

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 4-2023
Mai / Juni 2023
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/NL/L)
€ 10,40 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

TOP 10
PORSCHE
INVEST
TIPPS

alte
schule



MANFRED JANTKE



DIE NACKTE WAHRHEIT

993 GT2 CLUBSPORT



Sparen macht Spaß
992 Carrera T



100 Jahre Le Mans
Die 10 wichtigsten Porsche



Speedster, die Zweite
356 Convertible D

ROT PUNKT KÜCHEN



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

driven by
passion.

Mehr über Rotpunkt Küchen erfahren:
rotpunktkuechen.de

Rotpunkt Küchen GmbH

Ladestraße 52
32257 Bünde
Germany
rotpunktkuechen.de
f [rotpunktkuechen](https://www.facebook.com/rotpunktkuechen)
@ [rotpunktkuechen_de](https://www.instagram.com/rotpunktkuechen_de)

Ich gehe fest ...

... davon aus, dass Ihnen der 912 ein Begriff ist! Als der 911 neu auf dem Markt war und vielen angestammten Porsche-Kunden unnötig stark und teuer schien, schwang sich der 912 mit dem Vierzylinder des 356 im Heck zum Bestseller auf. Er gab erfolgreich das Einstiegsmodell, war die kleine Alternative mit dem großen Stallgeruch. Am guten Ruf kratzte erst die Entscheidung, den soliden, aber reizarmen VW-Typ-4-Motor im Heck zu installieren. Aber auch der originelle 912 E hat heute seine Freunde. Nicht erst seit dem Erscheinen des 911 Carrera T der Generation 991 geht mir der Gedanke eines neu interpretierten 912 nicht mehr aus dem Kopf. Mehr 911 als einen Carrera T braucht kein Mensch – wahrscheinlich wäre auch weniger noch völlig OK.

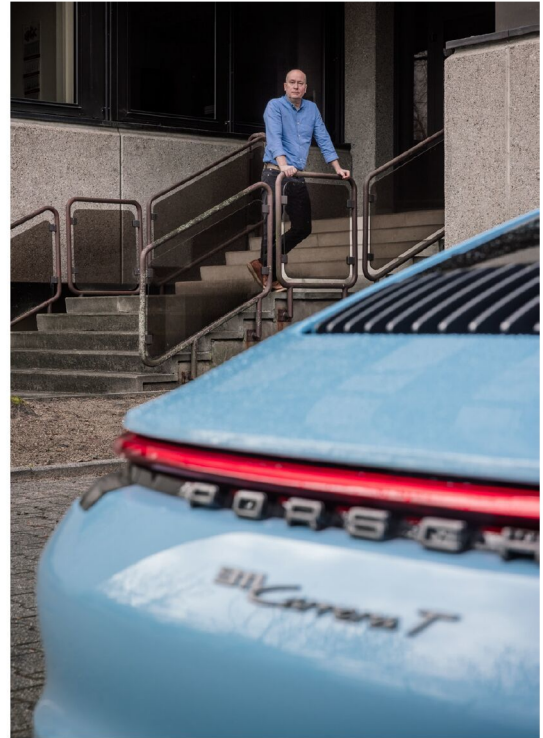
Warum sollte ein Elfer mit reduzierter Ausstattung und einem Motor aus dem 718-Baukasten also keine Freunde finden? Vor allem dann, wenn er sympathisch ausgepreist zwischen Cayman und 911 läge? Die Firmengeschichte liefert dem Marketing mit der Modellbezeichnung eine Steilvorlage, von der andere Hersteller nur träumen können.

Mit dem 350 PS starken 2,5-Liter-Turbvierzylinder der 718-S-Typen könnte die Reise im 912 beginnen. Das wäre eine starke Reminiszenz an früher und eine Minderleistung von nur 35 PS im Vergleich zum Basis-Elfer. Sowas sollte doch möglich sein! Darüber sähe ich den 912 S, von dem ich schon jetzt beim Schreiben beginne zu träumen: ein nackter, purer 992 mit dem Vierliter-Sechszylindersaugmotor des Boxster und Cayman GTS. Der GT3 der kleinen Leute, ein Elfer wie früher! Die 420 oder 500 PS der GT4-Varianten wären in einem 912 schon wieder zu viel des Guten, Positionierung und Preis nicht mehr stimmig. „Genug ist besser als zu viel“, war schon immer das Motto der 912-Klientel. Darf ich davon ausgehen, dass Ihnen ein 912 moderner Prägung auch gefiele?

Ihr sparsamer



Jan-Henrik Mücke



BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



porscheFahrer.magazin



porscheFahrer_magazin



porscheFahrerMagazin



PORSCHE INVEST-TIPPS

991 Carrera T, 944 Turbo Cabrio, Cayman S Sport – wir empfehlen zehn ausgesuchte Porsche, die Spaß machen und vielleicht nie wieder so günstig sein werden wie heute.

MASCHINEN

- 38 REPORT
356 CONVERTIBLE D – DER FEINE UNTERSCHIED
- 64 SPORT-SCHAU
100 JAHRE 24-H-RENNEN LE MANS – RENNEN IST LEBEN + DIE 10 WICHTIGSTEN PORSCHE IN LE MANS
- 76 MAGAZIN
993 GT2 CLUBSPORT – SPORT IST IM CLUB AM SCHÖNSTEN

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 12 FAHRBERICHT
992 CARRERAT – SPAR-FLAMME
- 22 TITELSTORY
PORSCHE INVEST-TIPPS – HEUTE SCHON AN MORGEN DENKEN
- 56 RESTAURIERUNG
911 S SOBIESLAW ZASADA – ORIGINAL, NICHT RETRO

MENSCHEN + MOTOREN

- 34 AUTO-KULTUR
FERRY-PORSCHE-STIFTUNG – PORSCHE FÜR DIE SCHWÄCHSTEN
- 46 ALTE SCHULE
PODCAST ZUM NACHLESEN – MANFRED JANTKE
- 84 HAPPY END
**COLLECTION DE VOITURES DES S.A.S
LE PRINCE DE MONACO – PALAST-EVOLUTION**

RUBRIKEN

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



993 GT2

Ist er das Wildeste, was ein Elfer mit Straßenzulassung werden kann? Ein 993 GT2 mit Clubsport-Paket und Evo-Teilen ist zumindest ganz nah dran.



SAMMLUNG DES FÜRSTEN VON MONACO

Monte-Carlo überrascht Besucher mit einem kleinen, feinen Automuseum, bestückt mit Preziosen aus dem Palast-Fuhrpark. Jetzt stellte Porsche einige Leihgaben zur Verfügung.

S M E G



www.smeg.de

Andermatt.



ANDERMATT ALPINE APARTMENTS

Erstklassige Studios, Spa Apartments und
Ferienwohnungen für Freunde und Familien

Alpin, zeitgemäss, gemütlich & voll ausgestattet

www.alpine.apartments

Acht Alpenpässe.

Entdecke pures Fahrvergnügen vor spektakulärer
Alpenkulisse. Mit Andermatt als Start und Ziel.

Radisson 
REUSSEN, ANDERMATT

4* SUPERIOR RADISSON BLU HOTEL REUSSEN ANDERMATT

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

radissonbluandermatt.ch

987 CAYMAN BLACK EDITION

Gratulation zur Ausgabe 3-2023. Es war mal wieder ein Genuss! Auf der Retro Classics kürzlich noch den 959 Paris-Dakar bewundert – und zack, ist er im Heft! Noch in Jacket und Wintermantel gepackt habe ich den Artikel verschlungen.

Mit Freude sehe ich schon der nächsten Titelstory entgegen. Als kleiner Appetizer ist der Cayman R abgebildet. Es würde mich sehr freuen, wenn auch der 987 Cayman S Black Edition (jener lediglich 500mal mit dem 330-PS-Aggregat des Cayman R gebaute) Erwähnung finden würde. Klar, eine eigene Story wäre natürlich noch schöner. Lassen wir uns einfach überraschen!

Lars Schietinger

992 DAKAR

Auch wenn ich persönlich in der sog. Dakar-Version eher ein Marketing-Produkt sehe als einen belastbaren Rallye-Wagen (schon gar nicht auf der Dakar), stellt sich doch die bisher unbeantwortete Frage, wie es bei Kauf und entsprechendem Einsatz mit der Gewährleistung aussieht. Mit anderen Worten: Wenn´s mir unterwegs pressiert und ich biege mit Karacho in den nächstbesten Waldweg ab – wofür der 992 Dakar ja gemacht sein dürfte – ersetzt mir Porsche die gebrochene Radaufhängung oder das kaltverformte Bodenblech? Möchte nicht wissen, was bei den jüngsten Porsche-Qualitäten da noch alles vom/am Auto abfällt. Welche Leistungen übernimmt Porsche innerhalb der Garantiezeit bei artgerechtem Einsatz des 992 Dakar? Da wäre doch mal eine Aussage hilfreich, will man das neue Modell nicht als reinen Marketing-Gag abtun und einer gewissen Lächerlichkeit preisgeben. Die schönen Bilder zeigen den 992 auf ganz glatter Eispiste oder staubenden Sanddüne. Das geht mit jedem anderen 911er auch! Die ganze Show um den 992 Dakar als höhergelegten Sportwagen finde ich so komplementär unsinnig wie den tiefgelegten Porsche-SUV mit Breitreifen zum Brettern auf der Autobahn.

Carsten Kayatz

Liebe Leser, wir freuen uns über Ihre Meinung, Feedback, Fragen, Statements usw. in Form von Leserbriefen an: redaktion@pf-magazin.de oder an: PORSCHE FAHRER-Leserservice, Pottscheid 1, 53639 Königswinter.



Fotos: privat

914-4 2.0 UND CAYENNE

In PORSCHE FAHRER 1-2017 erschien ein Bericht über meinen restaurierten 914 2.0 (Titel „Historisch korrekt“). Sie schrieben die Story auf der Basis meiner Restaurierungsprotokolle und Andreas Beyer und ich lieferten die Fotos. Das Auto habe ich übrigens heute noch. Ihr Editorial im letzten PF-Heft über die Unvernunft hat mich zum Schreiben meiner eigenen „Auto-Biografie“ angeregt. Einen Schnappschuss meines ältesten Porsche, den Sie ja schon kennen, und ein Bild meines ersten Cayenne im Winter-Geländeinsatz füge ich zur Information bei.

Dr. Wolfram Schlimme



ERSTER DTM-SIEGER – 991 GT3 R GEHT INS MUSEUM

So schnell kann's gehen! Eben noch erfolgreiches DTM-Auto, jetzt schon Museumsstück und ein Meilenstein der Porsche-Motorsportgeschichte. Der 991 GT3 R, auf dem Rennfahrer Thomas Preining am 2. Juli 2022 am Norisring in Nürnberg den ersten DTM-Sieg für Porsche einfuhr, ist seit kurzem Teil der historischen Sammlung des Unternehmens. Die zählt derzeit rund 750 Autos, darunter an die 250 Rennautos.

Zeigen Sie Ihrem Geld die Welt!

Für das Fahren in einem Porsche gilt: Der Weg ist das Ziel.

Bei Geldanlagen ist das anders. Hier kommt es darauf an, zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein.

Für Inhaber eines BANX Privat- oder Firmendepots gibt es mehr als 150 richtige Orte auf der Welt: Börsen, an denen sie zu Top-Konditionen rund 1,2 Millionen Finanzprodukte über ihr Multiwährungskonto handeln können.

Profitieren Sie von höchsten Sicherheitsstandards, umfangreichen Informationsangeboten und dem wirklich persönlichen Support eines vielfach ausgezeichneten Online-Brokers!

Haben wir Ihr Interesse geweckt?
Dann eröffnen Sie noch heute Ihr Depot und sichern Sie sich mit dem Code **Porsche** 50 Euro Willkommens-Prämie!



Einfach weltweit handeln.





TARGA, NICHT FLORIO – PORSCHE TRAUERT UM HARALD WAGNER

Fast hätte Harald Wagner die 100 geknackt. Am 20. März ist der langjährige Vertriebschef im Alter von 99 Jahren verstorben. Wagner war der Mann, der dem Targa einst seinen Namen gab, und gehörte zur Porsche-Familie. Seine Mutter war eine Schwester von Dorothea Porsche, als 13-Jähriger fuhr er zum ersten Mal im KdF-Wagen-Prototyp über den Großglockner mit, am Steuer saß Großonkel Ferdinand Porsche. Im Januar 1954 fing Harald Wagner bei Porsche als Assistent des Verkaufsleiters Inland an, hatte zwei Monate später die Position Vertriebschef Deutschland inne und verabschiedete sich 34 Jahre später in den Ruhestand. Zwischendrin betreute er die VIPs in der Kundschaft, erfand die Werksabholung in Zuffenhausen und den Modellnamen „Targa“. Bei der Namensfindung für die neue 911-Version orientierten sich die Beteiligten an den Rennstrecken, auf denen die Marke besonders erfolgreich war – und landeten bei der sizilianischen Targa Florio. Als kurzfristig die Bezeichnung „911 Florio“ diskutiert wurde, entgegnete Wagner: „Warum sagen wir nicht nur Targa?“ Der Name wurde zum Gattungsbegriff. Dass der italienische Begriff übersetzt „Schild“ bedeutet und damit passend zum neuen „Sicherheitscabriolet“ unbewusst Schutz suggerierte, war zu diesem Zeitpunkt nicht entscheidend, aber ein schöner Nebeneffekt. Am 23. August wäre sein Erfinder Harald Wagner 100 Jahre alt geworden.

GLAMPING - AIRSTREAM F.A. PORSCHE

Erst das offizielle Porsche-Dachzelt für den Elfer, jetzt der Airstream-Wohnwagen für den Porsche mit Anhängerkupplung und ausreichend Zuglast. Die traditionsreiche, für ihre aus poliertem Aluminium gefertigten Leichtbau-Caravans bekannte Firma Airstream aus Ohio/USA hat sich vom Designstudio F.A. Porsche aus Zell am See einen kompakten, extra leichten Wohnwagen designen lassen. Ziel der Studie: kompakte Maße, die eine Unterbringung in einer normalen (US-amerikanischen) Garage möglich machen und extremer Leichtbau, damit er zum Anhängen ans E-Auto geeignet ist. Ein Hubdach für 30 cm mehr Stehhöhe im Innenraum sowie ein komplett zu öffnendes Heck sind Teil des Konzept-Caravans.



WILLKOMMEN IM CLUB – JUBILÄUM DER CUP-BAUREIHE

Noch kurz vor Ende des letzten Jahres lief in Zuffenhausen der 5.000. Cup-911 vom Band – eine Zahl, für die Porsche immerhin sieben Modellgenerationen brauchte. 1990 war der Markenpokal in Nachfolge des 944 Turbo Cups in die erste Saison gestartet; als Basisfahrzeug diente der 964 Carrera RS. Für den Einsatz im Markenpokal wurde dieser mit nur wenig mehr als Sicherheitsausstattung, Sportfahrwerk und Rennabgasanlage modifiziert. Heute wird rund um die Welt in 34 Carrera-Cup-Serien um den Sieg gefahren, vor allem mit dem aktuellen Cup-Elfer der Generation 992. Das Jubiläumsmodell, die Nummer 5.000, kommt in der Saison 2023 im Porsche Mobil 1 Supercup, der dieses Jahr im Rahmenprogramm von acht in Europa ausgetragenen Formel-1-Läufen antritt, zum Einsatz: Porsche Motorsport stellt den 510 PS starken 911 GT3 Cup bei ausgewählten Rennen prominenten Gaststartern zur Verfügung. Dabei trägt das VIP-Fahrzeug die Startnummer 911.



Sie haben Abenteuer im Sinn?

Wir smarte Outdoor-Technik
im Gepäck.



Mehr Infos unter:
www.gravis.de



 **GRAVIS**



FAHRBERICHT – 911 CARRERA T TYP 992

SPAR-FLAMME

Darf's etwas weniger sein? Die Frage stellt Porsche in Form der neuen Carrera-Variante mit dem traditionsreichen Kürzel T. Als sparsames Basismodell will sich der Carrera T aber nicht verstanden wissen – er füllt lieber die Lücke des einfachen, puristischen Elfers.





**„ES BLEIBT DAS GEFÜHL, DURCH DIE FAHRSPASSORIENTIERTE
AUSLEGUNG MIT GRÖßEREN RÄDERN, LEICHTER TIEFERLEGUNG
UND DEN MATTGRAUEN BAUTEILEN IN EINER REDUZIERTEN
VERSION DES HÖHER POSITIONIERTEN GTS ZU SITZEN.“**

DAS IST ER

Der 992 Carrera T ist die Fortsetzung jener Renaissance sportlich-reduzierter Porsche, die 2017 mit der Vorgängerbaureihe ihren Anfang nahm. Zum Ende der Laufbahn des 991 reaktivierte Porsche das Kürzel T, das 50 Jahre zuvor einmal für das 911-Basismodell mit sparsamer Ausstattung und schwächstem Motor gestanden hatte. Damals war der 911 T jener Elfer, der die Linie der sanft motorisierten 356 „Dame“ und des kurz vor dem Karriereende stehenden 912 fortsetzte.

Dass das Marketing das Suffix T seitdem mit „Touring“ übersetzt, ein Zusatz, der beim 911 Carrera RS 2.7 eigentlich die komfortabler und besser ausgestattete Ausführung beschrieb und damit im Gegensatz zur aktuellen Ausrichtung steht, ließe sich mit erhobenem Zeigefinger anmerken. Stören muss es einen nicht, und gut eingeführt ist die Modellvariante inzwischen sowieso. Auch im Sortiment von 718 Boxster und Cayman sowie Macan gibt es ähnlich konfigurierte T-Versionen, die ihre Sache sehr ordentlich machen.

Auch beim neuen Carrera T ist der Basismotor mit drei Litern Hubraum und 385 PS gesetzt, eine Alternative gibt es nicht. Wer mehr Leistung will, muss zum Carrera S greifen. Anders sieht das beim Getriebe aus. Das Siebenganggetriebe ist serienmäßig, PDK gegen Aufpreis erhältlich. Vom Carrera S mit Schaltgetriebe übernimmt der Carrera T das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre, das es beispielsweise beim Basismodell Carrera gar nicht zu kaufen gibt. Außerdem verfügt der Carrera T standardmäßig über das Sport Chrono-Paket und das PASM-Sportfahrwerk mit einer Tieferlegung von 10 mm.

Klare Farben und speziell abgestimmte Applikationen sind Teil der T-spezifischen Ausstattung. Weiß, Racinggelb, Indischrot und Schwarz gehören zu den aufpreisfreien Serienfarben; Kreide, Sternrubin-Neo (Jawoll!), Karminrot, Sharkblue und Pythongrün kosten extra. Die seidenmatten, titangrauen Anbauteile und Carrera-S-Räder im Speichen-Design in den Größen 20 Zoll vorn und 21 Zoll hinten mit Reifen im Format 245/35 ZR 20 bzw. 305/30 ZR 21 sind inklusive. Außerdem ab Werk dabei: GT-Sportlenkrad, Sportabgasanlage, Sportsitze Plus (vier Wege, elektrisch) mit in die Kopfstützen geprägtem „911“-Schriftzug und speziellen Stoffmittelbahnen. Die bunte Mischung aus Basismotor, frisch gestyltem Auftritt und einer Reihe von maßgeschneiderten Extras im Paket macht den Preis: Mit 132.846 Euro liegt der Carrera T deutlich über dem Carrera.

DAS KANN ER

Der Carrera T entspannt, macht gute Laune – und das ohne viel Aufhebens. Eben weil das T-Modell über genug, aber nicht zu viel Ausstattung verfügt. Sport-Modi-Drehschalter am Lenkrad (Wet-Mode ist serienmäßig an Bord), griffige Sportsitze mit Sport-Tex-Mittelbahnen (es muss nicht immer Leder oder Alcantara sein) und Schaltgetriebe. Fertig. So sieht ein 911 zum Fahren aus! Und es entsteht nie der Eindruck, in einem Spar-Modell zu sitzen.

Vielmehr bleibt das Gefühl, durch die fahrspaßorientierte Auslegung mit größeren Rädern, leichter Tieferlegung und den mattgrauen Bauteilen in einer reduzierten Version des höher positionierten GTS zu sitzen. Die gut 100 PS Unterschied zwischen GTS und T sind leicht zu



Drei Liter Hubraum und 385 PS: Im sparsam und reduziert auftretenden Carrera T beweist die Einstiegsmotorisierung, dass es mehr Triebwerk zum Glücklichsein nicht braucht.

verschmerzen, an Leistung mangelt es dem Dreiliter-Boxer sowieso nicht. Und noch etwas kommt hinzu: Wer es auf der Autobahn ruhig angehen lässt, kann problemlos einen Durchschnittsverbrauch von unter 10 Litern Super Plus realisieren. In einem Sportwagen mit Biturbomotor und 385 PS!

Voraussetzung dafür ist die konsequente Nutzung aller zur Verfügung stehenden Gänge. Auch wenn der kürzere Sportschalthebel nach handgerissenen sechs Gängen aussieht, ist das Standardschaltgetriebe mit sieben Gängen Serie. Das Suchen, Erfühlen der richtigen Schaltebene und der Blick auf die Schaltanzeige im linken Kombiinstrument gehörten auch nach rund 1000 Kilometern noch zum täglichen Umgang. Das Siebenganggetriebe mag dem Flottenverbrauch dienlich sein, ein Quell reiner Freude ist es nicht. Die im Testwagenpreis von rund 139.500 Euro enthaltenen 8.806 Euro für die Lackierung in der maximal auffälligen Sonderwunsch-Farbe Gulfblau würden wir lieber in das Sechsganggetriebe der GT-Versionen investieren.

Ob das serienmäßig verbaute Dünnglas signifikant zur Gewichtsersparnis beiträgt, bleibt ein Rechenpiel, das Fehlen der Rücksitzanlage kommt hingegen direkt


bei den Insassen an. Mehr als zwei Leute finden im Carrera T nicht Platz, aber auf einmal steht viel mehr Stauraum zur Verfügung. Praktisch sein – auch das kann der Carrera T.

DAS KANN ER NICHT

Mit dem Widerspruch, das leichtere und sportlichere Modell zu sein und sich bei den Fahrleistungen dennoch dem Basis-Elfer geschlagen geben zu müssen, muss der Carrera T leben. Der ab Werk mit PDK ausgerüstete 911 Carrera ist 293 km/h schnell und beschleunigt in 4,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, während der serienmäßig handgeschaltete Carrera T auf eine Spitze von 291 km/h und eine Zeit von 4,5 Sekunden kommt – bei 35 kg weniger Gewicht!

Im Alltag sind 2 km/h und 0,3 Sekunden natürlich Petitesse, aber de facto wäre ein Carrera T mit dem optional erhältlichen PDK-Getriebe das konsequentere Auto. Damit würde er allerdings auch gleich wieder mehr wiegen. Der Spagat zwischen Anspruch und Umsetzung bleibt also schwierig.

Ob der ebenfalls serienmäßige Verzicht auf Dämmmaterial als Klangerlebnis oder Nachteil empfunden wird, ist Geschmacks- und/oder Gewöhnungssache.



911 Carrera T Typ 992

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Biturbo-Aufladung und Ottopartikelfilter

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 91 x 76,4 mm

Hubraum: 2981 cm³

Leistung: 283 kW (385 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 450 Nm bei 1950–5000/min

Verdichtung: 10,2 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Siebenganggetriebe

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, McPherson-Vorderachse, Stabilisator (vorn); Mehrlenkerachse, Stabilisator (hinten); elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung, PASM-Fahrwerk mit 10 mm Tieferlegung, PTV

Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen mit Durchmesser 330 mm rundum

Radstand: 2450 mm

Spur: k. A.

L x B x H: 4530 x 1852 x 1293 mm

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

Leergewicht (DIN): 1470 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1850 kg

Höchstgeschwindigkeit: 291 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,5 sec

Tankinhalt: 64 l

Durchschnittsverbrauch (im Test auf 1000 km): 11,0 l/100 km SP

Basispreis: 123.845 Euro (Testwagenpreis: 139.457 Euro)

DAS T-MODELL IST LEICHTER UND SPORTLICHER,
ABER DER BASIS-ELFER IST SCHNELLER.
MIT DIESEM WIDERSPRUCH MUSS DER CARRERA T LEBEN.







**SELBST EIN CARRERA S KOSTET NUR RUND 5000 EURO MEHR.
EIN ECHTES SCHNÄPPCHEN KANN UND WILL DER CARRERA T WOHL AUCH GAR NICHT SEIN.**





Auf jeden Fall ist er spürbar. Sowohl das Abrollgeräusch der gefühlt lauten Reifen als auch der Sound der zum Paket gehörenden Sportabgasanlage dringen merklich durch. Gut, dass sich der im Sport-Modus automatisch zugeschaltete Sportauspuff per Tastendruck wieder abstellen lässt – auf langer Autobahnfahrt kann der Lärm von achtern auf Dauer nerven.

Entgegen der Selbstwahrnehmung ist der Carrera T kein Sonderangebot. Zum Vergleich: ein 911 Carrera ist rund 10.000, ein Carrera 4 um die 2000 Euro günstiger und selbst der Next-Level-Elfer Carrera S kostet nur ungefähr 5000 Euro mehr. Ein echtes Schnäppchen kann und will der Carrera T bei aller gelebten Bescheidenheit wohl gar nicht sein.

FAZIT

Warum nicht gleich so? Mehr Elfer braucht kein Mensch! Der Carrera T ist der 911, der Porsche seit langem fehlt – auch im übertragenen Sinne. Er ist ein klassischer Sportwagen, der dem Fahrer nicht immer nur mehr Leistung, Fahrassistenz und Komfort serviert, sondern sich auf das Wesentliche beschränkt und durch wenig Gewicht und viel Agilität beeindruckt. Das ist die eigentliche Idee eines Porsche 911. Ein Haufen elektronischer Helfer und sogar die Rücksitze fehlen, aber ein Gefühl von Spazwang kommt im Carrera T trotzdem nie auf. Auch deshalb passt der Dreiliter-Basismotor perfekt zum Paket. Wie schön wäre es, gäbe es den T nicht immer erst am Ende eines Modellzyklus´ zu kaufen. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Klare Kante zeigen in Design und Technik

nuBoxx® Serie



reddot winner 2022



In jeder Hinsicht ausgezeichnet!

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

**Direkt + günstig
vom Hersteller nubert.de**

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

nubert®

EHRliche LAUTSPRECHER

HEUTE SCHON AN MORGEN DENKEN

Auf Vorrat kaufen? Warum nicht! Wenn etwas Platz vorhanden und ein wenig Geld übrig ist, kann ein Porsche eine gute Investition sein. Mehr Spaß als ein Aktiendepot bereitet er allemal. Und es müssen ja nicht immer die üblichen Verdächtigen aus den Reihen der luftgekühlten Elfer-Generationen sein. Zehn Empfehlungen für klassische, junge und fast aktuelle Porsche, die viel Fahrspaß und Faszination fürs Geld bieten.





Gemessen an der hochkarätigen Technik und dem exklusiven Status – und vor allem in Relation zu den sechsstellig kostenden Carrera GTS-Modellen – wirkt der 924 Carrera GT unterbewertet. Kleine Stückzahlen – 400 Einheiten forderte die Homologation, 406 wurden gebaut – und Turbo sind bei Porsche eigentlich immer Preisbeschleuniger, selbst wenn es beim 924 Carrera GT nur zögerlich bergauf geht. Ein Technologieträger ist er auf jeden Fall. Mit seinem 210 PS starken, aufgeladenen Zweiliter-Vierzylinder baut der 240 km/h schnelle GT näher am GTS als am 924 Turbo, der als Basis diente. Das Design mit der gelochten Frontblende, Hutze auf der Motorhaube und den Polyurethan-Verbreiterungen ist eine breitschultrige Mischung aus Wettbewerbsoptik und 944. Wenn es also mal kein alter Bekannter aus den Achtzigerjahren wie etwa ein 911 Carrera 3.2 sein soll, gäbe es für den gleichen Preis einen kaum schwächeren 924 Carrera GT. Origineller wäre der auf jeden Fall.

Stückzahl: 406

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	
924 Carrera GT	1980–1981	1954	210	154	k. N.	67.000 €	48.500 €	29.500 €	Classic Data

924 CARRERA GT



CAYMAN S SPORT (TYP 987C)



Den Cayman S Sport haben wir Ihnen vor fünf Jahren schon einmal ans Herz gelegt – und ganz nüchtern betrachtet hat sich an dessen Bewertung seitdem nichts geändert. Mehr Porsche-typische Technik in Verbindung mit Youngtimer-Charme als beim Cayman S Sport ist fürs Geld derzeit nicht zu bekommen. Zu den Besonderheiten des limitierten Sondermodells gehören der 3,4 Liter große, 303 PS starke Sechszylindermotor und die kontraststarke Optik, die in Orange oder Grün am besten rüberkommt. In lauten Farben und mit dem schwarz hinterlegten Schriftzug auf der Flanke wirkt der Cayman S Sport von 2008 wie der GT3 des kleinen Mannes. Auch die schwarz lackierten Sport-Design-Räder, Sportsitze und viel Alcantara im Innenraum tragen dazu bei. An Status und Leistung des überspitzten Cayman R kommt der Cayman S Sport nicht heran, aber er kostet weniger und ist dabei sogar seltener. Die weniger sportliche, exklusiver gestaltete Alternative wäre der 777-mal gebaute Cayman S Design Edition von 2007, das erste Sondermodell der Mittelmotorcoupé-Baureihe. Bis zum 20. Geburtstag ist es nicht mehr lang.

Stückzahl: 632

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
Cayman S Sport 3.4	2008–2009	3387	303	223	k. N.	38.600 €	26.700 €	k. N.



CAYENNE GTS (TYP 9PA)



Er ist nicht besonders selten und er ist kein Sportwagen. Aber speziell ist der Cayenne GTS der ersten Generation des Typs 9PA allemal. Er trägt zwar schon das Facelift mit geänderten Kotflügeln und breiteren Klarglas-Scheinwerfern sowie den weiterentwickelten V8 mit 4,8 Liter Hubraum unter der Haube, aber im Design des Hecks ist noch das Ur-Modell zu erkennen – eine reizvolle Kombination am Übergang zur nächsten Baureihe. Das Alleinstellungsmerkmal des im November 2007 vorgestellten Cayenne GTS ist der 405 PS starke V8-Sauger, den es nur hier in Verbindung mit dem (sehr selten geordneten) Sechsgang-Schaltgetriebe gab. Eine Sportauspuffanlage mit verchromten Endrohren, Leder, Alcantara und Aluminium im Innenraum gehörten auch zum GTS-Paket. Mit 253 km/h Spitze war er zwar nur einen Hauch schneller als der normale Cayenne S, aber mit einer Mischung aus Turbo-Anbauteilen und verschärfter Sauger-Technik eine ganz besondere Spielart. Noch seltener und deshalb ebenfalls ein lohnenswerter Invest-Tipp: der nur 593-mal gebaute GTS Design Edition 3.

Stückzahl: 15.427

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
Cayenne GTS	2007–2009	4806	405	298	k. N.	22.500 €	14.500 €	8000 €



Günstig kann er nicht sein, dafür ist er viel zu jung. Und ob der 911 Carrera T der Generation 991 jemals im Schnäppchen-Alter ankommen wird, bleibt abzuwarten. Derzeit notiert der Carrera T von 2017/18 im Zustand 2 laut den Experten von Classic Data bei 100.000 Euro. Hoppla! Als erster moderner Elfer seiner Art ist er ein Typ, der unter Beobachtung steht – vor allem deshalb, weil er klassische Tugenden, zeitgemäße Zutaten und historische Elfer-Zitate zu einer spannenden Mischung verdichtet. Heckantrieb und Handschaltung, Leichtbau und Sportfahrwerk, Aufkleber auf den Flanken und Nadelstreif-Muster auf den Sitzen. Der Dreiliter-Basismotor des 991 Carrera mit 370 PS ist ein Biturbo, kein Sauger – das wäre ja auch zu schön. Wie viele Einheiten gebaut wurden, ist (noch) nicht ganz klar; die Szene munkelt von rund 2000. Fazit: Wer einen seltenen 991 mit besonderem Charakter sucht, ist beim Carrera T richtig. Nur wirklich günstig wird er wohl so schnell nicht werden.

Stückzahl: k. A.

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
911 Carrera T (991/2)	2017–2018	3996	370	272	130.000 €	100.000 €	k. N.	k. N.



911 CARRERA T (TYP 991)





BOXSTER S DESIGN EDITION (TYP 987)

Es müssen gar nicht immer die Jubiläums-Ausgaben à la Boxster S „50 Jahre 550 Spyder“ oder „RS 60 Spyder“ sein. Wenn es lieber stylisch als sportlich sein darf, ist der Boxster S „Design Edition 2“ der Generation 987 genau der richtige. Das begrenzt verfügbare Designer-Modell setzt eher gestalterische Akzente, ohne sich bei der Leistung abhängen zu lassen. Preislich liegt es unter dem RS Spyder, verfügt jedoch über den identischen, im Vergleich zum normalen Boxster leicht angeschärften 3,4-Liter-Sechszylindermotor mit 303 PS. Und als Kontrastprogramm zum ein Jahr zuvor angebotenen schwarzen Cayman S Design Edition trägt der Boxster ausschließlich Carraraweiß mit grauen Längsstreifen und weiß lackierten Sport-Design-Rädern. Am Markt macht sich die wenig bekannte Variante der Boxster-Generation 987 rar. Kein Wunder bei einer Stückzahl von nur 500 Einheiten. Zu Cayman S Sport oder Cayenne GTS in der Garage wäre er eine passende Ergänzung.

Stückzahl: 500

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
Boxster S D. E. 2	2008–2009	3387	303	223	k. N.	40.500 €	23.800 €	k. N.



911 CARRERA 4S TARGA (TYP 997)

Die Baureihe 997 befindet sich im Wartestand zum Klassiker, und es wirkt manchmal so, als würden einige ihrer Vertreter wie ein Geheimtipp gehandelt – der späte, von 2008 bis 2012 gebaute 997/2 Targa ist so ein Fall. In vielerlei Hinsicht ist er ein Superlativ. Er ist nach 993 und 996 der letzte Targa, der ein formatfüllendes Glasdach über den Köpfen der Insassen spannt und der erste, der wahlweise mit PDK zu haben ist. Allradantrieb und das 44 mm breitere Heck sind serienmäßig und im Vergleich zum 997/1 legt der 3,8-Liter-Direkteinspritzer der modellgepflegten 997-Familie mit 385 PS noch eine Schippe drauf. Attraktiv im Preis ist so ein 997 4S Targa ebenfalls: Er liegt auf dem Niveau des 996 Turbo Cabrio, kommt aber deutlich günstiger als der Nachfolger 991. Könnte sein, dass das problematische Autoalter von rund 15 Jahren auch bei diesem Elfer die Preise noch etwas sinken lassen. Aber, psst ... nicht weitererzählen – der Geheimtipp bleibt unter uns!

Stückzahl: 2560

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
911 4S Targa	2006–2008	3824	355	261	k. N.	69.000 €	52.000 €	k. N.



Die günstigste Art, ein 911 Turbo Cabrio zu fahren, ist ein 996 – aber niemand redet darüber. Das technologisch hoch entwickelte 996 Turbo Coupé hat längst seinen festen Platz in den Sammlungen gefunden und vor allem die PS-starken WLS-Versionen, bzw. die späteren Turbo S mit 450 PS stehen bei Liebhabern hoch im Kurs. Der Preisunterschied zwischen 996 Turbo Coupé und den etwas teureren Cabrio-Versionen fällt dabei kleiner aus als erwartet. Weil Spitzenmodell und offen, dürfte es beim Cabrio in naher Zukunft bei den Preisen eher nach oben gehen. Die kennen noch große Unterschiede, je nachdem ob es sich um das frühe 996 Turbo Cabrio mit 420 PS oder das finale, seltene Topmodell Turbo S mit 450 PS handelt. Auch Handschaltung, früher serienmäßig und heute höher bewertet, und Tiptronic S mit fünf Fahrstufen machen einen Unterschied. Typen mit 420 PS und Tiptronic aus gepflegtem Ersthands-Besitz sind die perfekte Gelegenheit, ins Thema 911 Turbo Cabrio einzusteigen.

Stückzahl: 3534 (TURBO S: 963)

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	
911 Turbo (996)	2003–2004	3600	420	309	100.000 €	65.000 €	50.000 €	k. N.	



911 TURBO CABRIO (TYP 996)

944 TURBO CABRIO



Ausnahmetalente sollten kein Insider-Tipp sein. Tatsächlich aber notiert das Allzeithoch-Topmodell der 944-Baureihe, das Turbo Cabrio, erstaunlich günstig. Dem 968 Cabrio geht es ähnlich. Es muss wohl am Status des Frontmotor-Porsche mit Vierzylinder liegen ... Mit einem Preis von 103.725 Mark war das 944 Turbo Cabrio der einzige Vertreter der Baureihe, der als Neuwagen sechsstellig kostete. Zuviel für die meisten Kunden! Noch heute überzeugt das 944 Cabrio mit hochwertiger Machart sowie dem feinen und bärenstarken 2,5-Liter-Turbomotor mit 250 PS. Seltenheitswert ist inklusive: nur 528 Stück wurden im letzten Modelljahr 1991 gebaut. Ein Invest-Tipp könnte es nicht nur deshalb sein, weil der 944 auf einer stetig steigenden Welle neuer Popularität bei einer mehrheitlich jungen, vorurteilsfreien Porsche-Kundschaft surft. Sondern auch weil er ein Porsche außerhalb der Reihe ist, der als Spezialität immer einen Käufer finden wird. Weil sich kaum noch jemand daran erinnert, ist dem Auto die Aufmerksamkeit gewiss und als Ausnahmetalent ein Startplatz bei der Oldtimer-Rallye sicher.

Stückzahl: 528

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
944 Turbo	1991	2479	250	184	k. N.	36.700 €	24.500 €	13.800 €





911 TARGA 4 GTS (TYP 991)

Den Invest-Tipp zum Targa 4 GTS der Baureihe 991 lieferten wir eigentlich schon zu dessen Erscheinen 2016 – eben weil er die Spitze und das Ende der Evolution des klassischen 911- Targa-Gedankens markierte. Das bedeutet, dass neben dem beim 991 wiederbelebten Konzept mit feststehendem Targa-Bügel letztmalig ein Sechszylinder-Sauger verbaut ist. Bei der GTS-Variante kommt neben den mattschwarzen Applikationen sowie dem typischen Leder-Alcantara-Mix eben noch der ultimative Großserien-Saugmotor (nicht mit dem Motor des GT3 zu verwechseln) mit 3,8 Litern Hubraum und 430 PS (abseits der GTS-Version auch beim Targa 4S mit WLS erhältlich) hinzu. Kombinierbar mit handgerissenem Sechsgang-Schaltgetriebe! Mehr 911 Targa ist, auch wenn vielen Fans der beim 997 eingeführte Allradantrieb verzichtbar scheint, nüchtern betrachtet und in letzter Konsequenz nicht möglich. Sollte eine Rangfolge der Porsche Invest-Tipps möglich sein, stünde der 991 Targa 4 GTS wohl ganz oben. Strong Buy!

Stückzahl: k. A.

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	
911 Targa 4 (991)	2014–2015	3436	350	257	120.000 €	85.000 €	k. N.	k. N.	 Classic Data

911 GT2 (TYP 996)

Ein 996 GT2 war schon immer ein Extrem: Biturbo-Aufladung, Heckantrieb, mit 462 PS bzw. ab 2003 mit 483 PS sogar stärker als GT3 R und RSR. Rar und kostbar war er sowieso, erst 339.000 Mark, dann 185.000 Euro teuer. Wow! Auch deshalb ist ein GT2 der Baureihe 996 heute ein Invest-Tipp für echte Sammler, für 911-Liebhaber, die schon fast alles besitzen und Fans der Marke, die einen Elfer von ultimativem Charakter suchen. Großes Aber: Wenn man all diese Faktoren in Betracht zieht und einen 993 GT2 als Vergleichsmaßstab wählt, ist der erste wassergekühlte GT2 ein Nice-Price-Angebot. Und im Zustand 2 kostet er nur wenig mehr als 991 Carrera T. Weil die Sammler- und Klassiker-Karriere der Baureihe 996 erst am Anfang steht, dürfte die Preisentwicklung auch allmählich Fahrt aufnehmen. Da wiederholen wir uns gerne mal: Wenn etwas Platz vorhanden und ein wenig Geld übrig ist, kann ein Porsche eine gute Investition sein. Mehr Spaß als ein Aktiendepot bereitet er allemal. ◀

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

Stückzahl: 963 (324)

Porsche	Bj.	Hubr.	PS	kW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
911 GT2 (996)	2001-2003	3600	462	340	185.000 €	110.000 €	77.000 €	k. N.





PORSCHE FÜR DIE SCHWÄCHSTEN

Auch dieses Jubiläum gehört zum Jahr der großen Feierlichkeiten. Seit fünf Jahren unterstützt die Ferry-Porsche-Stiftung besonders Kinder und Jugendliche in Bundesländern mit Porsche-Standort: Insgesamt flossen bis jetzt fast 13 Millionen Euro in soziale Projekte.

Es war der Hammer. Selbiger fiel bei 3,1 Millionen Dollar, als RM Sot-heby's bei der *The Porsche 70th Anniversary Auction 2018* einen nagelneuen 993 versteigerte. Das Fahrzeug war auf Basis einer noch vorhandenen Original-Rohkarosserie aus mehr als 6500 Originalteilen aufgebaut worden, die Porsche Classic allein für Fahrzeuge dieses Typs anbietet. Optisch orientierte sich das Einzelstück am Design der 911 Turbo S Exclusive Series des Typs 991. Der Reingewinn betrug genau 2.589.027 Euro – und wurde komplett an die Ferry-Porsche-Stiftung überwiesen.

Man kann es als Startschuss bezeichnen für diese Einrichtung, die sich seit nun genau fünf Jahren um gemeinnützige Projekte in den Bereichen Bildung und Wissenschaft, Sport, Kultur, Soziales und Umwelt kümmert. Im Mittelpunkt stehen dabei vor allem junge Menschen. „Kinder und Jugendliche liegen uns bei der Ferry-Porsche-Stiftung besonders am Herzen, denn sie bilden die Zukunft unserer Gesellschaft. Ihnen sinnbildlich unter die Arme zu greifen ist und bleibt unser Antrieb – an den Standorten der Porsche AG und über die Werkstore hinaus“, sagt Dr. Sebastian Rudolph, CEO der Stiftung.

Zum Kuratorium gehören Dr. Wolfgang Porsche, Porsche-Chef Oliver Blume, sein Vize Lutz Meschke, Ex-Chef Wendelin Wie-

deking und Personalvorstand Andreas Haffner. Die Stiftung wurde 2018 anlässlich des Jubiläums „70 Jahre Porsche Sportwagen“ gegründet und engagierte sich zunächst in erster Linie an den Werksstandorten im Raum Stuttgart und Leipzig: „Ferry Porsche war ein wahrer Pionier und ein Unternehmer mit Herz. Der Mensch stand für ihn immer im Mittelpunkt“, sagt Dr. Rudolph. Und Stefan Strohmeier, Leiter ideeller Bereich, ergänzt: „Ferry Porsche führte 1956 die betriebliche Altersversorgung ein, zudem half eine Porsche-Stiftung schon früher allen Mitarbeitern, die unverschuldet in eine wirtschaftliche Notlage geraten waren. Ferry Porsche war mit weiteren Maßnahmen Vorreiter auf dem Gebiet der unternehmerischen Sozialleistungen. Er war sich lebenslang seiner Verantwortung für die Gesellschaft und Mitarbeiter bewusst.“

AUKTIONSERLÖS AN STIFTUNG

Das jährlich zur Verfügung stehende Fördervolumen – stets zwischen zwei und 3,5 Millionen Euro – wird immer auf mehrere Projekte aufgeteilt. 2020 flossen beispielsweise 555.000 Euro an 111-Tafelstandorte in Deutschland; 2021 gab es einen Segen von 840.000 Euro für die Digitalisierung an Schulen, um Hard- und Software-Ausstattungen bezahlen zu können, ebenso 550.000 Euro für den Wiederaufbau der



Flutkatastrophengebiete und 300.000 Euro für geflüchtete Frauen, um ihnen beim Jobeinstieg zu helfen; 2022 beispielsweise wurden 350.000 Euro für notleidende Kinder in die Ukraine gesendet.

Eines der wichtigsten jährlichen Projekte ist die „Ferry-Porsche-Challenge“. Sie ist mit einer Million Euro ausgeschrieben. „Ziel der Challenge ist es, Impulse für gesellschaftliches Engagement zu setzen,“ erklärt Dr. Rudolph, „das Besondere: Jedes Jahr widmen wir uns einem neuen Themenbereich. Immer mit Blick darauf, was in unserer Gesellschaft gerade besonders gebraucht wird.“ 2020 war das „Soziales“, 2021 wurde „Digitalisierung an Schulen“ ausgewählt, 2022 „Inklusion im Sport“ und in diesem Jahr „Kultur schafft Teilhabe“.

Stefan Strohmeier: „Wir vergeben insgesamt 50 Förderungen, wobei die ersten drei Plätze mit Summen zwischen 25.000 und

75.000 Euro belohnt werden.“ Selbstverständlich berichten die Sieger später über die Mittelverwendung. „Wichtig ist aber auch, zu wissen, welchen Mehrwert wir erzeugen. Zum Beispiel Schule: Die angesprochenen Probleme haben andere Schulen ja auch, also ist die Frage, wie man die gefundene Problemlösung an andere Schulen übertragen kann.“

12,5 MILLIONEN FÜR FAST 400 PROJEKTE

Das ist der Versuch, mit der Idee über die Ländergrenzen hinauszukommen – immerhin beschränkt sich der Stiftungssegen nicht mehr nur auf die reinen Werksstandorte, sondern erstreckt sich bereits auf die Bundesländer Baden-Württemberg und Sachsen. Neben der Förderung gemeinnütziger Projekte Dritter plant die Stiftung künftig auch eigene Programme.

Ohne Geld keine Stiftung! Heute beträgt das Stiftungsvermögen 24 Millionen Euro. Strohmeier: „Zukünftiges Ziel ist ein so hohes Stiftungskapital, dass wir uns langfristig selbst finanzieren können.“ Die zur Verfügung stehenden Summen werden hauptsächlich von der Porsche AG gestiftet, aber auch Porsche-Fahrer und -Mitarbeiter zahlen immer mal wieder etwas ein.

Seit Gründung hat die Stiftung bislang 12,55 Millionen Euro für 397 Projekte aufgewendet. Ob das künftige Geld nun aus einer weiteren Versteigerung kommt oder nicht, wird den Kids herzlich egal sein – solange Porsche fleißig an die Stiftung spendet. ◀

Text: Roland Löwisch - Fotos: Porsche

Doppel-Jubiläum: 2018 feierte Porsche 70 Jahre Sportwagen und Wolfgang Porsche (oben, 2. v. r.) 75. Geburtstag – es war das Gründungsjahr der nach Ferry Porsche benannten Stiftung. Der 993 im goldenen Look des tagesaktuellen 911 Turbo S wurde zu deren Gunsten versteigert.



PORSCHE FAHRER
LESERREISE
2023



Wir laden Sie ein!

Begleiten Sie uns zur 11. PORSCHE FAHRER-Leserreise
ins 4-Sterne-Superior Hotel & Resort Defereggental. Vom 20. bis 25. September geht es
über die schönsten Pässe ins spätsommerliche Tirol. Zwei Tagesausflüge im aktuellen
911 Carrera Cabrio und gemeinsame Unternehmungen & Abende stehen auf dem Programm.
Anmeldeformular auf www.porsche-fahrer.de unter „Aktionen“.

DIE INKLUSIVLEISTUNGEN:

- 5 Übernachtungen inkl. Verwöhn-Halbpension mit Genießerfrühstück, Nachmittags-Jausen-Buffer und mehrgängigem Gourmet Wahlmenü am Abend
- 2 Tagesausflüge in brandneuen Porsche 911 Carrera Cabriolets (Baureihe 992) zu zweit (je inkl. 300 Freikilometer) mit Routentipps und je 1 „Cabrio-Touren“-Kappe
- Benutzung des Wellness- und Spa-Bereichs (ca. 700 m²)
- Benutzung der Tennis- und Indoor-Golf-Halle
- pro Zimmer-Buchung: ein Buch aus dem HEEL Verlag im Wert von bis zu 30 Euro nach Wunsch

Preise pro Person:

im renovierten Luxusdoppelzimmer im Haupthaus € 925,00 p. P.

im Doppelzimmer im Gästehaus € 840,00 p. P.

DAS RAHMENPROGRAMM:

- Begrüßungscocktail
- gemeinsame Aktivitäten in der herrlichen Natur des Nationalparks Hohe Tauern: Wanderung mit Almfrühstück & Bogenschießen
- Schnapsverkostung an einem Abend
- „Golf & Fun“ – Schnupperrgolfstunde direkt am Hotel
- die Teilnehmer der Reise erhalten 50 % Greenfee-Ermäßigung auf den hoteleigenen Golfplätzen, dem 9-Loch Defereggental Golf Park direkt am Hotel sowie dem 36-Loch Meisterschaftsplatz Dolomiten-golf in Lavant, ca. 40 Minuten entfernt gelegen
- die Redaktion PORSCHE FAHRER ist ebenfalls vor Ort

TERMIN

Mittwoch, 20. September –
Montag, 25. September 2023



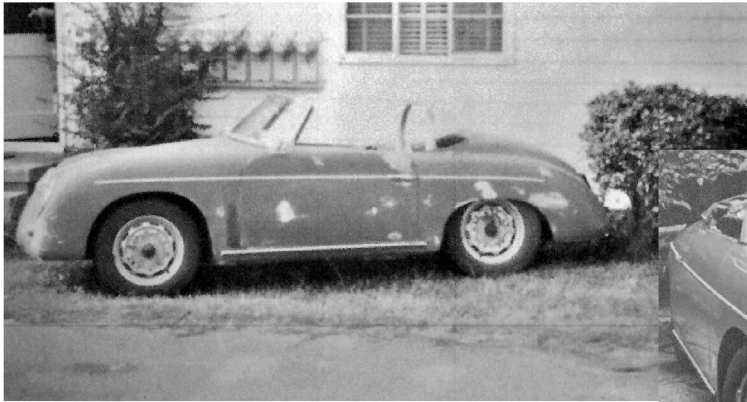


REPORT - 356 A 1600 CONVERTIBLE D

DER FEINE UNTERSCHIED

Ein 356 mit flacher Scheibe und ein wenig Verdeck – Anfänger und Laien glauben, einen Speedster zu sehen. Aber der Fall ist komplizierter. Wieso gab es ein 356 Convertible, wenn doch bereits ein Cabrio existierte? Und wofür stand das D?





Gefahren, nicht gehätschelt: Vor der Restaurierung durchlief das rare Convertible D eine Karriere im Rennsport.

Den US-amerikanischen Porsche-Importeuren Max Hoffman (Ostküste) und John von Neumann (Westküste) hat die Porsche-Welt den Speedster zu verdanken. Auf Wunsch und Drängen der Verkaufsprofis kam 1954 die leichte und betont sparsam ausgestattete Spielart der 356-Baureihe auf den Markt. Die Typennummer 540, unter welcher der Speedster firmierte, hatte vorher bereits der America Roadster getragen. Als von Hand gefertigter Sportwagen mit Leichtmetallkarosserie war der für den Export bestimmte America Roadster ein kunstvolles Stück Technik und Design, aber zu teuer, um auf dem umkämpften US-Markt zu reüssieren. Die einfachere und unter 3.000 Dollar erhältliche Alternative war der Speedster.

Bei einem Basispreis von 2995 Dollar fehlten beim neuen Typ 540 selbst Heizung und Drehzahlmesser, aber das Angebot war attraktiv: Ein 356 Coupé kostete 3.445 Dollar und ein 1500 S Cabrio sogar 4.284 Dollar. 70 Kilogramm betrug der Gewichtsvorteil im Vergleich zum 356 Cabrio, eine kürzere Getriebeabstufung ließ den 55 PS starken Speedster 1500 besser beschleunigen. Und für 500 Dollar (in Deutschland 1.100 DM) gab es den stärkeren 1500-S-Motor mit 70 PS.

DIE KUNDSCHAFT WÜNSCHTE KOMFORT

Der Tempo und Leichtigkeit verheißende Speedster war das richtige Auto zur richtigen Zeit. Er etablierte Porsche als Hersteller zierlich wirkender, aber absolut ernst zu nehmender Sportwagen, die sich trotz bescheidener Hubraum- und Leistungsdaten am Wochenende bei Flugplatzrennen und Hillclimbs als siegreich erwiesen.

Aber die Ansprüche änderten sich – selbst ein bewusst reduziert ausgestatteter Porsche durfte Ende der Fünfzigerjahre über ein Mindestmaß an Komfort verfügen. Der Speedster-Bedarf ging auf dem wichtigen US-Markt zurück, während der an anderen 356-Modellen stieg. Die Kunden wollten mehr Porsche!

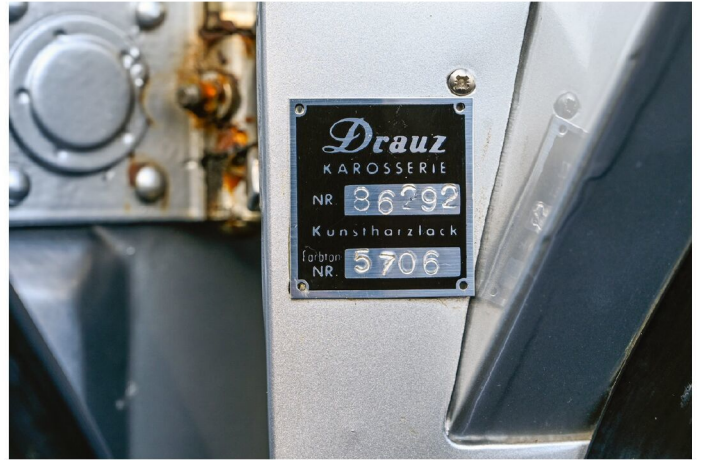
Die Zeiten des auf Basis der 356-Pre-A- und A-Baureihe mit einer Stückzahl von 4.144 Einheiten gebauten Speedster endeten nicht abrupt, sie liefen 1958/59 langsam aus. Es folgte das 356 Convertible D.

DIE ERSTEN 14 CONVERTIBLE TRUGEN DIE BEZEICHNUNG SPEEDSTER D

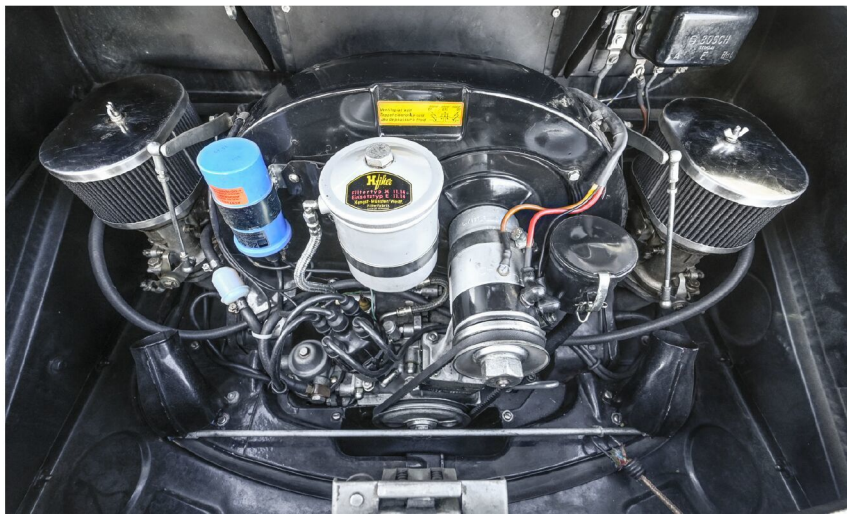
Schon die auf den US-Markt gemünzte Modellbezeichnung Convertible, also Cabriolet, machte den Unterschied zum spartanischen Vorgänger deutlich. Und das D im Namen? Das stand für den Hersteller Drauz (Werbung: „Ein Beweis für gute Form und Qualität.“) aus dem nahen Heilbronn.

Seit 1900 war der Karosseriebauer am Markt, hatte vor dem Krieg vor allem NSU, Adler und Ford beliefert. Nach 1945 machte sich die Firma mit Aufbauten für DKW Schnellaster, Busse und Lkw einen Namen – und ab Frühjahr 1958 als Hersteller des 356 Convertible D.

Für Porsche stellte die Fertigung des „Speedster de Luxe“ mit der internen Typennummer 641.41 im nahen Heilbronn eine pragmatische Lösung dar. Die Produktion beim Hauslieferanten Reutter lief am Limit, eine Auslagerung der Fertigung an Drauz erhöhte die 356-Fertigungskapazitäten und machte es möglich, flexibler auf die Auftragslage zu reagieren.



Kurbelfenster wie beim Cabrio und eine höhere Windschutzscheibe waren die wichtigsten Neuerungen im Vergleich zum spartanischen Speedster.





DURCH ERTEILUNG DES PRODUKTIONSAUFTRAGS AN DEN
KAROSSEBBAUER DRAUZ ERHÖHTE PORSCHE DIE FERTIGUNGSKAPAZITÄTEN.



Reutter lieferte – wie kurze Zeit später auch im Falle der an Karmann vergebenen 356 Hardtop-Produktion (s. PORSCHE FAHRER 2-2020) – Bodengruppe und Pressteile nach Heilbronn; im Fall des Convertible D zum Selbstkostenpreis. Weil Drauz einen Großteil der eigenen Produktion für den Hauptabnehmer Ford reserviert hatte, passte das Nischengeschäft Convertible D gut in die Planung. Gleichzeitig konnte bei Reutter die Coupé-Fertigung hochgefahren werden.

Im Gegensatz zum bewusst einfach ausgestatteten Speedster handelte es sich beim Nachfolger eher um eine Karosserievariante des 356 A Cabrio – weshalb Porsche mit der neuen Modellbezeichnung durchaus richtig lag.

Beim näheren Hinsehen war das Convertible D leicht an der höheren Frontscheibe mit eckigerem Rahmen und, bei geschlossenem Dach, dem größeren Heckfenster im Verdeck zu erkennen. Anstelle der Schalensitze waren normale Komfortsitze montiert, außerdem gab es im Fond nun Notsitze mit umklappbarer Lehne. Kurbelventiler ersetzten die bisherigen Steckfenster und sogar eine Scheibenwaschanlage war serienmäßig. Die an entscheidenden Stellen verbesserte Ausstattung des Speedster-Nachfolgers machte den feinen Unterschied.

EIN PLUS AN LUXUS MACHTE DEN FEINEN UNTERSCHIED

40 Kilogramm mehr wog das Convertible D im Vergleich zum Vorgänger, war aber immer noch der leichteste Porsche. Am Layout des Cockpits mit nur drei bogenförmig unter einer halbrunden Hutze angeordneten Instrumenten hatte sich nichts geändert. Und wie beim Speedster saß das Zündschloss rechts (!) vom Lenkrad.

356 A 1600 / 1600 S Convertible D

Motor: luftgekühlter Boxermotor Typ 616/1 [616/2]

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 82,5 x 74 mm

Hubraum: 1582 cm³

Leistung: 44kW (60 PS) bei 4500 /min [55 kW (75 PS) bei 5000/min]

Drehmoment: 110 Nm bei 2800/min [117 Nm bei 3700/min]

Verdichtung: 7,5 : 1 [8,5 : 1]

Gemischaubereitung: zwei Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Porsche-Vierganggetriebe Typ 716/0

Karosserie: Cabriolet-Karosserie auf Stahlblech-Kastenrahmen

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

Bremsen: Trommeln, 280 x 40 mm

Radstand: 2100 mm

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

L x B x H: 3950 x 1670 x 1220 mm

Räder/Reifen: 4,5 J x 15 mit 5,60-15 Sport

Leergewicht: 855 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1250 kg

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h [175 km/h]

Beschleunigung 0-100 km/h: 16,5 sec [14,5 sec]

Tankinhalt: 52 l

Bauzeit: 1958/59

Stückzahl: 1330

Preis: 12.650 DM [13.750 DM] (1958)



OBWOHL BESSER AUSGESTATTET ALS DER SPEEDSTER, SPIELTE AUCH DAS CONVERTIBLE D DIE ROLLE DES EINSTIEGSMODELLS.

Durch den Verzicht auf eine Carrera-Variante waren beim Convertible D nur zwei Ausführungen des 1,6-Liter-Motors des Typs 616 verfügbar: 60 PS leistete die Normal-, 75 PS die S-Version. Auch damit verschob sich die Auslegung des bei Drauz gefertigten 356 von Sport in Richtung Komfort. Das Fehlen der Hochleistungsvariante erklärte sich aus dem Umstand, dass Drauz keine Aufbauten für Carrera-Motoren liefern konnte, so dass die letzten Speedster GT noch bis Januar 1959 bei Reutter gebaut wurden.

Wegen Schwierigkeiten beim Umstieg von Speedster auf Convertible D lief die Fertigung nicht wie geplant im Frühjahr, sondern erst im Sommer 1958 an. Die ersten 14 Wagen trugen bei Auslieferung sogar noch die Bezeichnung Speedster D.

Mit einem Preis von 12.650 DM notierte das Convertible D um 50 Mark günstiger als das Coupé und war 1.250 Mark billiger als das Cabrio mit gleicher Leistung – tatsächlich handelte es sich immer noch um das Einstiegsmodell der Marke.

AUF CONVERTIBLE FOLGTE ROADSTER

Bei der Textgestaltung für den Prospekt des neuen Modells bewies Porsche fast poetische Qualitäten: „Als Nachfahre des beliebten Speedster ist dieses Modell für alle Freunde offenen, naturverbundenen Fahrens mit sportlichem Einschlag wie geschaffen. Es ist vielleicht der sinnfreudigste Porsche: Sie fahren mit ihm nicht durchs Land, sondern souverän und glücklich geborgen in der Landschaft.“ Dies galt zumindest für ein Jahr.

Dem 1330mal gebauten Convertible D folgte 1959, mit dem Wechsel zum 356 B, der Roadster. Von der ursprünglichen Idee eines einfachen Basismodells hatte sich der Speedster-Erbe damit nicht nur namentlich ein weiteres Stück entfernt. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer



DER BESITZER

Nein, ein Speedster sollte es nicht sein, sagt **Wolfgang Köhler** (79). „Ich wollte schon die höhere Scheibe, Kurbelfenster und die bequemeren Sitze.“ Nach dem Einstieg ins Thema 356 mit einem Pre A Coupé 1994 folgte 2006 eben jenes mit Bedacht ausgewählte Convertible D von 1959, das die klassische Form mit einem Plus an Komfort kombinierte. Das ursprünglich in Ruby Red ausgelieferte Auto war aus den USA nach Europa reimportiert und in Dänemark restauriert worden – unter Beibehaltung seiner Rennvergangenheit, die sich durch das kürzer übersetzte Getriebe bemerkbar macht. Ob es nachträglich oder schon vom Erstbesitzer Michael O'Connor in Kalifornien montiert wurde, wird Wolfgang Köhler bald in Erfahrung bringen. „Ich konnte ihn tatsächlich ausfindig machen. Bei seinem nächsten Deutschland-Aufenthalt kommt er mich und sein altes Auto besuchen.“



URLAUB im CHALETDORF in Österreich

Zeitgemäße Architektur gepaart mit rustikalem, gemütlichem Charme – ein Chaletdorf, in dem alle Sinne neu entdeckt werden sollen.

Leichtigkeit, Genuss und Erholung, aber auch Aktivität und Erlebnis. Ganz wie es jeder Gast individuell für sich entscheidet.

LA SOA steht für Achtsamkeit – der Weg zu sich selbst in einer neuen modernen Zeit.

Die Tiroler Alpen überraschen mit Ihrer Vielfalt und zeigen, ob Sommer oder Winter, ein abwechslungsreiches Gesicht und bieten optimale Bedingungen für einen Aktivurlaub in der Natur:

Egal, ob sportlich auf Ski und Snowboard im nahen Skigebiet Oberjoch oder abenteuerlustig in Wanderschuhen im Tannheimer Tal unterwegs. Taucht ab in die Natur und genießt euren Aktivurlaub in unserem Chaletdorf in Österreich.

LA SOA

Freiheit liebend.

La Soa Chalets | Schattwald 80 | 6677 Schattwald |
Österreich | 0043 (0) 567521000 | www.la-soa.at





„Alte Schule“ heißt die Interviewreihe mit den Menschen, die die Welt des Automobils geprägt haben. Ob Rennfahrer, Entwickler, Designer, Sammler oder Tuner – im Podcast (www.alteschule.tv) erinnern sie sich und sprechen gemeinsam mit dem Moderator Karsten Arndt über diese wilden Jahre und die goldene Ära des Automobils.

Karsten Arndt: Mein heutiger Gast ist Manfred Jantke. Er war zunächst Journalist, dann 22 Jahre lang Presse- und Sportchef bei Porsche. Herr Jantke, ich habe gelesen, dass Sie aber eigentlich Lehrer werden wollten.

Manfred Jantke: Ja, aber ich bin am Geld gescheitert. Weil wir nach dem Krieg so arm waren, waren meine Mutter und ich uns einig, dass ich nach dem Abitur Lehrer werden sollte – denn da hatte man ein sicheres Einkommen. Als ich jedoch nach der Bundeswehr begann, in Berlin Sport und Sprachen zu studieren, hat es Monate gedauert, bis die Erziehungsbeihilfe kam. In dieser Zeit hatte ich nichts, war bald komplett pleite und konnte meine Miete nicht bezahlen. Und da ist, wie ich immer sage, ein Wunder geschehen. Ich hatte vor meinem Abitur Kontakt zu dem Schweizer Rennfahrer Michael May gehabt; der lebte in Ahlen, wo ich Abitur gemacht hatte. Als kleiner Junge bin ich mit zu den Rennen gefahren und habe geholfen, Räder wechseln und so. Und bei diesen Einsätzen habe ich den Fotografen Julius Weitmann kennen gelernt. Und als ich in Berlin war, kam ein Brief von *auto, motor + sport*. Sie könnten einen Volontär gebrauchen und der Fotograf Julius Weitmann hätte gesagt, sie sollen diesen jungen Manfred Jantke fragen. Weil ich überhaupt nicht weiterwusste, habe ich mich am nächsten Tag exmatrikuliert, bin in den Zug gestiegen und nach Stuttgart gefahren.

Wann war das?

1959. Ich war drei Jahre Volontär, dann Redakteur, dann stellvertretender Chefredak-

teur – bis der Anruf von Porsche kam. Es war eine tolle Zeit! Das Auto war ja noch in der Entwicklung, war noch völlig unfertig und jedes hatte seinen eigenen Charakter. Und wir haben alle Autos gefahren, gemessen und fotografiert. Die Zeitschrift *auto, motor + sport* war damals eine starke Stimme in der Autoindustrie. An die Zeit denke ich sehr gern zurück. Es wurden 13 Jahre – das ging ganz schnell.

Wie muss man sich einen Autotest von damals vorstellen? Wenn der Wagen ankam, haben Sie den dann gleich gemessen? Also mit Peiseler-Rad und so?

So ein Auto war eine Woche oder zehn Tage da. Und die Zeit mussten wir nutzen. Man ist sofort gefahren, um das Auto kennenzulernen und dann wurde es gemessen, fotografiert und zum Schluss folgte eine Verbrauchsfahrt. Und wenn man alle Autos dieser Welt fährt, hat man irgendwann auch so viel Erfahrung, dass man sie ganz gut einordnen kann.

Gibt es irgendein Auto, das Sie umgehauen hat? Sie waren wahrscheinlich eher der sportliche Typ, der Sportwagenfan, oder?

Wissen Sie: Ich hatte einen so schwierigen Start ins Leben. Für mich war es wesentlich, dass ich einen Beruf hatte, Geld verdient habe. Darum ging es. Und das Thema Auto war natürlich interessant und es gab auch natürlich immer mal Juwelen darunter. Mercedes hat mir mal einen halben Tag die Grand-Prix-Wagen zur Verfügung gestellt.

Sie sind die alten Silberpfeile gefahren?

Ja, auch den W196 mit dem Fangio Weltmeister wurde. Die haben beide Autos nach Hockenheim gebracht und ich konnte einen halben Tag damit auf der Rennstrecke fahren. Hochinteressant, auch für einen Autotester wie mich. Man denkt natürlich, das ist ein Formel-1-Auto, das ist eine Herausforderung, das ist schwer zu fahren. Das Gegenteil war der Fall: Das Auto war ganz leicht zu fahren! Die frühen Autos hatten noch keinen Abtrieb, keinen Flügel. Gar nichts. Sie hatten schmale Reifen. Das heißt, der Grenzbereich war sofort da. Sie hatten ein großes Lenkrad, aber keine nervöse Lenkung. Der W196 fuhr sich wie ein normales Auto. Und es waren beide Typen da: der mit freistehenden Rädern und der voll verkleidete. Das war natürlich ein toller Tag und wir haben mit dem Auto auch die Leistungsmessung gemacht. Wie mit den anderen Testwagen, das heißt mit dem Peiseler-Rad hinten dran. Das waren natürlich Highlights.

Und welches Auto hat Sie da so in ihrer Zeit am meisten begeistert? War das die Mercedes S-Klasse? Wenn die neue S-Klasse kam, war das ja immer ein großer Aufschrei. Das beste Auto der Welt! Oder der neue Lamborghini?

Das ist eine interessante Frage. Also ich war nie so leistungsversessen, dass das stärkste Auto mich am meisten interessiert hat. Aber ich konnte wirklich sehr, sehr schnell fahren. Und die Konsequenz

war, dass die Autoindustrie uns Autos angeboten hat, um Rennen zu fahren. Und da kam ich in den Rennsport rein, ohne je eine Mark bezahlt zu haben. Ich hatte ja gar kein Geld.

Und sie waren auch auf den Fotos immer der Querfahrer, oder?

Jedes zweite Titelbild bei auto, motor + sport war ein Auto im Drift, und diese Fotos haben wir gestellt. Die Bilder haben wir auf

durften keinen Zentimeter verschenken, verlorene Drehzahl kriegten sie nie mehr zurück. Leute wie Niki Lauda haben in der Formel V angefangen.

Und alle sind beim Kurt Bergmann gefahren, Sie ja auch. Wie sind Sie an den gekommen?

Ein Freund von mir, sehr vermögend, lebte in Monaco. Der hat die Autos gekauft, besessen und eingesetzt. Der hatte Kontakt zum Kaimann-Rennstall von Kurt Bergmann, ich

nete, hatten wir nicht erwartet. Es hatte noch nie ein Rennen in Israel gegeben! Die Leute waren völlig aus dem Häuschen, sie kamen zu Tausenden und waren nicht zu kontrollieren. Die wollten ans Auto, die wollten an die Fahrer, uns anfassen. Die Polizei konnte die kaum kontrollieren. Da kamen berittene Polizisten und haben auf die eingeschlagen.

Aber das Rennen ist für Sie gar nicht gut ausgegangen.

Nein, im Gegenteil. Ich hatte dort eigentlich den einzigen schweren Unfall. Ich war so in der zweiten, dritten Reihe und beim Start flog vorne was in die Luft. Zack! Das war die Frontscheibe eines Autos aus der ersten Reihe. Und wir hatten ja voll beschleunigt. Und dann gebremst. Ich bin meinem Vordermann mit dem Vorderrad direkt gegen das Hinterrad gefahren, das hebelte mich aus. Ich bin aufgestiegen und, wie die Kollegen gesagt haben, nach acht bis zehn Meter wieder gelandet. Kompletzt unverletzt! Da kamen die Leute, hunderte kamen an das Auto. Ich stand auf dem Hinterreifen mit meinem Helm im Arm und die waren um mich. Mein Team ist viermal rumgefahren, ohne mich zu entdecken. Ich war ja in der Menschenmasse versteckt. Ich bin danach noch im Overall zum Flughafen gefahren und gleich heimgefliegen. Ich musste ja im nächsten Tag im Büro sein.

Sie sind aber weiter Rennen gefahren.

Ja. Aber Rennen sind nicht überall gleich. Oval-Rennen zum Beispiel sind eine ganz andere Sportart, sie erfordern viel Erfahrung. Als der Amerikaner Peter Schutz als Vorstandsvorsitzender zu Porsche kam, fragte er: „Warum gehen wir immer nach Le Mans? Unser größter Markt ist Nordamerika und das größte Rennen in Amerika sind die 500 Meilen von Indianapolis. Da müssen wir hin!“ Dann haben wir versteckt begonnen, ein Indy-Rennauto zu entwickeln. Wir hatten bis dahin immer nur GT und Sportwagen entwickelt, nie einen Monoposto. Hans Mezger hat einen Spitzenmotor gemacht, das ging schnell. Aber das Auto kam nicht voran. Jürgen Barth und Roland Kussmaul fuhren in Weissach, aber wir waren unzufrieden. Uns fehlte das Urteilsvermögen für dieses Auto. Da hat uns meine lebenslange Freundschaft zu Mario Andretti geholfen. Er war damals einer der Allergrößten. Ich rief ihn an: „Mensch Mario, hast du einen



Der Autotester: Für die Kamera des ams-Fotografen Julius Weitmann driftet Manfred Jantke punktgenau durchs Bild.

der Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart gemacht, und das sah dann so aus: Der Julius Weitmann saß auf der Leitplanke, hat sein Taschentuch vorne an den Straßenrand gelegt und ich musste, wenn ich da quer kam, mit dem Vorderrad drüber fahren. Das hatte er im Visier. Aber die Solitude war ja nicht gesperrt! Das heißt, wenn ich da angesegelt kam und es kam mir ein Auto entgegen, musste ich sofort abbrechen. Aber wie gesagt: Ich konnte sehr gut Auto fahren. Das hat sich ja dann fortgesetzt in der Formel V.

Eine hochinteressante Geschichte! Ein ganz billiger Monoposto-Rennwagen auf Käfer-Basis.

Ganz genau. Das war die beste Schule, um das Rennfahren zu lernen. Viele große Rennfahrer haben da angefangen, die Formel V war lehrreich. Das Auto hatte keine Leistung. Sie mussten deshalb so rationell fahren wie mit keinem anderen Auto. Sie

war nur der Fahrer. Unsere Autos wurden auch zwischen den Rennen in Wien bei Kaimann gewartet und vorbereitet. Die Autos waren immer toll. Ich kann mich nicht erinnern, dass es irgendwann mal eine Fehlfunktion gegeben hätte. Nie.

Wie war das mit dieser Formel-V-Geschichte in Israel, wo Sie sich mit Rainer Braun ein Zimmer geteilt haben? Das muss ja ein ganz wildes Wochenende gewesen sein.

MJ: Das war einmalig, so was habe ich im ganzen Leben nicht mehr erlebt. Zuerst einmal: Wie kam es zu dem Rennen? Ganz einfach! Es wurde ein neuer Stadtteil gebaut, die Straßen waren schon da, die Häuser aber noch nicht. Und da kam irgendjemand hier in Europa darauf, dass man da ja erst mal ein Rennen fahren könnte: Formel 2 und Formel V. Wir sind also mit einem Schiff von Genua nach Aschkelon gefahren – aber was uns da begeg-

Tag? Wir brauchen deine Hilfe, komm nach Weissach.“ Und er kam und hat von 14 Uhr bis Einbruch der Dämmerung unser Auto gefahren, hat mit den Ingenieuren gesprochen und gearbeitet. Und am Ende des Tages hat er gesagt: „Sorry, guys. No potential.“

Oh, okay! Daumen runter und fertig?

Zwei Dinge finde ich bis heute interessant. Erstens: Wir haben ihm sofort geglaubt und haben das Projekt am nächsten Tag eingestellt. Zweitens: Wenn Sie heute einen Weltklassesportler ansprechen, ihn um Hilfe bitten, dann meldet sich erst mal sein Manager und will eine Million. Wir haben aber überhaupt nicht über Geld gesprochen. Und dann haben wir uns in Porsche-Manier bedankt. Das war so: Der Mario hat alles gewonnen, was man sich vorstellen kann, nur nicht die 24 Stunden von Le Mans. Das war sein unerfüllter Rennfahrertraum. Und dann haben wir beim nächsten Mal einen dritten Werkswagen eingesetzt, mit Mario, Michael und John Andretti. Und die waren übergücklich. Sie sind ein gutes Rennen gefahren, hatten ein paar Problemchen zwischendrin und sind Sechste geworden. Okay.

Als Dankeschön. Das ist natürlich auch einmalig.

Die konnten natürlich Rennen fahren, das waren Indianapolis-Piloten. Da fährt man irrsinnig schnell. Das Schnellste, was ich gefahren bin, waren rund 340 km/h mit einem Porsche 936 in Le Mans.

Den sind Sie auch gefahren?

An einem freien Tag. Ich wollte das mal ausprobieren. Obwohl ich Rennen gefahren bin, war ich das hohe Tempo nicht gewohnt. Ich habe mich nicht getraut, an den Straßenrand zu fahren. Ich bin immer in der Mitte geblieben. Dieses Tempo ist so extrem ...

Da kommt der Tunnelblick. Man merkt das ja schon auf der Autobahn bei Tempo 250. Aber noch mal 100 oder 120 km/h drauf! Und es ist ja auch eine Landstraße.

Aber es ging ja noch weiter mit Indianapolis. Ich habe gesehen, dass im Vorjahr der Italiener Teo Fabi in Indianapolis auf der Pole Position stand. Den habe ich verpflichtet und ein March-Chassis gekauft. Und dann haben wir unseren Motor in den March implantiert. Dann sind Teo Fabi und ich zum



Der Unternehmenssprecher: Pressekonferenz mit Graf Rossi die Montelera (r.). 1973 steigt Martini als Motorsport-Sponsor ein.

Qualifying nach Indianapolis. Das können Sie sich nicht vorstellen. Es waren 104 Autos gemeldet, aber nur die 33 schnellsten durften an den Start gehen.

Und das Qualifying zieht sich über Wochen hin.

Über drei Wochen. Jeden Abend haben wir bei Kentucky Fried Chicken gegessen. Es war furchtbar, aber es war erfolgreich. Wir haben uns für Platz 27 qualifiziert. Wir waren drin, total happy. Dann kam der Renntag und der führte zur größten Enttäuschung meines ganzen Motorsportlebens. Das Rennen startete und nach 20 Minuten lagen wir auf Platz 11. Da waren wir völlig perplex, aber wussten in dem Moment, dass wir konkurrenzfähig sind. Die fahren aber kein Benzin, sondern Methanol da drüben. Das hat den halben Brennwert von Benzin, weshalb Tankstopps häufig sind – das wollen die so. Dann kam unser Auto rein, unsere Leute haben getankt und zack: Beim Beschleunigen fällt das linke Hinterrad ab. Das war nicht korrekt befestigt. Das Auto ging quer und berührte leicht die Mauer in der Boxengasse. Dann kam von vorn ein Offizieller: Stopp, Stopp, Stopp, Stopp! Der sagte, es stünde im Reglement, dass, wenn ein Auto die Boxenmauer berührt, der Fahrer zum Medical-Check ins Krankenhaus muss.

Das gibt's ja nicht!

Das habe ich auch gesagt. Aber er musste natürlich aussteigen und ins Hospital und das Rennen war vorbei. Das vergesse ich bis

heute nicht. Es war vielleicht auch ein bisschen Politik dabei, dass ein deutsches Auto in Amerika nicht gewinnen sollte.

Aber es ist ja schon mal beeindruckend, dass, obwohl es hieß, der Indy-Wagen habe kein Potenzial, dass man dann noch ein anderes Chassis kauft und es noch einmal probiert. Das spricht ja auch für Porsche.

Oh ja! Aber es ging nur darum, dass wir als Team Porsche in diesem großen Rennen starten und fahren und gucken, was wir können. Und natürlich muss man ein Paket haben, das konkurrenzfähig ist. Und ich wusste von Teo Fabi und von diesem Chassis. Also das war schon logisch, das war richtig. Und das hat sich ja dann auch bestätigt – bis zu diesem grauenhaften Morgen.

Vor allem wenn Sie sagen, dass man das Rad einfach dran schrauben konnte. Da war nichts verzogen?

Nichts. Aber Sie können eben nur gewinnen, wenn niemand im Team einen Fehler macht. Es gewinnt nicht das Auto, es gewinnt nicht der beste Fahrer, es gewinnt das beste Team. Dieser kleine Fehler hat uns alles gekostet.

Wie sind Sie 1972 eigentlich zu Porsche gekommen. Wie kam dieser Wechsel zustande?

Da war der sehr populäre Huschke von Hanstein. Der leitete die Öffentlichkeitsarbeit und den Rennsport bei Porsche, das war so ein Doppeljob. Mit Arthur Westrup bei NSU gehörte er zu den Pionieren der Öffentlichkeitsarbeit in der Autoindustrie.

Und als von Hanstein auf die Rente zugeht, hieß es: Holt doch den Manfred Jantke! Der ist Journalist, der kennt die Pressearbeit, die Öffentlichkeitsarbeit, der fährt Rennen, der kennt den Motorsport, der könnte diesen Doppeljob machen. Das war der Auslöser.

Das ist ja eigentlich auch bezeichnend, dass es bei Porsche diesen Doppeljob gab und dem Motorsport so viel Gewicht beigemessen wurde.

Das war der Schlüssel überhaupt. Ich kam 1972 zu Porsche, da war das ein kleines Familienunternehmen. Die ganze Firma lebte von den 8000 Autos, die sie gebaut und in die Welt verkauft haben. Die Firma war klein und arm, aber in der ganzen Welt bekannt. Es ging dort generell nur um Technik. Das Sagen hatten die Techniker, alle Entscheidungen fielen in Weissach. Es ging um technische Entwicklungen und Fortschritt und eben auch um Motorsport. Und der hat den Namen so publik gemacht, egal ob Sie nach Japan, Asien oder nach Nordamerika kamen.

Aber da war natürlich auch kurz vorher der erste Le-Mans-Sieg mit dem 917 und der hat der Firma noch mal einen großen Push gegeben.

Und wie gesagt, wir haben damals den Langstreckensport komplett dominiert. Und da waren Rennen in Nordamerika, fast in jedem europäischen Land eines, eines in Fuji in Japan, eins in Kyalami in Südafrika. Also wir waren überall und haben alles gewonnen. Das hat Porsche bekannt gemacht.

Welche Fahrer waren das, mit denen sie da unterwegs waren?

Das waren Jacky Ickx, Derek Bell, Jochen Mass und Manfred Schurti aus Lichtenstein. Der Ickx war ein hochintelligenter, gut erzogener Mensch, der Hans Stuck und der Jochen Mass haben es auch mal nicht so ernst genommen. Die haben bei Rennen häufig die Nacht mit Mädels verbracht, was bei Ickx undenkbar gewesen wäre.

1972 gab es ja wahrscheinlich eine Übergabe mit Huschke von Hanstein, der seinen Job ja eher hemdsärmelig verstanden hat.

Ja, und wir hatten auch danach immer noch freundschaftlichen Kontakt. Er hat mich oft zum Kaffee eingeladen. Aber da muss ich auch noch was sagen. Wir reden so viel über

Motorsport. Der fast größere Teil des Jobs war die Öffentlichkeitsarbeit. Dazu gehörte die ganze Presseabteilung, der Besucherdienst, die Zeitschrift Christophorus, das ganze Drumherum.

Wie groß war das Team, mit dem Sie gearbeitet haben?

60 Leute in der PR-Abteilung. Okay, das war schon eine große Mannschaft, aber es war auch ein ganz großer Job. Es ist ja komisch: Wenn man von Öffentlichkeitsarbeit spricht,

Wie wichtig waren Prominente damals als Markenbotschafter? Gab es das damals schon so?

Nein, die hatten wir nicht. Aber wir hatten prominente Porsche-Liebhaber unter den Kunden. Die gab es und die waren sehr Porsche-fokussiert. Einer, der mindestens dreimal im Jahr kam, war Herbert von Karajan. Der kam auch, weil er Österreicher war. Der hatte das Gefühl, nach Hause zu kommen. Die sprachen alle breites Österreichisch, die Piëchs, die Porsches und er fühlte sich wohl.



Der Reisende: Gemeinsam mit Renningenieur Norbert Singer (r.) steht der Sport-Chef regelmäßig an der Rennstrecken.

meint man immer die großen Aktionen. Aber wissen Sie, was ich gemacht habe? Ich habe bei den Autosalons beobachtet, dass die noblen Firmen die Kinder nicht reinließen. Es kamen Halbwüchsige, die wollten unbedingt die tollen Autos sehen, bei Ferrari, bei Jaguar, bei Porsche. Und die wurden weggeschickt, immer. Und dann habe ich gesagt: Das nutzen wir mal für die Öffentlichkeitsarbeit! Und dann haben wir auf einem Salon in Genf den Porschestand komplett aufgemacht. Es gab nicht mal kleine Kordeln. Da standen die Autos, die Kinder kamen und wollten natürlich eine Anstecknadel oder ein Bild, und jedes Kind hat was gekriegt. Das ist Öffentlichkeitsarbeit! Öffentlichkeitsarbeit soll Sympathien schaffen. Und ich bin sicher, als Erwachsene haben sie sich daran erinnert: Die bei Porsche hatten nicht nur gute Laune und schöne Autos, die waren auch richtig nett.

Dann kam der spanische König Juan Carlos, da hat er einen 959 gekauft. Und er hat mich angesprochen und gesagt, er würde ja sehr gerne mal den Ferry Porsche kennenlernen, ob er ihn einladen dürfe? Also sind wir nach Madrid gereist: der Ferry Porsche, der Wolfi mit Frau und ich. Er hat uns empfangen und Ferry Porsche sagte, es sei eine große Ehre und vielen Dank dafür, dass wir Sie besuchen dürfen. Und da sagte der König: Herr Porsche, ich fühle mich geehrt, dass Sie mich besuchen.

Der 911 stand ja damals, also in Ihrer Zeit bei Porsche, auf der Kippe. Das waren Ihre Jahre. Wie haben Sie das erlebt?

Wir hatten immer wieder Besucher, die kamen mit ihren Söhnen oder so, die hatten Interesse am 911 und wollten sich den angucken. Dann kamen die und haben im Elfer Probe gegessen, mit den Jungs hinten drin und haben festgestellt, wie klein der ist und

wie wenig Kofferraum der hat. Und vier von fünf haben gesagt: „Schade, das Autos ist einfach zu klein.“ Und das passierte uns jede Woche, jede Woche. Dass interessierten Kunden, die auch das Geld hatten, der 911 zu klein war. Da hat Dr. Fuhrmann, der damals Vorstandsvorsitzende war, gesagt: „Wir brauchen ein größeres Auto, damit wir diese Kundschaft auch gewinnen.“ Und das war der 928. Der wurde entwickelt, war in unseren Augen riesengroß. Aber dann bildeten sich zwei Parteien innerhalb der Firma. Den Elfer durch den 928 zu ersetzen, das war die Vorstellung vom Dr. Fuhrmann. Und das war für eine Gruppe von echten Porsche-Leuten natürlich eine furchtbare Vorstellung. Die Gegner des Wechsels waren Helmuth Bott und auch ich.

KA: Wolfgang Porsche glaube ich auch.

Ja, der Wolfi auch. Also wir waren komplett dagegen. Dann kam Peter W. Schutz, der Amerikaner. Der hat den Elfer gerettet. Ob wir das geschafft hätten, weiß ich nicht. Interessant war, dass dieser Amerikaner ein Feeling für Porsche hatte. Der hat Porsche richtig gesehen. Der hat immer gesagt: „Du, das technische Potenzial in Weissach ist unvergleichlich. Was diese Leute können, das müssen wir nutzen.“ Er war komplett Porsche und natürlich 911! Der hat entschieden, dass der Elfer bleibt. „Das ist Porsche!“ Und dann hat man den 928 zusätzlich produziert, auch wenn der nie sehr erfolgreich war. Dieser Glaubenskrieg war eine schlimme Zeit.

Das ging über eine lange Zeit. Alois Ruf hat mir erzählt, dass er Kunden hatte, die ihn gefragt haben, ob er 911-Karosserien kaufen kann, damit man nachträglich auch noch selber was aufbauen kann, wenn der Elfer vom Markt genommen wird.

Wobei der Elfer ein ganz problematisches Auto war und ist. Komischerweise wird das nie öffentlich wahrgenommen. Der 911 zitiert das Käfer-Konzept, das ja auch Charakter hat, einmalig und anders ist. Aber das ist mir auf die Füße gefallen. Als wir mit dem RSR nach Le Mans gegangen sind, wurde deutlich: Der hat eine verkehrte Aerodynamik. Eine gute Aerodynamik fängt ganz flach an und hört ganz hoch auf. Als wir in Le Mans über 300 km/h fahren mit dem Auto, sind den ganzen Rücken runter solche Wirbel entstanden, die das Auto hochgezogen haben.

Der Wagen fuhr auf den Zehenspitzen, war überhaupt nicht beherrschbar! Andererseits: Es hat kein Rennauto so gut beschleunigt aus engen Kurven wie der 911. Weil er Gewicht auf den Rädern hatte. Bis heute bremsst kein Auto besser als ein 911, weil sich bei einer Vollbremsung das Auto auf die Vorderachse lehnt. Aber wir hatten ja beim frühen 911 auch im Rennsport noch den luftgekühlten Motor und der drehte nicht. Die Konkurrenz von BMW drehte bis 9000/min und bei uns ging es bei 6900/min nicht weiter. Weil der frühe 911 eben nur zwei Ventile und nur eine obenliegende Nockenwelle hatte. Wir haben gekämpft wie die Löwen, um daraus einen Vierventiler zu machen, aber es ging nicht. Und deshalb sind wir zur Turboaufladung gekommen. Das war eine Hilfsmaßnahme, um diesen Nachteil zu kompensieren. Wir mussten aufladen, um aufzuschließen! Leistungsmäßig zu den Vierventilern. Und das war auch eine schwierige Geschichte, denn aufgeladene Motoren werden sehr heiß. Ja, die Aufladung war schwierig am Anfang, aber Porsche hat da Pionierarbeit geleistet in Sachen Turbo. Man hat die Turboaufladung derart perfektioniert, dass sie dann sehr gut funktioniert hat. Und dann haben wir den letzten Schritt gemacht. Der Mezger hat wie ein Verrückter an der Drehzahl gearbeitet. Und dann hat er einen Vierventil-Zylinderkopf gemacht, wassergekühlt. Der Motor war noch luftgekühlt und nur der Kopf hatte Wasserkühlung und vier Ventile.

Alles für den Rennsport.

Auch die Karosserie. Nehmen wir mal zum Beispiel den legendären 935 Moby Dick, unter dem eine normale Porsche-Karosserie steckt, mit der abfallenden Heckscheibe, und oben drüber ist noch mal eine Hilfskarosserie. So hat Porsche die Schwäche des abfallenden Hecks kompensiert. Aber ich habe vergessen, noch eine andere Schwachstelle des 911 zu erwähnen. Das Getriebe mit der von Porsche entwickelten Ringsynchronisierung: das war die langsamste Synchronisierung der Welt. Die hatte nur Porsche und ein paar Jahre lang Alfa Romeo. Und wir hatten kein Renngetriebe, das konnten wir uns ja gar nicht leisten. Und ich musste den Rennfahrern klar machen, ganz langsam zu schalten. Ein Rennfahrer, der kuppelt flüchtig und reißt durch. Das ging nicht. Ich habe regelrechte Seminare abgehalten. Wir haben

zusammengesessen und ich habe denen erklärt, warum und wie und was. Und die mussten ganz viel Disziplin beweisen.

Aber das hat wahrscheinlich wieder nur Jacky Ickx kapiert, und der Strietzel Stuck hat weiter durchgejodelt.

Ja, so ungefähr. Aber dann hatten wir mal amerikanische Fahrer. Die kamen und fuhren in Le Mans. Wir haben drüber gesprochen und das hieß da so: „Jaja, nicht ganz so schnell schalten. OK.“ Aber dem Vollmer habe ich einen Zettel ans Armaturenbrett gemacht. Da stand: „Instructions: How to shift gears. 1. Declutch completely, 2. Change gear, counting 21, 22!“ Und dann weiter: „Clutch and go.“ Der hat gedacht, ich mache Spaß, das hat er mir nicht geglaubt. Die mussten aber so langsam schalten, sonst hat nach 4000 Kilometern das Getriebe gekratzt und nach 8000 war es weg. Also, der Elfer war ein ganz schwieriges Auto für uns, aber wir haben trotzdem fast immer gewonnen. Und irgendwann ist mir klar geworden: Es gewinnen eigentlich immer die Deutschen. Heute ist Porsche Rekordsieger mit 16 Siegen, und das liegt an dieser Null-Fehler-Mentalität. So ein schwieriges Rennen kannst du nur gewinnen, wenn keiner im Team einen Fehler macht. Und wir haben immer gesagt: Jeder im Team ist gleich wichtig.

Übrigens, wo man ja extrem improvisieren musste, war 1977, wo beim 936 sogar noch ein Zylinder lahmgelegt werden musste. Das war ja auch ein spannendes Rennen.

Oh ja, das war Glückssache. Aber das spricht auch dafür, wie gut unsere Mannschaft war. Aber wenn das passiert, muss man eine Antwort finden. Und einer, der das komplett bewundert hat, war unser Sponsor Graf Rossi di Montelara, der von Martini. Ein totaler Autofreak. Und der stand mindestens zehn Stunden in Le Mans in der Box und hat nur den Mechanikern zugeguckt und hat mir immer gesagt: „Unglaublich, wie gut die sind.“ Der hat das sehr, sehr wohl bemerkt. Der Graf Rossi war ein hochinteressanter Typ – sehr vermögend, ein angenehmer und eher zurückhaltender Mann, sehr freundlich, umgänglich und von allen gemocht. Und er ging so weit in seiner Autobekanntmachung, dass er ja dann gesagt hat: „Ich möchte einen 917 kaufen.“ Der 917 mit dem Zwölfzylinder war das extremste Fahrzeug, das

Porsche damals gebaut hat. Und was für Porsche spricht: Da hat keiner gesagt, das geht gar nicht, mit dem kannst du nicht auf der Straße fahren. Aber dafür musste der Graf erstmal eine Zulassung haben. Dann hat er ein Vierteljahr in USA nach einer Zulassung gesucht, der Rossi, und hat er in Pennsylvania eine Zulassung bekommen. Da dann drauf „Pennsylvania – Heart of Dixie“, oder so. Und das Nummernschild hat er gebracht und wir haben den 917 ein wenig höher gestellt, Regenreifen drauf, damit die auch bisschen Grip haben. Und dann kam der Graf mit seinem Assistenten und dann sind die von Stuttgart auf der Autobahn nach Paris gefahren. Völlig irre, was für eine Idee. Und wenn ich dann in Paris war, hat er immer wieder gesagt: „Komm, wir machen eine kleine Stadtrundfahrt mit dem 917.“ Dann sind wir zur Martini-Basis in Paris, da kam ein Garagenmeister, hat das Auto rausgezogen und hat auf beide Seiten einen kleinen Teppich hingelegt, denn man durfte nicht mit Schuhen in den 917 steigen.

Wie bei einem Boot.

Genau. Dann sind wir durch die Innenstadt zum Champs-Élysées gefahren, mit 170 km/h, und dann ging's wieder zurück. Der Rossi war ein ganz feiner Adelsmann. Er hat mich oft zum Mittagessen in seine Privatwohnung eingeladen. Da hatte er einen Tisch, der war vielleicht acht Meter lang und da saß er an dem Ende und ich an dem anderen.

Und ich dachte, so was gibt's nur im Film.

Er saß da und ich saß hier. Und dann kam ein Diener, der servierte das Essen in Kniestrümpfen und Livree. An irgendeinem Mittwoch, oder so. Ein herrlicher Anblick. Der Graf Rossi lebte als Adelsmann und war ein wirklich feiner Kerl. Der ist kürzlich gestorben, den gibt es nicht mehr. Und wer auch vor drei Monaten gestorben ist, ist der jüngste Andretti, der mit in Le Mans war. Der John.

Aber wer noch lebt ist der Mario Andretti und mit dem sind Sie mal ein bisschen schneller unterwegs gewesen, oder?

Das war erst vor ein paar Jahren. Er fährt einen Zweisitzer in Indianapolis, einen Rennwagen und kann Passagiere mitnehmen. Er rief an und sagte: „Du musst nochmal rüberkommen.“ Und ich wollte gar nicht.

Ich habe gesagt: Mensch, aber in meinem Alter, dieser 10-stündige Flug, das muss doch nicht sein. Doch, hat er gesagt, es muss sein! „Du weißt alles über Straßenrennen, aber du bist nie um ein Oval geflogen. Das müssen wir noch machen. In meinem Zweisitzer.“ Und dann habe ich mich überreden lassen und habe gefragt: Mario, wo machen wir denn das? Er sagt: „Texas, Houston. Das ist ein Oval, nur 1,5 Meilen, aber enge Kurven, sehr steil. Deshalb machen wir das dort.“ Also ich bin rüber geflogen und ich war über-rascht, wie professionell dieser Zweisitzer gebaut ist. Bis auf den längeren Radstand ist der original wie die Indy-Autos.

Also man sitzt hintereinander?

Hintereinander. Und dann sind wir vier Runden auf dem Oval gefahren, nonstop. Und dann kamen wir rein: Rundendurchschnitt 341 km/h! Und als der Mario ausstieg, sagte er: „Also ich habe keine Belege, aber ich gehe davon aus, dass wir einen neuen Seniorenweltrekord aufgestellt haben.“ Da war er 76 und ich war 80.

Dann war das Durchschnittsalter 78! Unglaublich. Aber wie war das in dem Wagen? Bleibt einem da nicht die Luft weg?

Ich kenne die G-Kräfte auch aus anderen Rennwagen. Und ich hatte ein bisschen Sorge, dass ich vielleicht das Bewusstsein verlieren könnte unter diesem extremen Seitendruck. Das war überhaupt nicht der Fall. Ich konnte aber nicht atmen. Es hat mir den Brustkorb so zusammengedrückt und ich bin fast erstickt.

Hätten sie sich bemerkbar machen können?

Ja, habe ich aber nicht gemacht. Wenn schon, dann richtig.

Aber wo wir eben noch bei Le Mans waren... Die vielleicht tollste Zeit für Leute aus meiner Generation, ich bin 1976, geboren, war die Gruppe C-Zeit. Die haben Sie natürlich auch voll miterlebt.

Der 956 war einer der besten Rennwagen, Rennsportwagen überhaupt, keine Frage. Das war das komplett dominierende Auto. Es hat mich aber nicht beeindruckt. Wir konnten einen Sportwagen bauen, hatten das schon gemacht. Und dass das Auto, das nur für Rennen gebaut war, schnell sein würde, wusste man auch. Das war ja nur für

diesen Zweck gemacht. Also mich hat diese 956-Zeit nicht so beeindruckt. Das war für mich Normalität. Was mich am meisten beeindruckt hat, waren die Jahre mit dem Serienauto, mit dem Elfer. Der Elfer als Rennwagen, der 360 ging oder so. Mit diesen ganzen Schwächen, die er hatte – das ver-gesse ich nie.

Sind Sie den mal gefahren, den 956, Ground-Effect-Wagen?

Oh ja, ich habe auch Bilder. Ich habe alle unsere Autos selbst gefahren, aus Interesse, entweder in Weissach oder in Le Mans. Wie gesagt, mit dem 936 bin ich in Le Mans gefahren. Wir hatten aber noch ein großes Erlebnis mit dem CanAm-Wagen.

Den 917 Spyder, den Mark Donohue gefahren ist.

Wir fuhren damals mit dem 917 in der amerikanischen CanAm-Serie und gewannen jedes Rennen, jedes Rennen. Dann haben die mich mal rüber gebeten und haben gesagt: „Wir können euch nicht mehr weiterfahren lassen. Close racing sells tickets. The way you compete, you destroy business.“ Da hatten sie Recht. Man wusste, es wird immer dieses Auto gewinnen. Also haben sie uns ausgeschlossen und wir haben das akzeptiert. War schade, aber wir haben das akzeptiert. Und der Roger Penske, unser Partner in den USA, der hat gesagt: „Jetzt haben wir dieses fantastische Auto, damit müssen wir was machen.“ Er sagte, es gibt einen Weltrekord für geschlossene Rennstrecken, den hält A. J. Foyt mit einem Indy-Rennwagen in Talladega. Und der Roger sagte: Also, wenn wir unseren Wagen an die Grenze bringen, dann könnte das gehen.“ Dann haben wir uns in Kanada getroffen und mit Donohue eine Probefahrt gemacht. Und das hat überhaupt nicht funktioniert. Gar nicht! Das Auto hatte zu viel Abtrieb bei Tempo 400, das war gar nicht mehr lenkbar. Du konntest nicht lenken. Wir hätten wieder aufgegeben, aber da waren die Amerikaner, und die haben gesagt, sie hätten ja nicht viel Kurven da. Und dann haben die die Lenkung mechanisch eingestellt und der Donohue konnte mit Hängen und Würgen die gerade so bewältigen und ist einmal rumgefahren. So haben wir den Weltrekord gebrochen! Mit einem völlig ungeeigneten Auto, aber mit 1100 PS. Oh ja, ich habe mit Porsche viel erlebt.

Welches war das beeindruckendste Auto, das sie da mal gefahren sind?

Ich vergesse nicht den 936: ein perfektes, ganz schnelles Auto. Das ist meine Philosophie von Rennfahrzeugen: nicht sehr groß und so leicht wie möglich. Wir haben auch immer gesagt, dass weniger Gewicht mehr wert ist als viel PS.

Sie sind ja bei Porsche auch Rallye gefahren. Wie kam das?

Wir sind immer die Langstreckenrennen gefahren, aber haben aus dem Augenwinkel geguckt, was es noch so gab. Etwa die East African Safari Rallye, das sah interessant aus. Dann haben wir zwei erstklassige Rallye-Carerra entwickelt und sind mit einer afrikanischen Billig-Airline von Genua nach Nairobi geflogen. Dort haben wir eine private Autowerkstatt gemietet, sind auf den Gebrauchtwagenmarkt in Nairobi gegangen und haben vier gebrauchte Volkswagen gekauft: zwei Käfer und zwei Kombis. Die waren natürlich in einem katastrophalen Zustand, aber unsere Mechaniker haben die Autos hergerichtet, höher gelegt, Bilstein-Dämpfer rein, und dann waren das unsere Trainingsautos. Wir haben dort über eine Woche trainiert. Unsere Gegner waren Mitsubishi und Peugeot. Die hatten Service-Flugzeuge in der Luft und wir hatten nur diese vier gebrauchten VW.

Vom Gebrauchtwagenmarkt in Nairobi.

Genau! Für ganz wenig Geld sind wir da gefahren. Die Safari-Rallye geht von Kenia nach Tansania, Uganda und wieder zurück. Und beim Start sagt mir der Björn Waldegaard, der eines unser Autos gefahren hat: „Du, das Getriebe fühlt sich nicht gut an. Ich habe Zweifel, dass das drei Tage durchhält. Aber wir haben ja in Daressalam in Tansania über vier Stunden Aufenthalt, und da können wir das Getriebe wechseln.“ OK, aber die Frage war, wie das Ersatzgetriebe nach Daressalam kommt. Da hieß es, das macht der Jantke, der hat sonst nichts zu tun. Dann bin ich mit diesem Trainings-VW, einem der beiden Käfer, von Nairobi nach Mombasa und dann runter nach Daressalam gefahren. Dort habe ich das Hotel gefunden, wo der Waldegaard war, und der sagte: „Das Getriebe ist nicht gut, aber es ist auch nicht schlechter geworden. Bei der nächsten großen Runde haben wir in Nairobi sechs Stunden Aufenthalt und dann wechseln wir dort.“

Also mussten Sie wieder zurück!

Ich habe ein Glas Milch getrunken, bin ins Auto gestiegen und zurückgefahren. Und diese Fahrt war so abenteuerlich. Die ging durch die Usambara-Berge, durchs Gelände, durch niedrige Bachbetten. Das kann sich kein Mensch vorstellen! Aber der Getriebewechsel hat geklappt. Dreimal, 1972, 1974 und 1978, sind wir die Safari-Rallye gefahren und es hat sich gezeigt, dass wir das beste Auto hatten – aber wir haben trotzdem nie gewonnen, weil wir immer am gleichen Teil gescheitert sind. Der 911 hat einen Hinterachslenker, der ist so gebogen, intern „Banane“ genannt. Und die Banane ist unter diesen furchtbaren Sprüngen und Schlägen in Afrika erst verbogen und dann gebrochen und dann mussten wir sie tauschen. Und das war der Grund, dass wir immer Zweite geworden sind: Weil wir am Ende unseren wunderbaren Vorsprung verloren haben.

Nächstes Thema: Paris-Dakar.

Ja, viele Jahre später: die Rallye Paris-Dakar. Das war eine andere Nummer, aber das wollten wir machen, wieder mit dem Elfer. Start war am 1. Januar, und im Oktober sind wir zum Testen gefahren. Die Dakar ging durch zwei der größten Wüsten, die es überhaupt gibt: die Sahara und die Ténéré. Wüste, soweit das Auge reicht und der Sand ist relativ weich. Die Autos sind eingesunken, haben sich einfach so vorwärts gewühlt. Und da haben wir gelernt: Der 911 mit seinem leichten Vorderwagen kann auf dem Sand surfen. Und so haben wir in diesem Sand bis zu 90 Stundenkilometer erreicht. Nicht zu glauben! Die ganze Konkurrenz fuhr 30, 35. Die gruben sich zwei Tage lang durch den Sand.

Aber die haben Porsche ja ausgelacht. Die sind mit Geländewagen gekommen, Mitsubishi mit dem Pajero und was weiß ich, und ihr bei Porsche mit eurem Sportwagen.

Aber wir haben gesagt, wenn wir unseren Vorteil nutzen, können wir die Rallye gewinnen. Nun ist es aber so, dass du als Mitteleuropäer die Wüste nicht lesen kannst. Du hast keinen Blick dafür, wie weich, wie tief der Sand ist, wo eine Delle ist. Du kannst das nicht sehen. Die Afrikaner, die dort leben, die können das. Und dann habe ich schweren Herzens entschieden, dass wir nicht surfen werden. Wenn der Elfer mit 80, 90 km/h in eine Delle fährt und sich überschlägt, ist der Fahrer tot. Das machen

wir nicht. Und da kam Jacky Ickx, und der hat gesagt, das sei richtig, ein Risiko, aber auch der Schlüssel zum Sieg. Wenn wir einen Tag durchkämen, schnell fahren, haben wir die Rallye schon im Sack. Auf seine eigene persönliche Verantwortung wollte er schnell fahren. Und dann haben wir das gemacht und hatten am ersten Wüsten-Tag 23 Minuten Vorsprung. Die anderen krochen mit 30, wir fuhren mit 80 Stundenkilometern. Und da hatten wir die Rallye gewonnen.

Wie sehen Sie denn den Elfer jetzt? Beziehungsweise, wie kam es eigentlich zum Ausstieg aus der Firma nach 22 Jahren? Haben Sie irgendwann gesagt: Jetzt habe ich genug?

Das waren dann irgendwann andere Leute. Vorher gab es Figuren, die den Sport gelebt haben, allen voran Helmuth Bott und seine Ingenieure. Und als diese Leute nicht mehr da waren, wuchs keiner nach, der diese Philosophie getragen hat. Ich hatte doch erwähnt, dass zu meiner Zeit in der kleinen frühen Firma Porsche der geschäftliche Aspekt keine Rolle gespielt hat. Dann übernahmen andere das Ruder und künftig ging es um Geld und nicht nur um die Technik. Ob das falsch ist, das will ich gar nicht mal sagen – von dieser tollen Technik und den Rennen kann man allein nicht leben. Und das war eben der Grund, warum man sich vom Motorsport getrennt hat. Es war einfach eine andere Denke. Da gab es noch ein Beispiel. Es meldete sich bei uns einer der besten französischen Radrennfahrer, der wollte mit dem Fahrrad 200 km/h fahren, oder mehr. Dazu brauchte er Windschatten. Und ob wir ihm ein Auto hinstellen können, damit er Windschatten habe. Jeder andere hätte den weggeschickt, aber bei Porsche haben wir gesagt: Wenn sich jemand so was vornimmt, dann musst du dem helfen. Dann haben wir an einen 935 Rennwagen hinten so eine Art Telefonhäuschen eingebaut, da konnte er fahren. Wir haben ihn angeschoben bis auf 100 km/h, dann konnte er vorn treten. Er hatte sich Spezialreifen machen lassen von Kleber-Colombe, die 200 km/h aushalten sollten. Aber das war nicht der Fall: Als er richtig schnell war, platzte der Hinterreifen. Das war bitter. Aber er ist zum Glück nicht gestürzt.

Wo hat die Fahrt stattgefunden?

Auf einer Autobahn, da konnte er lange geradeaus fahren. Aber vom Katschberg und dem 356 Nr. 1 habe ich noch nicht erzählt.

Als Ferry Porsche 70 wurde, hat auto, motor + sport angerufen. Die wollten eine Foto-story mit Ferry Porsche und der Nr. 1 am Katschberg machen. Der Katschberg ist eine Serpentinstraße in Kärnten, die Porsche früher als Teststrecke diente. Rauf haben sie die Motoren getestet, runter die Bremsen. Der Ferry ist mit seinem Chauffeur runtergefahren, ich mit meinem Carrera und die Nr. 1 auf einem LKW. Und dann haben wir am Fuße des Berges gestanden. Jetzt hatte die Nummer 1 natürlich keine Zulassung. Also haben wir von meinem Carrera das Nummernschild abgebaut und an die Nr. 1 geschraubt. In dem Moment kam die Gendarmerie um die Ecke. „Was machen Sie da?“ Und wir mussten natürlich gleich die Hosen runterlassen und haben gesagt was und wie. Dann gab es eine sehr österreichische Reaktion. „Ja, Herr Porsche. Dass Sie uns besuchen, welche Ehre! Da sperren wir doch den Katschberg ab, da können sie ungehindert den Berg hinauffahren.“

Sie haben ja auch das Porsche Tennisturnier vorangetrieben.

Das habe ich begonnen, das habe ich gegründet. Der Dieter Fischer hat mich angesprochen und gesagt, er würde gerne ein Profiturnier in seiner Halle in Filderstadt spielen und seit drei Jahren mit Mercedes verhandeln, wegen des Geldes. Und dann hat er Porsche gefragt und am nächsten Tag habe ich gesagt, die 100.000 Mark bekomme er. Ja, wir machen das! Zuerst haben wir ein Herrturnier gespielt. Aber besser noch, und auch billiger, wäre ein Damenturnier. Da haben wir von einem Jahr aufs andere umgestellt. Und da kamen die besten Tennis-Damen der Welt, auch die Martina Navratilova war da. Die habe ich mal gefragt: „Wie kommt es, dass ihr zu einem so unbekanntem Turnier kommt?“ Die hat gesagt: „Wir spielen in der ganzen Welt, wir sind aber überall nur das Mittel für das Event, kennen zum Teil den Veranstalter gar nicht.“ Aber beim Porsche-Turnier seien sie schon immer wie Freunde behandelt worden. Und das hat sich rumgesprochen. Wir haben einen Tag in Weissach gemacht, da habe ich die im Le-Mans-Rennwagen rumgefahren und die Tracy Austin hat die ganze Runde gekreischt. Und wir haben denen das Museum gezeigt und sie wie Freundinnen behandelt.



Der Rennleiter: Manfred Jantke mit Ferry Porsche (l.) und Firmen-Chef Peter W. Schutz (r.) beim 24-h-Rennens in Le Mans.

Und einen Porsche als Siegprämie gab es ja auch noch.

Und nach drei oder vier Jahren wurde es von den Profis zum beliebtesten Tennisturnier der Welt gewählt.

Mit einigen Tennisspielern sind Sie ja immer noch befreundet.

Zum Beispiel mit Ivan Lendl. Der ist ja Tscheche, lebte aber in den USA, hatte ein Davis-Cup-Match in der Tschechei und musste von Amerika da hin. Da war er noch der Beste der Welt. Er rief an und sagte: „Du, ich habe auf der Reise von Amerika nach Tschechien fünf Stunden Aufenthalt in Stuttgart und würde die Zeit gerne nutzen und ein paar Bälle schlagen. Kannst du mir einen Profi besorgen?“ Es gab damals zwei gute Profis in Stuttgart, die aber beide nicht erreichbar waren. Da sagte Ivan, komm, nimm Deinen Schläger – wir machen das. Dann sind wir nach Filderstadt in eine Halle mit Mietplätzen, um ein paar Bälle zu schlagen. Und so nach einer halben Stunde kam ein älteres Ehepaar und sagte: „Das ist unser Platz.“ Und der Dieter Fischer, der Besitzer, hat gesagt, dass da gerade der Ivan Lendl spielt. Aber die haben nur gesagt: „Das ist uns gleich, wer da spielt. Das ist unser Platz.“ Und wir mussten in der Tat aufhören.

Vielleicht hätte er sagen sollen, da spielt Manfred Jahnke. Dann wären Sie vielleicht gegangen.

Nein, aber es war ein Erlebnis.

Und wie sind Sie Kommentator im Fernsehen geworden?

Das war ein reiner Zufall. Als ich aus dem großen Beruf ausgestiegen bin, kam Eurosport und fragte, ob ich kommentieren würde. Mein Partner war der Stefan Heinrich, und wir haben ein Kommentatoren-Duo gebildet, das sehr erfolgreich war. Das habe ich 10 Jahre gemacht! War nicht gut bezahlt, aber es waren wieder andere Menschen, eine andere Tätigkeit, darauf kommt es an. Man muss etwas tun, etwas Neues tun.

Das war ein unglaubliches, buntes Berufsleben, das sie erlebt haben.

Ja, ich habe unglaublich viel erlebt. Ich sollte von den Fahrern aber noch den Stefan Bellof erwähnen – ein Fahrer vom Kaliber eines Michael Schumacher oder Ayrton Senna. Ich war damals am Nürburgring und habe bei der Formel 2 reingeguckt. Da fuhr ein gewisser Stefan Bellof, und man konnte von außen sehen, wie der fährt: Das ist diese rationelle Fahrweise, immer am effektivsten, ohne einen Zentimeter zu verschenken. Nach dem Rennen habe ich mich vorgestellt und gesagt, kommen Sie uns nach der Saison doch mal in Weissach besuchen. Der hat sich riesig gefreut. In Weissach habe ich das dem Herrn Bott erzählt, aber der war gar nicht angetan. Der hat gesagt: „Mensch, Jantke. Die jungen Burschen, die fahren eine Sekunde schneller, aber zerlegen zweimal im Jahr das Auto – das können wir gar nicht bezahlen.“ Also, der war mehr als skeptisch. Jetzt war dieser Stefan

Bellof aber ein derart gewinnender, positiver Mensch, dass wir nach seinem Besuch gleich einen Vertrag gemacht haben. Und sein erstes Rennen, das er als Porsche-Werksfahrer fuhr, war in Silverstone in England. Unser Sponsor war damals ...

... Rothmans.

Und wir hatten eine Verabredung mit Rothmans. Die haben gesagt, wir sollten alles dafür tun, in der ersten Runde in Führung zu liegen. Die hatten ein Flugzeug in der Luft und haben bei Rennen diese erste Runde mit einem Porsche an der Spitze gefilmt, sind gleich nach London geflogen, haben das multipliziert und an 30 Fernsehstationen der Welt geschickt. Und weil das nichts gekostet hat, haben 20 von denen das gesendet. Immer. Das war ein Rothmans-Konzept. Jetzt kamen wir nach Silverstone und wollten wieder wie immer die Pole Position gewinnen. Und das gelang uns nicht. Es war auch ein 956 von Roger Penske da, und der fuhr so schnell, dass wir nicht an die Pole Position kamen. Und als noch elf Minuten Qualifying übrig waren, haben wir gesagt, vielleicht setzen wir den Jungen mal rein. Da hat der Bellof, das war sein allererster Einsatz, das Auto übernommen, fuhr viermal rum und war anderthalb Sekunden schneller. Unglaublich! Ein Ausnahmekönner vor dem Herrn. Im Rennen lag unser Auto auf Platz zwei hinter dem Auto von Penske. Dann hat der Bellof übernommen, in seinem Turn den Schweden überholt und mit drei Sekunden Vorsprung gewonnen. Der war eine Klasse für sich.

Da standen Sie dann ja neben Jacky Ickx, als das losging. Das war ja das große Duell zwischen den beiden.

Das spricht aber auch für den Charakter von Ickx. Der hatte einen Respekt vor dem Bellof, der hat den bewundert, war kein bisschen neidisch. Der hat das gesehen und hat es akzeptiert. Und dann kam es zu dem Rennen in Spa, und es gab diese große Rivalität zwischen Ickx und Bellof. Jacky Ickx führte im Rennen, und der Stefan Bellof hat ihn eingeholt – und dann den Fehler seines Lebens gemacht. Ich kenne ihn genau: der Stefan war positiv, übermütig, selbstbewusst. Er wusste, was er kann. Der wusste auch, dass er schneller ist. Und da hat er sich entschieden: Den Helden von Spa, den

Belgier, den werde ich vorführen, vor allen Leuten. Ich werde den nicht irgendwo hinten auf der Strecke überholen, sondern in der Eau Rouge, am Ende der Zielgeraden, wo alle Leute sind. Da werde ich den belgischen Helden vorführen. Es weiß aber eigentlich jeder Rennfahrer: Wenn du irgendwo nicht überholen kannst, dann ist das Eau Rouge. Das ist so schnell und so schwierig, da atmen die Fahrer nicht, die halten die Luft an. Die beiden haben sich berührt, sind nach links abgelenkt in die Wand und der Stefan Bellof war sofort tot. Und der Jacky Ickx hat das bis heute nicht verwunden, trauert heute noch um den Bellof. Hätten wir mit Stefan Bellof noch einige Jahre fahren können, hätten wir das Schumacher-Wunder schon früher erlebt. Ja, für mich überhaupt keine Frage. Nachdem der Stefan tödlich verunglückt war, ist die Familie ganz nah herangerückt an Porsche. Mit denen war ich eng befreundet. Ganz ungewöhnliche Geschichte.

Und kurz vorher ist der Manfred Winkelhock ja auch mit einem 956 tödlich verunglückt.

Vier Fahrer habe ich begraben: Winkelhock, Bellof, Rolf Stommelen und Bob Wollek. Zum Training nach Le Mans kam der von Straßburg mit dem Fahrrad. Der war ein großer Radsportler. Und in Florida hatte er sein Rad dabei und ist nach dem Training Rad gefahren. Und auf dieser Tour hat ihn ein Amerikaner mit einem Wohnmobil angefahren. Ich selbst habe ja irgendwann begonnen, am Freitag nach dem letzten Training über die Rennstrecke zu joggen. Und das hat großes Interesse gefunden, bei allen Teams. Da war eine Gruppe von Joggern, die trafen sich immer am Freitag nach dem Training. Jetzt ist die Rennstrecke in Le Mans 13,6 Kilometer lang. Und es war immer mein Wunsch unter einer Stunde zu laufen, das habe ich aber nie geschafft. Dann habe ich zu dem Lauf mal den Frank Wörndl, der war Skiweltmeister im Slalom, und seinen Trainer Heinz Mohr eingeladen. Und die beiden sind unter einer Stunde gelaufen. Die haben es geschafft. Sonst keiner. Das Joggen habe ich auf die gesamte Weltmeisterschaft ausgedehnt: Am Freitag nach dem letzten Training wurde gejoggt! Und am Nürburgring habe ich tatsächlich Jacky Ickx geschlagen. Er war ein ganzes Stück vorne, aber dann hat er die Luft verloren und ich bin vorbei. Ich habe zuhause vier DIN-A4-Seiten, da sind alle

Rennstrecken der Welt notiert, auf denen ich gelaufen bin.

Herr Jantke, ich komme zu meiner letzten Frage. Mal angenommen, das Rohöl geht aus und jeder kriegt noch mal 50 Liter Sprit. In welchem Auto und auf welcher Strecke würden Sie das verfahren?

Die Strecke weiß ich: Mugello in Italien. Das ist die schönste Rennstrecke, die ich kenne. Die ist noch original von früher, die ist so was von interessant: immer mittelschnell, dauernd Kurven auf und ab. Das ist eine richtige Fahrerstrecke.

Und mit welchem Auto fährt man die?

Also von den Serienautos würde ich schon sagen mit dem 911 Carrera RS. Da kann man schon rennmäßig fahren. Der 936 wäre für mich eine Nummer zu groß, da würde ich keine Top-Zeit fahren. Die Strecke ist schnell, mein lieber Mann und hat sehr viele, ganz schnelle Kurven. Ja, der Carrera RS wäre das Richtige.

Der von 1973? Tolle Antwort, weil das Auto auch meine Wahl wäre.

Das war mein erster Dienstwagen, das weiß ich noch. Als ich bei Porsche begann, am ersten Arbeitstag – ich hatte meinen festen Parkplatz, da, wo auch Ferry parkte, und da stand ein weißer Carrera RS mit grüner Schrift. Da haben Leute wie Bott gesagt: „Also, wenn der Herr Rennfahrer jetzt zu uns kommt, dann zeigen wir dem doch, was ein schönes Auto ist.“

Da blutet das Herz, weil man den abgeben muss.

Nein, nein, im Gegenteil. Ich bin so viel gefahren, so viel. Ich bin sogar nach über zehn Jahren beim 928 gelandet, weil das ein großartiges Reiseauto war. Leise, schnell, bequem und ich konnte meine Langlaufski und mein Rennrad transportieren. Also nein, ich habe den schnellen Porsche dann verlassen, der war zu laut.

Also, wenn irgendwo ein Carrera RS im Angebot ist, mit 300.000 irgendwas Kilometern auf der Uhr, dann war das vielleicht mal Ihr Dienstwagen. Herr Jantke, vielen Dank für das tolle Gespräch. ◀

Interview: Karsten Arndt

Bearbeitung: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

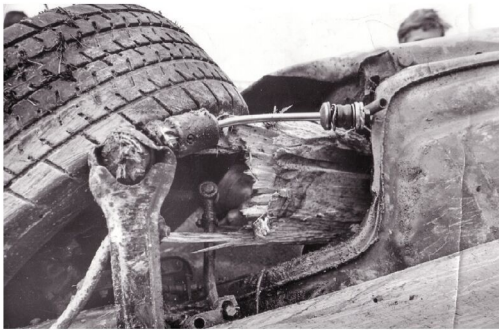
RESTAURIERUNG – 911 S SOBIESLAW ZASADA

ORIGINAL, NICHT RETRO

Sobieslaw Zasada gilt in Polen als Nationalheld. Dreimal wurde er Rallye-Europameister, elfmal polnischer Meister. Er fuhr auf Steyr-Puch und Mercedes, doch berühmt wurde er für seine Rallyeeinsätze auf Porsche 911. PORSCHE FAHRER-Autor Robb Pritchard reiste nach Warschau, um sich einen seiner ehemaligen Porsche anzusehen.







Rallye Raid Polsky 1972: Nach einem kapitalen Unfall samt Überschlag ist die Saison für den 911 vorbei. Sobieslaw Zasada (o.l.) fährt weiter.

2021 machte Sobieslaw Zasada Schlagzeilen, weil er im stolzen Alter von 91 Jahren der bislang älteste WRC-Teilnehmer war – und das bei keiner geringeren Veranstaltung als der Safari-Rallye in Kenia. Es war ein Rücktritt vom Rücktritt, den er bei seinem vorerst letzten Start bei der Safari-Rallye 1997 verkündet hatte. Nachdem er mit Ehefrau Ewa auf den 12. Platz gefahren war, erklärte er seine Rallyekarriere für beendet. Bis 2021 ...

In seinem Heimatland Polen ist er seit über fünfzig Jahren eine lebende Legende. Als erster osteuropäischer Fahrer gewann er 1967 auf 911 und 912 die Rallye-Europameisterschaft. Dabei war er nicht nur der erste, sondern auch der einzige Pilot, der von jenseits des Eisernen Vorhangs kam und in einem Rallye-Werksteam fahren durfte.

Natürlich kennt auch Patryk Mikiciuk die Geschichten um Sobieslaw Zasada. Aufgewachsen ist er zwischen den Preziosen des Automuseums seiner Eltern nahe Warschau, als Führerscheinneuling kratzte er genug Geld zusammen, um mit einem 911 Targa von 1969 ins Autofahrerleben einzusteigen.

F-MODELL IM TURBO-LOOK

Vor ein paar Jahren stieß er auf einen heruntergekommenen Elfer, den ein Freund von ihm vor über zwanzig Jahren besessen hatte. Das bemitleidenswerte F-Modell war mittels diverser Basteleien zu einem 930 mutiert. Ohne eine Ahnung von der historischen Vergangenheit zu haben, befreite er den Wagen von dem mittlerweile darauf wuchernden Moosteppich. Der Plan war, ihn im Look eines 911 Carrera RS 2.7 umzubauen und als Alltagsauto zu nutzen.

Doch sein Freund Tomasz Burdziakowski, der die Arbeiten durchführen sollte, hielt das für eine keine gute Idee. „Ich importiere F-Modelle aus Kalifornien und die sind in einem guten Zustand“, sagte der achselzuckend. „Aber dieser 911 war ein echtes Wrack und den Auf-

wand nicht wert!“ Dem gegenüber stand der historische Wert eines der wenigen 911, die zu Zeiten des Kalten Krieges irgendwie ihren Weg nach Polen gefunden hatten. Zum Leidwesen seines Freundes Tomasz kaufte Patryk ein deutlich besser erhaltenes Exemplar aus Amerika, das als Teilespender dienen sollte. Verschwendung! Oder?

Die Demontage von GFK-Anbauteilen brachte Umbauten zu Tage, die typisch waren für eine Zeit, als Autos in der Mangelwirtschaft des Warschauer Pakts mit Improvisation am Laufen gehalten wurden. Dazu gehörten etwa Scheinwerfer eines polnischen Syrena, während die Sicherheitsgurte, die Schalter im Innenraum und die Blinker von diversen Polski-Fiat-Modellen stammten. „Ein Freund von mir hatte damals einen 911 und benötigte neue Manschetten für die Bremszylinder“, sagt Tomasz Burdziakowski. „Er hatte eine gute Anstellung bei der Armee, musste aber einen ganzen Monat lang arbeiten, um sich vier kleine Dichtungen leisten zu kön-

nen. Man kann sich also vorstellen, dass es in Polen eine Sache war, einen 911 zu kaufen, aber eine ganz andere, ihn zu reparieren.“

Beim Zerlegen stießen Patryk und Tomasz jedoch ebenso auf weniger gewöhnliche Details wie eine Bohrung im Armaturenbrett für einen Hauptschalter, eine Halterung für einen zusätzlichen Ölkühler oder Befestigungen für einen Überrollkäfig. Dieser Elfer hatte ganz offensichtlich eine Vergangenheit im Motorsport.

VERGANGENHEIT IM MOTORSPORT

Das warf Fragen auf. Die Historie des Wagens sagte aus, dass er schon lange vor dem Fall des Eisernen Vorhangs in Polen unterwegs gewesen war – und dort hatte es zu dieser Zeit nur einige wenige 911 gegeben. Die hinteren Stoßdämpfer waren härter gedämpft als die eines Serienautos und entpuppten sich nach der Reinigung als Bilstein-Dämpfer. Und überhaupt – nur ein Mann hatte in den sechziger und siebziger Jahren in Polen mit einem Porsche Motorsport betrieben: Sobieslaw Zasada.

Als wiederverschlossene Öffnungen in der Motorhaube zu Tage traten, begann Patryk Mikiciuk intensiv zu recherchieren. Dabei entdeckte er historische Fotos von Zasada-Autos aus den frühen Siebzigern, deren charakteristische Scheinwerferbatterien genau in diese Bohrungen zu passen schienen.

Nachdem unter diversen Lackschichten der orange Erstlack freigelegt werden konnte, stieß das Restauriererdüo in der Nähe des linken Vorderrads auf die Reparatur eines faustgroßen Lochs. Beim Studium weiterer alter Fotos im Internet war zu erkennen, dass es sich um jene Stelle handelte, an der ein Pfosten das Blech durchschlagen hatte, als Zasada 1972 mit seinem 911 bei der Rallye Rajd Polski einen Unfall hatte. „Jetzt können wir darüber lachen“, sagt Patryk. „Aber als wir damals merkten, um welches Auto es sich zu handeln schien, rannten wir in Panik nach draußen zu den Mülltonnen um nachzusehen, ob die alten Kotflügel und Teile, die wir wegwerfen hatten, noch da waren!“



Fehlende Teile, falsche Räder, Verbreiterungen à la Turbo: Vor der Restaurierung passte bei dem Rallye-Elfer wenig bis gar nichts zusammen.





Die Echtheit des Autos konnte jedoch nur Sobieslaw Zasada bestätigen. „Es war für uns alle eine besondere Erfahrung“, erinnert sich Tomasz. „Wir legten unsere ganzen gesammelten Informationen auf den Tisch, und all seine Erinnerungen aus der Zeit vor fünfzig Jahren kamen zurück und trieben ihm Tränen in die Augen.“ Das Wichtigste war, dass Zasada verstand, dass sie den Wagen nicht aus kommerziellen Gründen herrichteten, um ihn danach für viel Geld weiterzuverkaufen, sondern dass sie einfach einen Porsche mit bemerkenswerter Historie restaurieren wollten. Das sicherte ihnen Zasadas Unterstützung zu.

Die Dokumentation der Arbeiten auf Patryks You-Tube-Kanal habe etwas ins Rollen gebracht“, erzählt er. Informationen und Teile zu und von Zasadas 911 S tauchten auf. So hatte ein Zuschauer seit Ewigkeiten einen Satz Räder in seiner Garage liegen. Da es zu dieser Zeit nur insgesamt fünf 911 in Polen gab, von denen einer zerstört wurde, war ihnen klar, dass sie von dem Rallye-Auto stammen mussten. Ein anderer erzählte ihnen, dass er ein Paar Porsche-Sportsitze habe, die sein Großvater in ein anderes Auto eingebaut hatte.

Eine der erstaunlichsten Episoden nahm ihren Lauf, nachdem Patryk in einem der Videos fragte, ob jemand wisse, wie an ein passendes



„DIE DAMALS ÜBLICHEN ÄNDERUNGEN ZUR LEISTUNGSSTEIGERUNG
FANDEN WIR AUCH BEI DIESEM MOTOR. DANN ÜBERPRÜFTEN WIR
DIE NUMMERN UND ALLES PASSTE ZUSAMMEN.“





Nationalstolz: Die Rallye-Ausrüstung entspricht den 1972 vorgenommenen Umbauten, der Schriftzug am Heck wurde leicht modifiziert

Lenkrad zu kommen sei, ob es das originale vielleicht irgendwo sogar noch gäbe. In Polen fand sich nichts, aber ein in Deutschland lebender Zasada-Fan ersteigerte das Lenkrad eines ehemaligen Walter-Röhrli-Autos und brachte es persönlich vorbei, ohne dafür Geld zu verlangen! „Er kam an dem Tag, an dem wir zum ersten Mal den Motor starteten. Er saß im Auto, gab Gas und war einfach nur glücklich.“

DER ORIGINALER MOTOR FAND SICH ÜBER UMWEGE

Suche und Fund des für den Rallyeeinsatz optimierten Motors gehören zu den unwahrscheinlichsten Episoden der Rettung des Zasada-Elfers. Jemand erinnerte sich daran, dass sein Vater in den neunziger Jahren

mit der Überholung eines ungewöhnlichen 911-Motors begonnen hatte, und lud Patryk und Tomasz ein, sich den Sechszylinder-Boxer mal anzusehen.

Der Motor war bei weitem nicht mehr original, da er im Laufe der Jahre von vielen Leuten für viele Dinge verwendet worden war, aber Tomasz war sich sicher, dass er früher zu dem Rallyeauto gehörte. „Zur Leistungssteigerung erhielt der 2,2-Liter-Motor damals die Kurbelwelle der 2,4-Liter-Version sowie andere Kolben und Pleuel und größere Ventile – und all das fanden wir auch bei diesem Motor. Dann überprüften wir die Nummern und sie war identisch mit unserem Auto. Wir sahen uns an und wussten nicht, was wir sagen sollten. Das war ein unglaublicher Moment.“

Allerdings gibt es heute noch ein weiteres Auto mit identischem Kennzeichen und Patryk erklärt die Hintergründe dazu. Vor fünfzig Jahren war bei den Einfuhrpapieren ein wenig „Kreativität“ erforderlich und so wurde ein zusätzliches, nicht zugelassenes Auto über die Grenze gebracht. „Bei der Rallye Rajd Polsky hatte Zasada einen schweren Unfall, bei dem



ein Zaunpfahl die Karosserie durchschlug und das Auto schwer beschädigte. Aber nur drei Wochen später war er bei einer anderen Veranstaltung wieder am Start, und das Auto stand makellos da, was völlig unmöglich schien.“

ZWEI AUTOS, EINE GESCHICHTE

Was genau damals passierte, lässt sich durch die vergangene Zeit nicht mehr richtig nachvollziehen, so dass letztendlich beide Wagen als originale Zasada-Autos bestätigt sind. Eines ist das von Patryk, dessen aktive Karriere im Straßengraben aufgespießt von einem Zaunpfahl endete. Das andere ist der Wagen, den Zasada mit identischen Nummernschildern versah und mit dem er die Meisterschaft zu Ende fuhr.

Im Dezember 2021 war das Auto fertig und bei der ersten Ausfahrt vor nicht weniger als 30.000 Fans saß Sobieslaw Zasada selbst am Steuer. Die Barborka Rajd ist eine

der bekanntesten Rallies in Polen und für die Zuschauertribünen im historischen Zentrum von Warschau bekannt. Als Eröffnungsfahrzeug fuhr Zasada hier zum ersten Mal nach 49 Jahren wieder seinen alten 911.

„Er weiß immer noch, wie man schnell fährt, und es war erstaunlich, wie er mit dem Auto auf dem nassen Kopfsteinpflaster vor den Augen der Zuschauer driftete“, sagt Patryk. „Von seiner letzten Fahrt 1972 hatte er keine Erinnerung mehr daran, wie schwer sich das Lenkrad drehen ließ. Er erklärte dazu, dass er vor 49 Jahren wohl ein wenig fitter gewesen sei.“ Am Ende der emotionalen Fahrt in die eigene Vergangenheit schüttelte Sobieslaw Zasada Patryk die Hand und lobte dessen Arbeit und die Restaurierung des alten Rallye-911. Wenn es einer beurteilen kann, dann er. ◀

*Text und Fotos: Robb Pritchard / Porsche
Übersetzung: Manfred Kolb*

Spendenaktion: Weil das originale Lenkrad fehlte, ersteigerte ein Zasada-Fan ein adäquates Ersatzteil. Die Sitze sind zeitgenössische Porsche-Teile.



SPORT-SCHAU – 100 JAHRE 24-H-RENNEN LE MANS

RENNEN IST LEBEN

Der Ruf der Kleinstadt im Nordwesten Frankreichs reicht in die Welt hinaus. Einmal im Jahr, am zweiten Wochenende im Juni, steht Le Mans im Mittelpunkt des Motorsports. Diesen Sommer feiert das 24-h-Rennen seinen 100. Geburtstag.



Der Urknall des berühmtesten Langstreckenrennens der Welt findet sogar noch früher statt, jedoch unter anderem Titel: Der erste Große Preis von Frankreich geht im Juni 1906 über ein Wochenende und 1236 Kilometer. Organisiert wird der Grand Prix vom Vorgänger des französischen Automobil *Club de L'Ouest* in der Nähe des Ortes Le Mans; der Dreieckskurs des *Circuit de la Sarthe* misst 103 Kilometer. Zweimal sechs Runden, verteilt auf Samstag und Sonntag, sind auf der staubigen, nicht asphaltierten Rennstrecke zu absolvieren, als erster Sieger geht Ferenc Szisz auf Renault AK in die Geschichte ein.

Der Nutzung öffentlicher Landstraßen bleiben die Veranstalter auch treu, als 1923 das erste Rennen über 24 Stunden gefahren wird. Das Team Lagache/Leonard auf Chenard-Walcker trägt den Sieg davon, erst rund 60 Jahre später sollte ein dritter Fahrer im Team dazu kommen.

ERSTER LE-MANS-START 1925

Die Idee der Ausdauer-Prüfung ist simpel: Die teilnehmenden Firmen wollen und sollen die Haltbarkeit ihrer Produkte beweisen. Anfangs dürfen nur Fahrer und Beifahrer Reparaturen mit dem im Wagen befindlichen Bordwerkzeug vornehmen. 1925 wird jener Start eingeführt, der bis heute – wenn auch seit 1970 nicht mehr praktiziert – den Namen „Le-Mans-Start“ trägt. Die Teilnehmer sitzen dabei nicht in ihrem Fahrzeug, sondern rennen, nachdem der Startschuss gefallen ist, zum Auto, starten und jagen davon. 1970, ein Jahr nachdem Jacky Ickx mit gemütlichem Schlendern gegen die gefährliche Startprozedur protestiert hat und Sicherheitsgurte ein Muss geworden sind, starten die Fahrer zum ersten Mal im Fahrzeug sitzend mit stehendem Motor. Seit 1971 beginnt das Rennen mit einem fliegenden Start im Anschluss an eine Einführungsrunde.

Die heute in ihrer endgültigen Ausformung 13,8 Kilometer lange Strecke mit ihrer fast 5 Kilometer langen Geraden „Hunaudières“ – wo die Fahrzeuge zeitweilig eine Höchstgeschwindigkeit um die 400 km/h erreichen – sieht gleichermaßen Triumph und Tragik. Die Jahre 1927 bis 1930 gehören den „Bentley Boys“, jenen wohlhabenden Herrenfahrern auf ihren mächtigen Bentley, die das Prinzip der Haltbarkeit konsequent verfolgen. Ettore Bugattis Bonmot, dass Konstrukteur W.O. Bentley die schnellsten Lastwagen der Welt baue, verbindet Ehrfurcht mit Spott zu gleichen Teilen.

Den Bentley folgt der Vierfacherfolg des Alfa Romeo 8C und auch Bugatti trägt sich mit dem Modell 57 in die Siegerlisten ein, bevor in den Jahren 1940 bis 1948 die Motoren verstummen.

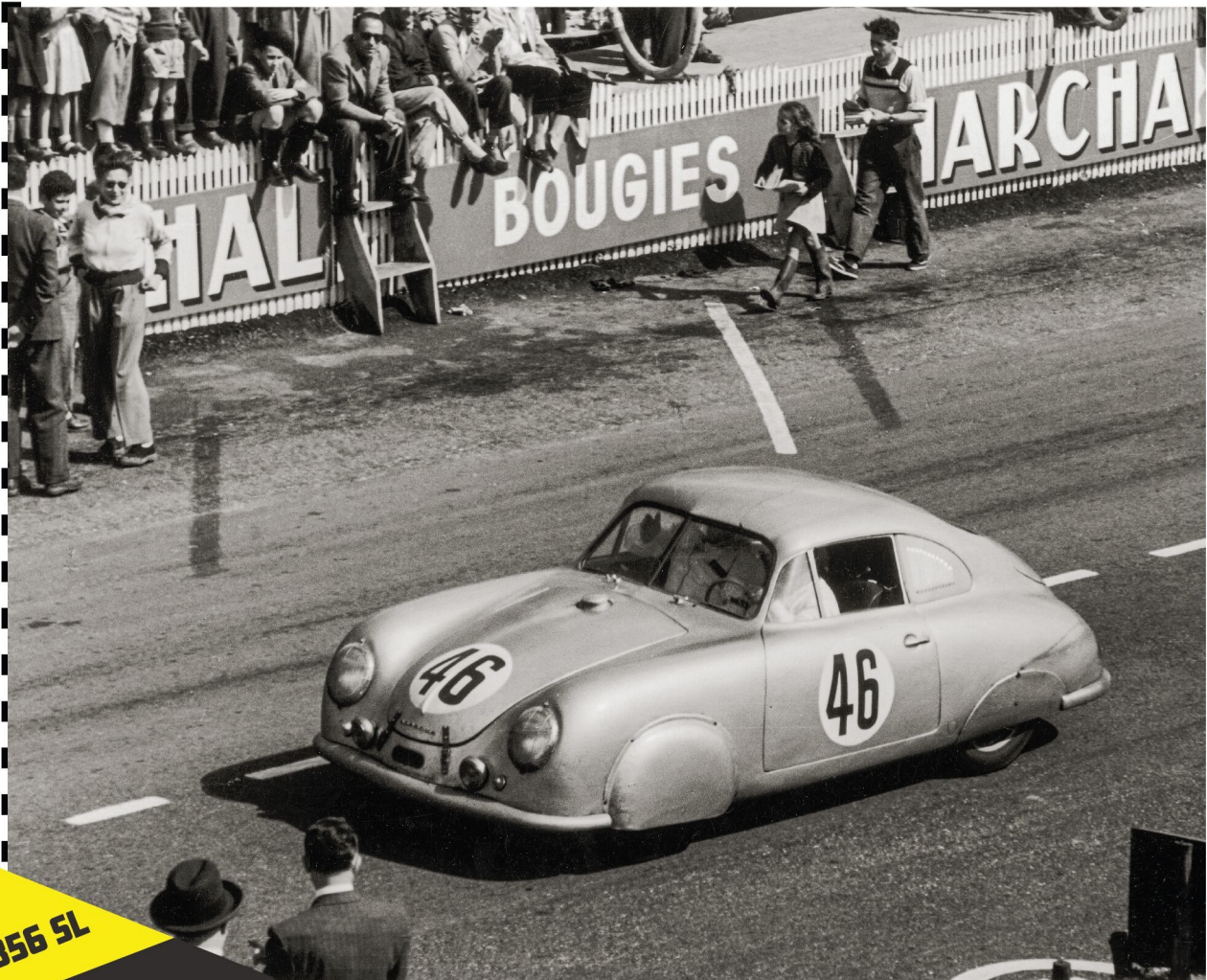
Die Jahre nach dem Krieg dominiert Jaguar mit seinen C- und D-Types. In diese Zeit fällt der furchtbarste Unfall, den das 24-h-Rennen je verzeichnen wird. Die Katastrophe ereignet sich 1955, als der Franzose Pierre Levegh auf Mercedes-Benz 300 SLR auf der Zielgerade mit dem Austin-Healey von Lance Macklin kollidiert und in die Zuschauerränge fliegt. 82 Menschen sterben in dem Inferno aus umherfliegenden Wrackteilen und brennendem Benzin.

PORSCHE-DREIFACHSIEG 1982

Die anschließende Dominanz von Ferrari ruft den US-Autobauer Ford auf den Plan. Die Übernahme des Herstellers durch Ford scheitert am eigensinnigen Firmenchef Enzo Ferrari – künftig arbeitet Ford an der Deklassierung der Italiener. Das Ergebnis heißt Ford GT 40, und der 380 PS starke Rennwagen mit V8-Mittelmotor siegt vier Jahre in Folge. Auf Ford beginnt der Belgier Jacky Ickx seine Serie von sechs Le-Mans-Siegen. Die Zeit danach gehört den Porsche 956 und 962. 1982: Dreifach-Sieg für Porsche. So geht es weiter. 1983: Porsche 956 auf den Plätzen 1 bis 8, die ersten sieben im Jahr darauf und Platz 1 und 2 auch noch im Jahr 1985. Auf Rang 3 dieses Mal der einzige Konkurrent, der weiterentwickelte 962, der ab 1986 das Erbe des 956 antritt und dreimal Le Mans gewinnt, das letzte Mal 1994.

Dazwischen gelingt Mazda eine einsame Sensation. Zum ersten und bisher einzigen Mal gewinnt ein Fahrzeug mit einem Wankelmotor, der anschließend für den Le-Mans-Einsatz bei den Prototypen verboten wurde. Die Neuzeit gehörte einem Neuling in Le Mans. Mit dem Prototypen R8 LMP fährt Audi in den Siegerlisten ganz nach vorne. Fünffmal (unterbrochen nur von einem Sieg des stark unterstützten Schwestermodells Bentley Speed 8 GT) überquert der Audi als erster die Ziellinie und mit Tom Kristensen am Steuer wird eine weitere Rekordmarke gebrochen. Mit neun Siegen bei 19 Starts ist der Däne der erfolgreichste Starter des 24-h-Rennen von Le Mans, mit 19 Gesamtsiegen führt Porsche die Liste der Hersteller an. Am Wochenende des 10./11. Juni könnte der 20. dazu kommen – es wäre eine runde Nummer zum großen Jubiläum des wohl berühmtesten Langstreckenrennens der Welt.

Text: Jan-Henrik Muche



356 SL

KLASSENSIEG 1951

Porsche existierte als neue Sportwagenmarke erst seit zwei Jahren, als der französische Importeur und Rennfahrer Auguste Veillet und Charles Faroux, Renndirektor des 24-h-Rennens von Le Mans, im Jahr 1950 auf dem Pariser Salon mit Ferdinand Porsche Kontakt aufnahmen. Ihre Idee: Porsche sollte bei dem Langstreckenrennen ein Jahr später mit einem 356 an den Start gehen. Zwei 356 SL (Super Leicht) brachte Porsche an den Start – Fahrzeuge, die noch in Gmünd/Kärnten entstanden waren und eine Aluminiumkarosserie besaßen, die deutlich leichter war als die ab April 1950 bei Reutter gefertigten Exemplare aus Stahl. Porsche gab für den Porsche 356 SL ein Gewicht von 635 Kilogramm an, 120 Kilogramm weniger als für die Wagen auf Basis der Stahlkarosserien. Der Motor mit 1086 cm³ wurde von 40 auf 44 PS gebracht, der Tank auf 78 Liter vergrößert, dazu kamen aerodynamische Abdeckungen für die Räder. Die Spitze lag bei 160 km/h. Einer der beiden Wagen fiel 1951 durch Unfall schon im Training aus, mit dem anderen holten Auguste Veillet und sein Landsmann Edmond Mouche den Sieg in der Hubraumklasse bis 1,1 Liter. Mit einem Durchschnitt von 118,36 km/h und 2840,65 gefahrenen Kilometern stellten die Fahrer auch einen Klassenrekord auf. Seitdem sind bis heute in jedem Jahr Fahrzeuge von Porsche in Le Mans am Start gewesen. Nur 1959, ein einziges Mal, kam keiner davon ins Ziel. 1952 wiederholte Veillet den Erfolg, ein Jahr später fiel er aus. Danach war nur noch 1956 ein Porsche 356 A mit 1,3-Liter-Motor am Start.



908
2. PLATZ 1969

Mit dem 908 brachte das Werk im Jahr 1968 erstmals einen Wagen an den Start, der Chancen auf einen Gesamtsieg besaß. Nach dem Streckenrekord des Ford GT 40 im Jahr zuvor hatten die Organisatoren das Hubraumlimit bei Prototypen auf 3,0 Liter und bei Sportwagen auf 5,0 Liter gesenkt, um die Rundenzeiten herabzusetzen. Das war die Chance für Porsche! Der neu entwickelte Achtzylinder-Boxer des 908 leistete 350 PS (später bis 370 PS), vier Werkswagen wurden gemeldet, doch nur ein Auto kam auf Platz 3 ins Ziel. 1969 sollte es deutlich besser laufen, als Hans Herrmann mit einem 908 nur wenige Meter hinter dem Ford GT 40 von Jackie Ickx das Rennen beendete – einer der engsten Zieleinläufe in der Geschichte von Le Mans. Herrmann sagte, er habe Bremsprobleme befürchtet und sich etwas zurückhalten müssen. Im Interview mit PORSCHE FAHRER bezeichnete er das Rennen als bedeutender für ihn als der Sieg ein Jahr später im 917, weil er sich über viele Runden hinweg spannende Positionskämpfe mit unzähligen Führungswechseln mit dem Ford lieferte. Der 908 sicherte 1969 Porsche die Markenweltmeisterschaft und diente beim Dreh des Film-Epos Le Mans 1970 als Kamerawagen.



917

GESAMTSIEG 1970/1971

Mit dem 917 gelang Porsche 1970 erstmals der Gesamtsieg in Le Mans. Die Art und Weise, wie das geschah, und wie es zuvor gelang, aus einem zunächst unfahrbaren PS-Monster ein Siegerauto zu formen, spiegelt die ganze Leidenschaft wider, mit der Langstreckenrennen in jener Zeit ausgetragen wurden – aber auch die Tragik. Der erste Einsatz des 917 erfolgte 1969. Porsche hatte einen 917 an den Privatier John Woolfe verkauft, der damit bereits in der ersten Runde tödlich verunglückte. 1969 war der Wagen aufgrund aerodynamischer Probleme kaum fahrbar, dazu kamen in Le Mans technische Gebrechen, kein 917 erreichte das Ziel. 1970 waren die aerodynamischen Probleme gelöst, doch das John-Weyer-Team, das 1969 noch den Ford GT40 siegreich eingesetzt hatte, sollte mit dem starken 4,9-Liter-Motor nicht den Erfolg einfahren. Das gelang Porsche Salzburg mit den Fahrern Hans Herrmann und Richard Attwood, die in dem von starkem Regen geprägten Rennen den ersten Gesamtsieg für Porsche errangen. Den zweiten Sieg beim dritten Start holten 1971 Helmut Marko und Gijs van Lennep. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 222 km/h und 5335 gefahrenen Kilometern stellten sie einen neuen Distanzrekord auf. Eine Änderung des Reglements machte danach weitere Teilnahmen unmöglich. 1981 nahm ein 917-Nachbau von Kremer Racing noch einmal in Le Mans teil. Der Wagen war auf Basis vieler Ersatzteile entstanden, die der Rennstall noch im Lager hatte, schied aber aus.



**911 RSR
TURBO 2.1**

2. PLATZ 1974

Ernst Fuhrmann, seit 1972 Porsche-Chef, hatte einen Sparkurs im Motorsport angeordnet. Das kostspielige Wettrüsten der Jahre zuvor unter Ferdinand Piëch war damit Vergangenheit, einen Nachfolger für den 917 in der Sportwagenklasse sollte es nicht geben. Basis für alle Rennsporteinsätze wurde der 911. Norbert Singer entwickelte auf dessen Basis den Porsche 911 RSR – keine leichte Aufgabe, wie er betonte. Der 911 RSR Turbo 2.1 war im Jahr 1974 der erste Wagen mit Aufladung, der in Le Mans an den Start ging. Er wurde in der Sportwagenklasse bis 3,0 Liter Hubraum einsortiert – der Hubraum von 2,1 l resultierte aus dem Handicap-Faktor von 1,4 für aufgeladene Triebwerke, um Chancengleichheit zu den Saugmotoren herzustellen – und hob sich optisch durch den großen Flügel und das breite Heck vom RSR 3.0 ab. Der 120-Liter-Tank war hinter dem Fahrersitz untergebracht. Einer der zwei Werkswagen mit Gijs van Lennep und Herbert Müller am Steuer kam auf Platz 2 ins Ziel, der zweite schied mit Motorschaden aus. Der 911 RSR Turbo 2.1 kam nur ein Jahr und auch nur bei wenigen Rennen zum Einsatz.



936

GESAMTSIEG 1976,
1977, 1981

Der Start zum Bau des 936 fiel erst wenige Monate vor Beginn der Sportwagen-Weltmeisterschaft 1976. Beim Bau des offenen Rennwagens wurde auf Komponenten von 908, 917 und 911 RSR Turbo 2,1 zurückgegriffen, doch das Ergebnis war mehr als die Summe seiner Teile. Der 936 gewann drei Mal in Le Mans: 1976, 1977 und 1981. Der ungewöhnlichste Sieg gelang 1977. Nach der Reparatur eines Defektes war einer der beiden Werks-936 auf den letzten Platz zurückgefallen – der zweite blieb mit einem Motorschaden stehen. Jacky Ickx fuhr mit dem verbliebenen Wagen eines seiner besten Sportwagenrennen und brachte den Wagen in der Nacht wieder auf Platz vier der Gesamtwertung. Nachdem unerwartet alle drei vor ihm liegenden Werks-Renaults mit Motorschaden ausgefallen waren, lag er vorne – bis zu einem Zylinderschaden. Der zweitplatzierte Mirage hatte aber 16 Runden Rückstand. Bis kurz vor Rennende blieb der 936 in der Box, dann drehte Jürgen Barth mit rauchendem Motor in langsamer Fahrt zwei Runden und holte den Sieg. Der 936 war der erste Wagen mit Turbo-Motor, der in Le Mans gewann. Bei allen Siegen des 936 in Le Mans saß der Belgier Jacky Ickx mit am Steuer. Unter noch größerem Zeitdruck als die Entwicklung standen die Vorbereitungen für den Einsatz 1981. Der bereits im Museum abgestellte Wagen wurde ein Vierteljahr vor dem Rennen reaktiviert und erhielt einen stärkeren Motor, den das Werk eigentlich für einen Indy-Rennwagen geplant hatte, der nach einer Regeländerung aber nie zum Einsatz kam.



935
GESAMTSIEG 1979

Der 935 ist einer der erfolgreichsten Produktions-Rennwagen, den Porsche je gebaut hat. Entwickelt wurde er auf Basis des 911 RSR Turbo 2.1 nach dem neuen Gruppe-5-Reglement für die Sportwagen-Weltmeisterschaft 1976, wo er vier Jahren in Folge erfolgreich war. Doch in Le Mans sollte es ausgerechnet ein vom Rennstall Kremer modifizierter 935 K3 sein, der 1979 den Gesamtsieg holte, nachdem beide Werks-936 ausgefallen waren. Es war der erste Le-Mans-Erfolg für einen Rennwagen mit Heckmotor – und bis heute auch der einzige. Der Kölner Rennstall legte erfolgreich eine 935-Kleinserie auf, die sich teilweise erheblich von den Kundensport-Fahrzeugen des Werks unterschied. 17 Fahrzeuge soll Kremer vom 935 K3 gebaut haben. Auch der ehemalige Werkspilot Reinhold Joest baute einzelne 935 auf, gleiches galt für den US-amerikanischen Brumos-Rennstall. Im ersten Jahr fuhr der 935 noch mit den vom Serien-911 bekannten Kotflügeln, danach bekam er den so genannten „Flachbau“, den Porsche später auch für Serien-911 ab Werk anbot. Der 935 sollte auch Vorbild werden für eine Variante des 991 GT2 RS, die Porsche in einer Kleinserie von 77 Stück als Rennwagen ohne Homologation im Jahr 2018 auflegte.



924 GTP

6. GESAMTPLATZ 1980

Auch Porsches Vierzylinder-Transaxle-Modelle besitzen eine Le-Mans-Historie. Im Jahr 1980 verzichtete das Werk darauf, schon wieder den 936 einzusetzen und kam mit drei Werks-924 GTP nach Frankreich. Alle drei erreichten Ziel, der beste auf Gesamtrang 6. Dahinter stand sicher auch die Idee, dem Wagen ein sportlicheres Image zu geben und auch den ein Jahr zuvor vorgestellten 924 Carrera GT zu promoten. Der Zwei-Liter-Vierzylinder war mit Turboaufladung von 125 auf 320 PS gebracht worden, seine Karosserieform nahm in Teilen schon den 944 vorweg. Tatsächlich verwendete Porsche ein Jahr später im nun 944 GTR Le Mans genannten Wagen erstmals den neuen 2,5-Liter-Motor aus dem 944, hier mit Turbo-Aufladung und 400 PS, der bis auf Platz sieben vorfuhr. Auf der Straße sollte ein 944 Turbo erst ab 1985 angeboten werden und zum Geburtshelfer des Markenpokals werden. Nebenbei inspirierte der Einsatz des 924 GTP Porsche 1980 zur Sonderserie „Le Mans“. 1030 Einheiten des 924 in Alpinweiß bekamen unter anderem gelb/schwarz/rote Zierstreifen und Le-Mans-Schriftzüge auf den Kotflügeln vorne.



**956 +
962**

**GESAMTSIEG 1982, 1983,
1984, 1985, 1986, 1987**



Der 956 wird zusammen mit seiner später eingeführten Variante 962 wohl für immer der Porsche-Rennwagen schlechthin bleiben. Im vergangenen Jahr feierte Porsche den ersten Auftritt des 956 in Le Mans in der neu geschaffenen Gruppe C. Er endete mit einem Dreifach-Sieg in Le Mans. Ein Jahr später waren unter den ersten zehn Fahrzeugen in der Siegerliste gleich neun 956 vertreten, nur ein Sauber/BMW kam auf Platz 9. Porsche griff diesen Erfolg in einem der wohl bekanntesten Werbeplakate der Firmengeschichte auf: „Nobody´s perfect“ prangte in großen Buchstaben über der Nennung der ersten zehn Plätze. 1984, 1985, 1986 und 1987 stand erneut ein 956/962 auf Platz 1. Kein Wagen hatte zuvor das Langstreckenrennen so dominiert wie diese Konstruktion. Er war der erste Porsche mit dem aerodynamischen „Ground-Effekt“ und besaß erstmals ein Alu-Monocoque. Auch hier legte Porsche wie beim 935 Kundenfahrzeuge auf, war beim Verkauf sogar noch erfolgreicher: rund 150 Stück kamen zusammen. So dominant wie zwischen 1982 und 1987 war Porsche seitdem nie wieder. Der letzte Sieg dieser Modellreihe in Le Mans gelang einem 962 im Jahr 1994. Damals galt nicht mehr das Gruppe-C-Reglement, startberechtigt waren nur noch Wagen nach der neuen GT1-Klasse. Für sie war vorgeschrieben, dass es ein straßenzugelassenes Fahrzeug geben musste. Der Sportwagenhersteller Dauer hatte das jedoch geschafft – zähneknirschend ließen ihn die Ausrichter des Langstreckenrennens starten, das er daraufhin auch prompt gewann. Ein zweiter Dauer 962 kam auf Platz 3.



911 GT1

GESAMTSIEG 1998

Der 911 GT1 sollte mehrere Anläufe brauchen, bis ihm der Gesamtsieg in Le Mans gelang. 1996 ging die erste Version an den Start, der Wagen für 1997 wurde kräftig überarbeitet, die dritte Ausbaustufe für 1998 noch einmal. Erst dann kam der anvisierte Erfolg zustande. Die Technik des 911 GT1 basierte auf dem 956/962. In den ersten beiden Jahren wurde der vordere Teil der Rohkarosserie des 993 übernommen, optisch wurde er ab 1997, bedingt durch den Modellwechsel, dem 996 angepasst. Um den Homologationsbestimmungen zu genügen, gab es von ihm auch eine Straßenvariante. Er stellt damit auch Porsches ersten Supersportwagen dar. 24 dieser Fahrzeuge sollen entstanden sein. Zweimal holte jedoch ein anderer Wagen den Gesamtsieg: Ein vom Rennstall Joest Racing eingesetzter TWR-Porsche WSC 95. Porsche hatte zwei Chassis im Werk stehen, die von Tom Walkinshaw aus einem Gruppe-C-Jaguar entwickelt worden waren. Mit Porsche-Technik versehen sollten sie in der amerikanischen IMSA laufen, kamen dort nie zum Einsatz. Joest ließ sich die Wagen aus, ließ sie auf eigene Rechnung aufbauen und schlug 1996 und 1997 die Werks-911 GT1.



**919
HYBRID**

**GESAMTSIEG 2015,
2016, 2017**

Mit dem 919 Hybrid kehrte Porsche 2014 nach 16 Jahren Pause in die Spitzenklasse des Langstreckensports zurück. Grund dafür war ein neues LMP-1-Reglement, das den Einsatz eines elektrischen Antriebs neben dem Verbrennungsmotor vorsah. Dabei sollte auch Energie rekuperiert werden. Ein Jahr nach dem ersten Start setzte Porsche zu einer Folge von Siegen an: Zwischen 2015 und 2017 kam der Gewinner immer aus Zuffenhausen. Neben Porsche traten allerdings nur Audi und Toyota als Werksteams an. Private LMP-1-Rennwagen wie etwa von By Kolles und Rebellion kamen nie in Schlagdistanz der Werke. Die Rennen waren eng und spannend, doch die hohen Kosten und der Vorsprung der drei Marken ließ andere Hersteller davon Abstand nehmen, ebenfalls anzutreten. So wurden diese LMP1-Fahrzeuge ein Opfer des Erfolgs und ihrer komplexen Technik. Porsche hatte ursprünglich vor, bis 2018 mit dem 919 Hybrid in Le Mans anzutreten, zog sich nach dem Dreifacherfolg aber schon ein Jahr früher zurück. Danach baute Porsche eine Version, die 919 Hybrid Evo getauft wurde. Befreit von allen Einbremsungen durch das Reglement, zeigte der Wagen sein ganzes Potenzial und ging auf eine Tribute-Tour. Im April 2018 unterbot der Wagen mit Neel Jani am Steuer in Spa den damaligen Streckenrekord von Lewis Hamilton um 0,783 Sekunden und erreichte 1:41.770 min. Im Juni 2018 folgte eine Rekordrunde von Timo Bernhard auf der Nordschleife mit 5:19,546, über 51 Sekunden schneller als die bisherige Bestmarke, 35 Jahre zuvor von Stefan Bellof im Porsche 956 im Zeittraining zum 1000-km-Rennen aufgestellt (6:11,13). ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche



MAGAZIN - 993 GT2 CLUBSPORT

SPORT IST IM CLUB AM SCHÖNSTEN

In der Rangliste der luftgekühlten Elfer-Derivate mit Rennsport-Genen rangiert der 993 GT2 weit, weit oben. Aber da geht noch was, oder? Klar! Es gibt ja noch die Eskalationsstufe Clubsport.

Wilhelm Lutjeharms durfte ans Steuer.

Das ist der kompromissloseste und brachialste Serien-Porsche, mit dem ich je gefahren bin“, sagt der Besitzer des Wagens. Als Porsche-Sammler und -Rennfahrer kann er sich ein dezidiertes Urteil erlauben. Ist es eine Warnung oder ein Versprechen?

Dieser radikal rote 993 kam als Clubsport-Version auf die Welt, nackt und leicht, befreit von jeglichem unnötigen Innenraumkomfort. Ohne Teppiche oder nennenswerte Geräuschdämmung, dafür mit Überrollkäfig, Vierpunktgurten, Batterietrennschalter und Rennschalensitze ausgerüstet. Anstelle des Zweimassenschwungrads wurde beim Clubsport eine Kupplungsscheibe mit Torsionsdämpfern verbaut, was das Gewicht noch weiter reduzierte. Immerhin, er bekam eine Servolenkung spendiert, allerdings mit einer direkteren Übersetzung. Fast ehrfürchtig sinke ich auf die Knie und schiebe meinen Daumen zwischen den Rand der Kotflügelverbreiterung und den Reifen auf dreiteiligen Speedline-Magnesiumfelgen – er passt gerade so dazwischen. Und da es sich um ein Auto mit Straßenzulassung handelt, ist auch ein Notrad vorhanden, das sich unter der Kofferraumhaube ganz klein macht.

Ein wesentliches Merkmal des 993 GT2 Clubsport war die mit dem GT2-Rennwagen identische Karosserie. Darüber hinaus orderte der Erstbesitzer zusätzliche Evo-Modifikationen: einen großen Heckflügel, die Evo-Frontstoßstange mit mehr Belüftungsöffnungen für eine optimierte Kühlung, den neuen Splitter für eine bessere Luftführung, sowie einstellbare Bilstein-Stoßdämpfer, deren Zugstufeneinstellung an der Hinterachsaufhängung vom Innenraum aus vorgenommen werden konnte.

SERVOLENKUNG ALS AUSNAHME

Wie fährt sich so ein Auto, so wild und kostbar zugleich? In dem Moment, in dem ich am Griff ziehe, spüre ich, dass dies nicht die Tür eines gewöhnlichen Elfers ist. Sie ist federleicht, und die schwarzen Türverkleidungen stehen in starkem Kontrast zu dem indischroten Metallinterieur. Da der Überrollkäfig, die Karosserie und die Schroth-Gurte rot sind, fallen das Schwarz des Armaturenbretts und der Sitze und auch das Momo-Logo auf dem Dreispeichen-Lenkrad besonders auf.

Der Einstieg erfolgt am besten, indem man zuerst das rechte Bein in den Fußraum streckt und dann über die Querstrebe des



DIESER GT2 IST EINE
MISCHUNG VIELER ZUTATEN.
DIE KAROSSERIE DES
CLUBSPORT STAMMT VOM
RENNWAGEN, FRONTSCHÜRZE
UND HECKFLÜGEL KOMMEN
VOM EVO-MODELL.



Überrollkäfigs in den Sitz gleitet. Sofort nach dem Platznehmen entsteht ein Gefühl der Geborgenheit, das nicht zuletzt auf den Schalensitz zurückzuführen ist, der von den Oberschenkeln bis zu den Schultern eine gute Unterstützung bietet. Um jede mögliche Längsbewegung meines Körpers auszuschließen, bringe ich alle Gurte des Vierpunktgurtes in Position und klicke sie in die zentrale Halterung ein, die auf meinem Bauch ruht.

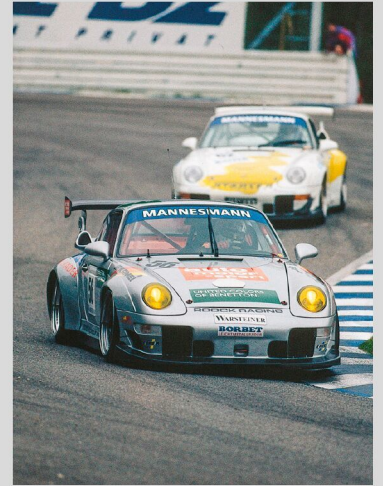
Der wesentliche Teil des Armaturenbretts wird jedem 993-Besitzer bekannt vorkommen, aber damit enden bereits die Ähnlichkeiten mit einem Standardmodell. Der untere Teil des Fahrerblickfelds wird vom roten Farbton der lackierten Metallteile im Fußraum dominiert. Ein schönes Detail ist der 962-Schaltnauf, der von Porsche als Dreingabe verbaut wurde und aus Restbeständen der 962-Ära stammt.

Etwas aufgeregt, aber doch mit einer gewissen Ruhe fühle ich mich bereit für die bevorstehende Aufgabe. Ich bewege den Schalthebel durch die Gänge, um vor dem Losfahren ein Gefühl für die Handhabung des Sechsganggetriebes zu bekommen. Dabei flutscht der Schalthebel leichter als erwartet durch die Schaltgassen.

Unmittelbar mit dem Drehen des Zündschlüssels springt der Motor an, und untermalt von einer Vielzahl verschiedenster Geräusche erfüllt das raue Arbeiten eines starr montierten Motors den Innenraum. Er ist nicht einfach nur laut; ich hatte auch noch nie den Eindruck, besonders bei einem Straßenauto, dass ein Motor so direkt mit dem Chassis verbunden war wie bei diesem 993 der Biturbo-Ära.

SCHALTKNAUF AUS 962

In dem Moment, in dem ich die Kupplung trete und den ersten Gang einlege, dringt ein neues mechanisches und ohrenbetäubendes Geräusch in den Innenraum, das sogar den Motorlärm übertönt! Das Heulen des geradverzahnten Getriebes (vom Vorbesitzer zu Rennzwecken eingebaut) würde die meisten Leute wahrscheinlich zum sofortigen Abstellen des Motors veranlassen, so ungesund und kaputt klingt es. Dieses Heulen lässt zwar etwas nach, wenn man das Gaspedal betätigt, aber sobald man in den Schiebetransfer geht, kehrt es mit vorheriger Intensität zurück. Besitzer und Fahrer von Cup-Wagen werden sich hier sehr wohl fühlen ...



REDUCE TO THE MAX

„Mit dem 911 GT2 setzt Porsche die Tradition fort, seinen Kunden ein konkurrenzfähiges Fahrzeugmodell für den Breitensport anzubieten.“ So harmlos und emotional reduziert präsentierte Porsche den GT2, der 1995 noch kurz vor dem neuen 993 Turbo auf den Markt kam. Aus Gewichtsgründen verzichtete der GT2 auf die angetriebene Vorderachse des Turbo, durch eine reduzierte Ausstattung und den Einsatz von Leichtbau-Teilen konnten im Vergleich zum 993 Turbo rund 200 kg Gewicht eingespart werden. Die 295 km/h schnelle Straßenversion leistete 430 PS, die Variante für den Rennsport 450 PS (M64/81). Das ab Werk lieferbare Clubsport-Paket enthielt einen eingeschweißten Überrollkäfig, Sechspunktgurte, Feuerlöscher und Rennsitze, erlaubte aber immer noch den Einsatz auf der Straße. In der GT1-Kategorie wurde der modifizierte GT2 Evolution ins Rennen geschickt. Die optischen Unterschiede zum Vorgänger blieben eher gering, auch wenn das weiter gefasste GT1-Reglement breitere Räder und Reifen, größere Front- und Heckspoiler sowie Karosserieteile aus Aluminium und Kunststoff erlaubte. Der Motor des GT2 Evo (M64/83) zeigte sich tiefgehend überarbeitet: Größere Restriktoren und Turbolader, neu entwickelte Nockenwellen, verstärkte Pleuel, eine geschmiedete Kurbelwelle, Hochleistungs-ladeluftkühler und der Verzicht auf Katalysatoren ermöglichten eine Leistung von 544 PS bei 5750/min. Die letzte Ausbaustufe des GT2 Evo-Triebwerks (M64/84) mit 3,8 statt 3,6 Litern Hubraum kam auf eine Leistung von 600 PS bei 7000/min.



911 Typ 993 GT2 Evo

Motor: luftgekühlter Boxermotor Typ M64/60R mit zwei Turboladern

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100,0 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 441 kW (600 PS) bei 7000/min*

Drehmoment: 649 Nm bei 4000/min*

Verdichtung: 8,0 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic M 5.2

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: 4-Kolben-Festsättel, innenbelüftete, gelochte Scheiben; 322 x 32 mm (vorn), 322 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2272 mm

Spur: 1475 mm (vorn), 1550 mm (hinten)

L x B: 4245 x 1855

Räder und Reifen: 9 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn) und 11 J x 18 mit 285/35 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1295 kg

Höchstgeschwindigkeit: 293 km/h

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

Bauzeit: 1996

*Werte für GT2 Evo Rennwagen



„DAS HEULEN DES GERADEVERZAHNTEN GETRIEBES WÜRDIE MEISTEN LEUTE WAHRSCH EINLICH ZUM SOFORTIGEN ABSTELLEN DES MOTORS VERANLASSEN, SO UNGESUND UND KAPUTT KLINGT ES.“

Eine kurze Fahrt mit dem Auto vor ein paar Wochen zur Vorbereitung auf dieses Foto-shooting hat mich in gewisser Weise für den heutigen Tag präpariert, aber ich bin bei dieser Gelegenheit nie in die Nähe des roten Bereichs gekommen und habe den Wagen recht verhalten durch die Kurven bewegt. Heute liegen die Dinge jedoch anders. Der Besitzer ist mit einem anderen Auto vorausgefahren und überlässt mir ganz allein den größten Abschnitt eines Bergpasses und diesen brachialen GT2 Clubsport mit all seinen Evo-Modifikationen. Erfreulicherweise gibt es auch keine Begleiteskorte.

Schnell schalte ich in den zweiten Gang, bei 2000/min auf dem Drehzahlmesser gebe ich Gas und der Wagen zieht mit Nachdruck an. Man hört kein Turbogeraus, nur das Getriebe, und bei 3.000/min erwacht der Motor richtig zum Leben. Die Drehzahlmessernadel schnellt blitzschnell nach oben, eine mäch-



tige unsichtbare Kraft presst meinen Körper in den Sitz – obwohl noch ein paar hundert Umdrehungen möglich wären, schalte ich bei 6000/min und der Höllenritt geht weiter. Überraschend, wie gut dieser Motor das tief und groß erwartete Turboloch versteckt.

HÖHEPUNKT LUFTGEKÜHLTER ELFER MIT TURBO

Das perfekte Lenkgefühl ist eine starke Eigenschaft dieses GT2. Die rennstreckenorientierte „Evo“-Abstimmung des Autos ist so trocken wie präzise und auf gerader Strecke liegt das Auto stabil, aber schon die kleinste Veränderung der Fahrbahneigung überträgt sich auf die Räder und das Lenkrad. Doch bereits bei geringer Korrektur gehorcht der 993 GT2 wie kein anderer 911 den ich je gefahren bin, vielleicht mit Ausnahme eines Cup-Rennwagens. Es scheint so, als ob das Auto in dem Moment, in dem man es in eine Kurve lenkt, am glücklichsten wäre. Dabei gibt es keine nennenswerten Wankbewegungen des Aufbaus – weder beim Bremsen, noch beim Beschleunigen oder bei Lenkradbewegungen. So kann man sich auf jede mögliche Bewegung der Hinterachse konzentrieren. Das Erlebnis ist atemberaubend – was für ein Auto!

Der GT2 war der Höhepunkt der 911-Entwicklung in den Neunzigern, für die Anhänger luftgekühlter Modelle ist er sogar der Höhepunkt der 911-Entwicklung überhaupt. Ohne Frage ist er der kompromissloseste Straßenwagen, den Porsche je gebaut hat. Werden wir jemals wieder ein GT2- oder GT3-Modell mit Popnieten sehen? Höchst unwahrscheinlich, würde ich sagen.

Seit dem 993 GT2 hat Porsche nie mehr so eine derartig unverfälschte Fahrmaschine angeboten. Das ist es, was diese Autos so besonders macht. Und als ob der GT2 Clubsport nicht schon besonders genug wäre, ist ein Clubsport mit Evo-Modifikationen in einem straßenzugelassenen Porsche so etwas wie die reine Lehre des 911. ◀

Text: Wilhelm Lutjeharms / Jan-Henrik Muche
Übersetzung: Manfred Kolb · Bilder: Charles Russell



HAPPY END – COLLECTION DE VOITURES MONACO

PALAST-EVOLUTION

Der Vater Rainier III. von Monaco legte den Grundstein der privaten Sammlung, Sohn Albert II. machte ein der Öffentlichkeit zugängliches Museum daraus. Jetzt kamen sechs Porsche-Leihgaben dazu – und der Fürst lud ein zum Rundgang.

Seine Durchlaucht war in Plauderlaune. „Ich habe selbst nur einen Porsche besessen,“ sagte er offenherzig, „und das war ein 928. Jeder war damals auf den 911 fokussiert, aber für mich war der 928 das beste Alltagsauto.“

Natürlich wurde Fürst Albert II. nach der Zuffenhausener Marke gefragt – schließlich eröffnete er gerade eine Porsche-Sonderausstellung aufgrund der Gründung des Cercle des Amis de la Collection de Voitures de S.A.S. le Prince de Monaco (Freundeskreis der Automobilsammlung des Fürsten von Monaco), dessen Gründer und Präsident Ex-Formel-1-Pilot und Ex-Porsche-Werksfahrer Thierry Boutsen ist.

Ort des Geschehens: das erst im vergangenen Jahr eröffnete neue Automuseum in Monaco am Porte Hercule, fast unter der Boxengasse der Formel-1-Rennstrecke.

Um den exklusiven Freundeskreis zu einem medienwirksamen Großereignis zu machen, hatte sich Boutsen

vorher ans Porsche-Museum gewandt mit der Frage, ob man vielleicht ein paar nette Preziosen zu einer Sonderausstellung beitragen könne. Das Museum kam dem nur zu gerne nach und lieferte sechs Rennwagen aus sechs Jahrzehnten nach Monaco.

FÜRST ALBERT II FUHR 928

Der 356 B 2000 GS Carrera GTL Abarth, die Leichtbauversion für den Gran-Turismo-Sport von 1960, ist die älteste der Leihgaben aus Stuttgart. Die Abarth-Variante errang unter anderem Klassensiege bei der Targa Florio, in Le Mans und bei den Europa-Bergmeisterschaften. Der nur 545 kg schwere 908/03 Spyder wurde 1970 speziell für die Nordschleife und die Targa Florio entwickelt. Ein 250 PS starker 911 SC Safari, mit dem ein Werksteam 1978 bei der Safari Rallye in Ostafrika an den Start ging, illustriert die Rallye-Historie der Marke Porsche. Ebenfalls dabei: ein 962 Dauer Le Mans; ein



**„ICH SELBST HABE TOLLE ERINNERUNGEN AN DEN MOTORSPORT IN MONACO.
ICH HABE IHRE DURCHLAUCHT SCHON IM JAHR 2000 KENNENLERNEN DÜRFEN BEI
DER PREISÜBERGABE ZUM PORSCHE SUPERCUP VOR DEM F1-RENNEN.“**

Ferdinand Porsche

650 PS starker, zum GT1-Rennwagen umgebauter 962C sowie der 911 GT1 Evo des Teams Champion Motors von 1997, mit dem das Team 1998 in der US Road Racing Championship die Herstellermeisterschaft für Porsche gewann. Der Neueste im halben Dutzend Rennsportgeschichte ist der 510 PS starke Porsche 911 RSR von 2017; so ein Modell siegte 2018 bei den zwölf Stunden von Sebring in der GTLM-Klasse.

Thierry Boutsens Favoriten: GT1 und 962. Kein Wunder, sind es doch jene zwei Autos, mit denen er zwischen 1994 und 1997 selbst in Le Mans an den Start ging. Er und ein paar monegassische Sammler komplettieren das Sonder-Defilee mit einem 959, einem 917/10 Spyder von 1971, einem 911 SC Rallye Gruppe 4, einem Porsche Formel E und zwei 908. Nur der grüne 911 Carrera RS ist ständiger Gast im Museum – den hatte Alberts Vater Fürst Rainier III. einst gekauft, und zwar als Gebrauchtwagen.

„Diese Ausstellung ist außergewöhnlich, weil sie es ermöglicht, zwölf Wettbewerbs- und Sportwagen zu entdecken, die durch ihren emblematischen Charakter zum

Aufbau des Mythos Porsche beigetragen haben – darunter der 356, aus dem die Legende geboren wurde“, befand der Fürst, als er die Ausstellung in Anwesenheit des Enkels von Ferry Porsche, Ferdinand Porsche, eröffnete. Auch der junge Porsche hatte ein paar warme Worte im Gepäck: „Es gibt nur sehr wenige Plätze auf der Welt mit so einer starken Verbindung zum Motorsport und Rennsport, deswegen fühlen wir uns hier sehr zu Hause. Ich selbst habe tolle Erinnerungen an den Motorsport in Monaco. Ich habe Ihre Durchlaucht schon im Jahr 2000 kennenlernen dürfen bei der Preisübergabe zum Porsche Supercup vor dem F1-Rennen. Das ist schon eine lange Zeit her – es wurde Zeit, zurückzukommen.“

MONACO MEINT MOTORSPORT

Dann schlenderte Fürst Albert begeistert durch die Porsche-Armada im Erdgeschoss – begleitet von Porsche, Boutsens, Porsche-Museums- und -Heritage-Chef Achim Stejskal und Stéphane Ortelli, ehemaliger Porsche-Werksrennfahrer, Le-Mans-Sieger und erfolgreichster



Ferdinand Porsche, Fürst Albert II, Thierry Boutsen und Achim Stejskal (S.86 v.l.) eröffneten die Sonderausstellung. Die Leihgaben aus Zuffenhausen bleiben nur für eine begrenzte Zeit in der Sammlung des Fürsten, aber das Museum ist stets geöffnet.



Das Erdgeschoss gehört den Rennwagen, eine bunte Mischung aus Fahrzeugen aller Epochen, vom Rallye-Auto bis zum Formel 1-Wagen.



**ZU DEN AUSSTELLUNGSSTÜCKEN GEHÖRT AUCH
DER CHRYSLER IMPERIAL, MIT DEM FÜRST RAINIER SEINE GRACE KELLY
EINST VOM SCHIFF ABHOLTE UND IN DEN PALAST BRACHTE.**

monegassischer Rennfahrer. Laut Thierry Boutsen war der Grandseigneur besonders angetan von den Porsche 917 und 908, weil er diese Autos noch nie in der Realität gesehen hatte. Boutsen: „Die tolle Qualität der Autos hat ihn ebenso überzeugt.“

Die kann Albert durchaus beurteilen, wurde er doch in eine autobeegeisterte Familie hineingeboren: „Das Automobil war schon immer meine Leidenschaft, ich bin damit aufgewachsen.“ Er war sogar sportlich unterwegs: „Ich bin tatsächlich ein bisschen Rennen gefahren, das war 1985, 1986. Damals allerdings nicht in einem Porsche, sondern im Mitsubishi der Gruppe N. Das war eine tolle Erfahrung.“

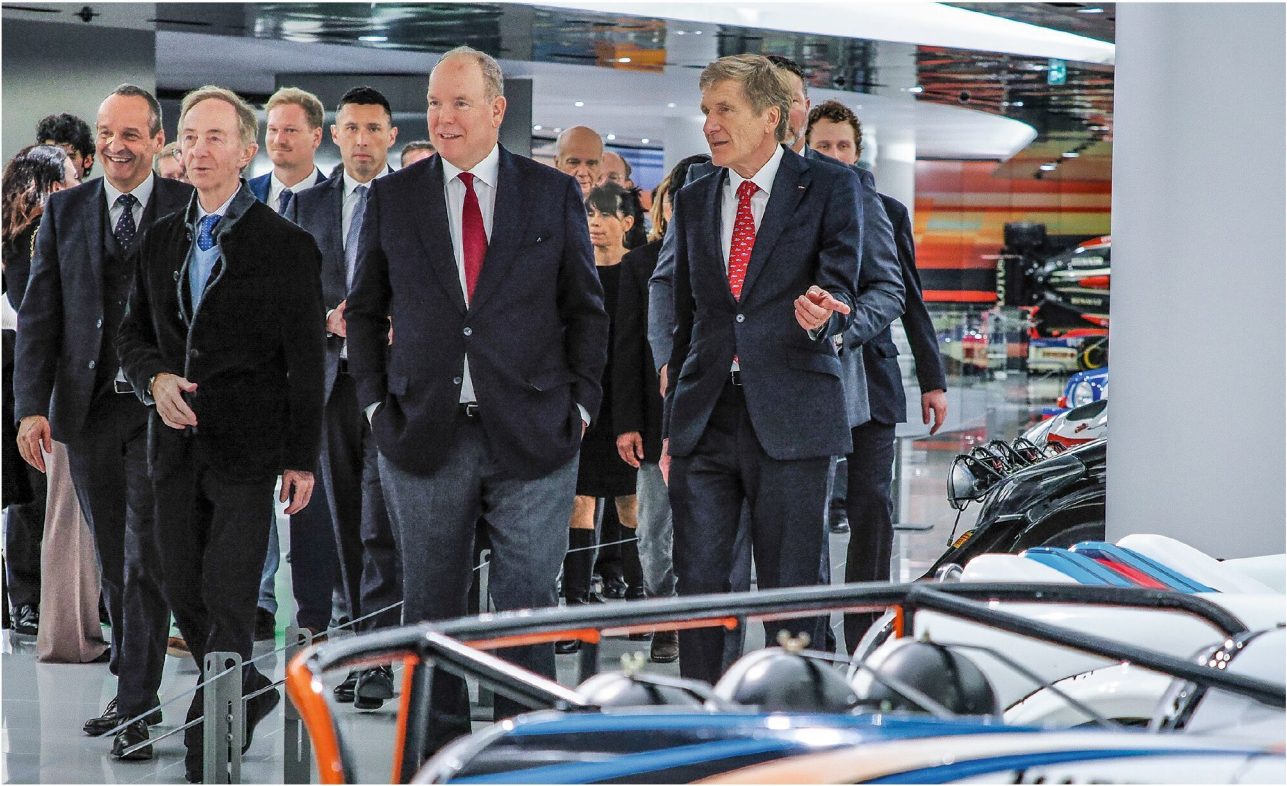
Auch schon sein Vater Fürst Rainier III. fand Gefallen an Vehikeln diverser Art. 1953 kaufte er als Student sein erstes klassisches Auto, einen De Dion Bouton von 1903. Mit dem nahm er 1968 immerhin an der Rallye London-Brighton teil – der Wagen gehört noch heute zum Museums-Fundus. 1953 fuhr er sogar Rallye im Panhard

Deutsch & Bonnet unter dem Pseudonym Louis Carladés, aber er blieb nicht lange unentdeckt ...

Rund 75 Autos soll die Sammlung des Fürstentums umfassen, aber nur ein Teil passt ins 5000 Quadratmeter große Museum. Zurzeit stehen im Keller unter anderem Kutschen, Cycle-Cars, ein Leyat-Helicat-Nachbau, der Ford V8 48 Station Wagon von 1936, einstiger Jagdwagen der Familie Grimaldi, ein Ferrari 250 GT Cabrio, ein Maserati Mistral 4000 Coupé von Frua und ein Rolls-Royce Silver Cloud von 1956, den einst das Volk dem Herrscher geschenkt haben soll.

FÜRSTLICHE SAMMLUNG VON 75 AUTOS

Andere bekannte Auto-Juwelen sind der Chrysler Imperial, mit dem Fürst Rainier seine Grace Kelly einst vom Schiff abholte und in den Palast brachte, als sie aus Amerika übersiedelte. Er wurde zudem offiziell benutzt, zum Beispiel für den Besuch von General de



**„ICH BIN TATSÄCHLICH EIN BISSCHEN RENNEN GEFahren,
DAS WAR 1985, 1986. DAMALS ALLERDINGS NICHT IN EINEM PORSCHE,
SONDERN IM MITSUBISHI DER GRUPPE N.“**

Fürst Albert II

Gaule im Jahr 1960, jedoch wurde der original grün lackierte Imperial bald schwarz übermalt – es machte sich besser bei Präsentationszwecken.

Unten steht auch der Renault Floride von 1959, den Renault der Fürstin schenkte. Sie nutzte ihn wohl nicht oft – nur 7000 Kilometer zeigt der Zähler. Den 1954er Sunbeam Alpine Mk1 kaufte Fürst Albert II. höchstselbst, um an die Filmkarriere seiner Mutter Grace Kelly zu erinnern. Es ist eine Replica des Autos aus Hitchcocks Film „Über den Dächern von Nizza“. Aber auch ein Facel-Vega II Coupé sind zu sehen, ein Lotus Seven IV von 1971, ein Austin Taxi FX3 von 1952, ein gelber Lamborghini Miura P400 und ein Jaguar E-Type 4.2 von 1969.

Im Erdgeschoss stehen Rennwagen – hinten in der Ecke zum Beispiel der Bugatti 35A, den Marcel Lehoux beim ersten GP von Monaco im April 1929 fuhr. Kunterbunt gemixt daneben BMW M1 von 1982, ein Lancia 037 von 1984, ein Peugeot 205 Turbo 16 und ein Lamborghini

291 F1 von 1991 sowie andere F1-Fahrzeuge verschiedener Jahrgänge, passenderweise auch ein Formel-E-Rennwagen von Porsche. Nicht alle Autos besitzen einen Motor oder sind gar fahrbar, was den optischen Genuss beim Rundgang jedoch nicht beeinträchtigt.

Thierry Boutsen, der den Fürsten beim Charity-Fussball vor vielen Jahren kennenlernte und als Business-Jet-Händler ein echter Wirtschaftsfaktor in Monaco ist, hat noch viel vor mit dem Museum. „Wir werden öfters solche Sonderausstellungen organisieren,“ versprach er, und vielleicht kommen dann noch mehr Besucher ins Museum – in Urlaubszeiten sind es rund 2000 pro Tag. Übrigens: Ob Albert II. tatsächlich nur einen einzigen Porsche in seinem Leben besessen hat, und zwar jenen 928, ist wahrscheinlich nur eine Definitionsfrage. Offiziell gehört die gesamte Autosammlung dem Palast. Wer auch immer das sein mag. ◀

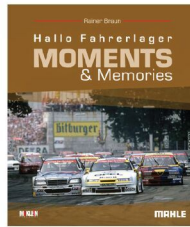
Text: Roland Löwisch · Fotos: Michael Alesi/Palais Princier



Porsche 911 – 60 Jahre

Die Präsentation des Porsche 901 auf der Frankfurter IAA 1963 gilt als Auftakt des Mythos 911, weshalb 2023, in diesem an großen Porsche-Jubiläen nicht armen Jahr, aus gegebenem Anlass die Korken knallen: 60 Jahre 911! So heißt folgerichtig auch Serge Bellu über 320 Seiten starkes Kompendium, das den Beinamen „Die Modellgeschichte“ trägt. Fazit vorneweg: Es ist nicht mehr und nicht weniger. Die Mühe der strengen, lückenlosen Chronologie verdient Respekt, jede Entwicklung und jeden wichtigen Moment – vom ersten Start bei der Rallye Monte Carlo 1965, über den einmillionsten Porsche (ein 993 aus dem Juli 1996) bis zum 992 GT3 Touring – hat Bellu notiert und aufgelistet. Nur um anschließend in Zusammenarbeit mit dem Layout offenbar jede Lust am Projekt zu verlieren. Was bleibt, ist eine Aneinanderreihung stets bekannter Pressefotos mit kurzem Begleittext, Seite für Seite, Kurztext für Kurztext. Und obwohl zuweilen viel Weißraum zwischen Bild und Text zur Verfügung steht, fehlen selbst rudimentäre technische Daten. Ja, der Überblick des großen Ganzen war erfolgreich und erfüllt den Anspruch an ein Nachschlagewerk, an Details aber herrscht purer Mangel. Die Modelle sind da, die Geschichten fehlen.

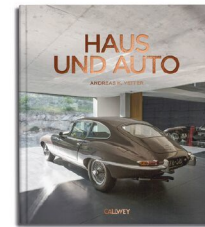
Serge Bellu: „Porsche 911 – 60 Jahre. Die Modellgeschichte“, 320 Seiten, deutsch, 295 x 239 mm, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld, 49,90 Euro, ISBN 978-3-667-12658-0



Hallo Fahrerlager

Eigentlich wollte er ja gar kein Buch mehr schreiben, schickt Autor, Ex-Motorsport-Journalist, Streckensprecher, Kommentator und Amateurrennfahrer Rainer Braun voraus. Aber er hat dann doch sein zehntes Buch mit Anekdoten und Erinnerungen zu den goldenen Zeiten des Motorsports gefüllt – authentisch, launig und hemdsärmelig in Wort und Bild. Es sind Geschichten aus erster Hand, die zwischen Rallye Monte-Carlo 1966, DTM (Achtung: 60-Seiten-Spezial), Renault-5-Markenpokal, Formel-Rennsport und Stefan Bellofs Porsche-956-Rekordrunde auf dem Nürburgring spielen, irgendwo zwischen gut erzählt und faktenreich. Dass es chronologisch wie thematisch drunter und drüber geht, stört dann auch nicht mehr. Auch Brauns zehntes Buch ist immer noch überraschend unterhaltsam.

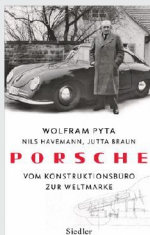
Rainer Braun: „Hallo Fahrerlager – Moments & Memories“, 240 Seiten, 240 x 280 mm, Hardcover, McKlein, Köln 2022, 59,00 Euro, ISBN 978-3-947-156-47-4



Haus und Auto

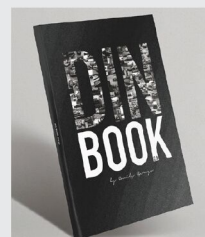
So leben, dass das Auto einem Mitbewohner gleichkommt – denn warum sollte einem im Garten, Küche (911 G-Serie Cabrio) oder Wohnzimmer der vierrädrige Freund nicht Gesellschaft leisten? Ein Auto ist ja auch nur ein Mensch! 44 ungewöhnliche, innovative Häuser aus der ganzen Welt hat Andreas K. Vetter, Professor für Kunst und Kulturgeschichte, kuratiert. „Hier wird nicht einfach nur geparkt“, steht im Waschzettel des Buches. Stimmt. Es wird gelebt mit dem Auto. Ein Buch über Traumgaragen ist das (vergleichsweise günstige) Buch aber nicht – eher eins für Menschen mit Hang zu ungewöhnlicher Architektur und guter Fotografie, die den Feuilleton schätzen und zuhause neben dem Eames Chair Architekturzeitschriften stapeln. Es sprechen, bzw. schreiben die Architekten zum Objekt, es gibt Grundrisszeichnungen, die Anzahl der Menschen im Haus wird ebenso gezählt wie die der Autos – bis hin zur genauen Modellbeschreibung. Wir wüssten gar nicht, wo wir am liebsten wohnen, bzw. parken würden. Ein Buch außerhalb der Reihe zu einem ungewöhnlichen Thema. Top!
Andreas K. Vetter: „Haus und Auto“, 304 Seiten, 259 x 287 mm, Hardcover, Callwey, München 2022, 59,95 Euro, ISBN 978-3-7667-2584-4

ZUM THEMA



Porsche – Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke

Wolfram Pyta / Nils Havemann / Jutta Braun
512 Seiten, 160 x 232 mm, Hardcover
Siedler
28,00 Euro



DIN Book 2.0

Emil Pourkian (Hrsg.)
110 Seiten, 210 x 295 mm
Emils Garage
25,00 Euro

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 GT3 RS MR

MINICHAMPS®

Die „Grüne Hölle“ ist seit beinahe einem Jahrhundert eine der bedeutendsten Rennstrecken der Welt und in der Entwicklung von Sportwagen, auch von Porsche-Modellen, kaum wegzudenken. Im April 2021 hat der Porsche-Werksfahrer Kévin Estre den 520 PS starken 911 GT3 RS MR mit einer unglaublichen Rundenzeit von 6:54,340 Minuten über die gesamte 20,832-Kilometer-Distanz der Nürburgring-Nordschleife gejagt. Der von Manthey-Racing speziell auf die Ansprüche der Track-Day-Kunden angepasste GT3 RS sucht in der Liga der Straßensportler seines Gleichen. Nach dem 911 GT2 RS MR setzt Porsche gemeinsam mit Manthey mit diesem Rundenrekord ein klares Statement in Richtung Konkurrenz. Basierend auf dem Rekordfahrzeug in „lizardgrün“ hat Minichamps ein Modell in gewohnt hochwertiger Qualität und in zwei verschiedenen Versionen herausgebracht. Besonders interessant für Sammler ist die auf 200 Stück limitierte und nummerierte Auflage mit hochwertiger Klappbox.



Porsche 911 (991.2) GT3 RS MR Manthey Racing lizard grün 1:18 Minichamps, UVP 149,95 €, Art-Nr.: MR-911-GT3RS-1801

Porsche 911 (991.2) GT3 RS MR Manthey Racing lizard grün 1:18 Minichamps, UVP: 129,95€, Art-Nr.: MR-911-GT3RS-1802

Porsche 911 Rekordauto

MINICHAMPS®

„Jeder lobt, was Nürburgring erprobt!“ Die Feuerprobe für viele Sportwagenhersteller ist die Jagd nach dem offiziellen Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife, dem Olymp, wo jedes Material und jeder Fahrer an seine Grenzen gebracht wird. Seit jeher setzt Porsche hier immer wieder neue Maßstäbe in Sachen Rundenzeit und arbeitet gemeinsam mit Manthey-Racing an der stetigen Optimierung ihrer Straßensportler. Ein absolutes Highlight gelang dem Hersteller im Oktober 2018 mit dem 911 GT2 RS MR und Porsche-Werksfahrer Lars Kern. Zahlreiche Komponenten aus dem Rennsport, vornehmlich zur Verbesserung der Aerodynamik, finden sich im 911er mit Manthey-Kit wieder. Lars Kern manövrierte diesen 700 PS starken und für die Nordschleife optimierten Sportler in unvergleichlicher Manier in 6:40,3 Minuten über die 20,6 Kilometer lange „Sport-Auto“-Variante der „Grünen Hölle“. Das passende Modell zum Rekordversuch hat Minichamps in einer limitierten Auflage herausgebracht. So gibt es 300 Stück des roten Elfers inklusive Nummerierung und hochwertiger Sammler-Klappbox.



Porsche 911 (991.2) GT2 RS MR Manthey Racing Rekordrunde 1:18 Minichamps, UVP 149,95 €, Art.-Nr.: MR-911-GT2RS-1803

Porsche 911 GT3 R Team 75

ixo
MODELS®

Im Jahr 2022 startete die DTM in ihre zweite Saison mit GT3-Fahrzeugen. Erstmals mit von der Partie waren zwei Porsche-Teams – unter anderem Thomas Preining im Porsche 911 GT3 R des KÜS Team Bernhard. Und der Österreicher war es auch, der den Zuffenhausenern nach einem schwierigen Saisonstart bereits am vierten Rennwochenende auf dem Norisring den ersten Sieg bescherte. Mit einer starken Qualifyingleistung platzierte sich der Österreicher in der ersten Startreihe und feierte in einem chaotischen Rennen den ersten Porsche-Sieg in der DTM-Geschichte. Beflügelt von diesem Sieg, stellte Preining auch bei den folgenden Stationen sein Können wiederholt unter Beweis. Nach einem Doppelpodium in Spa-Francorchamps feierte er mit einem Heimsieg auf dem Red Bull Ring sein persönliches Saisonhighlight. Zu Ehren seines historischen Erfolgs auf dem Norisring und der starken Mannschaftsleistung über die Saison hinweg hat Ixo den Porsche 911 GT3 R in den Maßstäben 1:43 und 1:18 auf den Markt gebracht. Das Modell wurde in gewohnt hochwertiger Qualität hergestellt und spiegelt das Original bestmöglich wider.



Porsche 911 GT3 R #24 Sieger Norisring DTM 2022 KÜS Team75 T. Preining 1:18, UVP 79,95 €, Art-Nr.: LEGT18-22002

Porsche 911 GT3 R #24 Sieger Norisring DTM 2022 KÜS Team75 T. Preining 1:43, UVP 39,95 €, Art-Nr.: LEGT43-22002

Porsche 935 K4

WERK83



DRM 1981

Im Jahr 1981 gewann Klaus Ludwig die Deutsche Rennsport-Meisterschaft mit dem Ford Capri Turbo von Zakspeed. Sein ärgster Verfolger und schlussendlicher Vizemeister war der Franzose Bob Wollek, der mit einem Porsche 935 K4 des Hauses Kremer Racing im markanten Jägermeister-Design an den Start ging. Drei Saisonsiege konnte das französische Porsche-Ass einfahren – einen davon mit seinem speziellen 935 K4. Der 935 hatte 1976 debütiert und wurde von der werksnahen Kremer-Mannschaft mehrmals in eigenen Ausbaustufen modifiziert – mal behutsam, mal umfassend. Die 935 K1 und K2 waren noch als Einzelstücke gebaut und fokussierten sich vor allem auf aerodynamische Anpassungen. Der folgende 935 K3 war deutlich weitreichender modifiziert und wurde auch an Kunden verkauft. Im Jahr 1979 entschied Kremer Racing damit sogar die 24 Stunden von Le Mans für sich, nachdem die werksseitig eingesetzten 936er ausgefallen waren. 1981 folgte schließlich der K4, von dem die Brüder Manfred und Erwin Kremer wiederum nur zwei Stück bauten. Und die sind nun als Modelle im Maßstab 1:18 erhältlich.

Der 935 K4 kam erst im Laufe der Saison zum Einsatz, unter anderem auf dem Norisring. Der Stadtkurs in Nürnberg ist heute ein Fixpunkt im DTM-Kalender. Damals war es genauso bei ihrem Vorläufer, der Deutschen Rennsport-Meisterschaft. Auf dem Norisring wurde Wollek Sechster. Dieses Auto ist genauso verfügbar wie der Wagen aus Zolder. Beim Rennen in Belgien wurde Wollek Zweiter hinter Klaus Ludwig. In den folgenden beiden Jahren sollte Wollek dann Meister der DRM werden, dann allerdings mit einem Porsche 936 sowie einem 956. Wolleks 935 K4 aus dem Jahr 1981 wurde später noch in der IMSA-Serie eingesetzt. Ebenso markant wie dessen Jägermeister-Design ist das komplett schwarze Outfit vom zweiten gebauten 935 K4, der für das US-amerikanische Team Interscope Racing von Ted Field konstruiert wurde. Dieses Auto absolvierte allerdings nie einen Renneinsatz. Im vertrauten Outfit von Interscope Racing ist dieser K4 aber genauso ein Hingucker wie Wolleks Autos im Jägermeister-Design.

Werk83 hat die drei Modelle im Maßstab 1:18 aus Diecast und in hoher Qualität gefertigt.

Porsche 935 K4 #52 200 Meilen Nürnberg DRM Norisring 1981

1:18 Werk83 UVP 69,95 €, Art-Nr.: W18010001

Porsche 935 K4 Jägermeister #52 2nd Zolder DRM 1981

1:18 Werk83, UVP 69,95 €, Art-Nr.: W18010002

Porsche 935 K4 #00 Interscope Racing 1980 black

1:18 Werk83, UVP 69,95 €, Art-Nr.: W18010003



www.ck-modelcars.de



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

Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

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



PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
 Alle Modelle von damals bis heute

www.P-DruX.de

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

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



Porsche Club

928



Der werksautorisierte Classic Club
 Porsche Club 928 e.V.

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

EINFACH EINE GUTE ZEIT.



28. – 30. JULI
WETTENBERG



60 JAHRE
911 PRÄSENTIERT VOM
 PORSCHE ZENTRUM
 GIESSEN

PORSCHE FANS AUFGEPASST!

Auf den Golden Oldies vom 28.–30. Juli 2023 in Wettenberg lässt das Porsche Zentrum Gießen die Herzen von Porsche Fans höher schlagen und präsentiert den 911er mit allen Modellen aus sechs Jahrzehnten.

Porsche Zentrum Gießen

BIETE



996 GT3, 1. Serie, 1. Lack, unfallfrei, Zustand 2+, 22 Jahre 1. Hand, keine Rennstrecke, jeden Sonntag 60km bewegt, nur Sommer, nur Garage, Jahreswagenzustand, 97.000km, PZ Scheckheft Aachen, c.meirich@t-online.de, 015774499306, 44805 Bochum NRW



996 turbo 5 coupe, 2005, 52.800km, indischrot, Vollausrüstung, nur 600 Coupe weltweit, 82.000 €, Stadtunfall PZ behoben, c.meirich@t-online.de, 015774499306, 44805 Bochum



Porsche CUP 1 Felgen, original in 16 Zoll, Größe 8J x 16 Zoll und 6J x 16 Zoll, Top Zustand VB 999,-€, Mob: 0178/8079251



Rarität: **Porsche 928 CS Clubsport Lenkrad** mit Nabe und farbigem Porsche Emblem, passend nur für Porsche 928, neu und unbenutzt mit ABE, € 585,00, Tel.: 0162-3661816



Rarität: **Porsche 911 SC Carrera RUF Drehzahlmesser** mit 8.000 UPM/ RPM, passend für alle G-Modelle mit HKZ, VDO-generalüberholt überholt, Ring + Glas neu, neuwertiger Zustand, € 790,00, Tel.: 0162-3661816



Rarität: **Porsche 959 Tacho**, PET-Nr.: 959 641 507 00, Ausführung elektronisch, passend für alle G-Modelle, Skala bis 350 Km/h, VDO-generalüberholt, Zierring + Glas erneuert, Zählwerk „genullt“, neuwertiger Zustand, € 959,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche Freunde Bergisches Land

www.porschefreunde-bergischesland.de



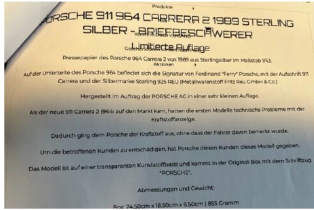
Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. „11 Jahre Porsche Freunde Bergisches Land“ www.porschefreunde-bergischesland.de / Facebook / Instagram / Youtube

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

SUCHE



Porsche 911 964 Carrera 2 1989 Sterling Silber **Briefbeschwerer**, info@petermann911.de, 02247 9690323

Porsche Boxster oder Cayman S, auch zum Herrichten, Tel. 01525/1308997

Kontakt
0561- 4916354 **Manfred Führer**



WIKING Autos gesucht, siehe Beispielbild. Tel. 0561-4916354

Porsche 997S Coupe oder Cabrio, Tel. 01525/1308997

Suche für 964 original Cup Spiegel elektrisch, Tel. 01718246350



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

Porschegetriebe
Reparatur & Service & Neuaufbau

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

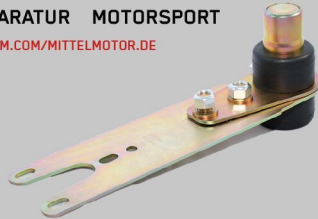
MITTELMOTOR



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**



PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

www.ps-historacing.de

Getriebeüberholungen

901 - 911 - 914 - 915 - 930

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

9 vor 11 Tachometeruhren mit dem Baujahr im Zifferblatt von 1968-'73 von 289,90 €

M. Bleg, Tel.: 06142 50 64 22
Liebigstr. 40, 65428 Rüsselsheim www.9vor11.de

MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessories

order online: maxpart-racing.de

Werterhalt und Lackschutz für Ihren Porsche

WRAPTEC FAHRZEUG FOLIERUNG
www.wraptec-foliert.de

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



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



Petzoldt's seit 1988

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

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

1



40 Jahre Erfahrung...
 ...mit Porschefahrzeugen.
 Inspektionen + Regelwartungen
 Brems-, Fahrwerk und Klimatechnik
 Achsvermessungen, Einspritz-
 ventilservice, Leistungsmessungen,
 Steuergeräte-Reparatur.

2

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



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



Wir restaurieren die Fuchs® Felgen nicht...

Wir retten sie!

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

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




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

PORSCHE FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich
in PORSCHE FAHRER werben?


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


Ausgabe 5-2023
 Erscheinungstermin: 14.07.2023 | Anzeigenschluss: 16.06.2023



TEILE.COM

ONLINE
SHOP





ORIGINAL PORSCHE
Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

Dansk MOTORSPORT



Sportschalldämpferanlagen für wassergekühlte Porsche®
Mit AISI304 Edelstahl – dem langlebigsten!

Die Performance Schalldämpferlinie von



JP Nr. 1620605200 // Dansk Ref. 94.330S
Passt in: Porsche Boxster (986) (2.7-3.2) 06/99-12/04



JP Nr. 1620603000 // Dansk Ref. 94.201S
Passt in: Porsche Boxster (986) (2.5) 09/96-08/99



JP Nr. 1620602210 // Dansk Ref. 96.330S
JP Nr. 1620601310 // Dansk Ref. 96.335SSOUND (mit Sound Ventil)
Beide passen in: Porsche 996 (3.4-3.6) 09/97-08/05 (nicht Turbo/GT2/GT3)



JP Nr. 1620602110 // Dansk Ref. 97.300S
JP Nr. 1620609810 // Dansk Ref. 97.300SEXP - race sound
Beide passen in: Porsche 997 (3.6-3.8) 08/04-07/08 (nicht Turbo/GT2)
JP Nr. 1620613710 // Dansk Ref. 97.300S-2
JP Nr. 1620613810 // Dansk Ref. 97.300SEXP-2 - race sound
Beide passen in: Porsche 997 II (3.6-3.8) 06/08-12/12 (nicht Turbo/GT2/GT3)



JP Nr. 1620601010 // Dansk Ref. 96.300S
JP Nr. 1620601110 // Dansk Ref. 96.300SEXP - race sound
Beide passen in: Porsche 996 (3.4-3.6) 09/97-08/05 (nicht Turbo/GT2/GT3)
JP Nr. 1620601210 // Dansk Ref. 96.300SGT3
Passt in: Porsche 996 GT3 (3.6) 03/99-08/05



JP Nr. 1620601910 // Dansk Ref. 97.330S
JP Nr. 1620610500 // Dansk Ref. 97.330SSOUND (mit Sound Ventil)
Beide passen in: Porsche 997 (3.6-3.8) 08/04-07/08 (nicht Turbo/GT2)
JP Nr. 1620602010 // Dansk Ref. 97.331S
Passt in: Porsche 997 II (3.6-3.8) 06/08-12/12 (nicht Turbo/GT2/GT3)



TITELSTORY

Ikonen-Status – 20 Jahre Carrera GT



TUNING

Neu abgemischt – REEN RS GT



SPORT-SCHAU

1973 – Targa Florio, die Letzte



WEITERE THEMEN IM HEFT:

Podcast Alte Schule · Gorges du Verdon ·
Cayenne E3.2 · Cayman 987 Black Edition

PORSCHE FAHRER 5-2023
erscheint am 14. Juli 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:

Michael Alesi, Karsten Arndt, Andreas Beyer, Tobias Kindermann,
Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Roland Löwisch, Wilhelm Lutjeharms,
Robb Pritchard, Roman Rätzke, Charles Russell

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:

Steffen Wagner
HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
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@kellermmedia.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
Meßberg 1, 20086 Hamburg
Tel.: 040 30191800
dermedienvertrieb.de

Vertrieb Österreich/Schweiz:

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

Postvertriebskennzeichen: 74394

ISSN: 1864-4090

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

Gerichtsstand: Königswinter

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

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

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

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



>15% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

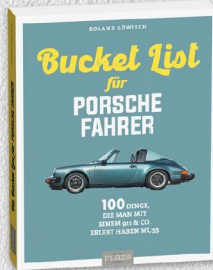
ABONNIEREN LOHNT SICH!

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

* im Inland; Ausland auf Anfrage



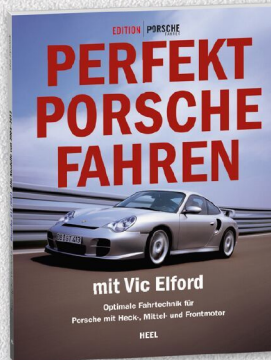
EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



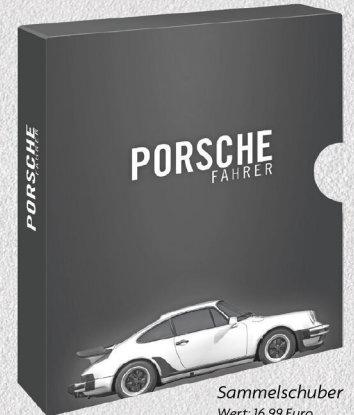
Wert: 9,99 Euro



Wert: 12,99 Euro

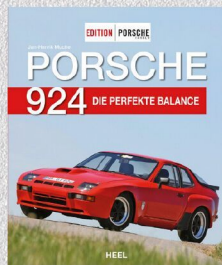


Wert: 19,99 Euro



Sammelschuber
Wert: 16,99 Euro

EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Wert: 39,95 Euro



Majorette Porsche Experience Center
Wert: 42,99 Euro



Schuco
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 39,99 Euro



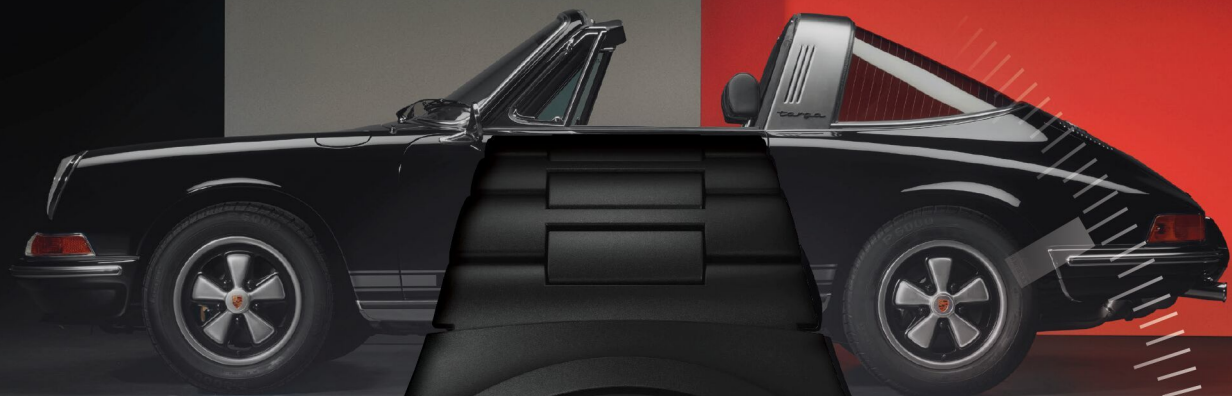
Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 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

**REBIRTH OF AN ICON.
BORN IN 1972. REDEFINED IN 2022.**

Das erste Porsche Design Produkt. Die weltweit erste gänzlich schwarze Armbanduhr. Der erste Chronograph mit Porsche DNA, der den Anspruch und die Qualitätsanforderungen von Porsche erfüllt. 1972 von Ferdinand Alexander Porsche, dem Designer des legendären Porsche 911 und Gründer von Porsche Design, entworfen und 2022 neu aufgelegt: der Chronograph 1 – All Black Numbered Edition. Eine Ikone der nächsten Generation.

CHRONOGRAPH 1 – ALL BLACK NUMBERED EDITION

porsche-design.com/Chronograph1AllBlack

