen modernen, funktionalen Entwurf geschaffen, den die Designerinnen durch sorgfältige Auswahl von Materialien und Möbeln zum Leben erweckt haben.



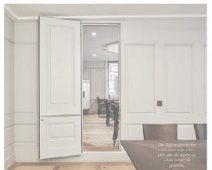
Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern.



Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern.



Das Projekt in Waldenburg ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit von Architektur und Interieurdesign. Die Architekten haben einen modernen, funktionalen Entwurf geschaffen, den die Designerinnen durch sorgfältige Auswahl von Materialien und Möbeln zum Leben erweckt haben.



Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern.



**GUIDO KUMMER**  
Architekt  
Solothurn, Schweiz

Das Projekt in Burg ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit von Architektur und Interieurdesign. Die Architekten haben einen modernen, funktionalen Entwurf geschaffen, den die Designerinnen durch sorgfältige Auswahl von Materialien und Möbeln zum Leben erweckt haben.



**Atrium** NE 1  
Magazin für Wohnen, Design und Architektur

BAUER 45  
LIFE  
LIEBESSTEIN  
BADENAU

POETRY AT SEA  
Die Welt ist ein Bühnenstück

CITY GUIDE  
Wien  
ein kulturbeladenes  
Erlebnis  
in der  
Einkaufsstadt

**WACH GEKÜST**  
MAGNOLIE WUNSCHLITZ  
VON DEUTSCHLAND, FRANKREICH,  
ITALIEN, BELGIEN UND DER  
SCHWEIZ

NE 1  
1200,-

«Wir wollten der Stadt Biel das Haus  
Die Bourg als Kulturgut erhalten»  
**EUGEN HÄUBER, BAUWERK**

Zur  
Online Bestellung



Die Planung eines Interieurs ist für Lisa Mehr ein kreativer Prozess. Sie beginnt mit der Analyse der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und entwickelt dann eine konzeptionelle Lösung. Dabei spielt die Lichtgestaltung eine wichtige Rolle, um die Atmosphäre des Raumes zu steuern.



«Dieses Haus war der erste Ort, an dem wir bei null anfangen mussten.»  
**ED GARY**



Himmel  
und Sonne  
sind in der Natur.

MAGAZIN – 959 „PARIS-DAKAR“

# ENDE DER EISZEIT

Das letzte Mal, dass Jacky Ickx am Steuer dieses 959 saß, ist 36 Jahre her. Jetzt sind beide zurück: das Auto der Rallye Paris-Dakar und sein Fahrer, der damit 1986 auf den 2. Platz fuhr.

**D**er Mann muss sich mal eben in seinem VW California mit dem auffälligen belgischen Kennzeichen 1-X-1 aufwärmen: „In meinem Alter friert man schneller“, sagt er mit charmantem Lächeln. Aber wer würde nicht frieren an diesem kalten Dezembertag in einem windigen, verschneiten Steinbruch in der Nähe von Künzelsau?

Es ist ein besonderer Anlass, der Jacky Ickx, den sechsfachen Le-Mans-Sieger und Großmeister des Motorsports, Ende des Jahres 2022 hierhergelockt hat: Der erste Roll-Out seines alten Rallyewagens seit 1986, ein Wiedersehen mit seinem 959 in Rothmans-Farben. Vor 36 Jahren flogen sie gemeinsam unter glühender Sonne durch Sand und Wüstenstaub, jetzt driftet da draußen Langstre-

cken-Weltmeister Timo Bernhard vorbei. Der Kontrast zwischen damals und heute könnte kaum stärker sein.

Laut Kuno Werner, Chef der Museumswerkstatt, fällt die Wiederbelebung des zweitplatzierten 959 der Rallye Paris-Dakar 1986 nur zufällig auf den Zeitpunkt der Präsentation des neuen Porsche 911 Dakar und der 45. Auflage der legendären Wüstenrallye, die einst von der französischen Hauptstadt 14.000 Kilometer nach Algerien führte und heutzutage aus Sicherheitsgründen in Saudi-Arabien stattfindet.

Porsche besitzt noch alle drei 959, die 1986 an den Start gingen und den Geländewagen der Konkurrenz zeigten, wozu ein Sportwagen fähig war: René Metge und Copilot Dominique Lemoine siegten, Ickx wurde mit dem





Turbolader  
SCHMITHELM

BOSCH  
DUNLOP  
BILSTEIN

VSD NAGA  
électronique

185

RO  
PO  
DU  
BILST



Haptik ist nichts, Funktionalität ist alles: Das Armaturenbrett enthält jede Menge Zusatzinstrumente, die Sicherungen (r.) liegen gut zur Hand. Seit 1986 hat sich am Zustand des Cockpits nichts geändert. Und geputzt wurde auch nicht.

schauspielenden Beifahrer Claude Brasseur (s. *PORSCHE FAHRER 4-2022*) Zweiter, und Roland Kussmaul – letztlich der Verantwortliche für das gesamte Abenteuer – sicherte sich im Service-959 (!) noch den sechsten Platz in der Gesamtwertung. Was für ein Triumph für den ersten echten Supersportler aus Stuttgart, der erst nach dem Renneinsatz in 292 Exemplaren mit Straßenzulassung auf Asphalt überzeugte.

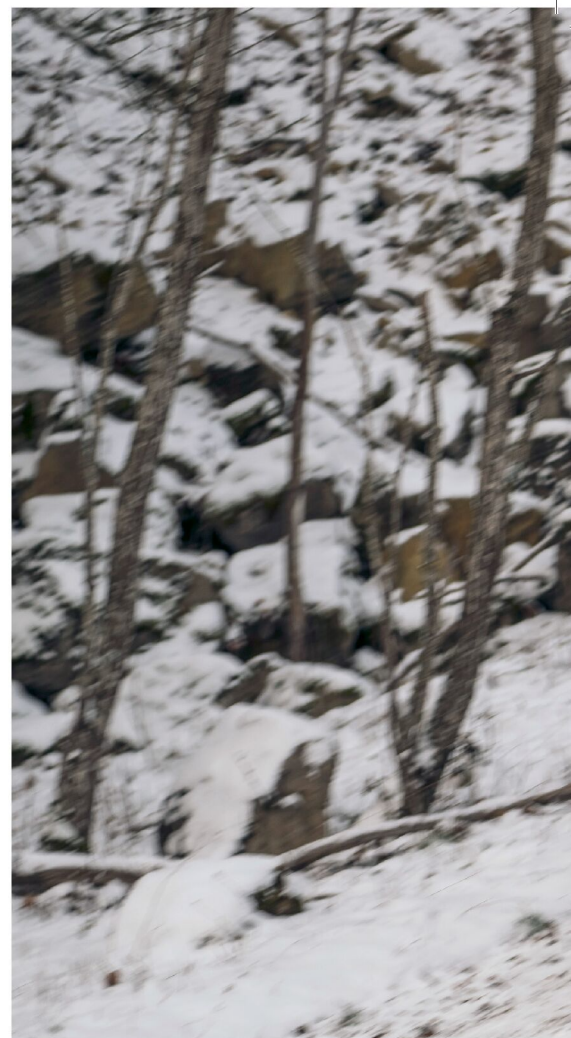
### ERSTES ROLLOUT SEIT 1986

Wobei: Wüstenrallye-Erfahrung und Dakar-Erfolge gab es für Porsche schon vorher. 1972 und 1974 nahm das Werk an der East African Safari teil, 1978 wurden Vic Preston Jr. und Björn Waldegaard Zweiter und Vierter jeweils auf 911 SC Safari. Porsche-Werksfahrer Jacky Ickx, seit 1981 Paris-Dakar-Teilnehmer, gewann die Offroad-Rallye 1983 – allerdings auf einem Mercedes G 280.

Er erinnert sich: „Als ich nach dem Rennen in Weissach ankam, sah ich dort den 911 SC Safari von Waldegaard auf einem Testgelände inmitten der Asphaltstrecken. Und ich habe gedacht: ‚Das könnte doch auch ein Dakar-Auto sein ...‘. Die Bodenfreiheit mit 28 Zentimetern passte und das Auto war leicht. Es fehlte nur der Allradantrieb. So ging ich zu Helmut Bott. Es war perfektes Timing, denn zu der Zeit arbeitete er an Porsches erstem Allradantrieb.“

Roland Kussmaul sollte das Projekt umsetzen. Jacky Ickx: „Ich war der Einzige, der ihm sagen konnte, was einen auf dieser Rallye erwartet. Ins Auto mussten zwei Ersatzräder, eines nach hinten, eines unter die Fronthaube, und vor allem genug Sprit. Die Etappen waren bis zu 800 Kilometer lang, wir mussten also 320 Liter Sprit in zwei Tanks mitführen. Und das Auto musste eine Menge aushalten können.“

Zum Testen ging es in Algerien auf Sonderprüfungen des Vorjahres, soweit sich Ickx



an deren Streckenführung noch erinnerte. Testwagen war Helmut Botts auf Allrad umgebauter 911-Dienstwagen. „Wir haben versucht, das Auto auf Waschbrettpisten mit 190 km/h zu zerstören“, sagt Ickx. Denn jeder Defekt im Test sollte es am Ende stärker im Rennen machen.

### STAUB IN ALLEN RITZEN

1984 siegte Porsche tatsächlich mit diesem rund 230 PS starken 911 Carrera 3.2 4x4, intern als Typ 953 bezeichnet. Am Steuer des Siegerautos saß Wüstenspezialist René Metge. Jacky Ickx wurde noch Sechster (nachdem er wegen eines Kabelbrands zwischenzeitlich auf Platz 139 zurückgefallen war), der dritte Werkswagen mit Servicemann Roland Kussmaul am Steuer erreichte noch den 17. Platz.

1985 startete Porsche mit drei Zwittermodellen: In den nagelneuen 959-Wettbewerbswagen steckten noch die Saugmotoren des



**„ALS ICH NACH DEM REN-  
NEN IN WEISSACH ANKAM,  
SAH ICH DORT DEN 911 SC  
SAFARI VON WALDEGAARD.  
DAS KÖNNTE DOCH AUCH  
EIN DAKAR-AUTO SEIN ...“**

*Jacky Ickx*



## 959 „Paris-Dakar“

**Motor:** luftgekühlter dohc-Boxermotor Typ 959/50, Zylinderköpfe wassergekühlt

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 95 x 76 mm

**Hubraum:** 2848 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 294 kW (400 PS) bei 6500/min

**Max. Drehmoment:** 400 Nm bei 4500/min

**Verdichtung:** 8,0 : 1

**Gemischaubereitung:** elektr. Benzineinspritzung Bosch Motronic

**Kraftübertragung:** Allradantrieb mit elektr. gesteuerter Kraftverteilung, zentrale Lamellenkupplung, variable Differenzialsperre hinten

**Getriebe:** Sechsganggetriebe Typ G59

**Karosserie:** selbsttragender Kunststoff-/Leichtmetallaufbau, Unterbodenschutz aus Kevlar

**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern und Schraubenfedern mit Doppelstoßdämpfern vorn und hinten

**Bremsen:** innen belüftete, gelochte Scheibenbremsen 32 x 322 mm (vorn), 28 x 304 mm (hinten)

**Radstand:** 2272 mm

**Spur:** 1500 mm (vorn), 1550 mm (hinten)

**L x B x H:** 4320 x 1780 x 1490 mm

**Reifen:** Dunlop 205 – 18

**Leergewicht:** 1260 kg

**Max. Gesamtgewicht:** k. A.

**Höchstgeschwindigkeit:** 210 km/h

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 3,7 sec

**Tankinhalt:** 94 l

**Stückzahl:** 3

Carrera 3.2. Die Rallye verlief enttäuschend, kein Porsche kam ins Ziel. 1986 folgte dann besagter Start mit drei 959 und rund 400 PS starken Biturbo-Boxermotoren. Jacky Ickx: „Das Rallyefahren in der Wüste ist eine wahnsinnige Herausforderung. Denn der Sand ist wie das Meer: Du denkst, er ist glatt, aber das stimmt nicht. Du weißt nicht, was auf Dich zukommt. Bei über 200 km/h auf diesem Terrain lernst Du, alle Sinne zu gebrauchen. An der Farbe des Sandes konnte ich erkennen, wie der Boden beschaffen war. Ich konnte riechen, dass sich die Landschaft um mich herum veränderte. Meine höchste Geschwindigkeit in der Wüste waren 210 km/h. René Metge war waghalsig genug, sogar 230 km/h zu fahren.“

Metge gewann, Ickx wurde Zweiter, Kussmaul – wieder im Serviceauto – Sechster. Anschließend wurden die Autos mit algerischem Staub in allen Ritzen abgestellt und nur noch hier und da gezeigt, aber nicht mehr in Rennen eingesetzt.

## ORIGINALITÄT UND AUTHENTIZITÄT BLIEBEN GEWAHRT

Vor rund einem Jahr überlegte sich das Museumsteam ein Restaurierungskonzept für das Trio. Werkstatt-Chef Kuno Werner: „Das Siegerauto bleibt in dem heutigen Zustand. Der Motor läuft, man kann vorsichtig fahren, der Wagen ist komplett, aber zum Beispiel Öl- und Spritleitungen sind nicht mehr wirklich nutzbar. Das Kussmaul-Auto wurde schon mal nachlackiert und ist natürlich nicht mehr vollständig, weil Teile benutzt wurden, um die anderen beiden Wagen damit zu versorgen. Es ist perfekt für statische Einsätze.“

Blieb also noch Ickx' Exemplar: „Wenn es um Originalität und Authentizität geht, muss man sich auch mal zurücknehmen,“ sagt Werner. So wurden zum Beispiel Sitze und Gurte nicht erneuert. „Die Achsen wurden mit Ultraschall auf Risse überprüft – wo vorhanden, wurde vorsichtig geschweißt. Sie bekamen einen schwarzen Lacküberzug, fertig. Öl- und Kraftstoffleitungen mussten allerdings ersetzt werden. Der Unterboden erhielt eine harte, hauchdünne Wachsschicht. Korrosionsansätze haben wir gereinigt und mit einem transparenten Rostumwandler behandelt. In der GFK-Haut gibt es überall kleine Brüche, die haben wir von der Rückseite repariert.“

Selbst den im Rennen gebrochenen Kotflügel gibt es noch mit der Popnietenreparatur von damals – Werners Team hat nur einen





Heute und damals: So wie der zweitplatzierte 959 vor bald 40 Jahren ins Ziel kam (o.), darf und soll er auch 2023 (l.) aussehen. Der Erhalt der Patina stand bei der Restaurierung oben an.

stabilisierenden Blechstreifen unsichtbar von hinten angebracht. „Um Motor, Getriebe und den Antriebsstrang haben sich die Restaurierungsexperten von Porsche Classic gekümmert, denn bis auf die Sintermetallkupplung war alles sehr seriennah,“ erzählt Werner. „So haben wir jetzt ein original erhaltenes, nicht neu lackiertes Auto. Die Karosserie wurde mit Trockeneis gereinigt, aber den Staub und Schmutz aus der Sahara im Interieur haben wir nicht weggeputzt.“

### AUSFAHRT IM STEINBRUCH

Es fehlen eigentlich nur noch ein Halda-Tripmaster und ein VDO-Map-Pilot, die erste Generation von GPS-Navigation (was laut Kuno Werner von VDO damals schnell wieder vom Markt genommen wurde, weil es sich als nicht praktikabel erwies). „Die Geräte wurden einst wohl in ein anderes Auto eingebaut, aber wir

haben bei uns im Lager tatsächlich noch eines als leicht defektes Original gefunden – allerdings ohne Kartenmaterial. Und die Bedienelektrik fehlt auch.“

Hier im Steinbruch ist das kein Hindernis. Timo Bernhard weiß, wo er den Wagen auf den All-Terrain-Jeep-Reifen über die Mischung aus Schotter und Schnee treiben kann. Mitfahren ist erlaubt! Es macht den Eindruck, als hätte Claude Brasseur gerade erst seinen Recaro-Sitz verlassen – im Handschuhfach stecken massenhaft Sicherungen, darunter eine Beschreibung, welche wofür zuständig ist. Die üblichen fünf Rundinstrumente wurden durch vier weitere mittig platzierte ergänzt oder ersetzt, der Tacho arbeitet in der Nähe des Schaltknüppels, der ein Sechsganggetriebe bedient. Etwas mehr als 18.000 Kilometer bestätigt der Zähler – fast ein Neuwagen.



**„SO EIN AUTO MUSS JA ARTGERECHT  
BEWEGT WERDEN. DA VERGISST MAN DANN  
SCHON MAL DEN MONETÄREN WERT.“**

*Timo Bernhard*

„Das Tolle bei Porsche ist, dass man geradezu ermutigt wird, selbst mit solch einem Auto wie dem originalen Dakar-959 nicht nur rumzurollen,“ sagt Timo Bernhard. „So ein Auto muss ja artgerecht bewegt werden. Da vergisst man dann schon mal den monetären Wert.“ Etwa 390 PS (hauptsächlich wegen des damals niederoktanigen Benzins in Afrika hatte Kussmaul die Leistung etwas reduziert) und Allradantrieb katapultieren den 1260 Kilo leichten Porsche durch die Winterlandschaft, als hätte das Auto nie eine Pause machen müssen.

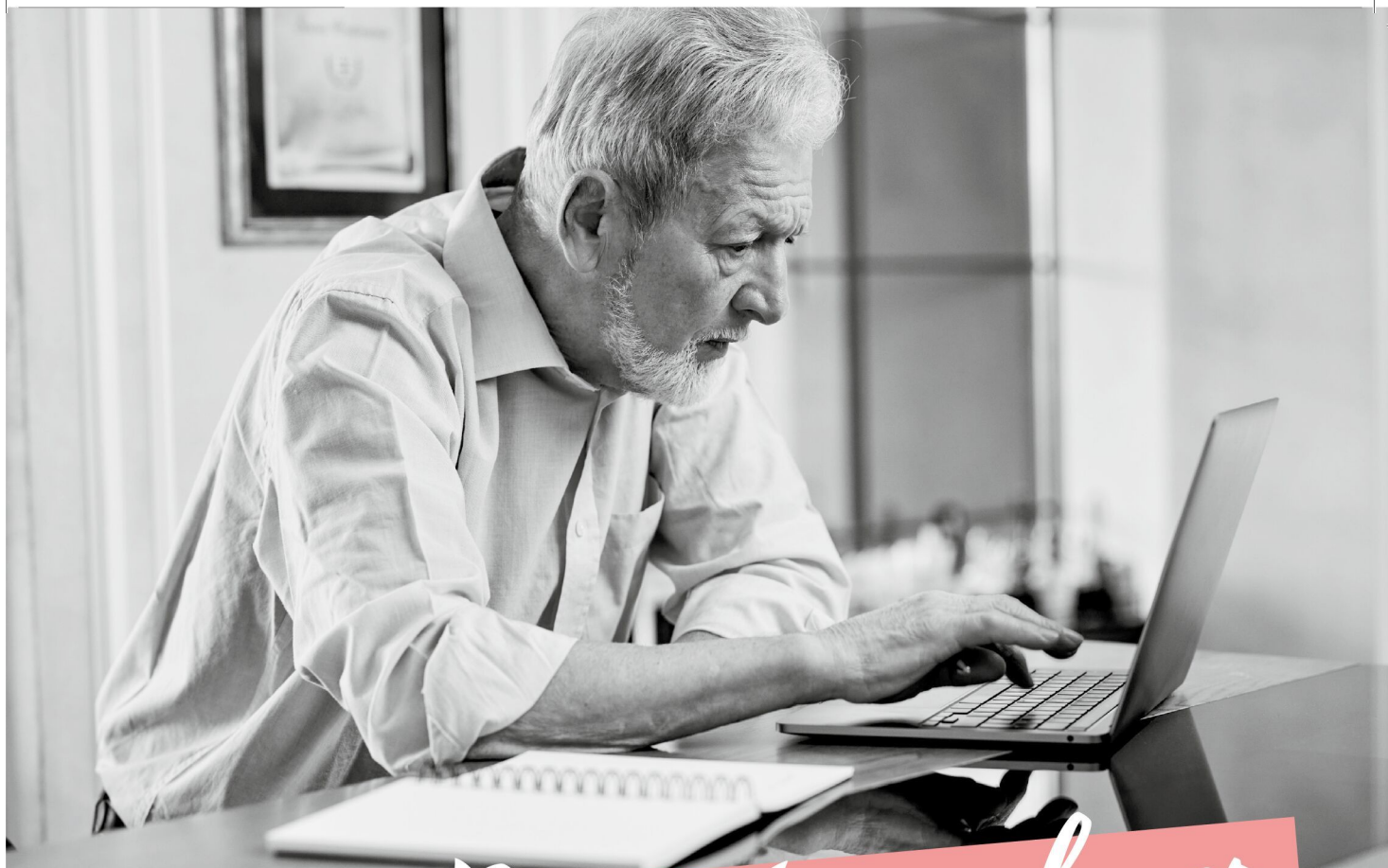
**WINTERLANDSCHAFT STATT WÜSTE**

„Die Leistung ist brutal, besonders für ein Rallyeauto diesen Jahrgangs,“ sagt Timo Bernhard. „Der Wagen war wirklich seiner Zeit weit voraus.“ Die verzögerte Gasannahme durch das Turboloch stört ihn nicht: „Klar muss man sich darauf einstellen und mit einer anderen Fahrweise herangehen. Aber wenn der Motor erstmal beißt, ist er extrem gut fahrbar.“

Natürlich ist auch Jackie Ickx seinen alten 959 noch einmal gefahren. „Da kamen eine Menge Emotionen hoch,“ sagt der 78-jährige Allroundrennfahrer. „Der Wagen ist tatsächlich noch in dem gleichen Zustand wie damals. Er hat noch alle seine Beulen, und ich weiß, wer sie verursacht hat – nämlich ich. Besonders an der Nase. Der verwundbarste Punkt am Auto war die Nase, sie ist lang im Vergleich zu einem normalen Offroader. Der Wagen erinnert mich an die Atmosphäre und den Geist, der herrschte, als wir damals in Paris starteten.“

Und die Erinnerungen wirken frisch. „Mir ist ein Rätsel, wie ich damals überlebt habe. Es lag nicht am Talent, es lag am Glück. Und am richtigen Auto und dem richtigen Team. Denn der Fahrer ist nur die Spitze des Eisbergs. Den sieht man, der erntet den Ruhm, der ist natürlich auch für ein Desaster verantwortlich. Aber das Werkzeug für das alles, nämlich das Auto, erstellt das Team, bauen Menschen. Sie machen ihren Job mit 100 Prozent, sie sorgen für das Essentielle. Auch beim Dakar-959 geht es doch hauptsächlich um Menschen ...“ ◀

*Text: Roland Löwisch · Fotos: Porsche*



*Weil Raritäten schwer  
zu finden sind.*

In unserem Online-Shop gibt es jede Menge für Young- und Oldtimer-Fans zu entdecken: Fachliteratur und echte Raritäten, die nur selten zu finden sind.

**Besuchen Sie uns online!**

**classic-data-shop.de**

Classic Data GmbH & Co. KG Marktbeobachtung · Harpener Str. 56 · 44791 Bochum



**Classic Data**

HAPPY END – ARTZ NORDSTADT-EXPRESS

# VW-PORSCHE 4/911

Er war gewiss nicht der viertürige Sportwagen, den sich Firmenchef  
Ferry Porsche immer so sehr gewünscht hatte, aber mit der Technik und den Fahrleistungen  
eines 911 war dieser VW 411 nahe dran. Gebaut hat ihn Günter Artz.





**A**utohaus Nordstadt GmbH in Hannover. Anfang Dezember 1962 nahm der neue Volkswagen-Händler mit „modernstem Kundendienst- und Reparatur-Betrieb“ die Arbeit auf, im Januar 1963 wurde der erste Wagen verkauft. Ob es ein Käfer, VW 1500 oder Bulli war, daran erinnert sich 60 Jahre später niemand mehr. Warum auch?

Berühmt machten den Betrieb in der Vahrenwalder Straße 203 nahe des Mittellandkanals nicht Festpreise für Wartungsarbeiten, Gebrauchtwagenhandel oder Verkauf von Käfer, Golf, Passat und Co., sondern die Autos des Marketing-Genies Günter Artz, seit 1968 Geschäftsführer bei Nordstadt.

Der erfand nicht nur das eingängige Firmenlogo mit VW Käfer und Rose, sondern aufsehenerregende Volkswagen-Mutationen in oder unter denen Porsche-Technik steckte: Etwa einen 1302 mit der Bodengruppe eines VW-Porsche 914/6 und dem 210 PS starken Motor des 911 Carrera RS 2.7 in Wagenmitte oder einen 928 S, dem eine Golf-I-Karosserie in Übergröße auf Maß geschneidert wurde (s. PORSCHE FAHRER 6-2020). Viele ähnlich konzipierte Autos wie 924 Turbo Kombi oder Audi Quattro Kombi folgten.

#### 140 PS UND 200 KM/H SPITZE

Der Anfang der Idee des Nordstadt-Autos datiert von 1970. Während die vorhergehende Kombination aus Karmann-Ghia 1500 S Typ 34 und dem luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotor eines Chevrolet Corvair als Fingerübung gelten darf, stellte die Verbindung aus dem vernunftbetonten Typ 4 und dem Antrieb eines 911 E zugleich deren konsequenteste Umsetzung dar. Das Er-

DER UNAUFFÄLLIGE, VIERTÜRIGE  
411 MIT DEM MOTOR EINES 911 T WAR  
DER ERSTE IM AUTOHAUS NORDSTADT  
MIT PORSCHE-TECHNIK  
AUFGERÜSTETE VOLKSWAGEN.

gebnis war ein unauffälliger, viertüriger 411 LE mit zwei Litern Hubraum und 140 PS, der rund 200 km/h Spitze ging: der „Nordstadt-Express“.

Wie der silberne VW Typ 4 zu seinem Tempo signalisierenden, einprägsamen „Nom de Guerre“ kam, ist heute nicht mehr verlässlich nachzuvollziehen. Ist er das erste Mal in der Hauszeitschrift „Gute Fahrt“ zu lesen? Bürgert er sich erst später ein? Fest steht, dass Günter Artz´ Privatauto der erste im Autohaus Nordstadt mit Porsche-Technik aufgerüstete Volkswagen war und nur wenig über ihn bekannt ist. Es wird Zeit für eine Spurensuche, Zeit für Zeitzeugen.





Peter Erdmann, heute 80 Jahre alt, zählt unbedingt dazu. Der Besitzer der Nikolai-Garagen gehörte seinerzeit zu einem „Kreis befreundeter Autohändler in Hannover“, als er Günter Artz den Nordstadt-Express abkauft. Der hatte inzwischen einen 911-S-Motor mit 2,2 Litern Hubraum und 180 PS montiert, seinen Nordstadt-Express intensiv genutzt und rund 250.000 Kilometer damit abgespult, zum Schluss aber defekt auf einem Anhänger auf der Wiese neben seinem neuen Betrieb geparkt.

Mit VW hatte die neue Firma nichts mehr zu tun. Seit Anfang der achtziger Jahre handelte Artz in Sichtweite seines alten Arbeitgebers im Autohaus Blitz mit Opel – eine Chevrolet Corvette C4 mit dem Aussehen eines Kadett E GSi sowie ein Calibra unter dessen verbreiteter Karosserie ein Lotus Omega steckte, stehen für dieses Kapitel der Artz-Historie. Auch diese beiden Autos gehörten einst Peter Erdmann.

#### WECHSEL VON VW ZU OPEL

„Beim 411 fehlte der Motor und Günter Artz hatte sowieso andere Sorgen“, sagt Erdmann. „Ich habe ihm 6000 oder 7000 Mark angeboten und den Wagen abgekauft. 1985 war das.“ Ersatzweise verbaute Peter Erdmann einen Dreiliter-911-SC-Motor und wunderte sich über ebenso funktionale wie hemdsärmelige Lösungen: „Das Schaltgestänge bestand aus einer vernünftig gemachten Gardinenstange.“

Der einzige echte Artz sei übrigens ein Käfer-Umbau gewesen, sagt Peter Erdmann, eine Verbindung aus der Karosserie eines Brezel-Käfers von 1951 mit einem späten Automatik-Chassis sowie einem 85 PS starken TSV-2000-Motor des Tuners Oettinger und einem Porsche-Fünfganggetriebe im Heck. „Der Wagen bekam von der Technischen Prüfstelle eine Zulassung“, sagt er. „Als Artz.“

Passend zum Antrieb wurden Cockpit und Sitze eines 911 verbaut. Das Dreispeichen-Lenkrad sieht sportlich nach Porsche aus, kommt aber aus dem VW-Zubehörprogramm für Südafrika.



## 4 TÜREN UND 11 JAHRE ZU SPÄT

20. Mai 1968, der Spiegel druckte Fotos des neuen VW für die Mittelklasse, nannte technische Details. Schon weil es sich beim Typ 4 erst um den vierten Volkswagen in knapp 30 Jahren handelte, war er eine Sensation.

Als letzter Volkswagen folgte der 411 der Konstruktionsweise des Typ 1, des Käfers. Zwar war die Karosserie selbsttragend konstruiert worden und gab es erstmals bei Volkswagen vier Türen an einem Auto, aber dafür saß der luftgekühlte Boxer noch immer im Heck – „Nasenbär“ taufte der Volksmund den unharmonisch gestylten Typ 4; der Spruch „4 Türen und 11 Jahre zu spät“ klang ebenso bitter wie wahr. Der neue VW, ein altes Auto.

Der 1,7 Liter große Vierzylinder-Boxer im Heck leistete bedächtige 68 PS, sogar eine Standheizung war serienmäßig an Bord, welche die laue Wärmeleistung des luftgekühlten Boxers unterstützen sollte. Für Käfer-Aufsteiger und überzeugte Volkswagen-Fahrer reichten diese Attribute für die Kaufentscheidung, aber die einheimische Konkurrenz von Audi, Opel und Ford schlug den neuen 411 auf der ganzen Linie.

Im August 1969 folgte der 411 Variant als dreitüriger Kombi. Dank tiefgreifender Modifikationen leistete der Motor des 411 E nun 80 PS bei 4900/min, benötigte aber auch Superbenzin. Stolz verwies VW darauf, dass der gleiche Motor auch in der VW-Porsche-Sportwagen-Kooperation, dem VW-Porsche 914, Dienst tat.

Immer größer wurde der Abstand zur nationalen und internationalen Konkurrenz, die längst mit Frontantrieb, Frontmotor und selbstverständlich Wasserkühlung operierte. Im August 1971 wurde aus dem VW 411 der VW 412, optisch und technisch überarbeitet. Die niedriger verdichtete Variante des 1,8-Liter-Vierzylinders leistete 75 PS, die stärkere Version 85 PS. 1974 kam nach 367.728 Exemplaren vom Typ 411 / 412 das Ende – die Zukunft hieß Passat.

DER NORDSTADT-EXPRESS DIENTE  
GÜNTER ARTZ LANGE ALS ALLTAGS-  
AUTO. BEIM VERKAUF STANDEN  
RUND 250.000 KILOMETER AUF  
DER UHR, DER MOTOR FEHLTE.







Etwas über zehn Jahre später verkaufte Erdmann den Nordstadt-Express weiter – seit 1996 steht Alexander Meier (51) als dritter Besitzer im Fahrzeugbrief des Unikat aus Hannover. Im Gegensatz zu einigen anderen Artz-Modellen blieb der heiß gemachte 411 LE ein Einzelstück!

Meier war und ist VW-Fan und -Spezialist mit eigener Werkstatt, die, siehe oben, passend unter Alex-Garagen firmiert. Und natürlich war es der Porsche im biedereren 411-Kleid, der ihn begeisterte. Eigentlich war es nur die Porsche-Technik: „Mit Serienmotor würde ich das nicht fahren wollen.“

Inzwischen stecke die dritte Maschine im Heck, sagt Alexander Meier heute. Als Spender diente ein Anfang der neunziger Jahre verunfallter 911 SC von 1982. Rost habe er im Laufe der letzten rund 25 Jahre einmal gründlich beseitigen müssen und passende Sitze aus einem anderen Elfer eingebaut. „Aber bis auf die vier Zusatzscheinwerfer, die mir einfach nicht gefallen, und die Stahlräder mit Radkappen steht das Auto äußerlich immer noch so da wie 1970.“



„BIS AUF DIE VIER ZUSATZSCHEINWERFER, DIE MIR EINFACH NICHT GEFALLEN, UND DIE STAHLRÄDER MIT RADKAPPEN STEHT DAS AUTO ÄUSSERLICH IMMER NOCH SO DA WIE 1970.“

Alexander Meier



Dazu gehören Modifikationen wie das aus einem F-Modell entnommene Armaturenbrett, welches das mit Holzfolie im Wohnzimmer-Look möblierte 411-Cockpit ersetzt, sowie ein kleiner vergitterter Lufteinlass in der Frontmaske unterhalb des Scheinwerfers auf der Beifahrerseite. „Dahinter steckt der Ölkühler“, sagt Meier. Neben 5,5-Zoll-Lemmerz-Felgen und Reifen im Format 185/70 R 15 die einzigen sofort sichtbaren Veränderungen an der 411-Basis.

#### 911-BREMSE AN VORDERACHSE

Was machen 204 PS mit einem über 50 Jahre alten Volkswagen für die ganze Familie? Weil ähnlich hoch bauend wie das serienmäßige Typ-4-Triebwerk passt der Porsche-Motor problemlos ins Heck, die Getriebeaufnahmen wurden seinerzeit abgeändert. Die Leistung sei schon OK, ruft Alexander Meier vom Fahrersitz herüber, während er den Motor mit Schwung an den roten Bereich dreht, aber der Witz wäre natürlich, dass keiner einen 411 auf dem Zettel hätte, der sich auf der Autobahn mit 180 km/h ins Bild des Rückspiegels schieben würde.

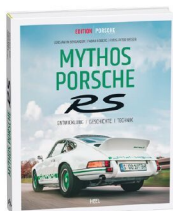
Dabei klingt der mutmaßlich brave Volkswagen ganz typisch nach altem Elfer.

Fahrwerk und Bremsen kämen bei PS-Zahl und Fahrleistungen allerdings nicht ganz mit: „Wenn man richtig Gas gibt, geht er hinten runter und vorne hoch, und seitenwindempfindlich ist er sowieso; typisch alter VW. Zwar sind an der Vorderachse 911-Bremssättel und -Scheiben verbaut, aber hinten sind es immer noch Trommeln – das ist eigentlich schon grenzwertig“, sagt Alexander Meier.

Der mag seinen unauffälligen Nordstadt-Express mehr als den großen Auftritt: Beim großen Treffen zum 50. Geburtstag des VW 411 war er Ehrengast, auch bei einem Treffen von Artz-Fahrzeugen war er dabei, aber lieber genießt er seinen VW-Porsche 4/911 allein und in aller Stille.

Auch deshalb ist der Nordstadt-Express eines jener Autos des Nordstadt-Imperiums, das kaum einmal zu sehen und über das bis jetzt nur wenig bekannt gewesen ist. Günter Artz hätte vermutlich überhaupt kein Verständnis dafür. ◀

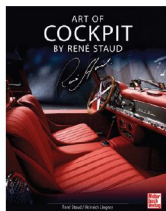
Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



### Mythos Porsche RS

Es ist völlig ironiefrei und humorlos gemeint, aber dieses Buch hat uns gerade noch gefehlt: Die Geschichte des 911 RS vom ersten Carrera 2.7 bis zum aktuellen 992 RS. Sauber chronologisch aufgearbeitet, leicht zu lesen, mit historischen und neu produzierten Fotos sowie technischen Daten inklusive. Warum gab es sowas eigentlich nicht schon längst? Dabei ist nicht der Tiefgang bis ins letzte Detail (den kann es bei der Fülle an Autos und dem gebotenen Umfang nicht geben) die Stärke der Gemeinschaftsproduktion der zwei Autoren und des einen Fotografen, sondern eben der große Überblick auf die Vielzahl der Modelle. Dass auch weniger oft behandelte Typen wie Carrera RS 3.0 und 964 RS America dazu gehören und ein kurzer Ausflug zu 968 Turbo RS und Cayman GT4 RS unternommen wird, spricht für das RS-Kompendium. Und weil es in dieser Form neu und unterhaltsam ist, empfiehlt es sich als willkommene Ergänzung fürs eigene Bücherregal und als Geschenk für den 911-Freundeskreis. Einen RS hätte ja sowieso jeder gerne.

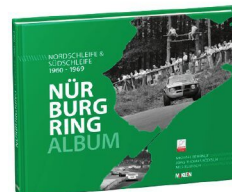
Constantin Bergender / Fabian Homberg / Peter Besser:  
„Mythos Porsche RS – Entwicklung, Geschichte, Technik“,  
256 Seiten, 245 x 290 mm, Hardcover, Heel, Königswinter,  
69,00 Euro, ISBN 978-3-96664-543-0



### Art of Cockpit

Mit diesem Buch ist es wie mit vielen schönen Dingen: Man braucht sie nicht, aber es ist fein, sie zu haben. Natürlich gehören Autos wie 911 Carrera RS 2.7, Mercedes „Pagode“ oder Jaguar E-Type zu den üblichen Verdächtigen, aber die so bekannte wie perfektionierte Studio-Fotografie René Stauds ist hier nicht Selbstzweck oder Inszenierung, sondern hat Lehrbuch-Charakter: Es geht in erster Linie ums Cockpit. Den Teil eines Autos, den die Insassen wie kein anderes stets im Auge haben – und dem hier ein ganzes Buch gewidmet wird. Dabei lassen sich unerwartete Kunstwerke wie das Cockpit eines Alfa Romeo 6C 2500 von 1950, der karge Innenraum eines KdF-Wagens von 1943 oder das opulente Passagierabteil eines Maybach Zeppelin DS 8 von 1932 entdecken. Sogar ein Cayenne von 2005 und ein schlichter Mercedes 220 D von 1968 haben ihren Weg ins Buch gefunden – die Mischung macht es kurzweilig und überraschend, die kurzen Texte sitzen, passen, ordnen ein. Schön, dieses Buch im Schrank zu haben.

René Staud / Heinrich Lingner: „Art of Cockpit“,  
240 Seiten, Format 245 x 300 mm, deutsch / englisch,  
Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2022, 79,00 Euro,  
ISBN 978-3-613-04404-3

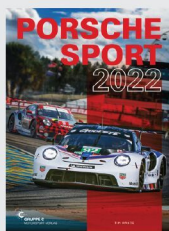


### Nürburgring Album

Willkommen am Nürburgring wie er früher einmal war! Eher Naherholungsgebiet als Rennstrecke, betont volkstümlich und keinesfalls streng geordnet. Heute fällt es schwer zu glauben, dass Zuschauer und Fotografen in den goldenen Tagen des Motorsports dort einfach so rumlaufen und sich die schönsten Stellen zum Campieren oder Arbeiten selbst suchen konnten. Aber von solchen ungestellten Bildern lebt dieses Buch, in Schwarz-Weiß und in Farbe. Es zeigt Formel-Rennwagen im (heute alten) Fahrerlager, Menschenmassen und dahinjagende Porsche 906 am Karussell, schnelle NSU Sportprinz im Abschnitt Wehrseifen, Breitensport im Bergwerk. Dazu gibt es Menschen, Motoren, Unfälle und – hilfreich für alle, die nicht tief im Thema Nürburgring stecken – Beschreibungen des jeweiligen Streckenabschnitts. Ja, damals gab es auch noch eine Südschleife. Es ist eher ein Bilder- als ein Lesebuch, perfekt für den Coffeetable in der Werkstatt oder ein verregnetes Wochenende auf der Couch, wenn das Auto in der Garage bleibt.

Michael Behrmdt / Jörg-Thomas Födisch / Nils Ruwitsch:  
„Nürburgring Album – Nordschleife und Südschleife  
1960–69“, 256 Seiten, 300 x 240 mm, Hardcover, McKlein,  
Köln 2022, 59,00 Euro, ISBN 978-3-947156-50-4

## ZUM THEMA



**Porsche Sport 2022**  
Tim Upietz  
400 Seiten, 235 x 315 mm, Hardcover  
Gruppe C  
60,00 Euro



**Motorlegende: Fritz B. Busch. Lieben Sie Vollgas?**  
Christian Steiger  
240 Seiten, 175 x 230 mm  
Motorbuch  
29,90 Euro

## Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

### Porsche 911 Speedster



Rund zweieinhalb Jahrzehnte nach dem Ende des 356 Speedster ließ Porsche mit dem 911er das Konzept wiederaufleben und präsentierte auf der IAA 1987 den 911 Speedster – ein imposantes Cabrio mit kürzerer und flacherer Windschutzscheibe, tieferer Sitzposition und niedrigerem Verdeck. Der Speedster war teurer als das Standard-Cabrio, wengleich die Ausstattung spärlicher ausfiel. Das Auto kam ohne Servolenkung, ohne elektrische Fensterheber und ohne elektrisches Verdeck aus. Selbst Rücksitze gab es nicht. An



ihrer Stelle wohnte eine Hartverkleidung, unter der das Stoffverdeck seinen Platz fand und nur in minutenlanger Kleinarbeit geschlossen werden konnte. Nur knapp über 2.000 Exemplare wurden zwischen 1988 und 1993 gebaut, die meisten mit Breitbaukarosserie auf Turbo-Basis. Von der schmaleren Variante gab es gerade einmal 171 Autos. Heutzutage kann ein guterhaltener Speedster über 300.000 Euro wert sein. Passend zum Original sind auch die Modelle von KK-Scale limitiert. Der rote 911 Speedster ist auf 1.500 Stück begrenzt, die schwarze Variante sogar auf 750 Modelle. Beide Autos sind zurzeit um 50 Prozent reduziert und zum Sonderpreis von jeweils 39,95 Euro erhältlich. **Lieferbar, nur solange der Vorrat reicht!**

**Porsche 911 Speedster schwarz, UVP 79,95€ jetzt ab 39,95 €, Art-Nr.: KKDC180452**

**Porsche 911 Speedster rot, UVP 79,95€ jetzt ab 39,95 €, Art-Nr.: KKDC180451**

### Porsche 911 (992) GT3



Mit der aktuellen 992er Baureihe ist der Porsche 911 GT3 nochmals martialischer geworden. Der 4,0-Liter-Boxermotor mit seinen 510 PS beschleunigt den Porsche in 3,4 Sekunden von null auf hundert. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei knapp 320 km/h. Neben dem Motor bringt Porsche im 911 GT3 weitere von der Rennstrecke vertraute Technologie auf die Straße, die ihren Dienst nicht nur im Verborgenen unter der Karosserie verrichtet. Auch optisch fällt der 911 GT3 mit seinem Heckflügel, dem Diffusor und den markanten



Luftfeinlässen auf. Wer es dagegen etwas dezenter und puristischer mag, kann sich den 911 GT3 mit dem Touring-Paket ausstatten lassen. Hier weicht der üppige Heckflügel einem automatisch ausfahrenden Spoiler. Details wie Scheibenleisten und Schriftzüge sind im klassischen, eleganten Silber gehalten. Außerdem wird anstelle des 7-Gang-Doppelkopplungsgetriebes mit Schaltwippen eine manuelle 6-Gang-Schaltung verbaut, die im normalen 911 GT3 ein optionales Extra ist. Minichamps hat beide Varianten im Maßstab 1:18 aus Resine und in der Farbe Indischrot gefertigt. Beide Autos sind exklusiv für ck-modelcars limitiert. Den Standard-GT3 gibt es nur 111 Mal. Der 911er mit dem Touring-Paket ist auf 204 Exemplare begrenzt.

**Porsche 911 (992) GT3 2021, UVP 199,95 €, Art-Nr.: 143069005, Porsche 911 (992) GT3 Touring 2022, UVP 199,95 €, Art-Nr.: 143069027**

### Porsche 911 GT3 R Team 75



Im Jahr 2022 startete die DTM in ihre zweite Saison mit GT3-Fahrzeugen. Erstmals mit von der Partie waren zwei Porsche-Teams. Einer der Fahrer war Thomas Preining, der im Porsche 911 GT3 R des KÜS Team75 antrat. Nach einem schwierigen Saisonstart feierte Preining auf dem Norisring den ersten Porsche-Sieg in der DTM-Geschichte. Auch bei den folgenden Stationen stellte Preining immer wieder sein Können unter Beweis. Nach einem Doppelpodium in Spa-Francorchamps schaffte der Österreicher mit einem Heimsieg auf dem Red Bull Ring sein persönliches Saisonhighlight. Damit reiste er als Gesamtfünfter als Meisterschaftskandidat zum Finale an den Hockenheimring. Beim Vorsaisonetest im April an gleicher Stelle war der Porsche von Preining noch in einem dezenteren schwarzen Design unterwegs gewesen – aber wie im späteren Saisonverlauf mit dem Logo von ck-modelcars. Die Partnerschaft mit dem Team von Timo Bernhard besteht bereits seit Jahren. Schon im ADAC GT Masters war das Logo stets auf den Fahrzeugen zu sehen. Das Modell zum ersten DTM-Auto von Thomas Preining wurde vom Hersteller Ixo in gewohnt hochwertiger Qualität gefertigt und ist im Maßstab 1:43 sowie 1:18 erhältlich.



**Porsche 911 GT3 R #24 Pre Season Test DTM 2022 KÜS Team75 T. Preining 1:43, UVP 39,95€, Art-Nr.: LEGT43-22001**

**Porsche 911 GT3 R #24 Pre Season Test DTM 2022 KÜS Team75 T. Preining 1:18 UVP 79,95€, Art-Nr.: LEGT18-22001**

- Anzeige -

- Anzeige -

## Porsche 911 Carrera RSR Turbo

Der Porsche 911 Carrera RSR Turbo war der erste Rennwagen bei den 24 Stunden von Le Mans, der mit einem Turbomotor an den Start ging. Aus den 2,1 Litern Hubraum schöpften die Zuffenhausener satte 500 PS. Überhaupt war dieser 911er deutlich radikaler, als es die GT-Optik auf den ersten Blick vermuten lassen würde. Um das Gewicht zu reduzieren, wurde der Überrollkäfig nicht aus Stahl, sondern aus Aluminium gefertigt. Die Türen und die weiteren Anbauteile an der Karosserie bestanden aus Kunststoff. Außerdem wurde der Tank für ein besseres Fahrverhalten im Bereich der Rücksitze eingebaut. Mit diesen weitreichenden Modifikationen trat der 911 Carrera RSR in der damaligen Marken-Weltmeisterschaft sogar in der Prototypen-Klasse an und nahm es mit den siegreichen Matra auf. Hinter den Franzosen wurden Herbert Müller und Gijs van Lennep 1974 Zweite in Le Mans. CMR hat derweil zwei weitere Modelle aus der Saison 1974 herausgebracht. Einmal den RSR aus dem Training zum 1.000-Kilometer-Rennen in Spa-Francorchamps und zum anderen das Einsatzauto von den 1.000 Kilometern in Brands Hatch, bei denen Müller und van Lennep Fünfte wurden. Die beiden von CMR aus Resine gefertigten Modelle beeindrucken im Maßstab 1:12 mit einer Länge von 39 Zentimetern.



**Porsche 911 Carrera RSR Turbo #5 5th 1000 km Brands Hatch, UVP 219,95 €, Art-Nr.: CMR12025**

**Porsche 911 Carrera RSR Turbo #14T Practice 1000 km Spa, UVP 219,95 €, Art-Nr.: CMR12026**

## Porsche 356 Speedster

1948 brachte Porsche mit dem 356 sein erstes Serienauto auf den Markt. Im Gegensatz zum nachfolgenden Carrera war der Boxermotor im 356 noch ein Vierzylinder, dessen Leistung für damalige Verhältnisse jedoch beachtlich war. Besonders flott war der 356 Speedster, der Mitte der 50er Jahre zum Coupé und dem Cabrio stieß und eine ganz neue Käuferschaft erreichte. Das Auto war als Basisvariante für den US-amerikanischen Markt konzipiert und nur spärlich ausgestattet. Beispielsweise hatte der Speedster Steckscheiben statt Kurbelfenster. Doch die sportliche Note kam gut an. Die Windschutzscheibe war flacher und konnte für Rennsitze sogar abgenommen werden. Außerdem war das Verdeck niedriger als beim Cabriolet und ließ sich vollversenken. Und auch im Innenraum sorgten Schalenitze für Rennsport-Ambiente. Zudem war der Speedster günstiger als die normal ausgestatteten Varianten. Vor allem in Kalifornien wurde er ein großer Wurf und sogar Schauspiellegende James Dean gehörte zu den Besitzern. Porsche hatte sich in den Staaten einen Namen gemacht. Minichamps hat den 356 Speedster im Maßstab 1:43 und in limitierter Stückzahl herausgebracht. Das Auto ist in den Farben Schwarz und Rot auf jeweils 500 Exemplare begrenzt und exklusiv bei ck-modelcars erhältlich.



**Porsche 356 Speedster schwarz, UVP 34,95 €, Art-Nr.: 943065533**

**Porsche 356 Speedster rot, UVP 34,95 €, Art-Nr.: 943065534**



[www.ck-modelcars.de](http://www.ck-modelcars.de)



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

★★★★★  
**Sehr gut, 4.94/5.00**  
von über 2.000 Kunden bewertet

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



**PORSCHE Reparaturen & Inspektionen**  
 Alle Modelle von damals bis heute

[www.P-Drux.de](http://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

**MARTINI RACING**  
 ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires



order online: [maxpart-racing.de](http://maxpart-racing.de)

 **PS-HISTORACING**  
 PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

[www.ps-historacing.de](http://www.ps-historacing.de)

**Getriebeüberholungen**  
 901 - 911 - 914 - 915 - 930

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

**Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile**

 **WIEDMANN**

Beurener Straße 40  
 73540 Heubach  
 +49 175 41 321 41  
[www.wiedmann-eu.de](http://www.wiedmann-eu.de)

**Porschegetriebe**  
 Reparatur & Service & Neuaufbau

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

**Döpper - Porsche-Bezugsstoffe**  
[www.doepper-profile.de](http://www.doepper-profile.de)  
 Tel.: 0 22 61 - 2 45 93

**BIETE**



Porsche 911 / 912 H4 BOSCH Scheinwerfer gelb mit Chromring, passend für F- und G-Modelle, neu und unbenutzt, Gläser gelb, Teilenummer 1305614005, FP Satz € 790,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 911 Kofferraumhaube, passend für G-Modelle, guter und rostfreier Zustand, kein Versand, zu sperrig, deshalb nur Abholung, FP € 590,00, Tel.: 0162-3661816



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



Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. "10 Jahre Porsche Freunde Bergisches Land" [www.porschefreunde-bergischesland.de/](http://www.porschefreunde-bergischesland.de/) facebook / Instagram / Youtube

**SUCHE**

Suche Porsche 944 oder 944 Turbo. Tel. 01718246350

Suche Porsche 997 S oder 4S. Tel. 0171824650

**Petzoldt's** seit 1988

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



[www.petzoldts.de](http://www.petzoldts.de)

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

**9 vor 11** Tachometer-Uhr mit dem Baujahr Ihres Wagens von 1963 bis 1998  
 Mit Automatikwerk

289,00 € VDP

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

[www.9vor11.de](http://www.9vor11.de)

**Porsche Club**  
 928

Der werksautorisierte Classic Club  
 Porsche Club 928 e.V.

[www.porsche-club-928.de](http://www.porsche-club-928.de)  
 Tel. 0700 928 928 928

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

30 Jahre 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

**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

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

**MITTELMOTOR**

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT

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

MITTEL MOTOR .COM

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

**Nachgefertigte Teppich-Komplettausstattungen für Ihren PORSCHE in historisch korrekter Ausführung**

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

Lieferprogramm:  
 Porsche 911 kurzer Radstand 65-68  
 Porsche 911 langer Radstand 69-73  
 Porsche 911 G-Modell 74-77  
 Porsche 911 G-Modell 78-83 SC

Porsche 911 G-Modell 84-89 Carrera  
 Porsche 911 / 964 / 993  
 Porsche 928-928S-928S4  
 Porsche 924 / 944

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

porschefahrer\_magazin

**1**



**Leichtbau Türtafel**  
Einbaufertig in Leder oder Kunstleder. Kein Bohren und Schrauben - wie beim Original. Türgriffe in Echtleder. Schlaufen in vielen Farben. Inkl. versteckten Lautsprecherblenden aus Metall. Auf Wunsch mit hochwertigen Speakern.

**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.

**CATRONIC** motorsport Reg. Germany

Poststraße 2 · 51643 Gummersbach · [www.cartronic-motors.com](http://www.cartronic-motors.com) · [info@cartronic-motors.com](mailto:info@cartronic-motors.com)

 [porscheFahrer.magazin](http://porscheFahrer.magazin)

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

[www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)





**PORSCHE**  
FAHRER


Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:  
Steffen Wagner  
[s.wagner@heel-verlag.de](mailto:s.wagner@heel-verlag.de)  
02223 9230-53

Ausgabe 4-2023  
Erscheinungstermin: 12.05.2023 | Anzeigenschluss: 04.04.2023



**TEILE.COM** ONLINE SHOP 



ORIGINAL PORSCHE  
**Winterräder**

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

---

**Siehe jetzt » [www.teile.com](http://www.teile.com)**



# ◆ Dansk ORIGINAL



HÖCHSTER SITZKOMFORT!!

CONFERENCE



RECLINER



Der Classic-Stuhl ist in 2 Designs erhältlich, Conference und Recliner für gemütliche Einrichtungen.

**DIE IKONISCHE 356 SPEEDSTER SITZSCHALE ALS STUHL!!**

Für mehr Information und Informationen zur Verfügbarkeit setzen Sie sich bitte mit Ihrem DANSK Händler in Verbindung.

[www.jpgrouppclassic.com](http://www.jpgrouppclassic.com)

## VORSCHAU



### TITELSTORY

Invest-Tipp – 10 Porsche mit Klassiker-Zukunft



### MADE BY PORSCHE

Spar-Flamme – 991 Carrera T



### HAPPY END

Kennzeichen D – 356 Convertible D

### WEITERE THEMEN IM HEFT:

993 GT2 Clubsport · 100 Jahre Le Mans · Cayenne Turbo S · Gorges du Verdon · Podcast Alte Schule

**PORSCHE FAHRER 4-2023**  
erscheint am 12. Mai 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 Muche

#### Redaktionsanschrift:

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

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Thomas Albrecht (Übersetzung), Maximilián Balázs, Josué Chevrel, Thomas Geiger, Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Olgun Kordai, Roland Löwisch, Roman Rätzke, Götz von Sternenfels

#### 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 (Abbestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:

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

# PORSCHE-PREISGUIDE 2023



TEIL 1: ALLE LUFTGEKÜHLTEN PORSCHE, ALLE PREISE – VON 356 ÜBER 911 BIS 914 UND 993

# 356



Fotos: Porsche

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
356 1100 Geteil.Scheibe	Cpe	50-52	4	1,1	40	520.000 €	430.000 €	330.000 €	275.000 €	k. N.
356 1100 Geteil.Scheibe	Cab	50-52	4	1,1	40	620.000 €	510.000 €	400.000 €	330.000 €	k. N.
356 1300	Cpe	52-55	4	1,3	44	230.000 €	175.000 €	116.000 €	75.500 €	k. N.
356 1300 S	Cpe	53-55	4	1,3	60	245.000 €	183.000 €	121.000 €	79.000 €	k. N.
356 1500	Cab	52-55	4	1,5	55	285.000 €	214.000 €	141.000 €	93.000 €	k. N.
356 1500	Cpe	52-55	4	1,5	55	250.000 €	185.000 €	122.000 €	80.000 €	k. N.
356 1500 Speedster	Rds	54-55	4	1,5	55	380.000 €	280.000 €	225.000 €	140.000 €	k. N.
356 1500 S	Cpe	52-55	4	1,5	70	270.000 €	205.000 €	136.000 €	83.000 €	k. N.
356 1500 S	Cab	52-55	4	1,5	70	315.000 €	236.000 €	156.000 €	103.000 €	k. N.
356 A 1300	Cab	55-57	4	1,3	44	14.6000 €	110.000 €	74.000 €	49.000 €	k. N.
356 A 1300	Cpe	55-57	4	1,3	44	116.000 €	84.000 €	57.000 €	36.000 €	k. N.
356 A 1300 S	Cab	55-57	4	1,3	60	156.000 €	120.000 €	79.000 €	51.000 €	k. N.
356 A 1300 S	Cpe	55-57	4	1,3	60	125.000 €	89.000 €	60.000 €	39.000 €	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cpe	55-58	4	1,5	100	630.000 €	500.000 €	410.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1500 GS	Cab	55-58	4	1,5	100	700.000 €	570.000 €	460.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GS	Rds	55-58	4	1,5	100	910.000 €	750.000 €	570.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1500 GT	Rds	56-58	4	1,5	110	940.000 €	780.000 €	590.000 €	k. N.	k. N.
356 A 1600	Cpe	55-57	4	1,6	60	125.000 €	89.000 €	60.000 €	39.000 €	k. N.
356 A 1600	Cpe	57-59	4	1,6	60	121.000 €	85.000 €	61.500 €	41.000 €	k. N.
356 A 1600	Cab	55-57	4	1,6	60	156.000 €	120.000 €	79.000 €	51.000 €	k. N.
356 A 1600	Cab	57-59	4	1,6	60	148.000 €	111.000 €	80.000 €	53.000 €	k. N.
356 A 1600 Speedster	Rds	55-58	4	1,6	60	320.000 €	255.000 €	205.000 €	120.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	55-57	4	1,6	75	139.000 €	97.000 €	70.000 €	46.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cpe	57-59	4	1,6	75	136.000 €	95.000 €	68.500 €	45.000 €	k. N.
356 A 1600 S Speedster	Rds	55-58	4	1,6	75	350.000 €	275.000 €	225.000 €	125.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cab	55-57	4	1,6	75	162.000 €	120.000 €	77.000 €	51.000 €	k. N.
356 A 1600 S	Cab	57-59	4	1,6	75	158.000 €	118.500 €	85.000 €	56.000 €	k. N.
356 A 1600 S Convertib.D	Cab	58-59	4	1,6	75	220.000 €	180.000 €	143.000 €	86.000 €	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cpe	58-59	4	1,6	105	650.000 €	530.000 €	430.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GT	Cpe	58-59	4	1,6	115	680.000 €	550.000 €	450.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera 1600 GS	Cab	58-59	4	1,6	105	750.000 €	610.000 €	490.000 €	k. N.	k. N.
356 A Carrera Speedster 1600 GT	Rds	58-59	4	1,6	115	980.000 €	790.000 €	640.000 €	k. N.	k. N.
356 B 1600 N	Cpe	59-63	4	1,6	60	97.000 €	65.000 €	47.000 €	31.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Cab	60-63	4	1,6	60	137.000 €	106.000 €	72.000 €	47.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Rds	59-61	4	1,6	60	230.000 €	173.000 €	134.000 €	81.000 €	k. N.
356 B 1600 N	Rds	61-62	4	1,6	60	270.000 €	215.000 €	160.000 €	98.000 €	k. N.
356 B 1600 S	Cpe	59-63	4	1,6	75	108.000 €	75.500 €	54.000 €	35.000 €	k. N.



# PORSCHE-PREISGUIDE 2023

TEIL 1: ALLE LUFTGEKÜHLTEN PORSCHE, ALLE PREISE – VON 356 ÜBER 911 BIS 914 UND 993



912



914.4 2.0

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
356 B 1600 S	Cab	59-63	4	1,6	75	149.000 €	112.000 €	81.000 €	53.000 €	k. N.
356 B 1600 S	Rds	59-61	4	1,6	75	240.000 €	185.000 €	138.000 €	83.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	59-61	4	1,6	90	260.000 €	200.000 €	150.000 €	90.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cpe	59-63	4	1,6	90	116.000 €	81.500 €	58.000 €	38.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Cab	59-63	4	1,6	90	159.000 €	118.000 €	83.000 €	53.000 €	k. N.
356 B 1600 Super 90	Rds	61-62	4	1,6	90	330.000 €	260.000 €	190.000 €	116.000 €	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GT	Cpe	62-63	4	2,0	160	660.000 €	530.000 €	440.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cpe	62-63	4	2,0	130	620.000 €	500.000 €	420.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 2/2000 GS	Cab	62-63	4	2,0	130	710.000 €	570.000 €	470.000 €	k. N.	k. N.
356 B Carrera 1600 GT	Cpe	59-61	4	1,6	115	680.000 €	540.000 €	440.000 €	k. N.	k. N.
356 C 1600 C	Cpe	63-65	4	1,6	75	110.000 €	77.000 €	55.500 €	37.000 €	k. N.
356 C 1600 C	Cab	63-65	4	1,6	75	160.000 €	121.000 €	87.000 €	57.000 €	k. N.
356 C 1600 SC	Cab	63-65	4	1,6	95	181.000 €	136.000 €	98.000 €	65.000 €	k. N.
356 C 1600 SC	Cpe	63-65	4	1,6	95	119.000 €	85.000 €	61.500 €	41.000 €	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cpe	63-64	4	2,0	130	660.000 €	510.000 €	420.000 €	k. N.	k. N.
356 C Carrera 2/2000 GS	Cab	63-64	4	2,0	130	740.000 €	570.000 €	470.000 €	k. N.	k. N.
912	Cpe	65-68	4	1,6	90	65.000 €	53.600 €	37.700 €	21.400 €	12.800 €
912	Trg	65-68	4	1,6	90	63.000 €	52.500 €	36.700 €	20.900 €	12.200 €
912 E	Cpe	75-76	4	2,0	90	47.000 €	35.200 €	25.500 €	15.300 €	8700 €
914.4	Trg	69-72	4	1,7	80	34.800 €	21.900 €	13900 €	8100 €	3100 €
914.4-1.7	Trg	72-73	4	1,7	80	33.800 €	20.900 €	12.400 €	7800 €	3100 €
914.4-2.0	Trg	72-75	4	2,0	100	38.800 €	23.700 €	15.100 €	8800 €	3200 €
914.4-1.8	Trg	73-75	4	1,8	85	36.200 €	22.100 €	14.000 €	8300 €	3200 €
914.6	Trg	69-72	6	2,0	110	83.600 €	59.700 €	39.700 €	26.500 €	17.500 €
911	Cpe	64-64	6	2,0	130	350.000 €	270.000 €	220.000 €	k. N.	k. N.
911	Cpe	66-67	6	2,0	130	177.000 €	133.000 €	97.000 €	67.000 €	43.000 €
911 „Softwindow“	Trg	66-67	6	2,0	130	235.000 €	180.000 €	152.000 €	102.000 €	63.000 €
911 S	Cpe	67-68	6	2,0	160	183.000 €	135.000 €	97.200 €	67.000 €	43.000 €
911 S	Cpe	68-69	6	2,0	170	164.000 €	121.000 €	84.700 €	53.400 €	34.700 €
911 S	Trg	67-68	6	2,0	160	176.000 €	130.000 €	93.600 €	60.800 €	39.500 €
911 S	Trg	68-69	6	2,0	170	158.000 €	117.000 €	81.900 €	51.600 €	33.500 €
911 L	Cpe	67-68	6	2,0	130	139.000 €	101.000 €	70.700 €	43.800 €	28.500 €
911 L	Trg	67-68	6	2,0	130	133.000 €	97.000 €	67.900 €	42.100 €	27.400 €
911 T	Cpe	67-68	6	2,0	110	135.000 €	99.000 €	69.300 €	43.000 €	28.000 €
911 T	Trg	67-68	6	2,0	110	125.000 €	93.000 €	65.100 €	40.400 €	26.300 €
911 T	Cpe	68-69	6	2,0	110	108.000 €	78.000 €	54.600 €	33.900 €	22.000 €

# PORSCHE-PREISGUIDE 2023



TEIL 1: ALLE LUFTGEKÜHLTEN PORSCHE, ALLE PREISE – VON 356 ÜBER 911 BIS 914 UND 993



911 CARRERA 3.0



911 TURBO

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 T	Trg	68-69	6	2,0	110	103.000 €	74.000 €	51.800 €	32.100 €	20.900 €
911 E	Cpe	68-69	6	2,0	140	120.000 €	86.000 €	60.200 €	37.300 €	24.200 €
911 E	Trg	68-69	6	2,0	140	116.000 €	84.000 €	58.800 €	36.500 €	23.700 €
911 T	Cpe	69-71	6	2,2	125	111.000 €	80.500 €	58.500 €	36.500 €	23.500 €
911 T	Trg	69-71	6	2,2	125	107.000 €	76.500 €	55.000 €	35.000 €	22.500 €
911 E	Cpe	69-71	6	2,2	155	123.000 €	89.000 €	63.000 €	39.000 €	25.000 €
911 E	Trg	69-71	6	2,2	155	119.000 €	85.500 €	61.500 €	38.000 €	24.500 €
911 S	Cpe	69-71	6	2,2	180	170.000 €	127.000 €	89.000 €	55.000 €	35.000 €
911 S	Trg	69-71	6	2,2	180	165.000 €	123.000 €	84.000 €	52.000 €	34.000 €
911 T	Cpe	71-73	6	2,4	130	122.000 €	88.000 €	61.600 €	38.200 €	24.800 €
911 T	Trg	71-73	6	2,4	130	117.000 €	84.000 €	58.800 €	36.500 €	23.700 €
911 T (US)	Cpe	71-72	6	2,4	140	120.000 €	86.000 €	60.200 €	37.300 €	24.200 €
911 E	Cpe	71-73	6	2,4	165	132.000 €	96.000 €	68.200 €	42.300 €	27.500 €
911 E	Trg	71-73	6	2,4	165	128.000 €	93.000 €	66.000 €	40.900 €	26.600 €
911 S	Cpe	71-73	6	2,4	190	179.000 €	131.000 €	93.000 €	57.700 €	37.500 €
911 S	Trg	71-73	6	2,4	190	173.000 €	126.000 €	89.500 €	55.500 €	36.100 €
911 Carrera RS Touring	Cpe	72-73	6	2,7	210	600.000 €	450.000 €	320.000 €	k. N.	k. N.
911	Cpe	73-75	6	2,7	150	73.000 €	48.200 €	32.300 €	19.400 €	10.100 €
911	Trg	73-75	6	2,7	150	71.200 €	47.000 €	31.500 €	18.900 €	9800 €
911 S	Cpe	73-75	6	2,7	175	75.600 €	49.900 €	33.400 €	20.000 €	10.400 €
911 S	Trg	73-75	6	2,7	175	73.700 €	48.600 €	32.600 €	19.600 €	10.200 €
911 Carrera 2.7	Cpe	73-75	6	2,7	210	189.000 €	136.100 €	93.900 €	57.300 €	31.500 €
911 Carrera 2.7	Trg	74-75	6	2,7	210	167.000 €	120.200 €	82.900 €	50.600 €	27.800 €
911 Turbo 3.0	Cpe	74-77	6	3,0	260	218.000 €	153.000 €	102.000 €	61.000 €	k. N.
911	Cpe	75-77	6	2,7	165	76.500 €	50.500 €	33.800 €	20.300 €	10.600 €
911	Trg	75-77	6	2,7	165	74.400 €	49.100 €	32.900 €	19.700 €	10.200 €
911 Carrera 3.0	Cpe	75-77	6	3,0	200	105.000 €	69.300 €	46.400 €	27.800 €	14.500 €
911 Carrera 3.0	Trg	75-77	6	3,0	200	103.000 €	68.000 €	45.600 €	27.400 €	14.200 €
911 SC 3.0	Cpe	77-80	6	3,0	180	79.000 €	54.500 €	36.000 €	21.600 €	11.200 €
911 SC 3.0	Trg	77-80	6	3,0	180	77.000 €	53.100 €	35.000 €	21.000 €	10.900 €
911 SC 3.0	Cpe	80-83	6	3,0	204	79.000 €	54.500 €	36.000 €	21.600 €	11.200 €
911 SC 3.0	Trg	80-83	6	3,0	204	77.000 €	53.100 €	35.000 €	21.000 €	10.900 €
911 SC 3.0	Cab	82-83	6	3,0	204	81.000 €	55.900 €	36.900 €	22.100 €	11.500 €
911 Carrera 3.2	Cpe	83-89	6	3,2	231	88.100 €	60.800 €	40.100 €	23.700 €	12.300 €
911 Carrera 3.2	Trg	83-89	6	3,2	231	89.000 €	61.400 €	40.500 €	23.900 €	12.400 €
911 Carrera 3.2	Cab	83-89	6	3,2	231	93.000 €	64.200 €	42.400 €	25.000 €	13.000 €



# PORSCHE-PREISGUIDE 2023

TEIL 1: ALLE LUFTGEKÜHLTEN PORSCHE, ALLE PREISE – VON 356 ÜBER 911 BIS 914 UND 993



911 CARRERA 3.2 CABRIO WTL



964 CARRERA 4 TARGA

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Speedster	Cab	89-89	6	3,2	231	250.000 €	175.000 €	120.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	78-83	6	3,3	300	153.000 €	112.000 €	77.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Cpe	84-88	6	3,3	300	153.000 €	112.000 €	77.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Cab	87-88	6	3,3	300	165.000 €	118.000 €	78.000 €	46.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3	Trg	87-88	6	3,3	300	185.000 €	130.000 €	86.000 €	51.000 €	k. N.
911 Turbo 3.3 (5-Gang)	Cpe	89-89	6	3,3	300	188.000 €	134.000 €	90.000 €	47.000 €	k. N.
959	Cpe	86-88	6	2,9	450	1.600.000 €	1.100.000 €	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cpe	89-93	6	3,6	250	95.500 €	71.600 €	47.300 €	25.600 €	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Trg	89-93	6	3,6	250	115.000 €	86.000 €	57.000 €	31.000 €	k. N.
911 Carrera 2 (964)	Cab	89-93	6	3,6	250	104.000 €	78.000 €	52.000 €	28.000 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cpe	88-93	6	3,6	250	99.400 €	74.500 €	49.100 €	26.600 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Cab	89-93	6	3,6	250	108.000 €	81.000 €	54.000 €	29.000 €	k. N.
911 Carrera 4 (964)	Trg	89-93	6	3,6	250	120.000 €	90.000 €	59.000 €	32.000 €	k. N.
911 Carrera 4 (964) Jubiläumsmodell	Cpe	93-93	6	3,6	250	200.000 €	148.000 €	96.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS (964)	Cpe	91-92	6	3,6	260	222.000 €	166.000 €	120.500 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS 3.8 (964)	Cpe	93-93	6	3,8	300	1.100.000 €	890.000 €	k. N.	k. N.	k. N.
911 Speedster (964)	Cab	92-93	6	3,6	250	189.000 €	142.000 €	93.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	90-92	6	3,3	320	217.000 €	155.000 €	102.000 €	61.000 €	k. N.
911 Turbo (964)	Cpe	93-93	6	3,6	360	273.000 €	194.000 €	128.000 €	76.000 €	k. N.
911 Carrera (993)	Cpe	93-97	6	3,6	272	95.200 €	72.300 €	47.700 €	25.800 €	k. N.
911 Carrera (993)	Cab	94-98	6	3,6	272	106.000 €	80.500 €	53.000 €	28.700 €	k. N.
911 Carrera (993)	Trg	95-97	6	3,6	286	122.000 €	92.700 €	61.200 €	33.100 €	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cpe	94-98	6	3,6	272	99.900 €	76.000 €	50.200 €	27.100 €	k. N.
911 Carrera 4 (993)	Cab	94-97	6	3,6	272	109.000 €	83.000 €	55.000 €	30.000 €	k. N.
911 Carrera 4 S (993)	Cpe	95-98	6	3,6	286	145.000 €	110.000 €	72.500 €	39.000 €	k. N.
911 Carrera RS (993)	Cpe	95-95	6	3,7	300	306.000 €	235.000 €	158.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera RS Clubsport (993)	Cpe	95-95	6	3,7	300	337.000 €	255.000 €	168.000 €	k. N.	k. N.
911 Carrera S (993)	Cpe	96-98	6	3,6	286	149.000 €	113.000 €	75.000 €	k. N.	k. N.
911 Turbo (993)	Cpe	95-98	6	3,6	408	177.000 €	134.000 €	94.000 €	k. N.	k. N.



**PORSCHE-PREISGUIDE 2023 Teil 2** erscheint in Ausgabe 5-2023!

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

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



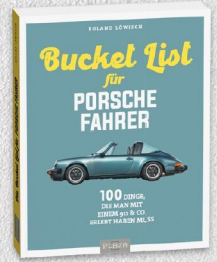
**>15% sparen**  
gegenüber dem Einzelkauf

# 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 kundbar

\* im Inland, Ausland auf Anfrage

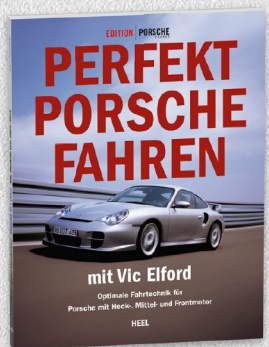
## EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



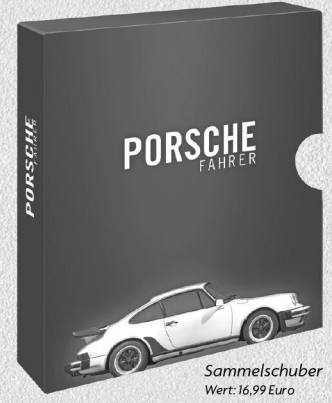
Wert: 9,99 Euro



Wert: 12,99 Euro

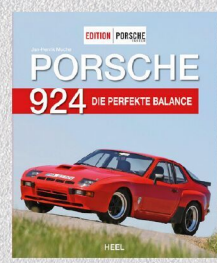


Wert: 19,99 Euro



Sammelschuber  
Wert: 16,99 Euro

## EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Wert: 39,95 Euro



Playmobil  
Porsche Carrera 2.7 RS  
Wert: 69,99 Euro

Schuco  
Porsche Carrera 2.7 RS  
Wert: 39,99 Euro



Schuco  
Porsche Renntransporter  
Wert: 34,99 Euro



Majorette  
Porsche Experience Center  
Wert: 42,99 Euro



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

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



# PORSCHE DESIGN

IHR SPORTWAGEN AM HANDGELENK NIMMT FORM UND FARBE AN.

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

## CUSTOM-BUILT TIMEPIECES

[porsche-design.com/custom-built-timepieces](https://porsche-design.com/custom-built-timepieces)

Porsche 911 Modelle:  
NEFZ: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 13,3–9,4; CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g/km) kombiniert 304–215  
WLTP: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 13,0–10,3; CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g/km) kombiniert 294–233; Stand: 06/2022

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

