




Ausgabe 5-2023
Juli / August 2023
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/L)
€ 10,40 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

SUPERSPORT-SKULPTUR 20 JAHRE CARRERA GT

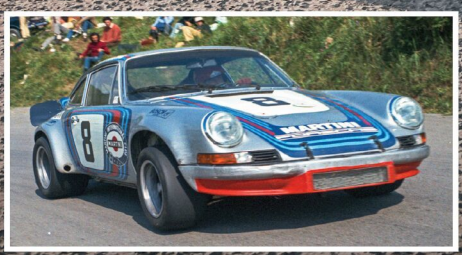
**alte
schule**



NORBERT SINGER



Cayenne E3.2



Targa Florio 1973



Cayman S Black Edition



Unser stärkster Antrieb? Tradition.

Im Porsche Zentrum 5 Seen erfahren Sie das Beste aus 75 Jahren Porsche Sportwagen.

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



PORSCHE

Gibt's nicht ...

... gab's nicht! Wenn ich eines in den letzten Jahren im Umgang mit vielen Porsche der von der Norm abweichenden Art immer wieder neu erfahren und bestätigt bekommen durfte, dann das: Des Porschefahrers Wille war und ist sein Himmelreich. Ganz gleich, ob es sich um den Sonderwunsch Heckscheibenwischer für den 356 B (Alfried Krupp von Bohlen und Halbach) einen 917 oder 935 mit Straßenzulassung (Graf Rossi, Mansour Ojeh) oder die Lederausstattung für einen 996 in den Landesfarben des Oman handelt – wenn der Kunde es wünschte, wurde Unmögliches bei Porsche sofort erledigt, nur die Wunder dauerten etwas länger. Noch heute gilt: Geht nicht, gibt's nicht.

Autos wie der 928 Flachbau (so in Anlehnung an den 911 etwas irreführend genannt) in dieser Ausgabe gehören in diese Kategorie der nie zuvor gesehenen Mirakel. Dass es selbst bei Porsche kaum Unterlagen zu diesem offiziell in Exclusive-Katalogen aufgeführten Umbau gibt, zeugt von der Seltenheit. Und dass er echt und ein Original ab Porsche Exclusive ist, belegen die Geschichte und lückenlose Dokumentation des Erstbesitzers. Er wollte seinen 928 GT genau so – und Porsche baute ihn! Ich gestehe, dass ich, obwohl Fan der Baureihe und selbst einmal 928-Besitzer, bis vor kurzem noch nicht einmal von einem 928 Flachschnauzer gewusst hatte.

Im Umkehrschluss bedeutet es aber auch, dass es da draußen wahrscheinlich noch viel mehr ungewöhnliche, exotische Porsche gibt, die auf ihre Entdeckung warten und die wir uns heute nicht vorstellen können. „Gab es nie, ist nicht original“ – das habe ich selbst schon manchmal gedacht, noch viel häufiger gehört und wurde dann meist doch eines Besseren belehrt. Dass ein vermeintlicher Experte in den USA sogar versuchte, gemäß eines Gruppenbeschlusses in den Sozialen Medien dem 928 GT Flachbau aus nachweislicher erster Hand die Echtheit abzusprechen, beweist, dass das Neue, das Unerwartete oft nur schwer zu verstehen ist. Ich rate zu mehr Aufgeschlossenheit und weniger Verbissenheit, auch wenn es bei aller (oft zu) ernstgemeinten Liebhaberei schwerfallen mag. Gibt's nicht? Gibt's doch!

Ihr niemals allwissender



Jan-Henrik Mueche



BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



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



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



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

62



CAYMAN S BLACK EDITION TYP 987C

Sammler und Mittelmotor-Liebhaber aufgepasst! Die erste Cayman-Generation ist auf dem Weg zum Youngtimer. Exklusivster Vertreter der Baureihe 987C ist ein tiefschwarzes, 330 PS starkes und extra fein ausgestattetes Sondermodell.

46



AUSTRO-DAIMLER SASCHA

Aus Ferdinand Porsches Idee eines kompakten, bezahlbaren Volkswagens wurde (vorerst) nichts, aber als Rennversion feierte der Austro-Daimler Sascha vor über 100 Jahren zahlreiche Erfolge.



10



CARRERA GT

Porsches erster Supersportwagen fuhr niemals ein Rennen und war doch ein Produkt des Motorsports. Vor 20 Jahren setzte der Carrera GT Maßstäbe bei Leistung und Technologie.



84

MASCHINEN

- 10 TITELSTORY
CARRERA GT – MILLENNIAL
- 34 SPORT-SCHAU
TARGA FLORIO 1973 – ZUM LETZTEN MAL ERSTER
- 46 MAGAZIN
AUSTRO-DAIMLER AGS R SASCHA – KLEIN GEGEN GROSS
- 62 REPORT
CAYMAN S BLACK EDITION TYP 987C – BACK TO BLACK

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 25 ZUM THEMA
993 GT2 CLUBSPORT
- 26 MADE BY PORSCHE
CAYENNE E3.2 – ABSCHIED AUF RATEN
- 61 AUS DER REDAKTION
CAYENNE S TYP 9PA
- 78 ROUTEN-PLANER
GORGES DU VERDON

MENSCHEN + MOTOREN

- 10 ALTE SCHULE
PODCAST ZUM NACHLESEN – NORBERT SINGER
- 20 DESIGN
PINKY LAI – „ES WAR DER 996, DER PORSCHE GERETTET HAT“
- 84 HAPPY END
928 GT FLACHBAU – EINSAME ENTSCHEIDUNG

RUBRIKEN

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

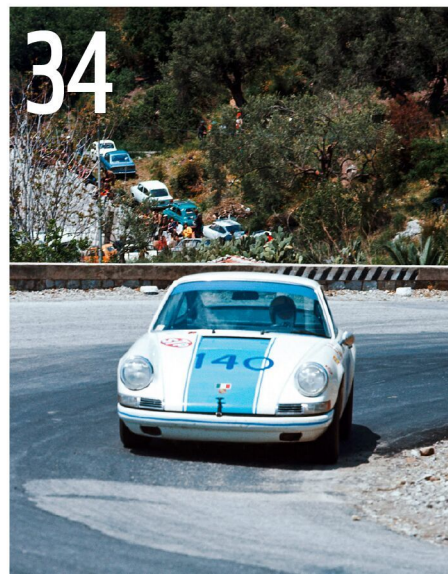
928 GT FLACHBAU

Er ist ein Exot aus der Porsche Exclusive-Manufaktur. Abgedeckte Klappscheinwerfer, verbreiterte Kotflügel und lange Einstiegsleisten aus GFK machen diesen 928 GT einzigartig.



TARGA FLORIO 1973

Die Targa Florio und Porsche gehören auf immer zusammen! Fast 20 Jahre lang geht Porsche beim härtesten Straßenrennen Europas an den Start und holt zahlreiche Titel. Auch beim letzten Rennen vor 50 Jahren heißt der Sieger Porsche.



34



996 CARRERA

Der Artikel über den 996 hat mich einfach begeistert, da viele Themen enthalten waren, die ich selbst erleben durfte ... vielen Dank dafür. Nach vielen Geländewagen, von mir restaurierten Jeeps und anderen Fahrzeugen habe ich als „Rückkehr in die Young- & Oldtimerszene“ ein Fahrzeug gesucht, bei dem ich nur einsteigen, den Schlüssel drehen und losfahren muss. Eigentlich hätte es ein 996 Cabrio mit Tiptronic werden sollen, dann kam ein 911 SC von 1980 dazwischen, der allerdings über dem selbst auferlegten Budget lag. Wenige Zeit später schickte mir ein Freund ein Foto eines 996. Nach Besichtigung und Probefahrt, einer Nacht Bedenkzeit und einer zügigen Verhandlung am Tag danach, durfte ich dann rund eine Woche später, im November letzten Jahres, das Gegenteil meiner Vorstellung mein Eigen nennen – ein Cabrio mit Tiptronic hätte es werden sollen und ein Coupé von 2001, handgerissen, wurde es. Im Artikel „Ein Porsche versprochen“ wurde von einem „Italiener“ geschrieben ... ganz wie der Meine, nur ist mein 996 außen Sealgrau und innen ebenfalls Meridolblau. Schon mit PSM ausgestattet, allerdings ohne Sitzheizung. Die Revision des Saugmotors ist durchgeführt, Abgas- und Klimaanlage inkl. aller Leitungen getauscht, so original wie möglich, aber mit anderen Scheinwerfern, die interessanterweise sehr polarisieren, schwarzen Turbofelgen und Privacy-Verglasung. Um ihn für mich perfekt zu machen, besuchte ich im Februar die Firma RUF und es kamen Domstrebe und Schaltwegverkürzung hinzu.

Carsten Alessandri

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

CAYENNE GTS

Da ich ein begeisterter und aufmerksamer Leser bin, ist mir in der Ausgabe 4-2023 auf S. 26 aufgefallen, dass Sie den 405 PS-Motor beim 9PA Cayenne GTS als Alleinstellungsmerkmal angepriesen haben. Das ist leider nicht richtig. Der Cayenne Transsyberia (die straßenzugelassene Version) hat ebenfalls den 405 PS-Motor und den Antriebsstrang des GTS. Er wurde nur 285-mal gebaut und wird daher gerne vergessen ... der wäre doch auch mal was für die Rubrik „Invest-Tipps“.

Ich hatte vor ein paar Jahren das Glück sogar einen mit dem werkseitig extern montierten Reserverad zu ergattern. Sicherlich einer der wenigen Cayenne wo man Daumen hoch, Lichthupe und Lächeln bekommt..

Markus Theus



AB IN DEN SÜDEN – PORSCHE-TREFFEN IN BOZEN

Das italienische Veteran Car Team lädt in Zusammenarbeit mit dem Porsche Club Südtirol vom 15. bis 17. September zum „Dolomeeting Porsche“ in die Landeshauptstadt Bozen ein. Zugelassen sind Porsche aller Altersklassen, zum Programm gehören Fahrzeugausstellung, Stadtführung und eine Tour über umliegende Pässe.

Infos unter www.veteran.it

ROT PUNKT KÜCHEN



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

driven by
passion.

Mehr über Rotpunkt Küchen erfahren:
rotpunktkuechen.de





ZUKUNFTSMUSIK – MISSION X

Es war eine Präsentation mit hoher Symbolkraft: Am 8. Juni 1948 hatte der 356 „Nr. 1“ Roadster seine Betriebserlaubnis erhalten, am 8. Juni 2023 erlebte die Konzeptstudie Mission X ihr Debüt. Ein Porsche für die Zukunft soll der Mission X sein, technisch und optisch, betonten Porsche-Chef Oliver Blume und Michael Mauer, Leiter Style Porsche. Ein Hypercar mit E-Antrieb und Flügeltüren, ein Auto in Erbfolge von 959, Carrera GT und 918 Spyder. Mit einer Länge von gut 4,5 Metern und einer Breite von zwei Metern ist der Mission X ein vergleichsweise kompaktes Hypercar. Der Radstand liegt bei 2,73 Metern und entspricht damit dem Maß von Carrera GT und 918 Spyder, die Türen sind an der A-Säule und am Dach angeschlagen und öffnen nach vorne oben, die Batterie ist zentral hinter den Sitzen im Fahrzeug verbaut. Ähnlich wie bei einem konventionell angetriebenen Mittelmotorfahrzeug soll das die Grundlage für Porsche-typische Agilität liefern.

MIT DEM STROM – E-BIKES ZUR AUSWAHL

Porsche Lifestyle und der Zweirad-Spezialist Rotwild bringen eine eigene E-Bike-Serie auf den Markt. Das Modell Sport ist der Allrounder für den Alltag auf Asphalt oder Schotter, mit Cross und Cross Performance geht's ins Gelände. Das E-Bike Cross Performance mit dem Zusatz „EXC“ ist zudem in sechs Farben der Porsche Exclusive Manufaktur erhältlich, die auch bei 911 oder Taycan gewählt werden können, u. a. Mambagrün, Shark Blue und Sternrubin Neo. Der vollgefederte Carbon-Rahmen ist ein Entwurf des Studio F. A. Porsche, die Antriebseinheit aus Motor, Akku und elektronischer Schaltung kommt von Shimano, die Scheibenbremsen von Matura.



EIN TAG IM MUSEUM – SONDERAUSSTELLUNG „75 JAHRE PORSCHE SPORTWAGEN“

Zum großen Jubiläum hat das Porsche Museum umgebaut und Platz geschaffen: Bis zum 07. Januar des kommenden Jahres ist in Zuffenhausen die umfangreiche Sonderausstellung „Driven by Dreams“ zum 75. Geburtstag der Marke zu sehen, 356 „Nr. 1“ Roadster inklusive. Neue Laufwege führen durch die Ausstellung, speziell arrangierte Themeninseln bringen Themen, Autos und die Menschen dahinter zusammen.



MEHR MITTELMOTOR GEHT NICHT – 718 SPYDER RS

Der Zeitpunkt war perfekt gewählt: 30 Jahre nach der Vorstellung der Boxster Konzeptstudie bringt Porsche die bis dato leistungsstärkste Ausbaustufe der Mittelmotor-Baureihe den Markt: den 718 Spyder RS, das offene Gegenstück zum Cayman GT4 RS. Damit kommt der Boxster erstmals mit dem frei saugenden Sechszylinder-Boxer des 911 GT3 auf den Markt. An den Leistungsdaten wurde nichts geändert: Der Vierlitermotor dreht bis 9000/min und leistet 500 PS, also 80 PS mehr als beim bisherigen Topmodell der Baureihe. In Verbindung mit einem kurz übersetzten Siebengang-PDK-Getriebe soll der Spyder RS in 3,4 Sekunden auf 100 km/h und in 10,9 Sekunden ist Tempo 200 beschleunigen. Mit 1.410 Kilogramm wiegt der Spyder RS 40 Kilogramm weniger als der 718 Spyder mit PDK und ist sogar fünf Kilogramm leichter als der geschlossene 718 Cayman GT4 RS – damit markiert der Spyder RS den Höhepunkt der seit 2016 angebotenen 718-Modellreihe. Das per Hand zu bedienende Leichtbau-Verdeck ist beim Boxster Spyder serienmäßig und Teil des einreduzierten Konzepts. Optional ist das extra sportliche Weissach-Paket im Angebot, zu dem es auf Wunsch besonders leichte Magnesium Schmiederäder gibt. Der Preis liegt bei 155.575 Euro – mehr Boxster geht nicht.

ANZEIGE

ROBINSON 
Share the moment

TRAUMURLAUB ZU GEWINNEN!

Der ROBINSON JANDIA PLAYA ist eine wahre Beach-life-Legende. Die einzigartige direkte Strandlage ist perfekt für alle Sonnenliegen-Fans und Wassersport-begeisterte. Ein Highlight ist definitiv die Rooftop-Bar mit Infinity-Pool und Chillout-Bereich und dem unvergesslichen Blick auf die Weiten des Atlantiks. Atemberaubend & relaxed zugleich.

Klingt gut? Wir verlosen 7 Nächte Clubaufenthalt für 2 Personen im ROBINSON JANDIA PLAYA*.



Und so geht's:
QR-Code scannen, Daten eingeben
und mit etwas Glück gewinnen.



*7 Übernachtungen für 2 Personen im Doppelzimmer inkl. Vollpension made by ROBINSON, nach Verfügbarkeit in der Wintersaison 2023/24, ohne Anreise. Teilnahmechluss ist der 14.08.2023. Teilnahmebedingungen findest du online.
TUI Deutschland GmbH · Karl-Wiechert-Allee 23 · 30625 Hannover



TITELSTORY – CARRERA GT

MILLENIAL

Als Supersportwagen mit Le-Mans-Hintergrund steht der Carrera GT am Anfang eines neuen Jahrtausends und in seiner Konsequenz im Porsche-Kosmos allein und nur für sich.





VON ALLEN SUPERSPORTLERN DER
NULLER JAHRE WAR DER CARRERA GT
AM MEISTEN RENNWAGEN UND
AM WENIGSTEN SHOW.

Pünktlich zum 20. Geburtstag wird plötzlich bestätigt, was Viele schon gar nicht mehr für möglich hielten oder glauben wollten: Der Carrera GT ist doch nur ein Auto! Wegen sicherheitsrelevanter Alterungsprozesse des Fahrwerks bittet Porsche die Besitzer mit ihren Preziosen in der Werkstatt vorstellig zu werden. Und die lange geplante Geburtstagsparty mit Entwicklungshelfer Walter Röhrl am ehemaligen Produktionsstandort Leipzig fällt erst einmal aus. Safety first!

Natürlich ist die Porsche-Historie reich an Superlativen und faszinierenden Modellen, aber den Status einer markenübergreifenden automobilen Ikone, um den inflationär genutzten Begriff an dieser Stelle einmal ganz bewusst zu wählen, haben sich nur wenige erarbeiten können. Straßen- und Rennwagen wie 550

Spyder, 911 Carrera RS 2.7, 917, 959 oder die Supersportwagen-Skulptur Carrera GT mit ihrem V10-Mittelmotor gehören dazu.

Deren Entwicklung startete im Februar 1999, nur rund eineinhalb Jahre später präsentierte Walter Röhrl anlässlich des Pariser Autosalons die Studie im Hof des Louvre. Gäbe es der Markt her, ließen sich ab 2003 wohl 500 Einheiten des Carrera GT verkaufen, gab Porsche-ChefWendelin Wedekind zu Protokoll. Später wurde die Zahl auf das Dreifache kalkuliert.

V10-MOTOR FÜR LE-MANS-EINSATZ

Zur Entstehungsgeschichte des Carrera GT gehört der Plan, mit einem Nachfolger des GT1 und neu entwickelten 5,5-Liter-V10-Motor im Jahr 2000 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans an den Start zu gehen. Nach



Einstellung der Arbeiten am Prototypen wurde in logischer Konsequenz das Leuchtturmprojekt Carrera GT daraus. „Wie konnte das sein? Alle hatten einen Supersportwagen, nur Porsche nicht. Also haben wir den Carrera GT entwickelt“, erinnerte sich der ehemalige Vorstand Forschung und Entwicklung Horst Marchart 20 Jahre später.

Im Kampf der Supersportler der hochdrehenden, alles für möglich haltenden Nullerjahre des neuen Jahrtausends traf der Porsche auf Konkurrenten wie Lamborghini Gallardo, den kompressorgeladenen Mercedes-McLaren SLR oder den technischen Overkill Bugatti 16.4. Veyron. Von allen war der Carrera GT am meisten Rennwagen und am wenigsten Show. Die Le Mans-Gene fanden ihren Weg in die Kleinserie.

Leichtbau und Luxus: Federgewichtige Magnesiumteile und Schalensitze aus Aramidfasern stehen im Kontrast zum wertigen Leder in der Modifarbe Cocoa. In der aufsteigenden Mittelkonsole liegt der Schaltknäufel perfekt zur Hand, das Cockpit erinnert an den 996.



**„WIE KONNTE DAS SEIN? ALLE HATTEN
EINEN SUPERSPORTWAGEN, NUR PORSCHE NICHT.**

ALSO HABEN WIR DEN CARRERA GT ENTWICKELT.“

Horst Marchart





Carrera GT

Motor: wassergekühlter dohc-68°-V-Motor Typ M 80/01

Zylinder: 10

Bohrung x Hub: 98 x 76 mm

Hubraum: 5733 cm³

Leistung: 450 kW (612 PS) bei 8000/min

Drehmoment: 590 Nm bei 5750/min

Verdichtung: 12,0 : 1

Gemischaubereitung: Bosch DME

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe Typ G 80/01

Karosserie: Chassis aus kohlefaserverstärktem Kunststoff, Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff und Kunststoff

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern und Gasdruckdämpfern

Bremsen: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete PCCB-Scheibenbremsen mit Durchmesser 380 x 34 mm

Radstand: 2730 mm

Spur: 1612 mm (vorn), 1587 mm (hinten)

L x B x H: 4613 x 1921 x 1166 mm

Räder/Reifen: 9,5 J x 19 mit 265/35 ZR 19 (vorn); 12,5 J x 20 mit 335/30 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1380 1554 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1635 kg

Höchstgeschwindigkeit: 330 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 3,9 sec

Tankinhalt: 92 l

Bauzeit: 2003-2006

Stückzahl: 1270

Basispreis: 452.690 Euro



In der Mitte liegt die Kraft: Der Hochdrehzahl-V10 liegt eingebettet in einem Kohlefaser-Hilfsrahmen. Motor und Pushrod-Radaufhängung haben ihren Ursprung im Motorsport.



Als Rückgrat diente ein nur knapp über 100 Kilogramm schweres Kohlefaser-Chassis, teilweise versteift und verstärkt mit Aluminiumteilen und Stahlrohr zur Aufnahme von Aufhängungen und zum Schutz der Insassen. Als Hilfsrahmen bzw. Aggregatträger für Motor, Getriebe und Hinterachse kam ein zweites Kohlefaser-teil zum Einsatz, das mit 18 Schrauben am Heck befestigt wurde. Auch das Fahrwerk aus Leichtmetall und Stahl mit Doppelquerlenkern an Vorder- und Hinterachse und über Pushrods betätigten Federbeinen sowie Uniball-

Gelenken war ein Erbe aus dem Langstreckensport und dem des GT1 sehr ähnlich.

Leichtbau war Konstruktionsprinzip, vom Kohlefaser-Chassis über die aus Magnesium geschmiedeten Räder, die ultraleichten Sitze aus Aramidfasern, die kompakte Keramikkupplung und den nur 214 Kilogramm schweren Aluminium-V10. Es gehört zu den Eigenheiten des Carrera GT, dass er – obwohl er nur etwa 4,60 Meter lang ist und rund 1400 Kilogramm auf die Waage bringt – formatfüllend und massiv wirkt. Wahrscheinlich eine





Konsequenz der flachen, breiten Form, die nach Mullanne-Gerade aussieht und wie Quecksilber über den Asphalt läuft. Den Carrera GT umgibt eine Aura von der Schönheit der Technik!

1270 AUTOS FÜR HANDVERLESENE KUNDSCHAFT

Die handverlesene Kundschaft des Carrera GT hatte sich den Gegebenheiten anzupassen. Null Platz für Gepäck bei kunstvoll gestapelten Dachhälften im vorderen Kofferraum ließ sich ertragen, aber die kleine, rennsportmäßig zugreifende Zweischeibenkupplung, von der die Kraft unter der Hinterachse zum quer eingebauten Getriebe weitergereicht wurde, nahm schleifendes Anfahren im Handumdrehen übel. Es soll Fahrer gegeben haben, die ihre neue Kupplung schon kurz nach Verlassen des Porsche Zentrums bereits wieder abgeraucht hatten.

Schon der Start sorgt also für Adrenalin, doch in einem Carrera GT unterwegs zu sein, ihn fahrend und unmittelbar zu erleben, ist ein seltenes Glück. Nicht nur weil er rar ist, sondern weil fast alle der 1270 ge-

bauten Fahrzeuge wie kostbares Geschmeide zum Anschauen und Bewundern hinter Beton und Glas stehen. Zum Benutzen ist er den meisten Besitzern viel zu wertvoll.

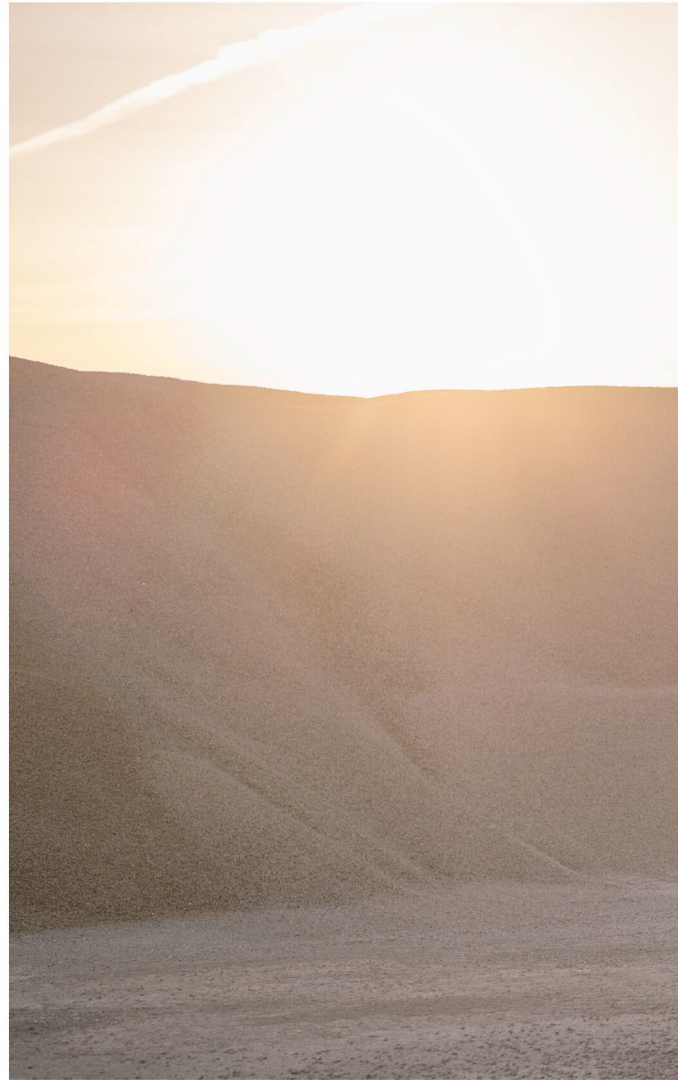
Heute machen wir eine Ausnahme, gehen mit Carrera GT Nummer 752 auf die Straße. Vorsicht beim Einsteigen! Nur keine Kratzer oder Scharten in die makellosen Magnesiumteile, das weiche Leder im Modefarbtönen Cocoa machen. Das Cockpit ist neues und altes Jahrtausend in einem: Der Schaltknopf aus leichtem Balsaholz ist eine Reminiszenz an den 917, Lenkrad und Instrumente erinnern an den 996 und die aufsteigende Mittelkonsole tragen heute alle Porsche.

SPEZIALREIFEN VON MICHELIN

Um die 2500 Kilometer stehen auf dem Tacho, was einer Jahreslaufleistung von 125 km entspricht. Heute kommen auf einen Schlag fast ebenso viele dazu. Aber Vorsicht mit den Reifen! Es sind noch die ersten von 2003, mit unterschiedlichen Gummisorten innen und außen, von Michelin speziell für den Carrera GT abgemischt.

WIE QUECKSILBER LÄUFT DIE FLACHE, BREITE FORM DES MITTELMOTOR-SUPERSPORTWAGENS ÜBER DEN ASPHALT. DEN CARRERA GT UMGIBT EINE AURA VON DER SCHÖNHEIT DER TECHNIK.





Ein helles Anlassersingen, ein kurzes Zucken und der V10 grollt los. Er läuft nicht einfach, er lebt! Die mechanischen Geräusche der von einer Zahnradkaskade und Ketten angetriebenen Ventile und das Mahlen des Antriebs verschwinden nach und nach, wenn das feinmechanische, unter engmaschigem Gitter im Rücken der Passagiere montierte Motorenkunstwerk auf Temperatur kommt.

Im Grunde genommen handelt es sich bei dem kompakten, nur 214 kg leichten Zehnzylinder mit dem vom Computer berechneten Zylinderwinkel von 68 Grad noch immer um das kaum veränderte Triebwerk des projektierten Le-Mans-Prototypen. Die Kolben gleiten auf nikasilbeschichteten Laufbahnen direkt

im Aluminiumblock, ein Heer von Ölpumpen saugt und fördert Schmierstoff, zugunsten eines niedrigen Schwerpunkts rotiert die Kurbelwelle fast 100 mm über der Motorunterkante.

Ein Plus an Bohrung erweiterte den Hubraum des Renntriebwerks für den Straßeneinsatz von 5,5 auf 5,7 Liter Hubraum. Mit einer Literleistung von rund 107 PS leistet der V10 progressiv ansteigende 612 PS bei 8000/min. Drehzahl ist ihm alles! Mühelos und mit hellem Kreischen jagt er das Drehzahlband hinauf, weit oben klingt er wie ein Formel-1-Auto kurz vor Start-und-Ziel. Das Erlebnis Carrera GT wirkt nach, der Sound des Motors ist noch Stunden später im Kopf zu hören. Ein Auto, ein Traum? Irgendwo dazwischen.



**MÜHELOS UND MIT HELLEM KREISCHEN JAGT DER V10 DAS DREHZAHLBAND HINAUF.
WEIT OBEN KLINGT ER WIE EIN FORMEL-1-AUTO KURZ VOR START-UND-ZIEL.**

„ICH HABE ETWA 310 AUF DEM TACHO GEHABT UND MUSSTE EIN, ZWEI HANDBREIT GEGENLENKEN“

Walter Röhrl und Roland Kussmaul gehörten zum Entwicklungsteam des Carrera GT.

Es gab Highlights und es gab Schwierigkeiten.

Das war nicht das, was der Vorstand hören wollte: „Ich muss Ihnen gestehen, ich habe Sie belogen. Sie haben sicher erwartet, dass ich Sie habe kommen lassen, damit Sie sehen, wie gut der Carrera GT ist. Ich will Ihnen aber zeigen, dass unser Auto unfahrbar ist.“ Walter Röhrl nahm kein Blatt vor dem Mund, als im Spätherbst 2002 die Abnahmefahrt für Porsches neuen Supersportwagen auf dem Testgelände in Papenburg stattfinden sollte. Die Zeit drängte. Im März 2003 sollte der neue Supersportwagen in Genf vorgestellt werden, für September 2003 war der Start der Serienproduktion geplant.

Die Fahrten in Papenburg zeigten: In der Form würde der Carrera nicht der Erfolg werden, den sich Porsche vorgestellt hatte. Als später nach den Testfahrten Entwickler und Vorstand an einem Tisch saßen, waren alle etwas ratlos. „Das muss der Roland machen“, war der Satz von Walter Röhrl, der dort fiel. So kam es, dass Roland Kussmaul die technische Projektleitung des Carrera GT übertragen bekam.

So richtig begeistert war Roland Kussmaul davon nicht: „Ich hatte bereits viele Projekte

laufen“, erinnert er sich. Dazu gehörte vor allem die Entwicklung der GT3-Versionen des 996 sowie der Rennversionen mit dem Kürzel RSR. Doch der damalige Porsche-ChefWendelin Wiedeking gab auf dem Rückflug von Papenburg eine klare Anweisung an den damaligen Entwicklungschef Wolfgang Dürheimer: Der sollte dafür sorgen, dass Kussmaul Leute an seine Seite gestellt bekam, um ihn zu entlasten.

„Wir kamen ein Dreivierteljahr vor dem Termin in Papenburg nicht vom Fleck, um die Probleme zu lösen“, sagt Walter Röhrl etwas mehr als 20 Jahre später. „Im Gegensatz zu anderen Wagen war ich bei dieser Entwicklung viel tiefer eingebunden. Ich war von der ersten Sekunde bis zum letzten Tag dabei.“ Damals habe es noch keine elektronischen Regelungen gegeben: „Wir mussten schauen, dass wir vernünftigen mechanischen Grip hinbekamen. Das war der wichtigste Punkt!“

Roland Kussmaul analysierte das Problem ganz nüchtern: „Das war ein junges Team, das den Carrera GT zu sehr in Richtung Rennwagen entwickelt hatte. Die Ingenieure waren eigens für das Projekt eingestellt worden und

kamen von anderen Firmen.“ Der Wagen war in seinen Umgangsformen zu weit weg von einem Fahrzeug, mit dem man es auch im Alltag gut aushalten konnte. Im Nachhinein wenig verwunderlich: Porsche-Chef Wendelin Wiedeking hatte die Losung ausgegeben, einen Porsche zu bauen, der den etablierten Supersportlern Paroli bieten sollte.

Vielleicht ließ das die Entwickler zunächst etwas über das Ziel hinausschießen. „Die hatten im Prinzip nichts Falsches gemacht, aber den Urgedanken, den wir bei Porsche auch mit Sonderserien-Fahrzeugen verbinden, nicht wie üblich berücksichtigt. Bei uns gab es immer den Fokus, dass das Fahrzeug für jeden fahrbar sein sollte“, sagt Kussmaul.

Die Änderungen, die unter seiner Regie umgesetzt wurden, betrafen die Überarbeitung des Fahrwerks und die Entwicklung anderer Reifen. Auch die Kupplung, die mit 169 mm Durchmesser extrem klein ausgefallen war und sehr giftig ansprach, wurde verbessert. „Es wäre ja schon unangenehm für die neuen Besitzer gewesen, wenn sie beim Anfahren den Wagen mehrmals abwürgen“, sagt Kussmaul.



Auch bei Regen sollte der Carrera GT gut beherrschbar sein. „Für mich war das eines der wichtigsten Kriterien“, sagt Kussmaul. Porsche ging sogar so weit, für den Carrera GT Winterreifen zu entwickeln. Ein Fahrzeug für das ganze Jahr also? Kussmaul kennt einen französischen Kunden, der in seinem Carrera GT inzwischen über 250.000 Kilometer zurückgelegt hat. „Er sagte mir, kein Auto mache ihm so viel Spaß wie der GT, deshalb fahre er es so oft wie möglich.“

Der Carrera GT wurde praktisch um einen V10-Motor gebaut, den Porsche einst für einen Langstrecken-Rennwagen entwickelt hatte. „Doch das Reglement veränderte sich, so dass es keinen Sinn machte, ihn zum Einsatz zu bringen.“ Der Carrera GT ist deshalb auch kein für die Straße domestizierter Rennwagen. Das Kohlefaser-Chassis um den modifizierten Rennmotor wurde neu konstruiert. Doch Wendelin Wiedeking habe schon während der Planungen die Idee gehabt, auf der Basis ein Sonderserien-Straßenfahrzeug zu bauen, erinnert sich Kussmaul.

Die Form des GT sei zeitlos, der V10 mit seiner extrem tiefen Einbaulage eine ungewöhnliche Lösung gewesen, das Kohlefaser-Chassis habe dem Carrera GT eine hervorragende Steifigkeit gegeben, sagt Röhl. Die Sichtverhältnisse seien für einen Supersportwagen sehr gut, gleichzeitig war er Coupé und Cabrio. „Es war sensationell, was das Auto alles abgedeckt hat. Für mich ist der Carrera GT auch heute noch der emotionalste Sportwagen, den es überhaupt gibt und immer noch mein Traumauto.“ In seiner puristischen Auslegung habe er aber einen Fahrer von „sittlicher Reife“ erfordert. Und der V10 sei sehr zuverlässig gewesen: „Wir hatten während der Erprobung nicht die geringsten Probleme mit ihm.“

Der Wagen besitzt auch für Roland Kussmaul heute noch eine Sonderstellung: „Es ist ein echtes Fahrerauto und war zu seiner Zeit der beste straßenzugelassene Straßensportwagen. Außer ABS und Traktionskontrolle besitzt der Wagen keine elektronischen Regelhilfen. Es ist einfach Auto pur.“

Kussmaul gelang es, den Zeitplan einzuhalten. Der erste Carrera GT für einen Kunden verließ planmäßig am 15. September 2003 die Manufaktur. Gebaut wurde er in Leipzig, was dem damals noch neuen Porsche-Produktionsstandort Prestige bringen sollte. Die Entscheidung hatte aber auch ganz praktische Hintergründe: „Wir waren in Zuffenhausen voll ausgelastet und der Wagen unterschied sich zudem komplett von allem, was wir dort bauten.“

Als der Carrera GT so weit war, dass ihn Roland Kussmaul zur Abnahme präsentieren konnte, gab es eine denkwürdige Fahrt auf der Nordschleife am Nürburgring. Roland Kussmaul fragte Walter Röhl danach in der Versuchswerkstatt, wie sich der Carrera GT an der Antoniusbuche fahren würde, einem schnellen Linksknick am Ende der langen Geraden auf der Döttinger Höhe. „Ich habe etwa 310 auf dem Tacho gehabt und musste ein, zwei Handbreit gegenlenken“, antwortete Röhl. „Das ging wie ein Lauffeuer durch die ganze Halle. Für mich war das aber auch ein Zeichen, wie gut der Wagen auch noch in so einem kritischen Bereich zu fahren war“, sagt Kussmaul.



NOTIZEN VON ROLAND KUSSMAUL

„Das Highlight des Autos ist der V10-Motor. Wenn man den ausdreht, entwickelt er einen infernalischen Sound.“ Für Filmarbeiten des Fernsehens fuhr Kussmaul den Carrera GT nachts um 3 Uhr durch den Engelbergtunnel. In der Mitte schaltete er zurück und beschleunigte. Der Regisseur war davon so begeistert, dass die Szene mehrfach wiederholt wurde. Beim dritten Mal stand die Polizei am Ende des Tunnels und winkte Kussmaul heraus: „Was zum Teufel treiben Sie da?“, fragte ihn der Beamte. Anwohner auf dem Engelberg hatten die Polizei alarmiert, weil sie sich nicht erklären konnten, was das für Geräusche waren, die sie aus dem Schlaf gerissen hatten.

Die Keramikbremse im Carrera GT war performanceorientiert, machte aber laute Geräusche. Wenn die Beläge eine Zeit lang nicht belastet wurden, verglasten sie leicht und erzeugten beim Zufahren auf eine rote Ampel laute Quietschgeräusche. „Das abzustellen hat uns viel Zeit und Arbeit im Detail gekostet.“

Auch an der Vorderachse gab es Knackgeräusche, die sich zunächst nicht lokalisieren ließen. Am Ende stellte sich heraus, dass der Dämpfer beim Umsetzen von Zug auf Druck innen einen Strömungsabriss, eine Art Kavitation, erzeugte.

Die Zentralmutter der Felge neigte nach längerer Laufzeit dazu, dass das Lösemoment deutlich anstieg. Es fiel im Versuch zunächst nicht auf, weil an den Versuchsfahrzeugen die Räder oft gelöst wurden. Porsche hatte extra im Bordwerkzeug einen speziellen Steckschlüsseleinsatz mitgegeben und ein Unterstellungsgetriebe im Betätigungshebel eingebaut. Doch selbst das war noch zu wenig. Man experimentierte lange mit Dingen wie Fettschmierung.

Der TÜV kritisierte die Art des Heckflügels. Porsche hatte vor, ihn nach schneller Fahrt im Stand offen zu lassen, damit die Wärme aus dem Motorraum besser entweichen konnte. Die Prüfer forderten, dass der Spalt kleiner sein müsste als ein Kinderkopf groß ist. Das wollte Porsche nicht. Die Lösung: Der Flügel blieb gemäß der Vorgabe des TÜVs unter Tempo 50 geschlossen und die Ingenieure nahmen einige Änderungen vor, um den thermischen Haushalt reguliert zu können.

Porsche veröffentlichte vor 20 Jahren noch keine eigenen Rekordrunden auf der Nordschleife, das blieb der Presse überlassen. 7:32,44 Minuten benötigte der damalige Chefredakteur des Magazins Sport Auto, Horst von Saurma, bei niedrigen Temperaturen mit nassen Stellen auf der Fahrbahn. Er merkte an, dass die Zeit „unter idealen Bedingungen sicher noch um gute zehn Sekunden unterboten“ werden könne. ◀

Text: Jan-Henrik Muche / Tobias Kindermann

Fotos: Roman Rätzke / Porsche

993 GT2 CLUBSPORT

Hartmut Kristen arbeitete von 1983 bis 2017 bei und für Porsche, die letzten drei Jahre als Berater Motorsport. Unter seiner Leitung entstand der 993 GT2 als Straßen- und Rennfahrzeug. An dieser Stelle liefert der Fachmann ergänzende Daten und Fakten zu dem 993 GT2 Clubsport in Ausgabe 4-2023

Zum Umfang der M 003 „Clubsportversion“, über die diese Variante des 911 GT2 bestellt wurde, gehörten:

- eingeschweißter Käfig in Straßenausführung (nur Diagonalstrebe, keine Kreuzstrebe im Bereich der Türöffnungen)
- Entfall Teppich, Dachhimmelverkleidung, Motorraumdämmung, Aktivkohlebehälter und Zusatzheizgebläse
- Profischalensitze mit schwer entflammablem Stoffbezug
- beigelegte 6-Punkt-Sicherheitsgurte
- beigelegter Feuerlöscher
- Vorrüstung Batteriehaupschalter
- starres Schwungrad mit per Torsionsfeder gedämpfter Mitnehmerscheibe
- Synchronringe 1. und 2. Gang in Stahlausführung

Aus dem ersten Punkt ergibt sich, dass die Karosserien von Clubsport- und Rennversion nicht identisch waren! Der sich deutlich von sonstigen 911 unterscheidende Klang beim Öffnen und Schließen der Türen rührt wesentlich daher, dass die Fahrzeuge mit Aluminiumtüren ausgerüstet wurden. Die beim beschriebenen Fahrzeug vom Serienstand des 911 GT2 Clubsport abweichenden Karosserieteile wurden nicht bei Porsche in der Produktion montiert, da es für diese Teile keine Zulassungsunterlagen für den öffentlichen Straßenverkehr gab. Das gilt auch für die einstellbaren Stoßdämpfer. Ich gehe davon aus, dass es sich um das Fahrzeug mit FIN-Endnummer ...XXX handelt, von dem es auch Bilder im Originalzustand nach Auslieferung gibt. (Anm. d. Red.: Tatsächlich handelt es sich um ein Fahrzeug mit einer anderen Fahrgestellnummer.) Dieses Fahrzeug wurde ursprünglich vom Porsche Zentrum München an einen deutschen Kunden ausgeliefert und 2006 an einen französischen Sammler verkauft. 2011 kam das Fahrzeug wohl wieder nach Deutschland zurück. Auch der Schaltknäufel wurde wohl nachträglich verbaut, um auf den Baustand des GT2 Evo umzurüsten.

Rätsel gibt mir der Motor auf, der kaum ein Evo-Motor sein kann. Erstens zeigt das Bild auf Seite 80 links, 2. Bild von oben, einen Serienlade-



kühler. Zweitens deuten die konisch sich verjüngenden Auspuffendrohre auf eine „normale“ Rennfahrzeugabgasanlage (?) hin. Diese Verjüngung war notwendig, um die Funktion der im ATL-Gehäuse integrierten Bypass-Klappe sicherzustellen. Durch den Entfall der serienmäßigen Abgasanlage mit Katalysatoren und Schalldämpfern wurde der Abgasgegendruck deutlich verringert. Da der Abgasturbolader bei der Rennversion vom Straßenfahrzeug übernommen wurde, diente die konische Verjüngung beim Rennfahrzeug dazu, den Abgasgegendruck bei höheren Drehzahlen wieder auf ein Niveau anzuheben, dass die Bypass-Regelung funktionierte. Über die Leistung des im beschriebenen Fahrzeug verbauten Motors möchte ich nicht spekulieren.

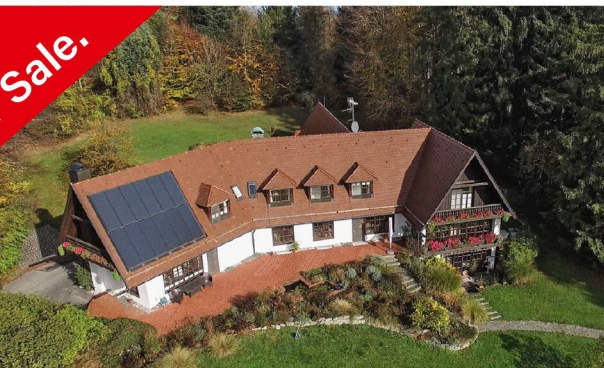
Der 911 GT2 Evo-Motor (M64/83) hat einen völlig anderen Ladeluftkühler und einen anderen Abgasstrang, bei dem ATL und Bypass-Ventile getrennt angeordnet sind. Von außen erkennbar ist das durch die geraden, außen liegenden Endrohre und zwei zusätzliche, mittig angeordnete Endrohre für den Bypass-Trakt. In dem Kasten auf Seite 79 steht, dass der Motor M64/84 die letzte Ausbaustufe des Evo-Motors M64/83 gewesen sei. Das stimmt nicht. Nach der Saison 1996 wurde der 911 GT2 Evo nicht mehr weiterentwickelt, auch nicht motorseitig. Es hatte sich gezeigt, dass dieses Konzept in der Klasse der GT1 Fahrzeuge, inkl. des Porsche 911 GT1, nicht mehr wettbewerbsfähig sein konnte.

Der Motor M64/84 war die für die Saison 1999 entwickelte Rennmotorversion für die GT2-Klasse, die sich vom Vorgänger M64/82 der Saison 1998 im Wesentlichen durch ein geändertes Kurbelgehäuse mit modifizierter Ölpumpe, Kolben und Zylinder mit 102 mm Bohrung, angepasste Zylinderköpfe und Motorsteuerung unterschied.

Mit luftgekühlten Grüßen, Hartmut Kristen

ANZEIGE

For Sale.



Denken Sie beim Immobilienkauf doch bitte auch an Ihre **Porsche-Schätze!** Platz für **8 Traumautos** in einem unwiederbringlichen **Luxus-Anwesen** in **Seeshaupt** bei München mit eigener **Zufahrt.**

Kontakt: Herr Partsch ☎ 0151 18485 369

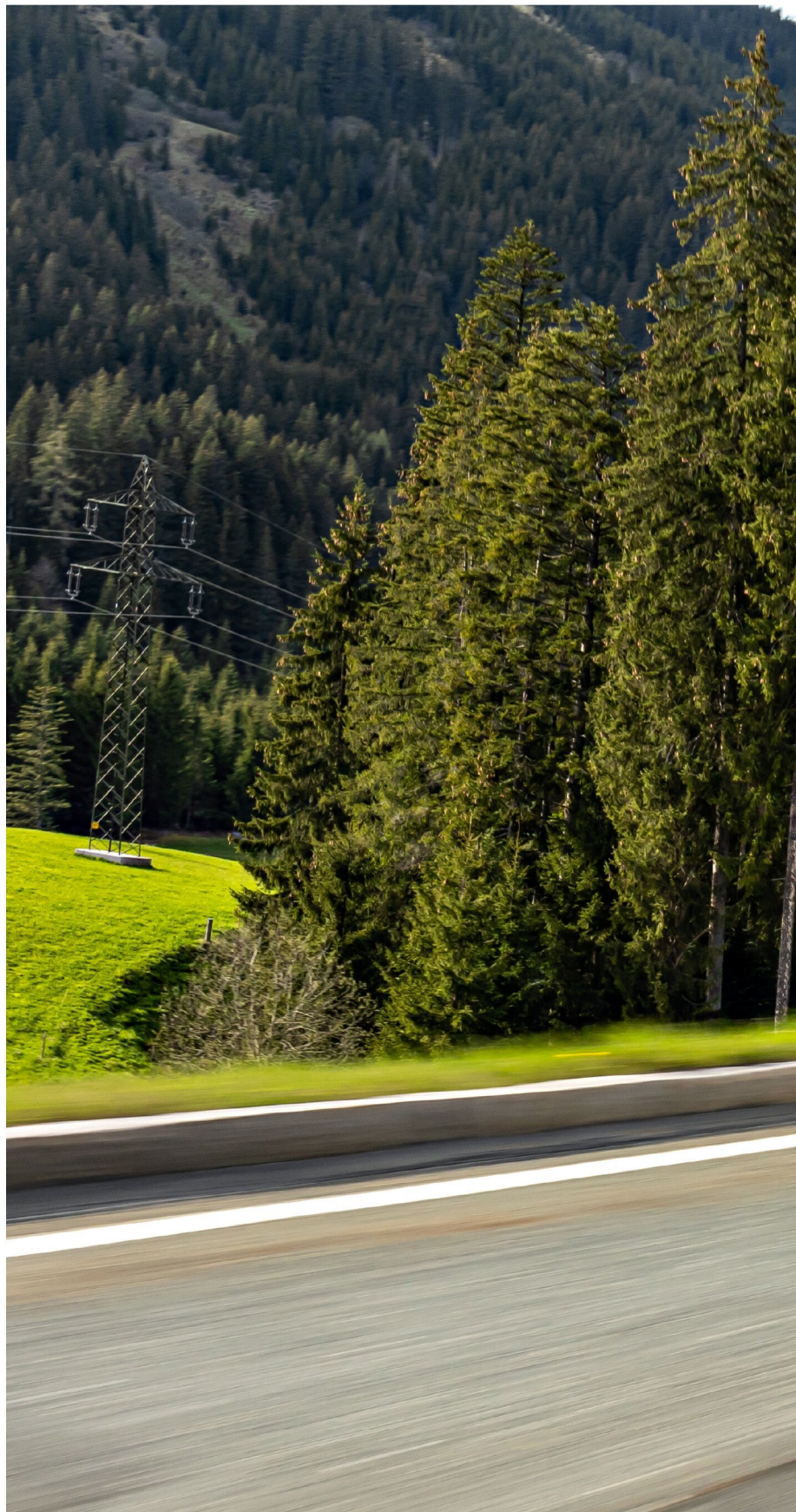
Mehr zur Immobilie erfahren Sie hier
(Einfach den QR-Code abfotografieren) ➔



MADE BY PORSCHE – CAYENNE E3.2

ABSCHIED AUF RATEN

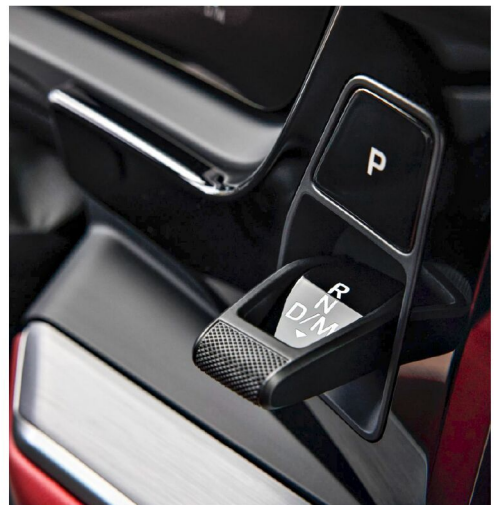
Er geht in seine letzte Runde: Porsche hat die dritte Generation des Cayenne nach bald sechs Jahren Bauzeit überarbeitet, um das Schlusskapitel des großen SUV mit Verbrennungsmotor zu schreiben.







**DAS NEUE COCKPIT ERINNERT AN DEN TAYCAN, WIRKT LEICHT UND ZURÜCKHALTEND.
DER WÄHLHEBEL WANDERTE VOM MITTETUNNEL ANS ARMATURENBRETT.**



Viel neue Technik steckt unter einer in weiten Teilen überarbeiteten Karosserie. So viel, dass angesichts der umfangreichen Änderungen von einem Facelift kaum noch zu sprechen ist. In rund zwei Jahren soll dann auch eine rein elektrische Variante auf den Markt kommen, aber weil kaum damit zu rechnen ist, dass alle Neuwagenkäufer sofort nach Marktstart zum E-Cayenne greifen werden, soll die aktuelle Verbrenner-Variante weiterlaufen. Mit Verkaufszahlen jenseits von 90.000 Exemplaren im Jahr bildet der Cayenne das wichtigste Modell im Produktportfolio.

70 Prozent der Produktion finden aktuell außerhalb Europas einen Abnehmer. Während die EU sich nach und nach zu einer Insel für Elektrofahrzeuge entwickelt, wird im Rest der Welt das Aus des Verbrenners nicht so stark vorangetrieben. Porsche hat sich das Ziel gesetzt, bis 2025 einen Anteil von 50 Prozent an elektrifizierten Fahrzeugen auszuliefern.

In dieser Quote sind Hybrid-Fahrzeuge eingeschlossen. Dazu wird der Cayenne beitragen, wenn auch zum Verkaufsstart noch nicht mit vollem Elan, weil es vorläufig nur den Basis-Hybrid gibt. 2030 will Porsche die Quote auf 80 Prozent gesteigert haben, aber nur noch vollelektrische Fahrzeuge zählen. Dann wird auch die Zeit des E3.2 abgelaufen sein.

Aktuell beschränkt sich das Angebot auf drei Versionen, Hybrid und Benziner. Porsche bietet den Cayenne mit dem bekannten V6-Motor mit Mono-Turbolader an. Statt bisher 340 PS liefert er nun 353 PS, das maximale Drehmoment steigt von 450 auf 500 Nm.

Dazu kommt der Cayenne E-Hybrid, bei dem die Leistung des V6 auf 304 PS reduziert wurde, während der Elektro-Motor an Kraft zugelegt hat und statt 136 PS nun 176 PS liefert. Dazu verdoppelt sich die rein elektrisch zu fahrende Reichweite auf fast 90 Kilometer. Die Systemleistung liegt mit 470 PS auf dem Niveau des Vorgängers (462 PS).

Vorläufiges Spitzenmodell ist der Cayenne S. Den V6-Biturbo mit 2,9 Litern Hubraum und 440 PS ersetzt beim neuen S-Modell ein V8-Biturbo mit 474 PS und vier Litern Hubraum. Das Drehmoment steigt von 550 auf 600 Nm.



Porsche ließ bei der Präsentation durchblicken, dass zwei weitere Hybrid-Modelle folgen werden. Wer hier auf den V8 als Verbrennerkomponente setzt, liegt sicher nicht falsch. Für den Markt in China gibt es den Cayenne auch mit einem Zweiliter-Vierzylinder als Hybrid, der 640 PS starke Turbo GT wird nur noch außerhalb Europas angeboten. Es sei zu aufwendig, den starken Motor auf die verschärften Abgasbestimmungen zu bringen, sagt Porsche. Dabei war der Wagen gefragt. Statt der anvisierten 2000 Exemplare wurde die stolze Zahl von 4000 Turbo GT verkauft.

ANTRIEB

Der Sechszylinder schaffte die neuen Abgashürden ohne große technische Änderungen. Im Prinzip wurde nur die Motorsteuerung angepasst. Statt 5,9 Sekunden von 0-100 km/h im Sport-Chrono-Modus reichen nun 5,7 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit steigt von 245 auf 248 km/h. Das ist klassische Facelift-Kosmetik, man bietet einen Tick mehr. Spüren wird man das im Alltag wenig.

Größer fallen die Unterschiede beim E-Hybrid aus. Porsche betont, das Zusammenspiel aus nun schwächerem Motor mit 304 PS und 420 Nm und stärkerer Elektromaschine sei effizienter als bisher. Doch die Leistungsreduzierung war auch nötig, damit der E-Hybrid dem Cayenne S nicht davonfährt. Der E-Hybrid beschleunigt in 4,9 Sekunden von 0-100 km/h, bis Tempo 200 vergehen 18,2 Sekunden. Als Spitze werden 254 km/h angegeben.

Um das Potenzial zu nutzen, muss genügend Strom im Akku sein. Anders als früher gibt es keine Möglichkeit mehr, den E-Hybrid im Normal-Modus konstant zu laden. Nur unterhalb von 55 km/h wird der Ladezustand der Batterie auf dem bestehenden Niveau gehalten. Müssen im reinen Verbrenner-Modus die 304 PS mit dem Leergewicht von 2425 Kilogramm (DIN) alleine kämpfen, dürfte die Dynamik verhaltener ausfallen. Mit einem neuen, serienmäßigen AC-Ladegerät mit 11 kW (bisher 7,2) lässt sich die Batterie in 2:15 Stunden aufladen.



Der neue V8 im Cayenne S ist kein Marketing-Schachzug. Der bisherige V6 mit 2,9 Litern Hubraum und 440 PS war an seiner Leistungsgrenze angelangt. Grob gesagt sind die 474 PS der neuen Maschine das Ergebnis einer Anpassung des bisherigen Turbo mit 550 PS an die aktuellen Emissionsvorgaben.

Die Grenzwerte haben sich im Prinzip nicht geändert. Sie müssen nur über einen deutlich weiteren Bereich und unter verschärften Betriebsbedingungen erbracht werden. Ein wichtiger Punkt ist, dass die Motoren nun konstant mit Lambda 1 laufen müssen. Bislang ließ sich etwa im Vollastbereich das Gemisch anfetten, also unter Lambda 1 gehen, damit der Motor kühler läuft.

Nun sind die Regeln strenger. Das führt dazu, dass unter hoher Last die Abgastemperaturen ansteigen. Als einen zentralen Punkt hat Porsche deshalb die Biturbo-Twin-Scroll-Lader gegen Mono-Scroll-Lader getauscht. Technisch gesehen sind die Twin-Scroll-Turbolader die bessere Lösung. Bei ihnen werden die Abgase geteilt und in zwei Kanälen dem Turbolader zugeführt. Das sorgt dafür, dass sich die Abgasströme weniger beeinflussen, der Abgasgedruck geringer wird und der Lader besser anspricht.

Doch sie vertragen heiße Abgas-Temperaturen schlechter als die robusteren Einzel-Turbolader. Durch die neue Abstimmung gelang es aber, den Verbrauch in diesem Bereich zu senken. Sauberere Abgase und weniger Spritdurst gehen mit einem Verlust bei der Leistung einher.

Um das Ansprechverhalten wieder zu verbessern, kommen elektronisch geregelte Wastegates zum Einsatz, der Kraftstoffdruck wurde von 250 auf 350 bar erhöht und die Einlassnockenwelle verfügt nun über zwei Nockenprofile pro Ventil. Der Cayenne S beschleunigt in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, Tempo 200 wird nach

18,3 Sekunden erreicht. Die Spitze liegt bei 273 km/h. Alle Motoren werden wie bisher bekannt mit einem Achtgang-Automatik-Getriebe kombiniert.

FAHRWERK + BREMSEN

Viel Feinarbeit steckt im Fahrwerk. Die verstellbaren Dämpfer besitzen nun zwei Ventile statt einem. Damit können Zug- und Druckstufe getrennt geregelt werden, womit sich die Bandbreite der Federungscharakteristik in Richtung Komfort verschieben ließ. Dazu tragen auch die neuen Reifen bei, deren Durchmesser von 760 auf 790 mm angewachsen ist. Sie können mit weniger Luftdruck gefahren werden, was den Komfort erhöht. Serie bei allen Cayenne ist nun auch das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Dazu kommt eine neue optionale Luftfederung. Porsche hat sich von der kompliziert abzustimmenden Dreikammer-Technik mit zwei Regelventilen verabschiedet und setzt nun auf zwei Kammern mit einem größeren Ventil, das auch noch robuster ist. Weniger ist mehr: Den Ingenieuren gelang damit eine Abstimmung, die deutlich ruhiger arbeitet.

Im Cayenne E-Hybrid und Cayenne S wird zudem ein elektronischer Bremskraftverstärker verwendet, der im Hybrid den Übergang zwischen Rekuperation und Bremsen sanfter gestaltet. Beim Cayenne S wurden die Bremsen vergrößert auf vorne 410 mm (+ 20 mm) und hinten 358 mm (+ 28 mm).

LICHT

Porsche gibt dem Cayenne jetzt nicht nur serienmäßig Matrix-LED-Scheinwerfer mit, optional steht eine verbesserte Version in der Preisliste, die Porsche HD-Matrix-LED-Licht nennt und weltweit erstmals bei einem Fahrzeug eingesetzt wird. Die Scheinwerfereinheit besteht aus vier Elementen. Die beiden oberen stellen das Abblendlicht zur Verfügung und können das Fernlicht verstärken. Die beiden unteren Elemente besitzen jeweils 16.386 kleine LEDs, die über einer Steuerung aktiviert und deaktiviert, sowie in 1.024 Stufen gedimmt werden können. Eine der Einheiten besitzt eine weitwinkelige Auslegung, das andere die eines Teleobjektivs. Entgegenkommende Autos werden ausgeblendet,



**DER EINSTIEG BEGINNT AUCH WEITERHIN MIT DEM
DREILITER-V6-TURBO, DIE ACHTGANG-AUTOMATIK IST GESETZT.
NEU IM PROGRAMM IST DER VIERLITER-V8-TURBO MIT 474 PS.**



Cayenne Typ E3.2

Motor: wassergekühlter V-Motor mit Turbo-Aufladung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 84,5 x 89,0 mm

Hubraum: 2995 cm³

Leistung: 260 kW (353 PS) bei 5400 U/min

Drehmoment: 500 Nm bei 1450-4500 U/min

Verdichtung: 11,2 : 1

Gemischaubereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Achtgang-Tiptronic S

Karosserie: selbsttragend

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, Aluminium-Mehrlenker-Vorderachse (vorn + hinten); elektromechanische Servolenkung, PASM-Fahrwerk

Bremsen: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten); gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen mit Durchmesser 360 x 36 mm (vorn), 330 x 28mm (hinten)

Radstand: 2895 mm

Spur: 1676 mm vorne, 1653 mm hinten

L x B x H: 4930 x 1983 x 1698 mm

Räder/Reifen: 9 J x 20 mit 255/55 ZR 20 (vorn); 10,5 J x 20 mit 295/45 ZR 20 (hinten)

Leergewicht (DIN): 2055 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2835 kg

Höchstgeschwindigkeit: 248 km/h

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

Tankinhalt: 75 l

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,1-10,8 l/100 km

CO₂-Emissionen (WLTP): 275-246 g/km

Basispreis: 89.097 Euro

Menschen, die am Straßenrand laufen, besonders stark angeleuchtet, um den Fahrer auf die Gefahr hinzuweisen. Und bei Bedarf kann der Scheinwerfer die Straße bis auf eine Länge von 600 Meter ausleuchten.

OPTIK

Manchmal gewinnen die Autos bei einem Facelift gestalterisch an Reife, manchmal verwässert es den gelungenen Erstentwurf. Wo steht hier der Cayenne E3,2? Die Neuauflage wirkt nicht weniger stimmig als der Vorgänger, setzt aber andere Akzente. Das Design der Scheinwerfer nimmt Anleihen beim Porsche Taycan, sie stehen nun etwas steiler. Der Taycan stand auch an anderer Stelle Pate, wie etwa bei der Gestaltung der Heckleuchten mit dem verbindenden Leuchtelement. Der Cayenne wirkt mit seiner neuen Motorhaube, den etwas stärker ausgestellten Kotflügeln konturierter. Bug und Heckschürze wurden ebenfalls neugestaltet.

Auch im Innenraum ist mehr Taycan zu spüren – früher war der 911 die Inspiration. Das neue volldigitale Armaturenbrett verweist klar auf den Elektro-Porsche. Es fügt sich zurückhaltend ein, vor allem der Verzicht auf eine Hutze lässt es leicht wirken. Der Wählhebel wanderte ans Armaturenbrett rechts neben dem Lenkrad, dafür finden sich in der Mittelkonsole einige Bedienelemente zur Regulierung der Klimatisierung. Auch die Luftdüsen lassen sich manuell verstellen. Das Lenkrad stammt nun aus dem Porsche 911. Ein Feinstaubsensor schaltet auf Umluft, wenn er außen eine zu große Belastung erkennt, reinigt im Umluftbetrieb die Luft im Fahrgastraum, optional gibt es einen Ionisator.

FAHREINDRUCK

Beim Basis-Cayenne von einem Einstiegsmodell zu sprechen, wird dem Wagen nicht gerecht. Der V6 legt sich mit sympathisch sportlichem Klang ins Zeug. Und man spürt vor allem: Auch in der Fahrzeugklasse mit einem Leergewicht jenseits von zwei Tonnen macht es einen Unter-

schied, ob auf der Vorderachse ein im Vergleich schwerer V8 lastet. Porsche geht von rund 50 Kilo Mehrgewicht aus, die der große Motor auf die Vorderachse drückt.

Das gibt dem Cayenne eine Art von Leichtigkeit, die man schnell schätzen lernt. Da wir aber von Porsche reden, gehört auch etwas anderes zur Realität: Längsdynamisch ist man auf dem Niveau eines aktuellen Golf GTI unterwegs. Aber spielt das im Alltag die große Rolle? Der V6 ist zu Recht die gern gewählte Motorisierung.

Gilt das auch für den Cayenne E-Hybrid? Er bringt gegenüber dem Basis-Cayenne fast 400 Kilo Mehrgewicht auf die Waage (2425 statt 2055 kg). Beim Fahren bleibt das Gefühl, die Rückbank sei voll besetzt. Auf der anderen Seite wirkt der Wagen dadurch gut ausbalanciert.

Der König der Herzen ist im aktuellen Portfolio der Cayenne S mit seinem V8. Er dreht leichtfüßig hoch, treibt den 2160 Kilogramm leer wiegenden Wagen mit Vehemenz voran, bietet eine Soundkulisse, die präsent, sportlich und dabei trotzdem nicht aufdringlich wirkt. Zu einem Fahrzeug wie dem Cayenne, das ohnehin eher dem Motto „haben ist besser als brauchen“ folgt, passt diese Maschine gut.

Was fiel uns sonst noch auf: Die umlaufende Spange aus Kunststoff, die dem Armaturenbrett eine klare waagerechte Linie gibt, wirkt in dem ansonsten hochwertigen Umfeld etwas preiswert. Die Lenkung dreht etwas zu leicht und die fleißig schaltende Automatik verhindert bereits im Normalmodus, dass die Motoren ihre Elastizität ausspielen können – auch das ist ja ein emotionales Fahrerlebnis. In Sport und Sport plus kommt noch mehr Hektik auf – das sind eher Einstellungen, die man auf abgesperrter Strecke einsetzen kann, aber im Alltag kaum brauchen wird.

In der Grundeinstellung beherrscht das Fahrwerk eine gute Balance aus straffem Fahrverhalten, ohne unkomfortabel zu sein. Mehr Härte muss nicht sein. Das macht den Cayenne zu einem angenehmen, souveränen Reisewagen.

FAZIT

Never change a running system – Porsche hatte keinen Anlass, am Cayenne große Änderungen vorzunehmen. Das Facelift wirkt optisch stimmig, die Motoren sind sauberer, das Fahrwerk agiert souverän. Vor allen der Cayenne S wirkt mit dem neuen V8 wie in einer neuen Klasse angekommen. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche




GRENZENLOSE MÖGLICHKEITEN UND PURER GENUSS:

Das haben Porsche und die Keramikgrills von Big Green Egg gemeinsam.

Big Green Egg ist der Original Evergreen seit 1974 und der beliebteste Kamado-Grill aus allerbesten Keramik. Eine Mischung aus uralter Weisheit und innovativer Technologie. Einzigartiges Design, hervorragende Qualität und ein exquisites Ergebnis. Ein Grillerlebnis, das einzigartigen Genuss verspricht.

Das EGG bietet schier grenzenlose Möglichkeiten: Räuchern, braten, schmoren, backen, grillen! Ob zartes Entrecote, köstlicher Fisch mit Salzkruste oder vegetarisch mit gefüllter Spitzenpaprika: Mit dem Big Green Egg wird jedes BBQ ein Erfolg. Ob Mini für unterwegs, über Medium für Familie und Freunde bis zu 2XL für Großevents – bei den sieben Modellen ist für jeden Anspruch das richtige dabei.

www.biggreenegg.de

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



VERLOSUNG

Gewinnen Sie ein
BIG GREEN EGG MINIMAX
im Wert von
1.149 Euro!

MACH JETZT MIT
UND GEWINNE!



Die Größe ist vielleicht nicht beeindruckend, aber das macht dieses EGG mit seiner Leistungsfähigkeit mehr als wett. Das MiniMax ist das jüngste Mitglied der Big Green Egg-Familie und zwar nur 7 cm höher als das Mini, aber die erheblich größere Kochfläche lässt sich schon mit der des Modells Small vergleichen. Das heißt: Sie können damit bequem für vier bis sechs Personen kochen. Sogar direkt auf dem Tisch, wenn Sie mögen, denn mit seiner Höhe von 50 cm ist das MiniMax ein ideales EGG-Tischmodell.

TEILNAHME

BIS ZUM 13.08.23

AUF WWW.PF-MAGAZIN.DE.



Big
Green
Egg 



Im Rahmen der Porsche European Open in Hamburg zeigte Big Green Egg wie mobil das Modell MiniMax einsetzbar ist: Auf dem Dachträger eines 911 Carrera 4S, foliert im Big Green Egg-Design. Der Wagen wird in den kommenden Monaten auf verschiedenen Veranstaltungen im Einsatz sein.

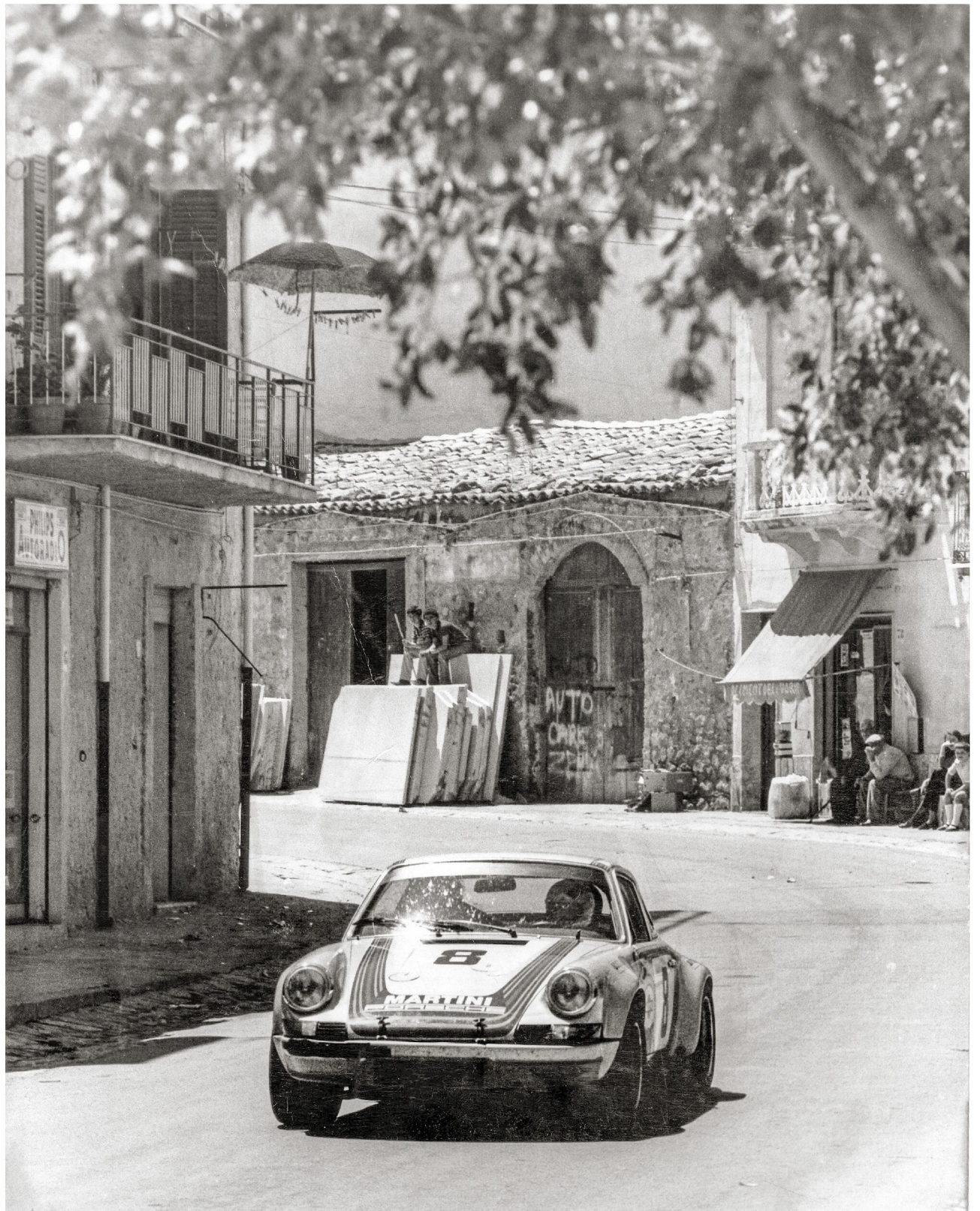




SPORT-SCHAU – TARGA FLORIO 1973

ZUM LETZTEN MAL ERSTER

Vor 50 Jahren fand der letzte Weltmeisterschaftslauf des schwersten Straßenrennens aller Zeiten statt, der Targa Florio. Bis dahin hatte sich Porsche bereits zehn historische Gesamtsiege gesichert. Und auch 1973 sollten die Stuttgarter brillieren – trotz dramatischer Ereignisse.





Es war ein bewegender Moment, als der gelernte Speditionskaufmann Gijs van Lennep 2016 erneut in den 911 Carrera RSR stieg. Der große alte Rennfahrer, von jeher ein Multitalent, sah sich kurz um, startete den Motor, lächelte, gab Gas und donnerte wie einst durch Sizilien. Nur dass es sich um das Schwesterauto seines Targa Florio-Siegeswagens von 1973 handelte, das heute im Porsche Museum steht. Das Original konnte es nicht sein – das hat zwar überlebt, gehört aber heute einem Privatmann.

Aber immerhin durfte Gijs van Lennep das Fahrzeug der Targa-Drittplatzierten von 1973, Leo Kinnunen und Claude Haldi, über die noch befahrbaren Passagen der alten Targa Florio lenken – über wilde kleine Landstraßen, über skurrile tektonische Unebenheiten, durch eigentlich ruhige und abgelegene Dörfer. Viel Zeit, um über die letzte Targa mit Weltmeisterschaftsstatus nachzudenken ...

Sizilien, 13. Mai 1973: Vor dem Start der 57. Targa Florio auf dem Piccolo Circuito delle Madonie ist allen klar, dass der sechste Wertungslauf der Sportwagen-Weltmeisterschaft des Jahres 1973 der finale auf diesem Straßenkurs und die Sieger die letzten ihrer Art hier auf der

italienischen Insel sein würden. Die Autos sind schlicht zu schnell geworden für die ausgefahrenen und kaum abgesicherten Straßen.

Die erste Targa fand bereits 1906 statt, sie endete mit einem Sieg von Alessandro Cagno auf einem Itala 35/40HP. Seitdem hatte sich der Streckenverlauf zwar häufig verschoben, die Sicherheitsvorkehrungen blieben aber unverändert. Es gab fast keine. Wie sollte man auch eine 72 Kilometer lange Rennstrecke auf öffentlichen Straßen völlig absichern?

START DER TARGA FLORIO 1906, LETZTER WM-LAUF 1973

Manch kopfloser Zuschauer lief mitten im Rennen über die Straße. Euphorisierte Fans nutzten das Rennen zu Mutproben, standen mitten auf der Piste und sprangen erst zur Seite, wenn sie das Weiße in den Augen der Fahrer sehen konnten. Immer wieder kam es vor, dass ein Bauer mit landwirtschaftlichem Gerät zu seinen Ländereien tuckerte – während des Trainings oder gar des Rennens. Das normale Leben ging während der Targa Florio ja weiter. Und auch der Tod fuhr immer mit.

Unglaubliche 700.000 Zuschauer säumten am Renntag 1973 die Strecke. Ihr Interesse gilt

hauptsächlich den italienischen Werkswagen von Ferrari, Alfa Romeo und Lancia. Ferrari hat zwei 312 PB für die Fahrerpaarungen Arturo Merzario/Nino Vaccarella und Jacky Ickx/Brian Redman gemeldet. Für die Sizilianer ist der in Palermo geborene Vaccarella ein Volksheld, der die Targa Florio – 1965 mit Lorenzo Bandini im Ferrari 275 P2 und 1971 mit Toine Hezemans im Alfa Romeo T33/3 – schon zweimal gewonnen hat.

Ein gewisser Jacky Ickx gibt im zweiten Ferrari 312 PB sein Targa-Florio-Debüt. Auto-delta schickt zwei Alfa Romeo Tipo 33TT12 mit Clay Regazzoni/Carlo Facetti und Rolf Stommelen/Andrea de Adamich ins Rennen. Auch Lancia ist mit einem Werkswagen vertreten; den Stratos fahren Sandro Munari und Jean-Claude Andruet.

Die stärkste Konkurrenz für die italienischen Wagen kommt aus Deutschland – was zu diesem Zeitpunkt aber kaum jemand ahnt. Insgesamt drei 911 Carrera RSR werden von Porsche nach Sizilien gebracht, aber selbst die beiden Dreiliter mit je rund 315 PS sind auf dem Papier deutlich langsamer als die viel stärkeren Prototypen von Ferrari und Alfa Romeo.



Günter Steckkönig und Giulio Pucci fahren mit dem Trainingsauto (1.) auf den 6. Platz, Leo Kinnunen und Claude Haldi werden auf dem Carrera RSR mit der Startnummer 9 (o.) Dritte im Gesamtklassement.

Dafür bieten die Stuttgarter eine Phalanx an motivierten Piloten auf: Herbert Müller, Gijs van Lennep, Leo Kinnunen, Claude Haldi, Günter Steckkönig und Giulio Pucci. Letzterer ist der Sohn des Baron Antonio Pucci, der die Targa 1964 als Partner von Colin Davis im Werks-Porsche 904 GTS gewonnen hatte.

PROTOTYPEN GEGEN SPORTWAGEN

Drei Wochen vor dem Rennen erkunden zunächst zwei Trainings-RSR die Strecke. Eine Woche vor dem Start trifft ein weiterer Wagen mit den beiden für den Start vorgesehenen RSR ein. Die Begleitung: Norbert Singer, zwei Ingenieure und sieben Mechaniker. Die haben gleich zu tun, nachdem Baron Pucci als zweiter Fahrer neben Günther Steckkönig einen der Einsatzwagen und ein Trainingsauto beschädigt hat. Das Rennen sollen zwei Dreiliter-RSR sowie ein älterer 2.8 RSR bestreiten.

Die Woche vor dem Start beginnt mit einem ersten tödlichen Unfall. Der britische Privatfahrer Charles Blyth hat für sich und seinen Freund und Teamkollegen Robert Cuthbertson einen Lancia Fulvia HF gemeldet. Bei der technischen Abnahme vor dem ersten Training am Mittwoch, den 9. Mai, wird der Tank des Lan-

cia von den Kommissaren als illegal erklärt und dem Briten aufgetragen, die notwendige Reparatur bis zum Rennstart vorzunehmen.

Blyth und Cuthbertson fahren von der Strecke auf die Straße, die Palermo mit Buonfornello verbindet und die für den normalen Verkehr geöffnet ist. Dort kollidiert der Lancia mit einem Fiat 1100, der einen Porsche 911S auf

PORSCHE GESAMTSIEGE BEI DER TARGA FLORIO

- 1956 – Umberto Maglioli – Porsche 550 A Spyder
- 1959 – Edgar Barth/Wolfgang Seidel – Porsche 718 RSK Spyder
- 1960 – Joakim Bonnier/Hans Herrmann – Porsche 718 RS 60 Spyder
- 1963 – Joakim Bonnier/Carlo Abate – Porsche 718 GTR
- 1964 – Colin Davis/Antonio Pucci – Porsche 904 Carrera GTS
- 1966 – Herbert Müller/Willy Mairesse – Porsche 906 Carrera 6
- 1967 – Paul Hawkins/Rolf Stommelen – Porsche 910-8
- 1968 – Vic Elford/Umberto Maglioli – Porsche 907-8
- 1969 – Gerhard Mitter/Udo Schütz – Porsche 908/02 Spyder
- 1970 – Jo Siffert/Brian Redman – Porsche 908/03 Spyder
- 1973 – Gijs van Lennep/Herbert Müller – Porsche 911 Carrera RSR

BEI DER TARGA FLORIO HAT DAS CHAOS SYSTEM. HIER UND DA STEHEN FAHRZEUGE, AUCH LASTKRAFTWAGEN, AM STRECKENRAND UND AUF DER PISTE. AUSLAUFZONEN SIND IN DEN ENGEN ORTSCHAFTEN UNMÖGLICH, IN KURVEN SELTEN.



BP, Dunlop, BOSCH

Targa Florio 1963

Gesamtklassement 1. J. Bonnier/C. Abate

Gesamtklassement Gran Turismo Prototypen 2000 cc	1. E. Barth / H. Linge	CARRERA 2ht.
	1. J. Bonnier / C. Abate	
Gran Turismo 2000 cc	2. U. Maglioli / G. Baghetti	CARRERA 2ht.
	1. E. Barth / H. Linge	CARRERA ABARTH 2ht.
Gran Turismo 1600 cc	2. Baron Pucci / P.E. Striible	CARRERA 1600 cc
	1. G. Koch / S.v. Schwiter	

PORSCHE



dem Anhänger geladen hat. Während die drei Fiat-Insassen mit leichten Blessuren davonkommen, werden die beiden Briten schwer verletzt. Ersthelfer ist Arturo Merzario, der im Werks-Ferrari 312PB von der technischen Abnahme kommt. Er leistete sofort Erste Hilfe – wie schon beim 1000-km-Rennen von Buenos Aires 1971 und Jahre später beim verheerenden Unfall Niki Laudas auf dem Nürburgring 1976.

Während Cuthbertson überlebt, stirbt Charles Blyth einen Tag später. Die Kosten für den Rücktransport des Leichnams übernimmt der britische Rennfahrer und Porsche-Pilot Vic Elford. Er sagt später: „Die Targa Florio war immer mein Lieblingsrennen.“ Zwischen 1967 und 1972 fährt er sie sechsmal hintereinander. Zwar siegt er nur 1968, brennt aber bei jedem folgenden Rennen jeweils die schnellste Runde in den schrundigen Asphalt.

Bei der Targa Florio hat das Chaos System. Hier und da stehen Fahrzeuge, darunter Lastkraftwagen, am Streckenrand und somit auf der Piste. Auslaufzonen sind in den engen Ortschaften unmöglich, auf freier Strecke in Kurven selten und auf Geraden gar nicht an-

gedacht. Streckenposten gibt es hier und dort, doch wirklich regeln können sie nichts. So ist es kein Wunder, dass auch die letzte echte Targa Florio weitere Opfer fordert.

SIEG FÜR STARTNUMMER 8

Am Tag des Rennens liegt Italien wie erwartet vorn. In den ersten Runden dominieren die Prototypen von Ferrari und Alfa Romeo. Alfa muss am Renntag allerdings auf ein Fahrzeug verzichten: Clay Regazzoni hat im Abschluss-training einen Unfall. Er kommt im bergigen Teil der Strecke von der Fahrbahn ab, der Wagen überschlägt sich und bleibt mit den Rädern nach oben in einem Acker liegen. Regazzoni bleibt unverletzt – man muss ja auch mal Glück haben.

Vom Start weg führt der Trainingsschnells-te Merzario im Ferrari 312PB vor Rolf Stommelen im Alfa Romeo und seinem Teamkollegen Ickx. Dahinter folgten Munari im Lancia und schon als Fünfter Müller im Porsche.

Noch vor Ende der dritten Runde haben sich beide Ferrari und der bis dahin verbliebene Alfa Romeo verabschiedet. Merzario stoppt am Ende der ersten Runde die Folge eines Rei-



fenschaden. Anstatt den platten Reifen durch das mitgeführte Reserverad auf freier Strecke zu ersetzen, fährt er bis zu den Boxen auf der Felge weiter. Kaum ist Merzario mit neuen Reifen wieder unterwegs, bricht die stark in Mitleidenschaft gezogene Hinterradaufhängung.

Ickx dagegen touchiert mit seinem Ferrari in der zweiten Runde eine Mauer, wobei die Front so sehr demoliert wird, dass er kurz darauf aufgeben muss. Stommelen hatte Ende der zweiten Runde den Alfa Romeo zwar in Bestzustand an Andrea de Adamich übergeben, der aber kollidiert in der dritten Runde mit dem Lancia Fulvia Sport von Ugo Locatelli. Dabei bricht die Aufhängung des T33TT12.

So geht der 911 Carrera RSR in den Martini-Farben von Herbert Müller und Gijs van Lennep bereits nach vier von elf Runden in Führung. Die Porsche schaffen es, sich aus Unfällen und Dramen herauszuhalten.

Nach elf Runden geht der 911 Carrera RSR mit der Startnummer 8 des Teams Müller/van Lennep als Erster über die Ziellinie. Leo Kinnunen und Claude Haldi mit der Startnummer 9 werden Dritte und Günter Steckkönig und Giu-

lio Pucci im 2,8-Liter-RSR mit der Startnummer 107 erobern noch den sechsten Gesamtrang. Privatteams komplettieren den Erfolg in 2,8-Liter-RSR auf den Plätzen sieben und acht. Was für ein Erfolg für die unterlegenen GT-Sportwagen, was für ein Triumph für Porsche!

Cerda, Sizilien, 2016: Gijs van Lennep, inzwischen 74 Jahre alt, stellt nach einer heißen Fahrt auf den Spuren der Targa Florio den knisternden 911 Carrera RSR ab. Die Fahrt hat ihm sichtlich Spaß gemacht.

Aber wie konnten er und Herbert Müller damals mit einem GT-Rennwagen gegen die überlegenen Prototypen gewinnen? „Ganz einfach,“ sagt van Lennep, „weil die anderen Fehler machten. Merzario hatte einen Schaden am Auto zu verantworten, Ickx kannte die Strecke nicht gut genug. Und nach drei Runden führten wir. Wir fuhren einfach nur präzise. Wenn man in einem Straßenrennen wie der Targa Florio nur einen kleinen Fehler macht, kann man eben schon raus sein.“ Und ergänzt dann sehr nachdenklich: „Mein Sieg in Le Mans 1971 war der beste, aber der Sieg bei der Targa Florio 1973 ist in meinem Herzen der noch bessere ...“

PORSCHE UND DIE TARGA FLORIO



550 + 718

Gleich beim ersten Versuch den Sieg davonzutragen, ist nicht vielen vergönnt – Porsche schon. Mit einem 550 A Spyder startete Umberto Maglioli 1956 bei der Targa Florio, düpierte die Konkurrenz und ging als Erster durchs Ziel. 1957 pausierte Porsche, um 1958 generalstabsmäßig mit dem weiterentwickelten 718 anzugreifen. 718 RS, RS 60, RS 61, GTR und W-RS sicherten Porsche bis 1964 vier Siege und diverse Podiumsplätze. Dabei stieg die Leistung beim W-RS bis auf 240 PS.

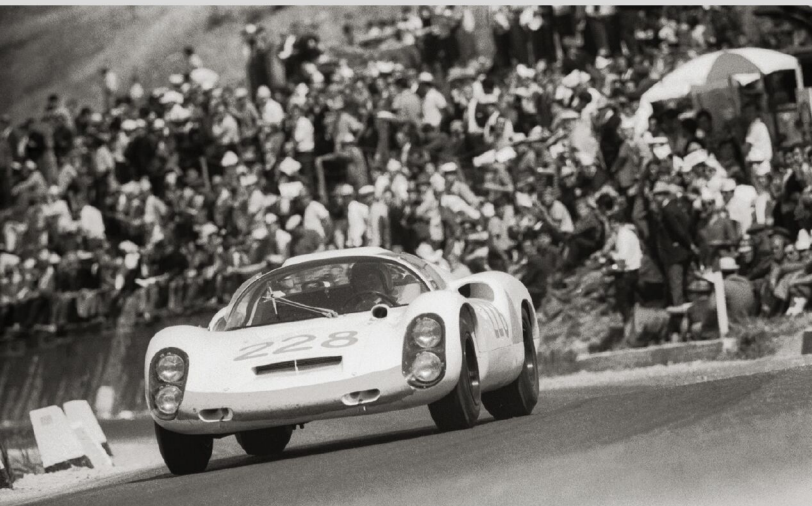




356

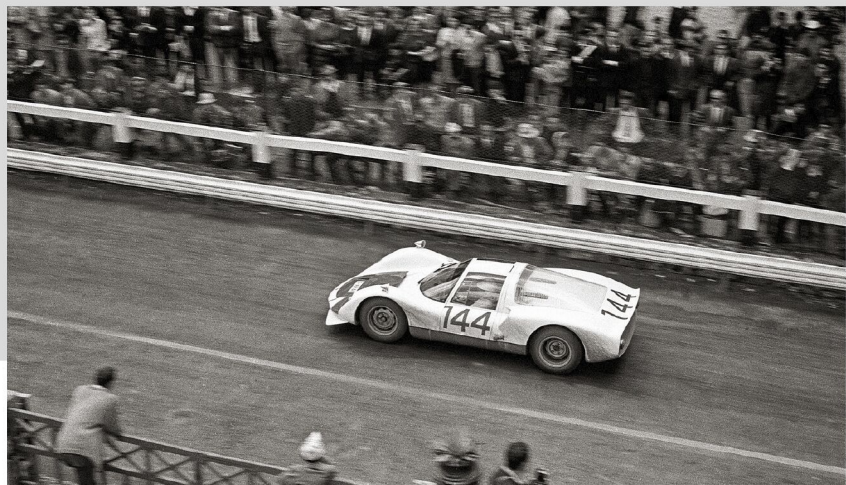
Zwar hat nie ein 356 die Targa Florio gewonnen, war aber stets konkurrenzfähig. Schon 1958 fuhr ein 110 PS starker 356 A Carrera 1500 GS mit und errang den 6. Gesamtrang. Es folgten die leichten 356 B Carrera Abarth GTL (diverse 6. Plätze) sowie die 175 PS starken und 200 km/h schnellen 356 B 2000 GS, letztere mit jeweils dritten Gesamtplätzen 1963 und 1964.

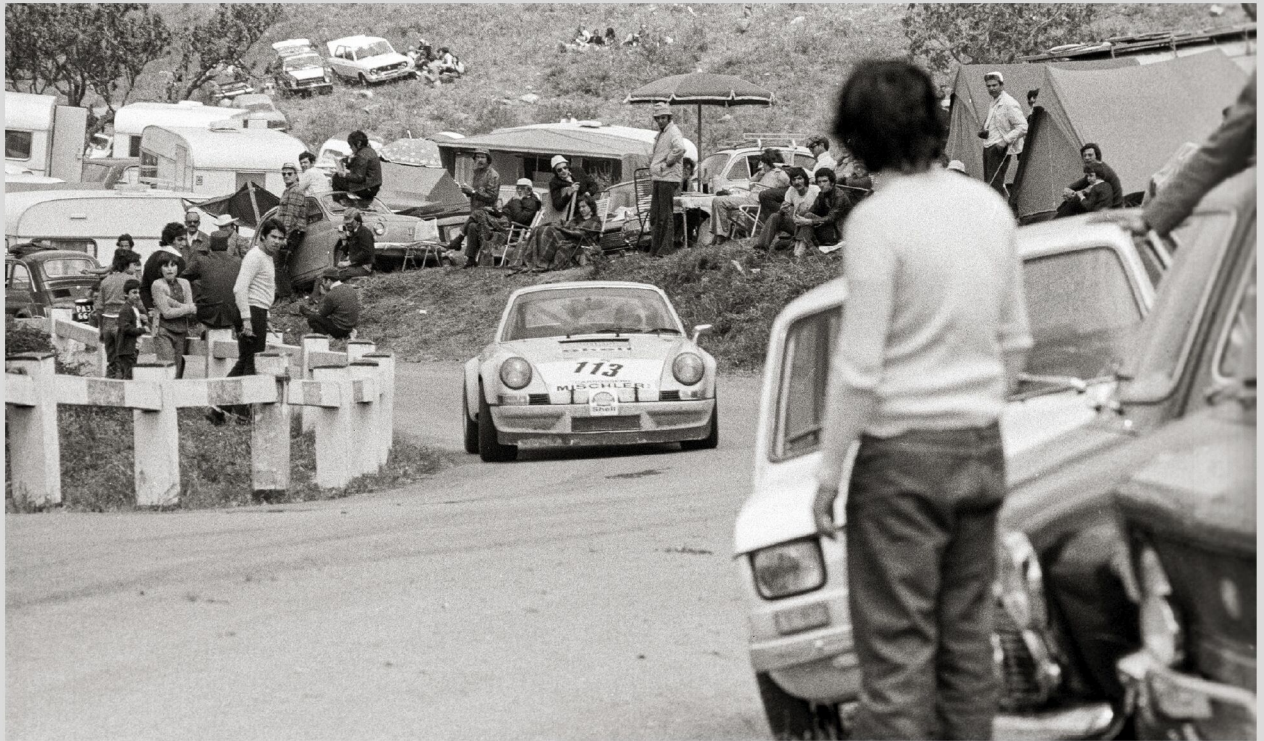
PORSCHE UND DIE TARGA FLORIO



904, 906, 910 + 908

Der 904 dominierte die Targa Florio 1965 mehr oder weniger, nur zum Gesamtsieg reichte es nicht. Der zweite bis fünfte Platz gingen jedoch an 904-Derivate, angeführt vom nur 570 Kilo schweren Bergspyder mit 260 PS starkem Achtzylinder-Boxer. 1966 folgte die Weiterentwicklung 906, unter anderem mit einem Sieg eines Privatteams mit Willy Mairesse und Herbert Müller am Steuer. 1967 dominierten auf Sizilien die 910, Nachfolger des 906. 1969 und 1970 siegten die Sportwagen-Prototypen 908.





911

Als normales Straßenauto blieb der 911 bei der Targa Florio sieglos, war aber dennoch ein wichtiger Baustein in der Targa-Florio-Historie von Porsche. 1967 kam ein 911 S als Siebter in der Gesamtwertung ins Ziel, auch 1971 und 1972 nahmen einige 911 S teil. Sie fuhren 1971 auf Platz 4, 8 und 10 über die Ziellinie, 1972 als Fünfter, Sechster und Zehnter. Unter Privatfahrern zählte der 911 S zu den bevorzugten Sportwagen.



911 CARRERA RSR

Der Carrera RSR basierte auf dem 911 Carrera RS 2.7 und ging in Sizilien als 2.8 RSR und 3.0 RSR ins Rennen. Die Dreiliter-Version drehte bis 8000/min und war 270 km/h schnell, später leistete der Sechszylinder-Boxer sogar bis zu 330 PS. Mit dem Sieg bei der letzten als WM-Lauf gewerteten Targa Florio 1973, sowie weiteren guten Platzierungen in diesem Jahr, ging der 911 Carrera RS in die Geschichte ein. ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Porsche

SOMMERTIPPS & -GEWINNE

Teilnahme auf www.porsche-fahrer.de.



Collagen + Exfoliant Set Medium

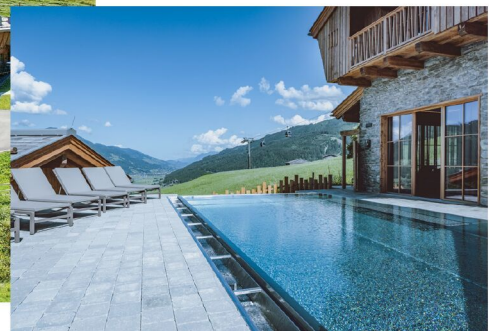
Zwei Sets im Wert von je 268 Euro gewinnen

Das Collagen + Exfoliant Set Medium ist ein einzigartiges dreiteiliges Hautpflege-System, speziell entwickelt, um die Zeichen der Hautalterung und den Verlust der Hautelastizität zu reduzieren.

Es besteht aus 7% AHA Active Fluid, Collagen Day und Collagen Night Serum und ist die elementare Basis Ihrer täglichen Hautpflege. Die in Synergie wirkenden 3 enthaltenen Produkte helfen, die Haut zu regenerieren, Fältchen und feine Linien zu glätten und die Zellerneuerung zu stimulieren. Die Haut wirkt jünger, vitaler und fühlt sich geschmeidiger an.

www.qmsmedicosmetics.de

QMS
MEDICOSMETICS



Bergdorf Hotel Zaglgut in Kaprun

Zwei Nächte für zwei Personen gewinnen

Herzlich Willkommen im Bergdorf Zaglgut in Kaprun (Ski in / Ski out), im malerischen Pinzgau.

Unser Hotel bietet Ihnen ein einzigartiges Erlebnis inmitten der atemberaubenden Berglandschaft. In unseren gemütlichen Chalets und luxuriösen Suiten mit geschmackvoller und hochwertiger Ausstattung genießen Sie einen unvergesslichen Aufenthalt. Erleben Sie pure Entspannung und Erholung in unserem Wellnessbereich bei einem Saunaaufguss oder schwimmen Sie im Infinity Pool, während Sie den spektakulären Blick auf die umliegenden Berge genießen.

Das Bergdorf Zaglgut bietet Ihnen außerdem die einzigartige Möglichkeit, direkt von der Piste auf die Skier zu steigen. Dank unserer exzellenten Lage gondeln Sie direkt zum Gletscher Kitzsteinhorn und können das Skivergnügen in vollen Zügen genießen. Die eindrucksvollen Berge bieten zudem zahlreiche Möglichkeiten für Wanderungen, Radfahren und andere Outdoor-Aktivitäten.

Beenden Sie Ihren erlebnisreichen Tag bei einem schmackhaften Abendessen in unserem hauseigenen Restaurant mit einer Auswahl an regionalen Produkten.

Worauf warten Sie noch! Lassen Sie sich mit unvergesslichen Momenten verzaubern!

www.zaglgut.at

Zaglgut
CHALET & SUITEN



Patentierte Trainingstechnik für völlig neues Fahrgefühl Bowflex VeloCore 16 im Wert von 2499 Euro gewinnen

Zukünftig heißt Indoor-Cycling nicht nur Fahrradfahren im Standmodus, sondern auch im neuen patentierten Leaning-Modus des Bowflex VeloCore. Cycling-Begeisterte können dabei das Rad von einer Seite zur anderen neigen und so die Bewegung des Radfahrens im Freien nachahmen. Das hochintensive Training stärkt nicht nur die Beine und den Rumpf, sondern zusätzlich auch die Arme und den gesamten Oberkörper. Das VeloCore ist mit einer zum Patent angemeldeten Sperrfunktion ausgestattet, die das Rad im stationären Standmodus hält oder beim Loslösen in den höchst innovativen und effektiven Leaning-Modus geht.

www.bowflex.com



IMO Wash-Club App

20x je 50 Euro Guthaben

Seit nahezu 60 Jahren bieten die Waschstraßen von IMO höchste Qualität und Professionalität beim Autowaschen. Mit den Premium-Wäschen Ultra HD und Ceramic XTR* setzt IMO Car Wash nun neue Maßstäbe. Entwickelt für Menschen, die ihr Auto lieben, erreichen die innovativen Programme ein perfektes Reinigungsergebnis, maximalen Oberflächenschutz sowie dauerhaften Glanz. Gewinnen Sie 50 Euro Guthaben für die IMO Wash-Club App und überzeugen Sie sich vom einmaligen IMO-Wascherlebnis.

*an ausgewählten Standorten

www.imocarwash.com/de



Kabel adé: Mähroboter-Pionier Husqvarna bringt kabellosen Automower für private Gärten auf den Markt

Pünktlich zur Rasensaison 2023 präsentiert Husqvarna seinen ersten Automower Mähroboter ohne Begrenzungskabel für private Gärten. „NERA“ heißt die neue Husqvarna Automower-Serie, die wahlweise mit dem hauseigenen Satellitennavigationssystem EPOS betrieben werden kann. Die bewährte Technologie der Profi-Mähroboter ist jetzt auch für das private Umfeld verfügbar. Bei den Husqvarna Automower Mährobotern 430X & 450X NERA können Gartenbesitzer virtuelle Schnittzonen bequem per Smartphone erstellen und flexibel festlegen, wo, wann und in welcher Höhe gemäht werden soll.

www.husqvarna.com





MAGAZIN – AUSTRO-DAIMLER ADS R „SASCHA“

KLEIN GEGEN GROSS

Der erste Porsche, der vor über 100 Jahren bei der Targa Florio an den Start geht, ist ein Austro-Daimler. Vier Autos schickt Entwicklungs- und Produktionsleiter Ferdinand Porsche am 2. April 1922 in der kleinsten Hubraumklasse ins Rennen. Das Prinzip lautet Leichtbau und Agilität statt Leistung und Hubraum.

Dem kleinen Rennwagen liegt eine große Idee zugrunde: die eines kompakten, erschwinglichen Automobils für Jedermann. Eines Volkswagens.

Verwirklichen will sie Ferdinand Porsche bereits kurz nach Ende des Ersten Weltkriegs, für seinen Arbeitgeber klingt die Idee jedoch völlig abwegig. Austro-Daimler, 1899 in Wien als „Oesterreichische Daimler-Benz Kommanditgesellschaft Bierenz Fischer u. Co.“ und Daimler-Zweigstelle gegründet, war Hoflieferant und stand für hochentwickelten Automobilbau – auch dank Porsche, der 1906 als Chefkonstrukteur auf Gottlieb Daimlers Sohn Paul folgte.

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in denen sich der Traditionshersteller Anfang der Zwanzigerjahre befindet, lassen den Umstieg von der Fertigung teurer Luxusautomobile zu bezahlbaren, in großer Stückzahl produzierten Kleinwagen plausibel erscheinen. Aber die Firmenleitung fremdelt mit dem neuen Ansatz, betrachtet den österreichischen Markt als zu klein für solch ein Produkt und will auch weiterhin an großen Sechszylindern festhalten.

Unterstützung findet Porsche bei Alexander Joseph Graf Kolowrat-Krakowsky. Der vermögende Industrielle, Unternehmer und Filmproduzent ist Teilhaber bei Austro-Daimler sowie Motorsportfan und seit langem erfolgreicher Rennfahrer. Kolowrat-Krakowsky übernimmt die Finanzierung des Projekts, das deshalb in Folge seinen Spitznamen „Sascha“ trägt. So entsteht die Modellbezeichnung ADS (Austro-Daimler Sascha) – das R für die Rennversion kommt erst später hinzu.

START DER ENTWICKLUNG IM SOMMER 1921

Im Sommer 1921 beginnt die Entwicklung des neuen, kleinen Vierzylindermodells. Zum Team gehört auch der junge Pkw-Entwicklungschef Karl Rabe, der 1923 nach dem Abgang Ferdinand Porschés zur Muttergesellschaft Daimler nach Stuttgart dessen Nachfolger in Wiener Neustadt werden wird. Als das Konstruktionsbüro Porsche 1930 seine Arbeit aufnimmt, gehört Karl Rabe als Chefkonstrukteur zur Mannschaft der ersten Stunde und wird diese Position bis zu seiner Pensionierung bei Porsche im Jahr 1965 bekleiden.

№. 21.111 ... Allgemeine Neuwagen-Leitung ... Seite 5.

TARGA FLORIO 1922

AUSTRO DAIMLER

STARTET
zum ersten mal nach dem Kriege in
einem großen internationalen Rennen

UND

SIEGT

Ein Wagen derselben Type startet in der
großen Rennwagenklasse und bleibt
mit der hervorragenden Zeit von 7 St.
49 Min. 54 Sek. nur 9 Km. in der Durch-
schnittsgeschwindigkeit hinter dem
vormal stärkeren absoluten Sieger.

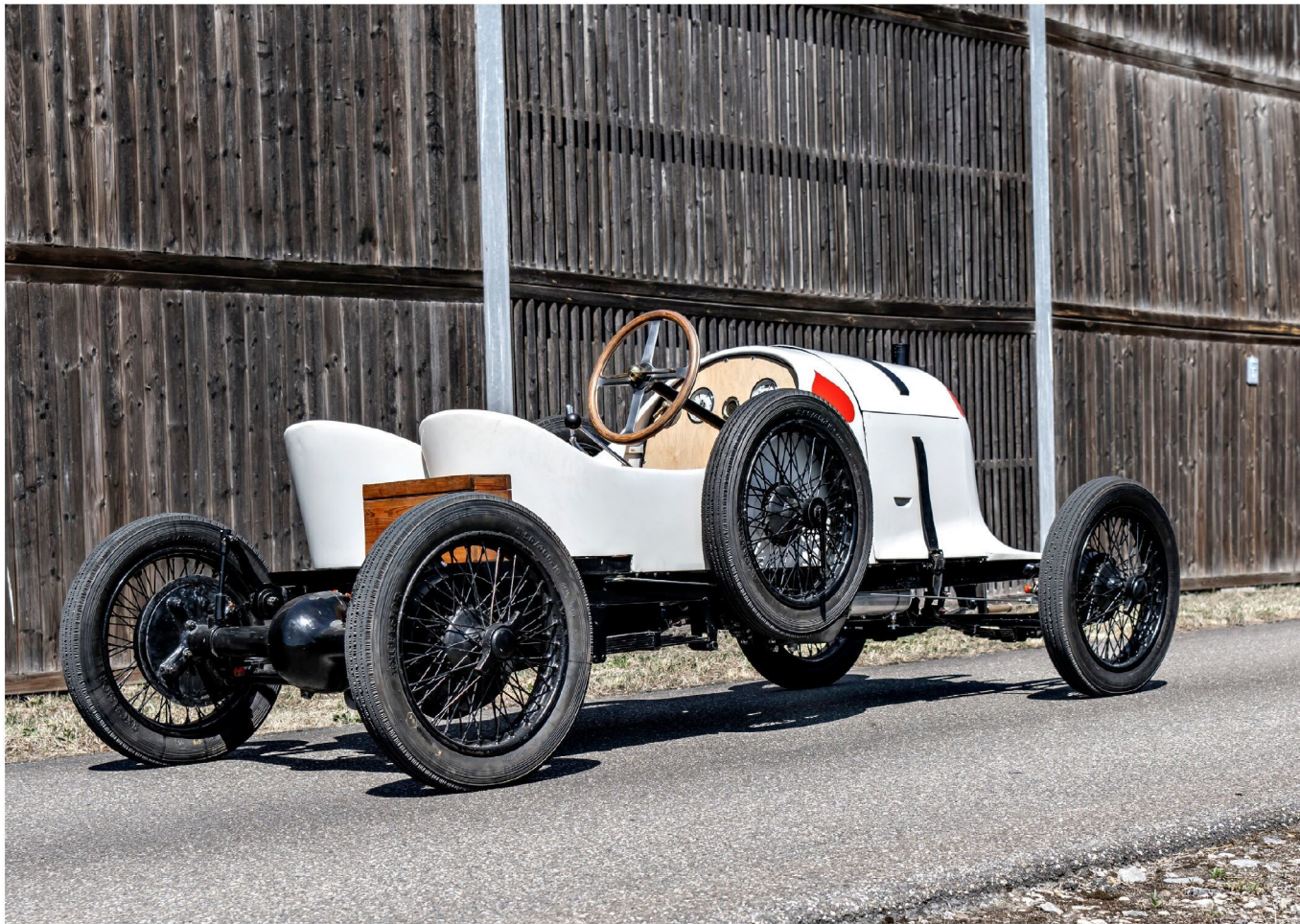
**ÖSTERREICHISCHE DAIMLER MOTOREN
AKTIENGESELLSCHAFT**

WIRK. WIENER-REGISTRY ... ZENTRAL-VERKEHRSDIREKTION: WIEN, I.
FERNSTELLE: WIEN, I. 11
NACHSALE UND AUSSTELLUNGSPERSONAL: WIEN, I. KÄRNTNERSTR. 14.



DEM KLEINEN RENNWAGEN LIEGT DIE GROSSE IDEE
EINES KOMPAKTEN, ERSCHWINGLICHEN AUTOMOBILS
FÜR JEDERMANN ZUGRUNDE. EINES VOLKSWAGENS.





Von dem positiven Effekt einer erfolgreichen Teilnahme an Rennveranstaltungen des ADS sind Alexander Kolowrat-Krakowsky und Ferdinand Porsche überzeugt: Eine gute Platzierung soll nicht nur die Öffentlichkeit auf die Leistungsfähigkeit des ADS aufmerksam machen, sondern vor allem den Austro-Daimler-Vorstand von dem Projekt überzeugen. Der erste Einsatz des ADS-Rennwagens soll bei der Targa Florio erfolgen. Das Straßenrennen auf Sizilien gilt als Härteprüfung und Rennen von internationalem Rang.

1906 wurde die Targa Florio das erste Mal ausgetragen. Vincenzo Florio, Besitzer des ersten Kraftfahrzeugs auf Sizilien, wollte Rennen fahren! Nur wie und wo? Um seiner Leidenschaft für schnelle Automobile Raum zu schaffen, ließ der Graf, Unternehmer und Großgrundbesitzer so viel Landstraße absperren, bis es für eine Rundstrecke von gut 148 Kilometern Länge reichte. Am 5. Mai 1906 gingen erstmals zehn Rennwagen bei der Targa Florio an den Start.

Herz-Bube: Der Rennwagen basierte auf dem gekürzten Rahmen des geplanten ADS-Viersitzers. Der Fahrer saß rechts, der Copilot links versetzt dahinter. Werkzeug und Ersatzteile fuhren in einer Holzkiste mit.

Der erste Sieger hieß Alessandro Cagno, standesgemäß siegte der Italiener auf einem Fahrzeug der Marke „Itala“. Ohne allzu viel Schaden an Leib und Seele genommen zu haben, überquerte Cagno nach einer Renndistanz von rund 440 Kilometern und neunehnhalf Stunden Fahrt auf Eselskarren-Wegen und grob geflickten Straßen als Erster die Ziellinie.

RENNSPORT ALS LEISTUNGSNACHWEIS

Durchschnittsgeschwindigkeit: 45,91 km/h. „Grande Circuito Madonie“, benannt nach dem dominierenden Gebirgszug, hieß diese große Tour über 148,6 Kilometer, deren Kurs dreimal bewältigt werden musste.

15 Jahre später nimmt die bei Austro-Daimler geplante Wettbewerbsversion mit der Projektnummer P928



auf ADS-Basis Formen an. Der Radstand des Viersitzers wird um 200 mm auf 2450 mm gekürzt, das Gewicht um rund 180 Kilogramm auf 598 kg reduziert. Im Gegensatz zum geplanten Serienwagen erhält der ADS R sogar zusätzliche Bremsen an der Vorderachse.

Die größte Änderung erfährt der 1,1 Liter große Reihenvierzylinder, der zugunsten einer besseren Gewichtsverteilung im Chassis weiter nach hinten gerückt und tiefer montiert wird. Die modern konstruierte, kurzhubige ohc-Maschine verfügt als Rennversion über eine dreifach statt zweifach gelagerte Kurbelwelle, Doppelzündung, einen bis ans Limit der 1100-cm³-Klasse ausgereizten Hubraum und einen Zylinderkopf mit zwei oberliegenden Nockenwellen, die von einer stirnseitigen Königswelle angetrieben werden.

Statt 15 PS bei 3000/min liefert der Motor 50 PS bei astronomisch hoch erscheinenden 5000/min, die eine Spitze von 93 km/h ermöglichen. Durch die Anordnung der beiden Tanks unter dem Wagenboden ergibt sich ein niedrigerer Schwerpunkt. Hightech pur!

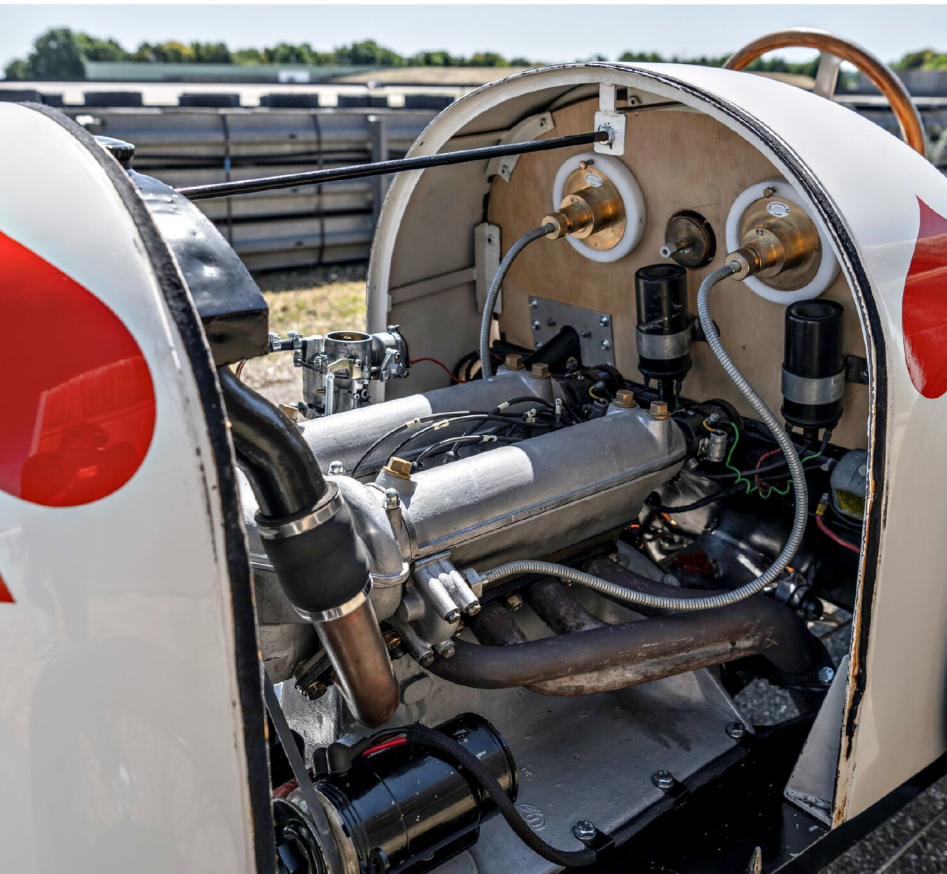
Um beim italienischen Publikum Eindruck zu machen, erhalten die vier gemeldeten ADS R noch auf der

Zugfahrt nach Neapel eine rote Lackierung und – zur besseren Unterscheidung – die Spielkartensymbole Karo, Herz, Pik und Kreuz.

LACKIERUNG IN LETZTER MINUTE

In der kleinsten Hubraumklasse und (sehr weit gefassten) Serienwagen-Kategorie sind die Austro-Daimler-Rennwagen unter sich. Sascha Kolowrat-Karkowsky pilotiert den Herz-Wagen, Lambert Pöcher fährt auf Kreuz und Fritz Kuhn auf Pik. Als einziger der vier ADS R ist das Auto mit dem Karo-Symbol in der Rennwagenklasse gemeldet. Am Steuer des Sascha mit der Startnummer 46 sitzen der Nachwuchsrennfahrer und spätere Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer und links, auf dem etwas nach hinten gerückten Beifahrersitz, sein Copilot und Mechaniker Georg Auer.

Die Fahrzeuge der kleinsten Klasse gehen an diesem Frühlingstag im Küstenort Cerda als erste auf die viermal zu fahrende, 108 Kilometer lange Strecke. Rund 6000 Kurven sind zu meistern! Alle zwei Minuten folgt der nächste Starter, was dazu führt, dass mehr oder weniger jeder von ihnen allein unterwegs ist und ein



Den Namen „Sascha“ trug der Austro-Daimler zu Ehren des Finanziers am Kühler. Der hochdrehende 1,1-Liter-dohc-Vierzylinder leistete 50 PS.

einsames Rennen fährt. Kaum kommt mal ein anderer Teilnehmer in Sicht, Überholvorgänge bleiben die Ausnahme, nur an den Ersatzteillagern verspürt Alfred Neubauer so etwas wie Rennatmosphäre – es bleibt der Eindruck eines „merkwürdigen Rennens über abenteuerliche Straßen“.

PLATZ FÜNF UNTER RENNWAGEN

Ausgerechnet der Finanzier und Initiator des Sascha-Abenteurers, Kolowrat-Krakowsky, fällt bereits in der ersten Runde mit Motorschaden aus. Fritz Kuhn auf Pik belegt nach über acht Stunden Fahrt im Gesamtklassement Platz 22 und siegt vor seinem Teamkollegen Lambert Pöcher (Platz 24) auf Kreuz in der 1100-cm³-Klasse. Alfred Neubauer sorgt für Aufsehen: In einem Feld überlegener, weitaus stärkerer Rennwagen wird er mit einem Abstand von rund einer Stunde auf den Gesamtsieger Masetti auf Mercedes Fünfter in der Rennwagen-Kategorie und geht als 19. durchs Ziel. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 55 km/h.

Ferdinand Porsche, der seinen 12-jährigen Sohn Ferry mit auf die Reise nach Sizilien genommen hat, schickt

ein Telegramm an den Vorstand, um diesem vom Erfolg der Austro-Daimler-Truppe zu berichten. Während die italienischen Berichterstatter den Auftritt des kleinen Sascha als Großereignis feiern, nimmt die Geschäftsleitung den Erfolg zur Kenntnis, ohne von der Position abzurücken – erlaubt dem Technikchef aber immerhin weitere Unternehmungen.

Den erfolgreichen Renneinsätzen im In- und Ausland mit weiterentwickelten Motoren steht eine sich dramatisch verschlechternde wirtschaftliche Lage gegenüber. Nur fünf ADS R werden gebaut, im Frühjahr 1923 kommt es zur Trennung von Austro-Daimler und seines Technischen Leiters. Aber die Idee eines Volkswagens ist in der Welt und hat einen festen Platz im Kopf Ferdinand Porsches. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



„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: Norbert Singer, das sind viele Jahrzehnte Porsche Rennsport und eine ewige Gratwanderung im Grenzbereich des Reglements. In seiner Zeit entstanden nicht nur der schnellste und der leichteste 911er, er war es auch, der den Sportprototypen den Grundeffekt eingepflanzt hat, der seine 956 und 962 über viele Jahre lang zu den dominierenden Gruppe-C-Rennwagen auf den Rundstrecken dieser Welt gemacht hat und Bellof, Ickx, Stuck, Bell, Grohs und Winkelhock von Sieg zu Sieg eilen ließ. Herr Singer, wie sind Sie eigentlich zu Porsche gekommen?

Norbert Singer: Als junger Mann ist man sowieso, wenn man technisch interessiert ist, auch ein bisschen am Motorsport interessiert. Ich habe mir Rennen angeguckt, war am Nürburgring und in Monaco. Mich hat aber auch die Raumfahrt, die damals Fahrt aufgenommen hat, brennend interessiert. Aber nachdem ich ein Angebot von Porsche bekommen hatte, wo ein junger Mann in der Motorsport-Abteilung gesucht wurde, habe ich nicht lange gezögert. Mein Vater war allerdings heftig dagegen!

Der war für Opel, oder?

Genau. Ich hatte ja schon Kontakt mit der Firma Opel und die haben mir damals erzählt, dass ich dann auch die Chance bekommen würde, zu GM in die USA zu gehen. Das war schon eine tolle Geschichte. Aber ich bin dann halt frisch von der Uni in den Motorsport gestolpert und hatte die Gelegenheit, mir bei Porsche alles Wichtige sehr schnell anzueignen. Die Firma Porsche war ja damals eine ganz kleine Firma, da gab es

keine großen Laufwege, sondern da waren ein paar Leute, mit denen man sich gut verständigen konnte. Und so war der Einstieg nicht allzu schwierig.

Außer, dass Sie das Startdatum fast verpasst haben. Sie wurden angerufen.

Ja, richtig. Das war ein Problem der Personalabteilung. Die hatten mich vergessen einzustellen. Und der Peter Falk erwartete eigentlich, dass da jemand Neues an der Pforte steht. Na ja, da bin ich halt einen Tag später angerückt.

Und das war 1970, kurz vor dem ersten Le-Mans-Gesamtsieg.

Ja, da war ich halt auch so ein bisschen mit involviert in alle möglichen Themen wie Getriebekühlung, Tankabsaugung, ein bisschen Aerodynamik. Viel konnte ich ja noch nicht beitragen, ich war ja noch in der Lernphase. Ich bin dann nach und nach in die Aufgaben hineingewachsen. Und dann fing diese GT-Geschichte an, wo ich mein eigenes Projekt bekommen habe.

Wie ging das weiter mit dem 917? Hat man gesagt, jetzt müssen wir mehr Leistung haben für die amerikanische Rennserie?

Da wurde zunächst einmal der 16-Zylindermotor entwickelt und parallel dazu gab es den 12-Zylinder-Turbomotor. Es hat sich schnell rausgestellt, dass der Turbo mehr Potenzial besaß, auch leichter war. Dazu musste man natürlich das Auto passend machen. Die amerikanischen Strecken sind sehr willkürlich, da gibt es kaum lange Ge-

raden und Abtrieb. Und dann hat man halt mit konventionellen Mitteln das Bestmögliche draus gemacht.

Es gab da immer einen Fahrer, den Derek Bell, der Sie ganz viele Jahre Ihrer Zeit begleitet hat.

Der war damals schon als junger Fahrer beim John-Wyer-Team, so kam er zu uns. Mit dem Derek Bell habe ich Aerodynamik-Versuche in Hockenheim gemacht. Wir hatten für Le Mans 1971 versucht, den Luftwiderstand weiter zu verbessern. Bei der Höchstgeschwindigkeit auf der fünf Kilometer langen Geraden hatte der Widerstand natürlich schon einen großen Einfluss. Da hat man ein neues Heckteil entwickelt und das Ganze musste natürlich auf der Strecke getestet werden. Simulationen gab es ja in der Form nicht, und wenn, dann wurde der Simulation nur bedingt Glauben geschenkt – man wollte es halt auf der Straße sehen. Der Derek Bell fuhr den Test mit drei verschiedenen Heckteilen und mein Heckteil war am Ende das schnellste. Und Gijs van Lennep hat mit dem Kurzheck dann 1971 auch gewonnen.

Die John-Wyer-Leute hatten da was Eigenes entwickelt, richtig?

Ja, die hatten eine eigene Idee. Aber parallel dazu hat man dann nicht nur das Kurzheck, sondern natürlich auch das Langheck verbessert. Das Langheck war ja vom Widerstand her ganz toll, nur von der Abtriebsverteilung her nicht ganz glücklich. Das heißt, diese theoretische Höchstgeschwindigkeit konnte nicht gefahren werden, weil das Fahrzeug auf der



Geraden nicht stabil war. Und wenn Sie um sich herum auch noch andere Autos haben, die irgendwelche Störungen auslösen, dann kann der Fahrer gar nicht voll ausfahren. Er musste also lupfen und damit war natürlich die Geschwindigkeit weg. Es war meine Aufgabe, das Langheck für 1971 fahrbarer zu machen.

Was war die Höchstgeschwindigkeit? Die hatten Sie doch berechnet.

Wir hatten schon eine Ahnung, wie schnell es sein sollte. Aber die Realität ist oft eine ganz andere. Und weil wir keine Datenaufzeichnung hatten, mussten wir natürlich den Fahrer fragen, welche Höchstdrehzahl er am Ende der Geraden hatte, und dann aufgrund der Drehzahl, der Reifendurchmesser und der Übersetzung die Geschwindigkeit ausrechnen. Die große Unsicherheit darin war die Dynamik des Reifens, weil die Diagonalreifen ihren Durchmesser beim Fahren doch deutlich veränderten.

Weil sie sich ausdehnen.

Damit wird der Radius größer. Es gibt also das Statische und das Dynamische. In Le Mans gab es ja damals schon Radarmessungen, die mit gewissen Toleranzen doch immerhin eine Größenordnungangaben. Und wenn das so halbwegs mit der Rechnung übereingestimmt hat, dann war das eine tolle Sache.

Und Sie haben tatsächlich die 400 km/h erreicht?

Nein, natürlich nicht. Das war die Idee. Aber eine rein rechnerische Idee. Die Rechnung stammte aus dem Jahr 1969, und die war in allen Schädeln drin: Wir fahren 380 km/h auf der Geraden. Aber die Messungen von Le Mans haben gezeigt, dass es halt nur 320 km/h waren. Erst 1971 hat man dann über 360, 365 km/h gemessen und das hat dann so ungefähr schon gepasst. Die 400 km/h fuhr als erstes ein Peugeot, irgendwann in den Achtzigerjahren. Die hatten jegliche Abtriebs-themen beiseite gelassen und fuhren dann tatsächlich gemessene 400-Komma-Irgendwas. Für mich war das sehr amüsant. Alle kamen und sagten: „Ja, die fahren 400, und was fahren wir? Der fährt uns ja so was von an den Ohren vorbei.“ Dann musste ich nur schmunzeln und habe gesagt: „Habt ihr auch mal die Rundenzeit gesehen?“ Und die war über 40 Sekunden langsamer. Da ging es halt nur um die Höchstgeschwindigkeit.



Norbert Singer (l.) mit Horst Reiter, Leiter Fahrwerksentwicklung in Weissach. Das 956-Monocoque nimmt Form an.

Aber Sie waren tatsächlich für jeden Rennwagen mehr oder weniger zuständig in Ihrer Zeit, angefangen 1970 bis 2004. Und Sie waren auch für die Entwicklung des 911 Carrera RSR zuständig.

Die Zeit des 917 war beendet, Porsche war inzwischen die Porsche AG, Vorstandsvorsitzender war Prof. Fuhrmann. Also, der hatte schon eine Ader für den Motorsport, aber bei einer AG müssen die Finanzen stimmen. Er hat dieses große 917-Projekt dann schließlich beendet. Das konnten wir uns nicht leisten! Wir haben damals um die 15.000, 17.000 Autos im Jahr verkauft, und davon musste die Serienentwicklung leben. Und er hat, und das muss man ihm hoch anrechnen, gesagt, dass es Motorsport bei Porsche geben müsse, aber auf niedriger Flamme. Deswegen ist der 911 Carrera RS als Straßen-, als Homologationsauto entstanden und daraus dann der RSR. Der RSR war ja zunächst eine Rallyeversion. Man wollte noch 1972 an der Rallye Korsika teilnehmen, die offen war für Prototypen, das heißt für nicht homologierte Fahrzeuge. Wir sind dort ausgefallen und am Rückweg haben wir am Circuit Paul Ricard Station gemacht. Die Strecke war relativ neu und dort haben wir angefangen, aus diesem RSR-Rallyeauto

ein Rennauto zu entwickeln. Das war sozusagen der Anfang.

Wie ging es weiter?

Wir haben dem Peter Gregg bei Brumos und Roger Penske je ein Auto für das 24-Stunden-Rennen in Daytona geliehen. Peter Gregg hat damals gesagt: „Ich kenne das Auto überhaupt nicht, ich habe keine Ahnung. Das Auto haben die mir auf den Hof gestellt und jetzt soll ich damit Rennen fahren. Ich hätte schon gern eine kleine Unterstützung.“ Und so flog ich dann das erste Mal nach Amerika und habe die beiden betreut. Beim Rennen fuhr der Peter Gregg schließlich ganz alleine vornweg, hatte in der Nacht und gegen Sonntag in der Früh schon 15 oder mehr Runden Vorsprung. Das hat ihm richtig Spaß gemacht und da fuhr er also so ein bisschen über der Qualifikationszeit, was völlig unnötig war. Und da habe ich dem Cheftechniker gesagt, der soll langsamer fahren, es ist ja keiner mehr da, man muss den Sieg ja nur noch verwalten. Das hat er über Funk weitergegeben, aber das den Gregg gar nicht interessiert – er war der Chef von dem Ganzen, der lässt sich ja von niemand was sagen. Das habe ich mir eine Weile angeguckt und wurde dann also richtig zornig. Und dann kam eben dieses

Schild raus: „Singer says slow.“ Daraufhin fuhr der Gregg um die acht Sekunden langsamer, was die Amerikaner, also das Team, sehr beeindruckt hat. Der Singer sagt was, und der Gregg macht das. Das war der erste Paukenschlag für den RSR: Ganz neu, noch nicht homologiert und schon ein 24-Stunden-Rennen gewonnen. Aber das Foto von der Rennstrecke und dem Schild suche ich immer noch.

Wir müssen natürlich über ein ganz spezielles Auto reden, den 935 „Moby Dick“. Den Über-Porsche in der 911-Silhouette.

Den „Moby Dick“ muss man eigentlich aus der Geschichte heraus sehen. Wir hatten 1976 mit dem 935 angefangen. Das waren Rennfahrzeuge, die noch sehr dicht auf der Straßenversion basierten. Für Le Mans hat das Reglement aber eine ganze Reihe von Freiheiten gelassen. Für 1978 kam eine kleine Änderung, die für unsere Konkurrenten BMW und Ford problematisch war. Die hatten den Nachteil, dass das Abgasrohr ab Radstand Mitte nach außen geführt werden durfte und sozusagen unterm Schweller rausguckte und sie deswegen ihr Auto höher fahren mussten. Die Bodenfreiheit war höher aufgrund der Abgasanlage und da haben die gesagt, der Porsche hat das Problem nicht, der hat einen Heckmotor und der kann tiefer sitzen und so wie er will. Und da wurde ein bisschen korrigiert, indem man zugelassen hat, den Schweller zu modifizieren. Wir haben das dann so interpretiert, dass wir den Schweller ganz abgeschnitten haben und den Elfer nochmal acht oder neun Zentimeter tiefer gebracht haben. Das Doppelfenster am Heck hatten wir da schon eingeführt. Die Silhouette konnte korrigiert werden, aber die originale Heckscheibe musste beibehalten werden. Also haben wir ein Doppelfenster gemacht, um die Zuströmung zum Heckflügel zu verbessern.

Und das war ja auch erlaubt!

Eben, so ein Reglement lebt ja und wird interpretiert. Schlussendlich ist der „Moby Dick“ dabei herausgekommen. Er war der erste Porsche mit dem Vierventil-Motor, hatte am Ende 800 PS und fuhr in damals in Le Mans gestoppte 366 km/h. Nur ein Renault fuhr 367 km/h, einer der Franzosen halt. Wer hätte das gedacht?

Der musste schneller sein.

Ja, aber so toll die Optik des „Moby Dick“ war, so dramatisch war der Verbrauch aufgrund der hohen Leistung. Die Gruppe 5 hatte einen Tank mit 120 Litern, bei den Prototypen waren es schon 160 Liter. Aber mit den 800 PS haben wir alle 40 Minuten regulär getankt.

1981 haben Sie ja sogar nochmal den alten 936 für Le Mans rausgeholt.

Inzwischen hatte man ein 924-Projekt für 1980 angezettelt, weil man einfach zeigen wollte, dass der 924 auch ein Porsche ist und Rennen fahren kann. Und für das Jahr darauf war vorgesehen, mit drei 944 und dem neuentwickelten Turbomotor zu fahren. Nun gab es inzwischen aber einen Wechsel: Fuhrmann war in den Ruhestand gegangen, Peter W. Schutz, der Amerikaner, kam und wollte wissen, was wir geplant hatten. Wir sagten, dass wir mit drei 944 fahren, und er fragte, ob es Chancen auf einen Gesamtsieg gäbe. Nein, gäbe es nicht. Ja, warum dann nicht was anderes probieren? Wir sollten mal überlegen. Inzwischen war in Le Mans das Reglement etwas korrigiert, der Turbo-Faktor weggenommen worden. Turbo-Faktor heißt ja, dass man den Hubraum des Motors mit dem Faktor 1,4 dividiert und damit gab es einen kleineren Hubraum für die Turbomotoren. Für das Jahr 1981 wurde das aufgehoben – man hat schon gesehen, dass das Ende dieser Ära kommt. Und dann hatten wir die Möglichkeit, diesen ehemaligen für die Indy-Geschichte vorgesehenen Sechszylinder dort einzusetzen. Der war standfest, weil er in den US-Ovalen vollgasfest sein musste. Und dann hat man ihn von Methanol-Sprit auf den normalen Kraftstoff zurückentwickelt.

Und Sie haben den alten 936 aus dem Museum geholt.

Und weil wir auch immer mal wieder Probleme mit dem Getriebe hatten, haben wir das alte CanAm-Getriebe genommen. Das hatte zwar nur für vier Gänge und ließ sich furchtbar schwer schalten, aber es konnte das Drehmoment ganz locker vertragen. Damit sind wir 1981 nach Le Mans gegangen und hatten das Glück, dort zu gewinnen. Und dieser Motor war im Prinzip dann das einzige Bauteil, das wir ein Jahr später im 956 übernommen haben. Alles andere war neu.

Haben Sie nach dem Sieg eine Gehaltserhöhung bekommen?

Nein.

Aber Sie haben danach gefragt.

Nein, nein, nein. Das war schon viel früher passiert, aber das war im Spaß. Das war 1977, die Geschichte mit dem „Baby“, den wir in der Zwei-Liter-Klasse in der deutschen Rennsportmeisterschaft eingesetzt haben. Damals hieß es von BMW, wir müssten nur mal in die kleine Klasse kommen, dann würden wir schon sehen. Na ja, wir haben dann schnell so ein Auto gemacht und sind damit zum Norisring gegangen. Das war die größte Veranstaltung in Deutschland, aber das ging gar nicht gut. Das Anspracheverhalten des Motors war nicht besonders, die Getriebeübersetzung hat nicht gepasst, weil wir diese Gänge halt nicht hatten. Und am Auto war noch einiges zu tun. Fuhrmann hat gesagt, dann gewinnen wir eben beim nächsten Lauf. Ich habe gesagt, nee, das ist in drei Wochen, ich weiß nicht, ob wir das auf die Reihe kriegen, diese vielen Probleme, die wir haben. Aber dann haben wir tatsächlich gewonnen, und zwar recht überlegen.

Und dann?

Dann hat der Manfred Jantke, der Rennleiter, gesagt, ich rufe ich den Fuhrmann an und sage ihm Bescheid, dass alles toll gelaufen ist und dass wir haben gewonnen haben. Und dann habe ich gesagt, er soll ihm sagen, ich möchte eine Gehaltserhöhung, weil das so schön geklappt hat. Worauf er dann zurückkam und meinte, Fuhrmann freut sich und gratuliert, aber im Übrigen gebühre die Gehaltserhöhung ihm und nicht mir – weil er hätte mich ja da hinein geprügelt. Ich hätte ja gar nicht gewollt.

Wie war das überhaupt in Le Mans damals? Es gibt immer diese romantischen Erzählungen, dass sie alle in Teloché zusammengewohnt haben, das ganze Team. Mit wie vielen Leuten waren Sie damals unterwegs?

Es hing davon ab, wie viele Autos es waren. Aber in der Regel, also wenn wir zwei Autos hatten oder drei, nehmen wir mal das Maximum an, dann waren pro Auto in der Größenordnung fünf, sechs Mechaniker dabei, das sind 15, dann kommen noch ein, zwei Meister, das sind 17, und dann noch drei, vier Ingenieure. Dann noch Peter Falk als Chef der Zeitnahme, und das war es dann.

Es gab auch noch Hilfskräfte und eine ganze Reihe von Freiwilligen. Man musste eine gewisse Eigenständigkeit haben, weil es ja keine Zeitnahme gab, keine Monitore, wo man gesehen hat, wer wo rumfährt. Und das war dann im Prinzip die ganze Mannschaft, vielleicht 30 Leute oder so, und da war man in Teloché untergebracht. Man muss dazu wissen, dass die Boxen in Le Mans damals keine Garagen waren, sondern wirklich nur Boxen, wo man Ersatzteile und Reifen unterstellen konnte. Ein Auto kam da gar nicht hin, es gab keine Zufahrt. Insofern hat man zum Arbeiten natürlich eine Garage gebraucht, und schon 1951, glaube ich, diese Garage gemietet, weil der damalige Besitzer trotz zweier Kriege nicht deutschfeindlich war. Hotels gab es nicht, also hat man private Unterkünfte organisiert und privat gewohnt und so hat sich das von Jahr zu Jahr weiterentwickelt. Erst 1982 hat man gesagt, nein, wir gehen nicht mehr in die Garage. Wir haben die Fahrzeuge im Fahrerlager gelassen und so ein Zelt am LKW aufgebaut und man konnte dann die Autos da unterstellen.

Andere hatten da schon Hubschrauber und Catering.

Das ging bei uns langsam los. Leute, die uns das Jahr über und speziell in den Wochen vor Le Mans hilfreich unter die Arme gegriffen hatten, aber gar nicht zu der Abteilung gehörten, die hat man dann eingeladen. Etwa den Betriebsratsvorsitzenden, der musste ja immer diese Überstunden genehmigen. Und er hatte natürlich zunächst einmal als Betriebsrat das Wohl der Leute im Auge. Aber der hat dann mal gemerkt, wie lang 24 Stunden sind. Also wenn man sie mal erleidet, dann weiß man, wie lang die sind und redet nicht so locker dahin. Es ist schon heftig.

Und Sie waren ja auch schon die Tage vorher da.

Ich kann mich erinnern, der alte Lehner zum Beispiel, der Meister von der Elektrik-Abteilung, der schon Anfang der Fünfzigerjahre mit Porsche in Le Mans war. Der hat ein neues Auto konzipiert und angefangen den ersten Prototyp aufzubauen. Und da sage ich: Können Sie sich das vorstellen? Nachts um 3.00 Uhr im Regen! Wie soll ich das Teil wechseln? Wie komme ich da ran? Das war auch so eine Denkart in Le Mans: Wie kann ich bestimmte Dinge, die immer wieder mal

kaputt gehen, relativ schnell wechseln. Das war dann vielleicht nicht ideal für Fahrdynamik, aber servicefreundlich.

Es ist ja unvorstellbar, wie schnell da Dinge teilweise gewechselt werden. Eine Kupplung oder ein Getriebe. Das reißen die raus und weiter geht's.

Ich weiß noch, wie wir 1998 das letzte Mal mit dem GT1 gewonnen haben. Da fuhren wir gegen Toyota, mal wieder Toyota. Die hatten ein super Auto gebaut, hatten aber ein Thema mit dem Getriebe. Aber sie haben es schnell wechseln können, in nur acht Minuten. Das ist sensationell! Und das Thema kam natürlich bei uns auch hoch. Wie lange brauchen wir denn zum Getriebewechseln? Na ja, habe

**„DER HAT DANN MAL GEMERKT,
WIE LANG 24 STUNDEN SIND.
ALSO WENN MAN SIE MAL
ERLEIDET, DANN REDET MAN
NICHT MEHR SO LOCKER DAHIN.
ES IST SCHON HEFTIG.“**

ich gesagt, wenn es kalt ist, 30 Minuten, wenn es heiß ist, 30, vielleicht 40 Minuten. Ja, aber was machen wir denn da? Das ist ganz einfach, habe ich gesagt, unser Getriebe geht nicht kaputt. Wir hatten eben keine neuesten raffinierten Technologien. Wir hatten die uralte altmodische Porsche-Synchronisierung. Die schaltet furchtbar langsam, der Fahrer braucht Kraft dazu und es dauert alles länger, aber es hält. Und schlussendlich war das dann ja auch der Schlüssel zum Erfolg in 1998.

Ich bin 1976 geboren, für mich das erste Auto im Bewusstsein, der maximale Sportwagen und eins der schönsten Autos: der 956. Da ging es um eine neue Verbrauchsformel, oder?

Genau! Der Verbrauch regelte die Leistung. Insofern war der Hubraum, war das Motor-konzept völlig egal. Wir hatten also eine Verbrauchsformel und brauchten ein neues

Auto. Den Motor, der 1981 im 936 in Le Mans gewonnen hatte, den hatten wir schon. Damit hatten wir ein zuverlässiges Aggregat, mussten aber was beim Verbrauch machen. Beim Auto gab es bestimmte Mindestmaße, Reifengrößen, und nachdem der Bodeneffekt aus der Formel 1 inzwischen bekannt war, hat man überlegt, vielleicht so einen Bodeneffekt-Sportwagen zu bauen. Schürzen am Auto sah das Reglement allerdings nicht vor, aber sonst ist gab es relativ viele Freiheiten.

Und Bodeneffekt heißt ...

Bei Bodeneffekt denkt erstmal jeder an einen riesigen Abtrieb, wie in der Formel 1. Man kann aber auch beim Widerstand einiges tun. Den höchsten Abtrieb hatten damals die CanAm-Autos, aber wenn es nur auf der Hinterachse eine Menge Abtrieb gibt und auf der anderen Achse keinen, dann läuft das immer geradeaus. Der Schlüssel war die Vorderachse, und da sind wir lustigerweise schon nach drei Tagen drüber gestolpert und haben entdeckt, dort einen Diffusor, eine Delle ins Chassis zu konstruieren, könnte hilfreich sein.

Die berühmte „Singer-Delle“.

Aber dafür musste dann noch einmal das Monocoque geändert werden, dass ja parallel dazu entstanden war. Schlussendlich haben wir die Abtriebswerte eines CanAm-Autos locker überholt, aber bei einem deutlich besseren Widerstand. Und als dann der Jürgen Barth das erste Mal mit dem Auto fuhr, habe ich ihn gefragt, wie geht das Auto? Ja, toll, prima. Und, naja, da war ich schon ein bisschen zuversichtlich: Das, was wir hinein gebastelt haben, scheint zu funktionieren. Und nach einer gewissen Zeit, als sich Jochen Mass und Jacky Ickx, der bei der Entstehung eins zu eins dabei war, mit dem Auto vertraut gemacht hatten, zeigte sich das ganze Potenzial.

In welcher Zeit haben Sie den Wagen entwickelt?

Also vom ersten Spatenstich, das war der 1. August 1981, bis zum Rennen in Silverstone im April waren es neun Monate. Wir hatten ja auch unsere Traditionstechnik, den Rohrrahmen verlassen und haben ein Monocoque gebaut. Wir hatten da natürlich auch keinerlei Ahnung, wie man so was tut. Ich hatte dann Kontakt mit der Firma Dornier,

die kannte ich über ein 935-Projekt, und die haben uns an Leute vermittelt, die sich im Flugzeugbau auskannten. Und die haben uns erklärt, welches Werkzeug man braucht, welches Material man nehmen muss und, und, und. Also die Nachhilfestunde hat, glaube ich, zwei Stunden gedauert. Und dann haben wir ein Probechassis gebaut, Torsions- und Biegeversuche und Messungen gemacht. Ja, und das zweite Chassis war dann schon der erste 956. Und das ist nur unwesentlich zunächst geändert worden.

Aber es gab ja natürlich auch kaum oder eigentlich keine Leute am Markt, die man hätte, wie man heute sagt, einkaufen konnte ...

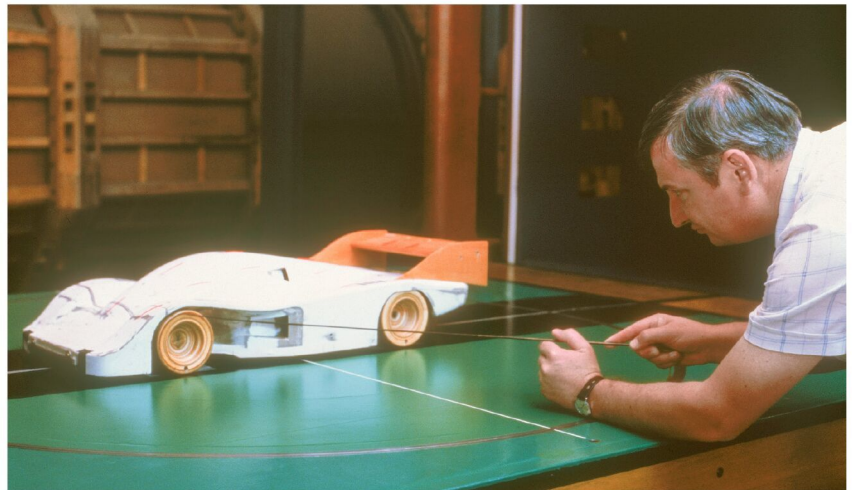
Das ist heute üblich. Die bei Dornier haben dann auch ein bisschen geschmunzelt. Probiert es mal und dann kommt zu uns, wir machen es für euch. Die haben es angeboten, keine Frage. Aber wir wollten es halt lernen.

Daran, an dieser Haltbarkeit in allen Teilen, erkennt man diese Technikgetriebenheit der Firma Porsche. Bei Ferrari, glaube ich, galt auch zu der Zeit noch der Spruch: Wir bauen starke Motoren, den Rest braucht man nicht.

Ich hatte ja das Glück, den Enzo persönlich kennenzulernen. Bei einem Meeting in Imola. Ich muss sagen: Das ist eine Persönlichkeit gewesen. Aber eine richtige! Und der hat nur Italienisch gesprochen. Sein Assistent hat für ihn übersetzt, aber wenn der auch nur den Finger gerührt hat, weil er was sagen wollte ... Da saßen auch Vorstände, da waren die ruhig. Da hat der Enzo geredet! Und ich kann mir vorstellen, wenn Dir so ein Mann sagt, wir machen einen gescheiten Motor, das wird schon funktionieren. Dann ist das das Evangelium.

Enzo war der italienische Ferdinand Piëch.

Vom Einfluss auf die Rennerei durchaus, auf der anderen Seite, von der Persönlichkeit aber ein völlig anderer Typ. Am Ende hatte Enzo Ferrari wohl auch nicht mehr diesen alltäglichen Kontakt, der damals im Motorsport eigentlich notwendig war. Man musste ja sehen, was passiert, auch als Chef. Prof. Ernst Fuhrmann war immer vor Ort, war immer in Le Mans in der Box, 24 Stunden lang. Und wenn's dann mit dem Boxenstopp nicht richtig gelaufen, dann wurde gleich gefragt,



Aerodynamischer Feinschliff am 956-Modell. Der Groundeffekt des Gruppe C-Wagens erforderte ein Umdenken bei Abtrieb und Widerstand.

was wir da gemacht hätten. Aber man musste sich nicht rechtfertigen, wenn man mal nicht gewonnen hat. Der war halt mit dabei und wusste Bescheid.

Der 956 war ja gleich wahnsinnig erfolgreich. Sie haben im ersten Jahr 1982 Platz Eins, Zwei und Drei im Le Mans belegt. Wie war das also, wie kann man sich das vorstellen? Sie sind beim 24-Stunden-Rennen und der ganze Vorstand steht dahinter und will gucken, ob der Singer das hinkommt?

Ich muss dazu sagen, dass unsere Vorstände damals rennbegeistert waren. Neben Fuhrmann war der Helmuth Bott, der Entwicklungschef, auch immer vor Ort gewesen. Der war einer aus der alten Schule, aus der Zeit, als Luftwiderstand noch sehr viel bedeutet hat für Porsche. Das ist so gewachsen – Sie haben da einen Käfermotor, der hat 40 PS, und sie wollen schnell fahren. Also muss man auf den Widerstand achten. Ich kann mich erinnern, als wir den 956 das erste Mal rausgeholt haben, da hat er mich beiseite genommen und gefragt: „Was für einen Widerstand haben wir denn?“ Und ich habe gesagt: „Wir haben Ground-Effekt, der scheint zu funktionieren, aber der Widerstand ist so schlecht, dass sage ich Ihnen gar nicht.“ Ja, er war ja ein Mann der Praxis. Und ich kann mich erinnern, dass er sagte: „Wie ist das, der 956 gegen 917/30 mit 1000 PS? Eine Vergleichsfahrt? Wer ist schneller?“

Also der letzte in der Liste der 917.

Genau! „Der sieht keine Sonne“, habe ich gesagt! „Wir haben so viel Abtrieb, da träumt der 917 nur von.“ Da sagt er: „Und das beweisen Sie mir!“ Jawoll, ich habe Reifen besorgt, keine alten Schlappen, sonst wäre der gleich gehandicapt gewesen, und der Fahrer war Derek Bell. Der Test lief dann in Weissach und wir haben Lichtschranken aufgebaut, haben Höchstgeschwindigkeiten gemessen und natürlich Rundenzeiten. Und da war der 956 zwei Sekunden schneller! Und für den Bott hat das dann gepasst. Das ist einer, der dem 917-Überflieger, der alles platt gemacht hat, Zeit abnimmt.

Und der verbraucht noch weniger.

Und dann hat der Bott sein Sakko ausgezogen, und ist selbst den 956 gefahren, ist so rumgerollt. Also er wollte das auch selbst spüren.

Aber Peter Falk war der König auf dem Skidpad, oder?

Und da sollte sich der 956 wieder einmal beweisen. Das Problem auf dem Skidpad ist die Belastung der Reifen, vor allem der kurvenäußeren und an der Hinterachse. Da gibt es nur eine Runde zum Aufwärmen und die zweite Runde muss passen, so schnell bauen die Reifen dort ab. Lange probieren ist da nicht! Und dann haben wir den Stefan Bellof eingeladen, der ist irgendeine Zeit gefahren, und damit sind Peter Falk und ich

zum Bott gegangen. Der meinte, dass wir auf dem Papier aber schnellere Zeiten ausgerechnet hätten. Wer denn gefahren sei? Ja, der Bellof, haben wir gesagt. Aber der König sei doch der Falk, der solle fahren!

Aber der war ja Motorsport-Chef, kein Rennfahrer.

Ja, aber der Falk hatte in der Vergangenheit immer die Rekorde gefahren, auch mit dem 908 und dem 917. Falk hat sich geweigert, er würde ja auch gar nicht ins Auto passen – aber egal, er musste fahren. Und er war auch gleich schneller! Und dann kamen wir in etwa dahin, was wir berechnet hatten, und danach war der Helmuth Bott zufrieden. Damit war der Fall erledigt.

Was ich auch so beeindruckend finde, dass der 956 mit 6 Minuten, 11 Sekunden und Stefan Bellof immer noch den Rekord auf der Nordschleife hält.

Der 919 war aber später schneller.

„PETER FALK MUSSTE FAHREN. UND ER WAR AUCH GLEICH SCHNELLER! UND DANN KAMEN WIR IN ETWA DAHIN, WAS WIR BERECHNET HATTEN, UND DANACH WAR DER HELMUTH BOTT ZUFRIEDEN.“

Ja, unter Laborbedingungen. Aber den eigentlichen Rekord hält der 956 mit Bellof am Steuer, das sagen auch die Porsche-Leute.

Man muss schon sagen, das war sensationell damals. Ich musste auch zweimal auf die Uhr gucken.

Aber den Unfall haben Sie nicht miterlebt, weil Sie zu der Zeit ein ganz persönliches Unglück erlitten hatten.

Ja, ein paar Wochen zuvor war ich in einen Brandunfall verwickelt und lag im Krankenhaus.

Was war passiert?

Das war beim Lauf in Hockenheim, in der Box. Es war sehr warm an dem Tag und die Autos kamen zum Boxenstopp. Da gab es

eine Tankanlage, Höhe und Durchmesser und Durchfluss waren geregelt, und wenn einer zum Tanken reinkam, stand auf der anderen Seite jemand mit der Entlüfterkanne. Bevor man den Sprit reinlässt, muss man den Tank erstmal entlüften. Da ist ja ein ziemlicher Druck drauf. Der Mann mit dem Entlüfter war bei diesem Boxenstopp nervös oder was, war mit dem Schlauch nicht war sofort drauf. Durch den Druck im Tank wurde der Kraftstoff dann über den Schlauch zurück in die Tankanlage gedrückt. Und nachdem die randvoll war, lief es natürlich dort raus, wie ein Wasserfall lief Benzin den Tank hinunter. Wäre alles nicht so schlimm gewesen, wenn, wie ich später erfahren habe, da wohl kurz vorher einer nicht geraucht hätte.

In der Boxengasse?

Kann man sich heute nicht mehr vorstellen. Aber der Jacky Ickx hatte denjenigen darauf aufmerksam gemacht, die Zigarette aus-

zumachen, was er dann auch getan hat. Er hat sie wohl ausgetreten. Möglicherweise war sie nicht ganz aus. Vielleicht. Es ist eine Vermutung. Wir wissen es nicht. Es hat dann hat es plötzlich gebrannt und ich stand halt mittendrin. Ein paar Monate lag ich in Ludwigshafen in der Klinik, mit Hautverpflanzung und so. 30 Prozent der Oberfläche waren verbrannt. Ja, das war schon heftig. Diese tödlichen Unfälle von Winkelhock und Bellof habe ich deshalb eigentlich nur vom Krankenhaus miterlebt, und dann auch nur von Erzählungen, wenn Leute mich besuchen kamen. Sehr, sehr tragisch. Über die Einzelheiten kann ich nichts sagen, aber die Folge war, dass Helmuth Bott als Entwicklungschef die Sicherheit der Rennautos verbessern wollte. Geben Sie als Ziel: Wir

wollen mit dem Auto mit 80 Stundenkilometer gegen die Wand fahren und der Fahrer muss das überleben. Ich hatte keine Ahnung. Ich bin zu den Kollegen vom Crashabteilung gegangen, um mich darüber zu informieren.

Crashtests wurden vorher nie gemacht, oder?

War ja nicht vorgeschrieben! Und wenn Sie mit dem 917 oder 936 mit dem Rohrrahmen fahren, dann wissen Sie was passiert. Ich habe die Kollegen gefragt, und die sagten mir: 80 km/h geht nicht! Das schaffte damals kein Pkw. Die vorgeschriebenen 50 km/h ja, gerade so. Dann haben wir unser altes, unser allererstes Chassis genommen, ein bisschen Struktur eingebaut und gegen die Wand gefahren. Und wir kamen dann sehr schnell zu dem Schluss, dass das mit dem Auto gar nicht zu machen ist. Wir konnten da gar nicht so viel hinein bauen, dass das geklappt hätte. Und da kam uns die Idee mit Reifenstapeln.

Damals erst?

Ja, aber nicht nur ein Reifenstapel, sondern mehrere. Die mussten alle miteinander verbunden sein und am besten noch ausgeschäumt sein. Und dann haben wir einen Versuch gemacht, haben einen 962 und einen 944, ein Straßenauto also, beide mit 80 km/h reingefahren. Und die Beschleunigungsmesswerte an den Dummies waren identisch. Wir haben da natürlich der FIA geschrieben und auf unsere Versuche aufmerksam gemacht. Und heute sind die Reifenstapel selbstverständlich. Ich will nicht sagen, dass wir angestoßen haben, aber wir haben mit unseren Versuchen mitgeholfen, dass das besser wird.

Nochmal zurück zum 956. Der hatte ja einen starren Durchtrieb, das hat mir der Hans-Joachim Stuck gestern noch erzählt, da haben wir zufällig telefoniert. Da hat er gesagt: Sprich den Norbert Singer darauf an, dass wir immer gesagt haben, wir brauchen ein Differenzial. Starrer Durchtrieb geht nicht!

Die Frage kam immer wieder hoch, schon 1982, 1983. Warum kein Differenzial? Wir haben immer wieder Versuche gemacht: gleiches Auto, gleicher Fahrer, nur Getriebe gewechselt. Und es hat sich immer wieder rausgestellt, dass das Auto mit starrem Durchtrieb schneller war. Und deutlich angenehmer zu fahren. Einen Nachteil hatte es natürlich: Weil es hinten so viel Grip aufbau-

te, schob es über die Vorderachse. Aber da kann man beim Setup einiges gegen tun. Aber die Versuche gab es immer wieder, später auch mit dem Torsen-Differenzial. Das Differenzial hat sich schlussendlich durchgesetzt, aber erst beim Supercup. Da hatten wir ein hydraulisch verstellbares Differenzial und da waren die Zeiten erstmals einen Tick schneller als beim starren Durchtrieb.

Und was sie da auch entwickelt haben – und das ist deswegen interessant, weil das heute mehr oder weniger in jedem Porsche steckt – ist das PDK.

Da gab es, glaube ich, schon Ende der Sechzigerjahre die ersten Ideen bei Porsche, aber die ersten Patente, habe ich inzwischen gelernt, stammen wohl sogar aus den Vierzigerjahren. Ich meine, General Motors war da dran. Porsche war jetzt also nicht der Erste mit einem Doppelkupplungsgetriebe, aber wir haben uns gesagt, das ist toll, weil es ein normales Getriebe ist, ohne die Verluste des Wandlers und mit einer normalen Kupplung. Es ist also deutlich effizienter. Und in der Serie lief es ja auch bereits im Versuch, wenn auch mit Mucken. Helmut Both hat dann gesagt, das ginge zu langsam, wir erproben es im Motorsport, das beschleunigt das Ganze. Auf dem Circuit Paul Ricard sind wir erste Tests gefahren, aber vorher musste man ja wissen, wie viel schneller es mit dem PDK überhaupt sein sollte. Meine Berechnungen sagten: eine Dreiviertelsekunde. Das war schon was. Na ja, wir haben den ersten Test gefahren und waren eineinhalb Sekunden langsamer. Da ist bei den PDK-Leuten etwas zusammengebrochen.

Aber es kam dann ja im Rennsport zum Einsatz.

Der nächste große Aha-Effekt kam in Le Mans, beim Vortraining. Das eine Auto war normal, das andere mit PDK ausgerüstet und war in der Höchstgeschwindigkeit fünf, sechs, sieben km/h langsamer. Natürlich, hieß es, der Motor sei schlechter. Klar. Aber auf den Protokollen zeigte sich, der Motor im PDK-Wagen hatte sogar noch eher drei PS mehr. Daran lag es also nicht. Ja, dann läge es an der Aerodynamik. Nein, Heckflügelstellung, Karosserie, alles war identisch. Ich meinte, vielleicht liegt's ja am Getriebe. Nein, das könne nicht sein. Daraufhin sagte Peter Falk, der natürlich einen dicken Hals

hatte: Wenn wir heimkommen, dann stellen wir das Auto auf den Rollenprüfstand und dann messen wir das mal. Und dann kam raus, dass der Wirkungsgrad des PDK einfach viel schlechter war. Der oberste Chef musste dann beim Helmuth Bott antreten und Rede und Antwort stehen. Aber das sind dann solche Meilensteine, wo die Entwicklung alles ist. 1986 war es in Ricard dann tatsächlich sieben Zehntel schneller – so wie es sein sollte. Es wurde verbessert und irgendwann ging es ja auch und hat ein Jahr später in Monza gewonnen. Okay, es hatte noch ein bisschen mehr Gewicht, aber auch das haben wir in den Griff bekommen.

Und dann kam Anfang der Neunzigerjahre der große Knall, als Porsche gesagt hat, wir hören auf mit dem Motorsport.

Na ja, das Thema 962 war eigentlich beendet und es gab zwar Ansätze, wie es weitergehen könnte, aber der Wiedereinstieg in die Gruppe C und das alles war einfach viel zu teuer und auch die Serie war nicht mehr das, was sie eigentlich mal war. Und dann gab es die BPR-Serie von Barth, Peter und Ratel und da gab es GT-Rennen – und Porsche baute ja GT-Autos. Ich war bei einem der ersten dabei und war überrascht,

wie viele Autos da waren! Venturi, Ferrari, Porsche, Lotus. Das waren jetzt zwar nicht Hightech-Dinger, aber die Leute hatten Spaß. Zwei Jahre später wurde daraus die FIA-GT-Meisterschaft und es kam, wie fast immer im Motorsport ist, wenn Firmen einsteigen: Die wollen es dann natürlich schon richtig machen und andere noch ein bisschen richtiger und dann steckt man sehr viel Geld hinein. Und am Ende haben wir zwar 1998 dann auch noch mal mit dem GT1 in Le Mans gewonnen, aber wenn man sich überlegt, dass man ein Straßenauto bauen muss, das nie auf die Straße kommt, nur weil es im Gesetz steht, dann muss man das Gesetz ändern. Und insofern war es eigentlich ad absurdum geführt. Man konnte das nicht mehr finanzieren und damit war eigentlich Schluss Ende der Neunziger.

Aber Ende der Achtziger haben Sie kurz überlegt wegzugehen.

Ja, da stimmt. Ich war ja auch in dem Indy-Projekt, dem Indy-Porsche 2708, beschäftigt, und das lief ja zunächst nicht so toll. Wir haben das Auto gebaut und sechs Wochen nach dem Roll-Out das erste Rennen gefahren. Wir haben uns gerade so mit Mühe und Not qualifiziert und sind nach sieben Run-

1983, 24-Stunden von Le Mans: Klaus Bischof, Norbert Singer, Entwicklungschef Helmuth Bott und Rennleiter Peter Falk (v.l.).





den mit kaputter Wasserpumpe ausgefallen. Und dann gab es halt politische Querelen und am Ende fiel die Entscheidung zugunsten von March, auch wenn wir beim letzten Vergleich ein bisschen schneller waren.

Aber die Entscheidung ...

... war bereits vorher gefallen. Wir sind also da umsonst herumgefahren und wir waren raus. Für mich war das eigentlich ein verständlicher Abschluss, weil wir uns mit dem March messen konnten und wahrscheinlich ähnlich abgeschnitten hätten. Aber wir hätten vielleicht schneller reagiert und schneller entwickelt, als es andere getan haben. Ich wurde dann, sage ich mal, ins Exil geschickt, in die Fahrwerksentwicklung, Ich wusste eigentlich nicht so richtig, was ich da machen sollte. Es waren eine Abteilung mit

zehn Leuten und acht Reißbrettern. Konstruktion! Aber ich bin kein Konstrukteur. Und dann kam der Anruf von Jean Todt, der damals noch bei Peugeot war. Er hätte da was! Wir haben uns zweimal in Paris getroffen. Es sah alles recht gut aus, nur sprach ich kein Französisch, hatte es auch nie in der Schule. Es fehlten mir auch die Grundlagen. Und dann war da natürlich das Thema Familie und Kinder. Ich habe beschlossen, ich bleibe mal da. Vom Ulrich Bez, der Helmut Bott gefolgt war, bekam ich ein ganz kleines Budget und zusammen mit dem Motorenmann Helmut Schmid habe ich dann Joest betreut. Wir gingen zum Rennen fast wie früher, waren wieder im Motorsport, aber haben da keine Bäume ausgerissen. Und 1990 war dann Schluss, und Jean Todt war inzwischen zu Ferrari gewechselt. Dort, bei Ferrari,

hatte ich später mal die Gelegenheit, eine Führung durch die Formel-1-Abteilung zu bekommen. Da war ich wirklich begeistert.

Die kochten wahrscheinlich aber auch nur mit Wasser.

Natürlich. Da gab es kein Glas und Beton, das waren die alten Gemäuer, wo schon der alte Enzo drin rumgelaufen ist. Die waren halt weiß und rot angestrichen. Aber die Leute machen es aus! Ich meine, ich spreche nicht Italienisch, aber ich habe da so ein bisschen gesehen, wie die sich unterhalten haben und miteinander umgingen, und das war schon ein Team. Ja, und dann, viel später, gab es dann noch mal die Möglichkeit, zu Ferrari zu fahren. Porsche hatte die Idee, und hat es ja dann auch gemacht, eine neue Lackiererei zu bauen. Ferrari hatte kurz zuvor eine der modernsten Lackierereien in Betrieb genommen und der Produktionsvorstand fragte mich, ob es die Möglichkeit gäbe, die mal zu besichtigen. Dann hat der Entwicklungsvorstand, der Wolfgang Dürrheimer davon gehört, dass der Singer zu Ferrari fährt und wollte auch mit. Von wegen, vielleicht können wir die Formel-1-Werkstatt anschauen. Und der Motorsportchef Hartmut Kristen wollte dann auch mit, und am Ende haben wir zu viert eine Führung durch die Motorsportabteilung bekommen. Und auf dem Heimweg hatte wohl irgendwie jemand erzählt, es gäbe da demnächst einen Cayenne. Jean Todt war interessiert, weil Mercedes und BMW konnte er nicht fahren, weil die in der Formel 1 waren. Ich habe ihm dann einen Cayenne verkauft. Und als er später hörte, da käme einer mit mehr Leistung, wollte er den auch haben.

Und hat er Rabatt bekommen?

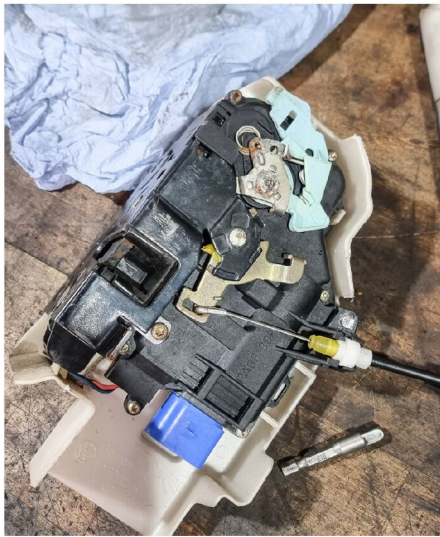
Das wollte er, hat er aber nicht gekriegt.

Kommen wir zu meiner letzten Frage. Mal angenommen, der Sprit geht aus und jeder bekommt sein letztes 50-Liter-Fass Benzin auf den Hof gerollt. Mit welchem Auto und auf welcher Strecke verfahren Sie es? Sagen Sie nicht in der Rakete!

Also, ich würde mal einen Diesel nehmen. Aber wo würde ich dann hinfahren? Keine Ahnung. Wahrscheinlich in den Urlaub. ◀

Interview: Karsten Arndt

Bearbeitung: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



NEU ERÖFFNET

Es ist ein Leben im Wechsel der Jahreszeiten. Wenn der Frühling seine Kraft entfaltet, öffnen sich die Garagentore und die Autos kehren aus dem Winterschlaf auf die Straße zurück, bereit für den Sommer. Es ist immer ein Moment des Hoffens und Bangens. Springen alle an, funktioniert die Technik, haben sich über den Winter Macken eingeschlichen?

Meinem reichhaltig mit Ausstattung und Elektronik befüllten Cayenne S von 2004 begegne ich dabei stets mit größtem Respekt. Längere Standzeiten ohne Batterieladegerät nimmt er übel, meldet dann auch mal den Ausfall des Allradantriebs, um dann aber selbst nach kurzer Zeit Entwarnung zu geben. Obwohl ein V8-Sauger drinsteckt, lebt ein Cayenne zu großen Teilen von Strom.

Umso beglückter war ich, als diesen Frühling auf Knopfdruck das Luftfahrwerk Haltung annahm, der Cayenne unternehmungslustig blinkte – einsteigen und losfahren, das war der Plan. Fahren erwies sich später nicht als Problem, aber das Einsteigen. Über den Winter hatte sich die Türschlossmechanik auf der Fahrerseite verabschiedet, weder von außen noch von innen ließ sich die Tür öffnen. Ein Problem, das ich in über 30 Jahren mit noch keinem anderen Auto hatte! Und eines, das weder bequem durch Einsteigen auf der Beifahrerseite noch schnell zu lösen war. Die hintere Tür auf der Fahrerseite musste zur Reparatur raus (!), die vordere nach dem Öffnen zerlegt werden. Was für ein Drama! Also ging es nicht mit dem Cayenne, sondern mit dem bald 30 Jahre alten Mercedes E 320 T in die Ferien nach Südfrankreich.

Inzwischen weiß ich, dass die Türschlossproblematik eine der typischen Schwachstellen der 9PA-Baureihe (und den mit ihr verwandten VW Touareg und Audi Q7) ist, so wie schlappe Heckklappendämpfer und Wasserlachen im Beifahrerfußraum bei Autos mit Schiebedach. Alles schon gehabt! Aber jetzt ist erst einmal Sommer, jetzt heißt es Fahren. Einem solch komplexen Auto wie einem Cayenne bekommt das Stehen einfach nicht. ◀

Text: Jan-Henrik Muche

REPORT – CAYMAN S BLACK EDITION TYP 987C

BACK TO BLACK

Der Cayman der ersten Generation feiert bald 20. Geburtstag, da dürfen Liebhaber klassischer Porsche schon einmal über die Erweiterung der Sammlung nachdenken. Der exklusivste Vertreter der ersten Generation 987C ist ein tiefschwarzes Sondermodell, üppig ausgestattet und maximal motorisiert. Und was gab´s sonst noch?







Zugegeben, selbst wir hier bei PORSCHE FAHRER hatten ihn lange nicht auf dem Schirm. Vielleicht weil der Cayman S Black Edition als finale Sonderedition seiner Baureihe nie zur Probefahrt in der Redaktion antrat oder weil er sich schon ab Werk ganz besonders rar machte: nur 500 Stück wurden gebaut, plus einer Klein-Kleinstserie von 99 Einheiten für einen ganz speziellen Markt. Kein anderer Cayman 987C (oder Typ C7) ist seltener. Dazu später mehr.

Die in ihrer Grundform immer nur behutsam weiterentwickelte Linie des Cayman erfordert oft einen zweiten Blick, mehr noch als beim Boxster. Ist es ein 987 oder 981, der gerade geduckt und kraftvoll, wie zum Sprung bereit, vorbei fährt? Und welcher Motor steckt drin? Die Vielzahl an Möglichkeiten lassen sich die ersten beiden Cayman-Generationen von außen weder leicht anmerken noch ansehen.

Sechszylinder-Sauger sind gesetzt, die Spanne liegt zwischen 2,7 und 3,8 Litern Hubraum und zwischen 245 PS und 385 PS beim ultimativen GT4. Der Black Edition des Modelljahres 2012 mit der 3,4-Liter-DFI-Maschine und 330 PS liegt an der Spitze seiner Generation 987 und auf der Grenze beider Modellreihen.

FINALE SONDEREDITION

Zur Geschichte des Cayman gehört, dass Porsche ihn die ersten Jahre außer der Reihe am Markt positionierte. Nicht etwa als Einstiegsmodell der Sportwagen-Sparte, sondern preislich über dem Boxster – obwohl im Widerspruch dazu ein offener 911 mehr kostete als die Coupé-Version. Der Cayman, so die Botschaft, war etwas Besonderes! Mehr Junior-Partner des 911 als ein Elfer für Arme oder Boxster mit festem Dach.

Zum Start im Herbst 2005 lag der Preisunterschied zwischen 911 Carrera und Cay-

**EINEN CAYMAN, GANZ GLEICH OB
NEU ODER JUNG, KAUFT NIEMAND
IM AFFEKT. UND DIE ERSTE
GENERATION 987C IST EIN FALL
FÜR KENNER UND LIEBHABER.**



CAYMAN S BLACK EDITION TYP 987C

man S bei rund 18.000 Euro. Dem Boxster hatte der erste Cayman S mit 3386 cm³ und 295 PS das vom 911 Carrera übernommene VarioCam Plus-System mit variablen Steuerzeiten und schaltbarem Ventilhub voraus.

Die schwächere Basisversion mit 2,7 Litern Hubraum und 245 PS folgte erst ein halbes Jahr später, im Mai 2006. Im Gegensatz zum S-Modell war der Antrieb mit serienmäßigem Fünfgang-Schaltgetriebe und dem kleineren, betont drehfreudigen Motor mit dem des Boxster identisch.

Nach Markteinführung beider Varianten des neuen Mittelmotor-Coupés innerhalb eines halben Jahres, nahm die Marketing-Maschinerie Fahrt auf. Als erstes Sondermodell kam Ende 2007 der Cayman S Porsche Design Edition 1 mit einer Auflage von 777 Einheiten auf den Markt.

Im September folgte der Cayman S Sport mit einer maßvoll gesteigerten Motorleistung von 303 PS (identisch mit dem Triebwerk des Boxster Spyder RS 60) und einer Auflage von 700 Stück.

Bei allem Lob, das die Tester dem Cayman mit auf den Weg gaben, war und ist vor allem die erste Generation ein Fall für Kenner und Liebhaber. Neueinsteiger und Erstkäufer

neigen zum verführerischen Boxster, weil er eben Porsche und Roadster in einem ist. Einen Cayman aber – ganz gleich ob neu oder jung – kauft niemand im Affekt. Er bleibt ein Porsche für Spezialisten. Vor allem als preislich selbstbewusste Sonderedition.

MEHR JUNIOR-PARTNER DES 911 ALS ELFER FÜR ARME

Nur einem Cayman der Baureihe 987C gelang es, aus dem Stand ins Klassikerfach zu wechseln. Der leichte Cayman R ist in seiner sportlich-spartanischen Auslegung und mit einer Stückzahl von 1621 Stück eine Mischung aus Spitzen- und Sondermodell, wohl auch deshalb kann er nicht günstig. Heute kostet ein Cayman R im Zustand 2 (s. Porsche-Preisguide) fast doppelt so viel wie ein Basismodell.

Wem ein Cayman R zu hart, zu extrem und zu teuer ist, könnte im Cayman S Black Edition die passende Alternative finden – mit Blick auf Ausstattung und Leistung wäre er nüchtern betrachtet sogar der bessere Kauf. Während der eine nach der Rennstrecke ruft, gefällt sich der andere als kompakter Gran Turismo. Als einziges Sondermodell der 987-Familie kommt der Black Edition ohne serienmäßige Tieferlegung aus.





PDK kostete Aufpreis, aber Edelstahlblenden mit Black Edition-Schriftzug und Plakette am Armaturenbrett gehörten zum Sondermodell-Package.

Wie der R gehört der Black Edition zur modellgepflegten 987C-Baureihe mit modifizierter Bug- und Heckpartie sowie neu gezeichneten Scheinwerfern und Rückleuchten. Feinheiten, die nur im direkten Vergleich auffallen.

In seinem monochromen Auftreten ist das schwarze Sondermodell von 2011 der Design Edition 1-Version von 2007 sehr ähnlich. Im Gegensatz zum Designermodell, das in erster Linie optische Akzente setzt, zieht der Black Edition alle Register, ist reichhaltig ausgestattet und mit dem Motor des Cayman R ausgerüstet.

330 PS, zehn PS mehr als beim Cayman S, leistet der stärkste 3,4-Liter-Sechszylinder der 987C-Baureihe. Den Unterschied zwischen dem alten M97-Motor mit 3387 cm³ mit 295 bzw. 303 PS und dem späten MA 1.21R mit 3436 cm³ und 320 sowie 330 PS machen ein paar Kubikzentimeter mehr und Direkteinspritzung. Das Plus von 10 PS ergibt sich aus

Änderungen bei der Motorsteuerung und der Auspuffanlage. Erst bei 7400/min, 200/min später als beim Cayman S und 100 U/min vor der Drehzahlgrenze, liefert der Motor seine volle Leistung. Das maximale Drehmoment beträgt unverändert 370 Nm bei 4750/min.

MEHR LUXUS, WENIGER SPORT

Dass der Cayman S Black Edition in der Spitze um 3 km/h langsamer als sein puristischer Verwandter Cayman R ist, liegt am Mehrgewicht von 55 Kilogramm und der üppigen Ausstattung. Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und LED-Tagfahrlicht, Klimaautomatik, Regensensor, Sport-Design-Lenkrad und Tempomat sind serienmäßig, während dem Cayman R sogar die Cupholder und die Blende über dem Instrumenten-Cluster fehlen. Und mit dem serienmäßigen 64-Liter-Tank kommt der Black

BEGRENZT VERFÜGBAR



CAYMAN S PORSCHE DESIGN EDITION 1

Ähnlich wie den Cayman Black Edition gibt es den Design Edition 1 nur in Schwarz, außen wie innen. Die Motorleistung blieb serienmäßig, die Optik sollte Parallelen zu dem von FA Porsche entworfenen Chronographen 1 herstellen, weshalb die Gestaltung der Zifferblätter der Instrumente an das Design der Uhr angelehnt ist. Außerdem enthalten: ein um 10 mm tiefergelegtes PASM-Fahrwerk, Distanzscheiben an der Hinterachse und 19-Zoll-Turboräder sowie ein Aktenkoffer, bestückt mit Uhr, Taschenmesser, Sonnenbrille, Stift und Schlüsselanhänger aus dem Porsche Design-Sortiment. Natürlich in Schwarz. Stückzahl: 777.

CAYMAN S SPORT

Der kontrastreiche GT3-Look bei Farben und Dekor auf den Wagenflanken war beim Cayman S Sport Programm. Zur Sondermodell-Ausstattung gehörten schwarze Außenspiegel und Lufteinlässe, Sport Chrono-Paket, PASM mit einer Tieferlegung um 10 mm, 5-mm-Distanzscheiben und schwarz lackierte 19-Zoll-Sport-Design-Räder. Bi-Xenon-Scheinwerfer, Sportsitze und Alcantara-Bezüge für Schalthebel, Handbremse und Kranz des GT3-Lenkrades zählen ebenfalls zu den ab Werk gelieferten Extras. Im Gegensatz zum normalen Cayman S leistete der 3,4-Liter-Motor 303 PS, knackte damit als erster Cayman die 300-PS-Marke. Stückzahl: 700.



CAYMAN R

Der Cayman R gibt sich mit den schwarzen Scheinwerfer-Einfassungen, Porsche-Schriftzügen auf den Flanken und starrem Heckflügel zu erkennen. 330 PS leistete der 3,4-Liter-Motor mit neuer Direkt- statt vorheriger Saugrohreinspritzung. Schwarze 19-Zoll-Räder, Tieferlegung um 20 mm, Hinterachssperre und Leichtbau waren inklusive. Um das Gewicht zu sparen, verbaute Porsche u.a. die Leichtmetall-Türen des 911 Turbo, eine Fronthaube aus Aluminium, einfache Türverkleidungen ohne Ablage und mit Schlaufe zum Öffnen. Sogar die kleine Abdeckungshutze über den drei Rundinstrumenten fiel weg, aber das hatte der Cayman S Sport schon vorgemacht. Stückzahl: 1621.



**DER 3,4-LITER-DIREKTEINSPRITZER
MIT SEINEN 330 PS IST DER STÄRKSTE SECHSZYLINDER
DER 987C-BAUREIHE. ES IST DER GLEICHE
WIE IM CAYMAN R.**

Cayman Black Edition Typ 987C

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ MA 1.2R

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 97 x 77,5 mm

Hubraum: 3436 cm³

Leistung: 243 kW (330 PS) bei 7400/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4750/min

Verdichtung: 12,5 : 1

Gemischaubereitung: Digitale Motor Elektronik (DME)

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe, a. W. Siebengang-PDK

Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Karosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, McPherson-Federbeinachse an Querlenkern, Stabilisator

Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibensbremsen 318 x 28 mm (vorn), 299 x 24 (hinten); a. W. PCCB

Radstand: 2415 mm

Spur: 1486 mm (vorn), 1528 mm (hinten)

L x B x H: 4347 x 1801 x 1306 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn), 9 J x 18 mit 265/40 ZR 18 (hinten); a. W. 8 J x 19 mit 235/35 Z 19 (vorn), 9,5 x 19 mit 265/35 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 1350 kg (1375 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1645 kg (1675 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 279 km/h (PDK: 277 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,1 sec (PDK: 4,8 sec)

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2011/12

Stückzahl: 500





**KEIN ANDERER CAYMAN IST
EXKLUSIVER, UND MIT EINER
AUFLAGE VON 500 STÜCK
IST DAS LETZTE SONDERMODELL
AUCH DAS SELTENSTE.**

Edition auch rund 100 Kilometer weiter als der R mit seinem 54-Liter-Behälter. Dass der schwarze Cayman ab Werk die 19 Zoll großen und einen halben Zoll breiteren Räder des Boxster Spyder trägt, macht ihn besonders. Aber wehe, es muss Ersatz für das teure Ausstattungsfeature her.

Das Farbkonzept des Edition-Sportcoupés ist durchgängig bis ins Detail: der Schriftzug auf der Heckklappe, die Zifferblätter im Kombiinstrument und sogar die Zwilling-Auspuffrohre tragen Schwarz. Die Limitierungsplakette mit der Fahrzeugnummer findet sich an der Instrumententafel.

Vollleder bis zum Armaturenbrett, PDK, Sportabgasanlage oder das Sport Chrono-Paket, das der Erstbesitzer der Nummer 160 wählte, kamen extra. Was heute nur tief im

Thema steckende Cayman-Fans wissen: Zum Auto gab es eine Reihe von Gadgets wie ein Black Edition-Modellauto, ein Buch oder eine kompakte Metallstele für den Schreibtisch mit dem eingravierten Namen des Besitzers.

Kein anderer Cayman ist exklusiver, und mit einer Auflage von 500 Stück ist das letzte Sondermodell auch das in kleinster Auflage produzierte. Seltener sind nur jene Autos, die Porsche mit dem 265 PS starken 2,9-Liter-Motor für den boomenden chinesischen Markt produzierte. Mit 188 Exemplaren wurde geplant, gebaut wurden aber nur 99 Stück.

Ach ja, und den Boxster Black Edition gab's auch noch. Er ist so stark wie der Boxster Spyder, aber viel seltener. Er wäre es wert, mal drüber nachzudenken. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



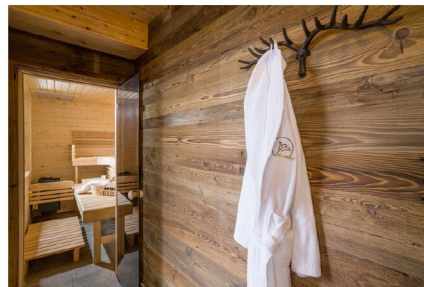
LUXUSURLAUB AM BAUERNHOF



Inmitten der **Kitzbüheler Alpen** finden Sie den 400 Jahre alten Narzenhof. Einen charmanten Rückzugsort zwischen Natur, Bergen, Wäldern und Seen. Die perfekt zentrale Lage und die Kombination aus Luxus und Bauernhof machen den Narzenhof zum perfekten Urlaubsort in Tirol. Zum **liebevoll sanierten Bauernhof** gehören ein etwa 900 m² großes Naturbiotop, Grillecke, Beachvolleyplatz, Spielplatz und Kinderbauernhof. Die idyllische Natur bietet einen unvergleichlichen Blick auf die Alpen und

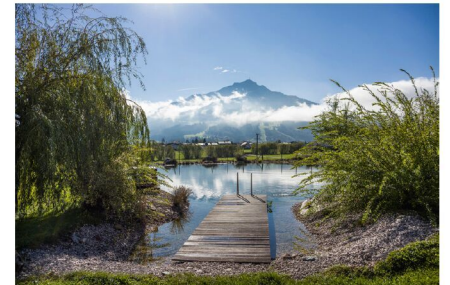


lädt zum Entspannen, Genießen und Erleben ein. Für Golfliebhaber gibt es mehrere **18- und 9-Loch-Golfplätze** vor herrlicher Kulisse und mit einer Auswahl an kulina-



rischen Restaurants. Für Aktivurlauber zudem zahlreiche **Wander- und Radwege** direkt vor der Haustür. In der kalten Jahreszeit sorgen wunderschöne **Langlaufloipen** und spektakuläre **Skipisten** für jede Menge Abwechslung. In harmonischer Übereinstimmung mit der ländlichen Umgebung

wurden die Chalets und Apartments mit viel hellem, naturbelassenem Holz gestaltet. Die beiden Luxus-Chalets bieten neben Holzkamin und eigener **Sauna** auch eine Terrasse und eigenen Garten mit beheiztem **Whirlpool**. Ihre Mahlzeiten genießen Sie in der offenen Küche mit gemütlicher Essecke und freiem Blick auf den See oder das **Kitzbüheler Horn**. Doch egal wo Sie übernachten, den Frühstückskorb können Sie sich täglich direkt in Ihre Unterkunft liefern lassen.





DESIGN – PINKY LAI

„ES WAR DER 996, DER PORSCHES GERETTET HAT.“

Ein wegweisendes Design, ein Elfer für das 21. Jahrhundert, ein Verkaufserfolg ohne Beispiel – es gibt viel, was für den 911 der Generation 996 spricht. Einer der größten Fans ist der Mann, der dieses Modell sein Baby nennt: der Designer Pinky Lai.

Zu behaupten, der 996 sei bei seinem Debüt, sei in seinen ersten Jahren unumstritten gewesen, entspräche nicht der Wahrheit. In vielerlei Hinsicht überforderte die fünfte 911-Generation ihre angestammte Kundschaft; Form und Wasserkühlung sorgten für Irritationen. Aber die Leistung entsprach den Erwartungen und die Fachpresse lobte die Fahreigenschaften. Und er verkaufte sich besser als seine beiden Vorgänger 964 und 993 zusammen – wie einer betont, der an der Entstehung des 996 beteiligt war. Mission erfüllt!

Nach Stationen bei Ford, wo der in Hong Kong geborene Pinky Lai an den Modellen Sierra und Escort beteiligt war, und bei BMW

mit der Dreier-Baureihe E36, kam der Designer 1989 zu Porsche, wo er fünfundzwanzig Jahre lang bleiben sollte. Während seiner langjährigen Tätigkeit wurde er vor allem für den 996 bekannt.

Bis zum 993 war jede neue 911-Generation eine Weiterentwicklung der bereits bestehenden Ausführung. Der erstmals wassergekühlte Sechszylinder-Boxermotor im Heck, der nun Kühler und eine entsprechend angepasste Karosserie erforderte, machte auch eine Neuauslegung des Frontscheibenwinkels notwendig. Damit war der 996 der erste von Grund auf neu konstruierte 911 seit Butzi Porsches 901 ein Mammut-Projekt. Pinky Lais schlankes, elegantes und doch



modernes Designkonzept wurde ausgewählt, und 1992 begannen die Arbeiten am ersten Elfer der Neuzeit.

„Ich habe versucht, das Design so kompakt wie möglich zu halten, innerhalb den von der Konstruktionsabteilung gesetzten Grenzen und Parametern. Dieses neue Modell hatte einen neuen Motor, ein neues Getriebe und Fahrwerk, so dass es nicht die gleichen Proportionen wie die Vorgängermodelle haben konnte“, sagt Lai. „Aber dazu kam noch die Herausforderung, dabei so nah wie möglich am Geist des alten 911 zu bleiben.“ Der 996 wurde 185 mm länger und 40 mm breiter als der 993 – aber auch 50 Kilogramm leichter, trotz zusätzlicher Kühler und 22,5 Litern Kühlflüssigkeit.

ERSTER ELFER DER NEUZEIT

Und es gab weitere, noch dringendere Sachzwänge. Die finanzielle Situation des Unternehmens war Anfang der Neunzigerjahre kritisch, so dass der Neuentwurf strengen Budgetbeschränkungen unterlag, die es zuvor bei keinem anderen 911 gegeben hatte. Porsche löste dieses Dilemma, indem man den neuen 911 gemeinsam mit dem Boxster entwickelte.

AUFGUND DER ANGESpanNTEN FINANZIELLEN SITUATION UNTER- LAG DER ENTWURF DES NEUEN 911 STRENGEN BUDGETBE- SCHRÄNKUNGEN. AUCH DESHALB WURDE ER GEMEINSAM MIT DEM BOXSTER ENTWICKELT.

„Grant Larson und ich sollten baugleiche Metallkomponenten für den Vorderwagen verwenden, also trafen wir uns alle zwei Tage, um unsere Entwürfe zu vergleichen und sicherzustellen, dass alle Konturen identisch waren, damit wir die Werkzeuge gemeinsam nutzen konnten. Natürlich sind es zwei verschiedene Autos, aber das Geld reichte nur für anderthalb Modelle.“

Es wird oft behauptet, dass der Boxster das Unternehmen gerettet habe, aber dieser Einschätzung will Pinky Lai widersprechen. „Der Boxster war ein günstiges Auto, ein Einsteiger-Porsche, so dass die Gewinnspanne tatsächlich eher gering war. Sie lag wohl bei etwa 10 Prozent. Ich darf Ihnen auch nach all den Jahren nicht sagen, wie hoch die Gewinnspanne beim 996 war, aber sagen wir mal, sie war viel höher als beim Boxster. Ich glaube, dass dies die Rettung für das Unternehmen war, denn damals wurde ernsthaft über einen Verkauf gesprochen. Während der gesamten Bauzeit des Modells wurden über 160.000 Einheiten produziert, so dass der 996 Porsche tatsächlich vor einer Übernahme bewahrte und Jahr für Jahr einen neuen Verkaufsrekord aufstellte.“





Wie sieht der Designer die Kontroverse um die viel diskutierten Scheinwerfer? „Ich weiß, dass viele Leute sie hassen. Ich höre seit fünfundzwanzig Jahren die gleiche Geschichte“, sagt Pinky Lai. „Aber der Gedanke hinter dem Scheinwerfermodul war im Grunde genommen eine Kosteneinsparung. Beim alten 911 betrachtete ich die Endmontage als eine Art des Christbaumschmückens. Der Einbau der Hauptscheinwerfer in die Kotflügel, der Nebelscheinwerfer unten in die Schürze und der Blinker in die Stoßstange dauerte bei jedem Fahrzeug 35 Minuten. Wir haben also von Anfang an nach Möglichkeiten gesucht, das alles in ein Bauteil zu integrieren. Aber mein ursprünglicher Entwurf hatte runde Scheinwerfer.“

ERSPARNIS VON GELD UND ZEIT

Das Design der Scheinwerfer war ein Entwicklungsprozess. „Mein Studio lag etwas abseits, und wenn jemand vorbeikam, tranken wir einen Kaffee und unterhielten uns. Eines Tages, gegen Ende der Entwurfsphase, kam Stephen Murkett vorbei und änderte den Verlauf des Klebebands, der die Scheinwer-

ferkontur vorgab. Ich hatte eine Ellipsenform für die Scheinwerfer entworfen, aber er wählte eine eher ungewöhnliche Form“, erzählt Lai. „Ich fand das weder gut noch schlecht. Normalerweise würde ich als Designer jedem sagen, dass er seine Finger von meinem Entwurf lassen soll, aber nach ein paar Tagen mit seinem Klebebandverlauf wurde uns klar, wie kostensparend seine Idee sein würde. Den Modellbauern gefiel es, und den Chefs auch, zumal die Einheit in nur zehn Minuten am Fließband montiert werden konnte, was eine Zeitersparnis von fünfundzwanzig Minuten bedeutete.“

**DER SCHEINWERFER DES 996 UND BOXSTER
BÜNDELTE MEHRERE FUNKTIONEN IN EINEM BAUTEIL.
DIE MONTAGEZEIT SANK VON 35 AUF ZEHN MINUTEN.**



„AUCH 25 JAHRE SPÄTER IST ES IMMER NOCH EIN SEHR ORDENTLICHES UND IKONISCHES MODELL. EIN ZEITLOSES DESIGN. ICH WÜRD EINE OFFENE VERSION WÄHLEN, VIELLEICHT DAS 4S CABRIOLET.“

Pinky Lai

Pinky Lai sagt, dass die endgültige Antwort zur Form der Scheinwerfer mit den insgesamt elf Design-Preisen gegeben ist, die der 996 gewonnen hat – und zwar vor Modellen von BMW und Ferrari. „Ich betrachte also jede Bemerkung hinsichtlich der Spiegeleier als einen Scherz.“ Sie wurden jedoch für das Facelift des 996.2 geändert, und zwar aufgrund der Rückmeldungen von 996-Besitzern. Sie störte aber weniger die Form als der Umstand, dass ihr Elfer mit dem kleineren Boxster verwechselt wurde.

DESIGNPREISE FÜR DEN 996

Auch der für den Einsatz in Le Mans konstruierte GT1 trug die umstrittenen Scheinwerfer – aus Vertriebsgründen hatte die Firmenleitung darauf bestanden, dass der GT1 eine Familienähnlichkeit mit den Serienfahrzeugen

aufweisen musste. „Tony Hatter hatte sein GT1-Tonmodell schon fast fertig und nahm einfach die 996-Scheinwerfer. Und die passen perfekt“, sagt Pinky Lai.

Den 996 gab es in einer Fülle von Ausführungen: Coupé, Targa, Cabriolet, als Carrera und Carrera 4, als Carrera 4S, Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GT2, GT3R und RSR. Wir haben Pinky gefragt, welcher 996 sein Favorit sei. „Ich werde das oft gefragt, und es ist wirklich schwierig, diese Frage zu beantworten, denn ich betrachte sie alle als meine Babys. Und man sollte nicht sagen, dass man ein Lieblingskind hat. Auch 25 Jahre später ist es immer noch ein sehr ordentliches und ikonisches Modell. Ein zeitloses Design. Ich würde allerdings eine offene Version wählen, also vielleicht das 4S Cabriolet. Selbst im Winter fahre ich gerne mit offenem Verdeck, im Schnee mit offenem Verdeck und eingeschalteter Heizung. Das ist die beste Art, das Auto zu hören, den Motor. Es ist ein Traum.“ ◀

Text: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche

Verwirklichen Sie Ihre Träume. Mit der richtigen Strategie.



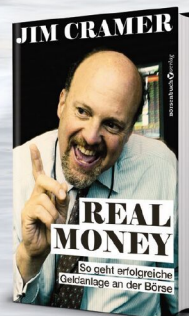
€uro - Das Magazin für Wirtschaft und Geld



€uro-Leser wissen mehr

Lesen Sie, was die Märkte bewegt, welche Investmentstrategien Erfolg versprechen und wie Sie bares Geld sparen. Im Abo ab 85,99 Euro

12 Ausgaben
10 % sparen



Willkommens- geschenk

Real Money
Anlagestrategien
von US-Börsenguru
Jim Cramer im
Wert von 17 Euro



Jetzt bestellen:

Telefon: 09221 90 51 – 110*, E-Mail: kundenservice@boersenmedien.de
boersenmedien.de/euro-angebot

*übl. Gebühren des jeweiligen Netzbetreibers



GORGES DU VERDON



LAND : FRANKREICH

REGIONEN : ALPES DE HAUT-PROVENCE-VAR

HÖCHSTER PUNKT : 1324 M

ZIELPUNKTE : POINT SUBLIME, ROUTE DE CRÊTES,
AUBERGE DES CAVALIERS, TUNNEL DU FAYET,
PONT DE L'ARTUBY

Die Schluchten des Verdon, von Flüssen und Stromschnellen in den Fels gegraben, bilden den größten Canyon Europas. Mit einer Tiefe von 250 bis 700 Metern und einer Breite von 6 bis 100 Metern wird dieser einzigartige Ort oft als französischer "Grand Canyon" bezeichnet. Eine Ringstraße führt entlang der Schlucht und verbindet das Dorf Castellane mit dem See Sainte Croix auf einer Strecke von etwa 100 km. Diese Straße entlang beider Seiten des gigantischen Canyons bietet zahlreiche Haltepunkte, perfekt für Liebhaber von grandiosen Ausblicken und sensationellen Fotos. Und genussvoll Autofahren lässt es sich hier auch!

Das Dorf Castellane, das über die östlich der Schluchten verlaufende Route Napoléon erreicht wird, ist der ideale Ausgangspunkt für die Erkundung des Verdon. Von hier aus führt die D952 mehrere Kilometer entlang des türkisgrün schillernden Flusses Verdon und beginnt dann auf die Ebene des Point Sublime zu steigen.

Ein Ort, der seinen Namen zu Recht trägt, denn von hier aus kann man den Couloir Samson betrachten, einen der beeindruckendsten Schluchtenabschnitte mit seinen steilen Felsen und dem Verdon, der sich wie ein Riss im Boden tief zwischen den beiden gewaltigen Wänden hindurchwindet.

Fährt man die Straße in Richtung La Palud-sur-Verdon weiter, ist es nicht mehr weit zur Route des Crêtes. Diese 24 Kilometer lange, landschaftlich einzigartige Strecke verläuft entlang der Kämme der Gorges du Verdon und bietet von verschiedenen Aussichtspunkten atemberaubende Ausblicke.

Die gut zu befahrende Straße hat mehrere Haarnadelkurven, die am Rande der 700 Meter hohen Felsen vorbeiführen. Da es sich um eine Einbahnstraße handelt, sollte man daran denken, dass sie nur in Ost-West-Richtung befahren werden kann.

Die Fahrt am rechten Ufer endet beim Dorf Moustiers-Sainte-Marie und dem See von Sainte-Croix, der zu Wassersport und zum Baden einlädt. Die moderne Galetas-Brücke, die den See überquert,

ermöglicht einen Wechsel des Ufers und bietet einen weiten Blick auf den Ausgang der Schluchten.

In Richtung Aiguines setzt sich die Verdon-Rundfahrt fort. Die Straße führt weiter über den Illoire-Pass und windet sich zwischen Felswänden und schwindelerregenden Klippen hinauf. Manchmal ist es nur zu erahnen, wie nah sie am Abgrund verläuft.

An der D71 liegt auch die Auberge des Cavaliers, ein Restaurant mit einer beeindruckenden, direkt an der Felswand liegenden Terrasse. Weiter auf der Route gelangt man zum Fayet-Tunnel, einem schmalen, in den Fels gehauenen Stollen, der gerade breit genug ist, um mit dem Auto durchfahren zu können. Wenn man kurz davor anhält, kann man die Lichtöffnungen des Tunnels sehen, die wie Fenster aus der Seitenwand herausgebrochen wurden.

Ein paar Kilometer weiter führt die Straße über die Artuby-Brücke, die mit 138 Metern Höhe eine der höchsten Brücken Europas für Bungee-Jumping ist. Nach Überqueren der Brücke folgt der Aussichtspunkt Balcons de la Mescla, dann entfernt sich die Route allmählich von den Schluchten. Nach rund sieben Kilometern erreicht die Straße eine Kreuzung in der Nähe des Dorfes Trigance. Von hier aus geht zurück nach Castellane, dem Ausgangspunkt dieser Verdon-Schleife.

Es ist schwierig, alle Sehenswürdigkeiten der Gorges du Verdon zu nennen oder hervorzuheben, denn es gibt zahlreiche Orte, die einen Halt lohnen. Wie bei allen bekannten touristischen Ziele kann es zur Hochsaison voll werden. Im Sommer sind Schluchten und umliegende Straßen mit Wohnmobilen, Bussen und Fahrrädern überlastet, zeitweise können die Straßen unpassierbar werden. Es ist daher wichtig, den Besuch der Verdon-Schluchten gut zu planen – bei optimalen Bedingungen bleiben sie eine der schönsten Gegenden, die man mit dem Auto in Frankreich erkunden kann ◀









WEITER AUF DER ROUTE D71 GELANGT MAN ZUM FAYET-TUNNEL, EINEM SCHMALEN, IN DEN FELS GEHAUENEN STOLLEN, DER GERADE BREIT GENUG IST, UM MIT DEM AUTO DURCHFAHREN ZU KÖNNEN.



HAPPY END – 928 GT FLACHBAU

EINSAME ENTSCHEIDUNG

Dieser 928 GT ist seltener als ein 356 America Roadster, spezieller als ein 992 Sport Classic. Und er ist absolut original und 100 Prozent Porsche, von den Klappscheinwerfern bis zu den ausgestellten Kotflügeln. Der Erstbesitzer erzählt, warum es kein normaler 928 sein sollte.





Nach 34 Sommern ein Auto im Jahreswagenzustand. Wertige Machart und hohe Materialqualität sind im Innenraum spürbar. Die manuelle Schaltung war beim 928 GT gesetzt.

In den letzten Jahren haben sie eine Renaissance erfahren, die flach bauenden Porsche der Siebziger- und Achtzigerjahre, deren Optik im Zuge des 935-Erfolgs auf den Rennstrecken nach und nach in Alltag und Straßenverkehr einsickerte. Rund 40 Jahre ist das her. Aber weil es schon immer so war, dass die Mode von gestern die schlimmste ist, dauerte es, bis das Fashion Victim Flachschnauzer wieder als chic empfunden wurde. Der Verlust der typischen 911-Optik mit den Kanonenrohr-Kotflügeln und runden, steil stehenden Scheinwerfer wird heute nicht mehr als Modesünde, sondern zeithistorisch korrekter Look gedeutet.

Einen 924, 944 oder 928 zum Flachschnauzer, zum Slantnose, wie der stilistisch wie handwerklich anspruchsvolle Kunstgriff im außerdeutschen Sprachraum heißt, umzubauen, war allerdings so gut wie nie ein Thema. Die waren ja schon flach! Aber Dr. Alfons Kirchen bestand seinerzeit trotzdem darauf.

Vielleicht lag es ja daran, dass er zuvor 944 und 944 Turbo gefahren war? Nur eines war sicher: Das Aussehen der 928-Front mit den nach vorne kippenden Scheinwerfern gefiel ihm nicht. „Ich traue es mich kaum zu sagen, aber mich erinnerten die hochgeklappten Scheinwerfer immer an die Lampen des 2CV.“ An die Ente! „Deshalb wollte ich die verdeckten Klappscheinwerfer.“ Und noch so einiges mehr.

Als Alfons Kirchen – heute 70, damals 37 Jahre alt – den Kauf seines neuen Transaxle-Porsche beim Saarbrücker VAG- und Porsche-Händler Grossklos im Sommer 1989 mit all seinen eigenen Vorstellungen in die Tat umsetzte, kam er mehr oder weniger auf den letzten Drücker. Die Flachbau-Option, im Juli 1981 im Rahmen des Sonderwunsch-Programms erstmalig als offizielles Porsche-Angebot „Karosserieumbau 911 Turbo / 911 SC Turbolook flache Frontpartie (ähnlich 935)“ für den Elfer ins Programm genommen, lief 1989 aus. Nur um fünf Jahre später doch noch einmal für den 964 reaktiviert zu werden ...

Die Achtzigerjahre waren die goldenen Jahre der Tuner und Veredler, das Geschäft mit Zubehör und Individualisierung brummte. Zum Modelljahr 1987 professionalisierte Porsche als einer der ersten Großserienhersteller das hauseigene Angebot an Extras und Umbauten, für das auch der Namenswechsel stand: Aus dem althergebrachten „Sonderwunschprogramm“ wurde „Porsche Exclusive“; immer mit C, nie mit K geschrieben.

BERATUNG DURCH FACHLEUTE

Sonderausstattungen und Umbauten ließen sich im Exclusive-Katalog beim Händler vor Ort auswählen und direkt bestellen. Die Kosten für die noch immer häufig bestellte Konversion eines 911 zum Flachbau mit Klappscheinwerfern, GFK-Frontspoiler und Mittelölkühler lagen 1987 beispielsweise bei 39.810 Mark.

Um die Umsetzung der Kundenwünsche in Zufenhausen kümmerten sich speziell geschulte Exclusive-Kundenberater, oft Meister aus Werkstatt oder Kundendienst. Männer wie Elmar Willrett (O-Ton Sonderwunschprogramm 1985: Herr Elmar WILLRETT, den Sie unter Telefon 0711/ 8 20 33 30, Telex 7 21 871 und Telefax 8 2 0 37 77 erreichen, ist für Ihre und die Betreuung unserer Händler zuständig.), die rechte Hand Rolf Sprengers, Leiter der Reparaturabteilung, wo die Arbeiten ausgeführt wurden.

„Mit Herrn Willrett habe ich lange über den Umbau meines 928 gesprochen“, sagt Alfons Kirchen 34 Jahre später. „Der größte Posten waren natürlich die neuen Scheinwerfer. Schon ohne Mehrwertsteuer lag der Preis bei 12.995 Mark. Das lag daran, erklärte mir Herr

Willrett, dass nicht nur die Kotflügel, sondern auch die Mechanik der Scheinwerfer umgebaut werden müsse. Beim 928 klappen die runden Lampen nach vorne, die Klappscheinwerfer öffnen jedoch nach hinten, wie beim 944.“ Elmar Willrett sollte seine Expertise während des Umbaus später noch einmal einbringen.

„Für den 928 GT hatte ich mich entschieden, weil ich keine Automatik wollte, und weil er das sportliche Topmodell war. Aber die Gesamtkosten des Umbau haben mich doch ein paar schlaflose Nächte gekostet – immerhin hätte ich für das Geld auch einen neuen Golf bekommen“, sagt Kirchen. Am Ende überzeugte ihn seine Lebensgefährtin, sich den Traum doch einfach zu erfüllen. „Ich würde ja weder Golf spielen noch reiten und auch nicht in den Urlaub fahren.“

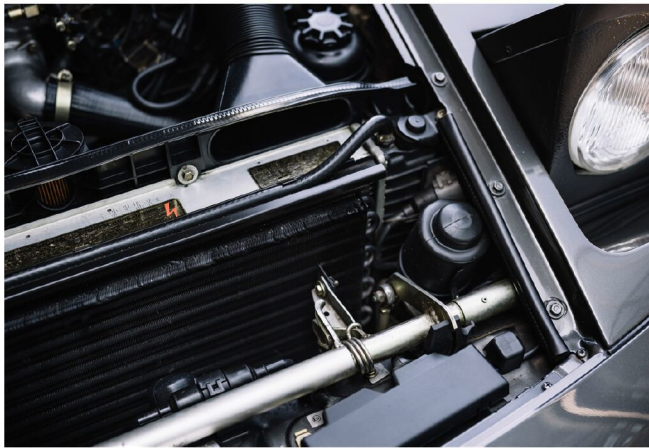
EXTRAS IM WERT EINES VW GOLF

Alfons Kirchen wählte seinen 928 GT in Schiefer-Metallic mit farblich passender Vollederausstattung und Raffledersitzen, setzte Kreuze bei Sitzheizung, elektrischem Schiebedach und Blaupunkt-Radio „Berlin“ sowie einigen weiteren Sonderausstattungen. Und er ergänzte den Wunsch nach „Abgedeckten Klappscheinwerfern“ (Bestellcode EXC 822, „Preis auf Anfrage“) um hintere Kotflügelverbreiterungen inkl. 43-mm-Distanzscheiben (EXC 824) sowie Einstiegsverkleidungen links und rechts (EXC 825) aus GFK.

Die aerodynamisch optimierten Außenspiegel aus einer Kremer-Kleinserie standen in keinem Porsche-Katalog zur Auswahl, fanden sich aber als Umbau in der Gesamtrechnung mit 488 DM netto eigens aufgelistet.

Im Großen und Ganzen vertraut, im Detail anders. Ausgestellte Kotflügel und GFK-Einstiegsleisten fallen erst beim zweiten Hinsehen auf.





Mimik und Augenaufschlag des großen 928 erinnern an den kleineren 944, die Außenspiegel waren eine Empfehlung der Exclusive-Abteilung. Der Fünfliter-dohc-V8 leistet serienmäßige 330 PS.



„DER GRÖSSTE POSTEN WAREN NATÜRLICH DIE NEUEN SCHEINWERFER. SCHON OHNE MEHRWERTSTEUER LAG DER PREIS BEI 12.995 MARK.“

Dr. Alfons Kirchen

„Ich weiß noch, dass Herr Willrett mich eines Tages anrief und meinte, dass die normalen Spiegel nicht mehr zu dem Umbau passen und er mir andere besorgen würde. Ich selbst habe die Spiegel erstmals bei der Abholung des Autos gesehen.“ Preis des Gesamtkunstwerks 928 GT Flachschnauzer: 190.401 Mark.

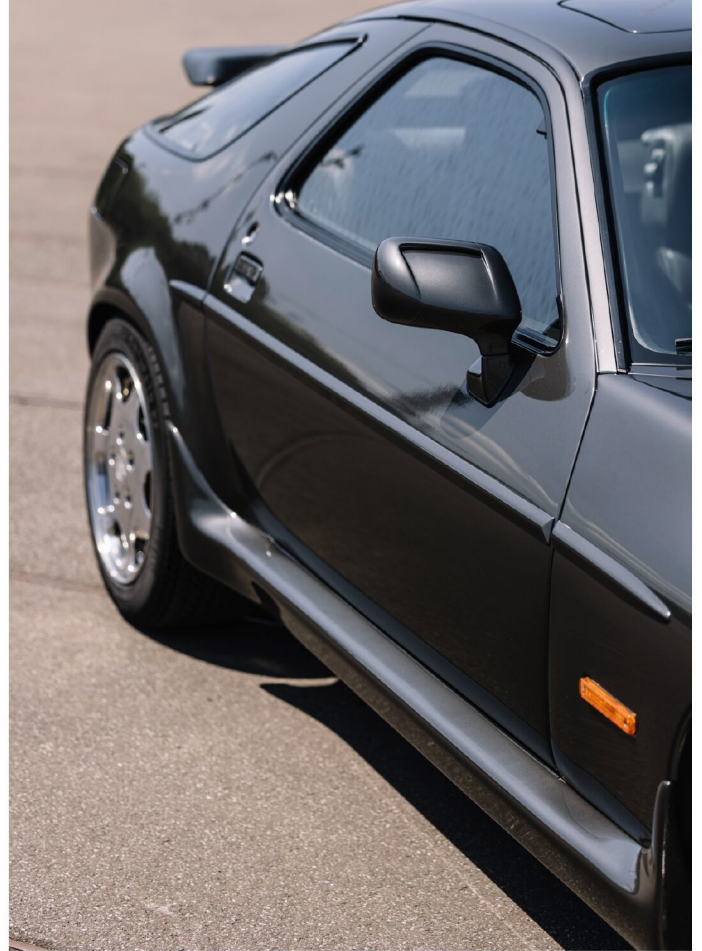
So exklusiv das Auto, so pragmatisch zeigte sich die Anreise zur Werksabholung im Juli 1989 in Stuttgart: Der Verkäufer des Porsche-Händlers reiste mit einem 928 zu einer Fahrzeugübergabe nach München und nahm Alfons Kirchen und Freundin bis nach Zuffenhausen mit.

Heute stehen nur etwas mehr als 56.000 Kilometer auf dem Tacho des 928 GT, dem die charakteristischen, runden Scheinwerfer des Urentwurfs fehlen. Den nahezu neuwertigen Zustand erklärt Kirchen ganz lapidar: „Nebenbei bin ich immer was schnelles Kompaktes gefahren: Golf GTI, Golf VR6, Golf R, heute Audi RS3. Der 928 war immer das Spaßauto für Schönwetterfahrten, aber nie abgemeldet oder stillgelegt, und trägt deshalb seit der Erstzulassung die originalen, alten Kennzeichen. Ich habe ihn immer gehegt und gepflegt und ordnungsgemäß bei Porsche warten lassen. Die Historie ist lückenlos!“ Der originale Doppelrohr-Endtopf, ausgetauscht gegen ein Stroszek-Bauteil läge ebenso im Keller wie das 1989 verbaute Blaupunkt Berlin.

AUSSENSPIEGEL VON KREMER

Der Blick bleibt erst beim zweiten Hinsehen an den unerwarteten wie ungewohnten Modifikationen hängen. Ein 911 Flachschnauzer tritt auffälliger, offensiver auf, der Umbau des 928 geht als zurückhaltend durch. Die vom Sonderwunschprogramm bzw. Porsche Exclusive maßgeschneiderten Klappen sind mit denen, die beim 911 Flachschnauzer benutzt wurden, identisch. Die eigentlichen Scheinwerfer stammen vom 944.

Mehr lässt sich kaum sagen, weil die Aktenlage hauchdünn ist: Nur zwei Fotos eines 928 S4 mit dem amtlichen DIN-Kennzeichen S - JU 1152 mit Klappscheinwerfern und hinteren Kotflügelverbreiterungen sind aktuell im Porsche-Archiv zu der Randerscheinung der Transaxle-Modellpalette zu finden. Was bei vielen Betrachtern die Frage aufwirft, ob es ein solches Auto ab Werk überhaupt je gab.



Porsche 928 GT

Motor: wassergekühlter dohc-V-Motor Typ M28/47

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 100 x 78,9 mm

Hubraum: 4957 cm³

Leistung: 243 kW (330 PS) bei 6200/min

Drehmoment: 430 Nm bei 4100/min

Verdichtung: 10,0 : 1

Gemischaubereitung: Bosch LH-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ G28/55

Karosserie: selbsttragende Coupé-Karosserie aus Stahlblech, Front und Heck aus Kunststoff, Türen, Vorderkotflügel und Hauben aus Aluminium

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, Doppel-Querlenker, Schraubenfedern mit Stabilisator (vorn), Doppel-Querlenker, Längsschubstreben, Schraubenfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: Vierkolben-Alu-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 304 x 32 mm (vorn), 299 x 24 (hinten); ABS

Radstand: 2500 mm

Spur: 1561 mm (vorn), 1565 mm (hinten); ab 1990: 1551 mm (vorn), 1546 mm (hinten)

L x B x H: 4520 x 1836 x 1282 mm

Räder/Reifen: 8 J x 16 mit 225/50 VR 16 (vorn) und 9 J x 16 mit 245/45 VR 16 (hinten); ab 1990: 7,5 J x 16 (vorn) und 9 J x 16 (hinten)

Leergewicht: 1580 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1920 kg

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,8 sec

Tankinhalt: 86 l

Bauzeit: 1989-1991

Stückzahl: 17.875 (S4 + GT)

Preis: 137.900 Mark (1989)



„Es gibt Leute da draußen, die mir vehement erklären, dass an meinem Auto nicht alles original von Porsche sei. Einen 928 wie meinen, behaupten sie, hätte es nie von Porsche gegeben“, sagt Alfons Kirchen halb belustigt, halb pikiert. „Nie!“ In einer internationalen Social-Media-928-Gruppe, in der Kirchen immer mal wieder auf die Suche nach weiteren Autos wie seinem ging, hätte der Post eines Fotos mit der Front seines 928 sogar zu persönlichen Beleidigungen durch einen Hardcore-Fan des Originalentwurfs geführt. „Er nannte mich dummen Esel!“ Zuvor hatte der vermeintliche Experte mit dem Foto von Alfons Kirchens 928 eine eigene Diskussion gestartet, in der er behauptete, dass Porsche nie solch ein Auto gebaut hätte. Das Internet eben ...

ERSTAUNEN UND UNGLAUBEN

Die Resonanz sei jedoch überwiegend positiv und das Erstaunen über die Existenz eines 928 wie diesen noch größer gewesen. „Tatsächlich ist bis heute auch nur ein weiteres Auto, ein 928 S4 von 1987, aufgetaucht, der über verdeckte Klappscheinwerfer plus Kotflügelverbreiterungen und Einstiegsverkleidung verfügt, aber eine Strosek-Heckklappe und BBS-Räder trägt. Die Erstzulassung des 928 S4 lief auf den Porsche-Händler

Glöckler in Frankfurt, sagt der 70-Jährige über das Auto eines Sammlers aus Holland. Aber die korrekten Codes XA2, XB2, XC1, die Ausstattungsnummern für die verdeckten Scheinwerfer, die Einstiegsverkleidung und die Kotflügelverbreiterung waren weder auf dem Aufkleber im Wartungsheft noch auf dem Kofferraumboden-Sticker des 928 S4 aufgedruckt. Bei meinem 928 GT hingegen schon, und zwar auch auf beiden Aufklebern.“

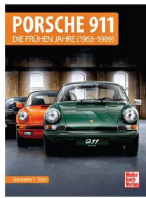
Alfons Kirchen: „So wie es heute aussieht, besitze ich wohl tatsächlich den einzigen 928 mit den verdeckten Klappscheinwerfern, langen Einstiegsverkleidungen, Kotflügelverbreiterungen und den Kremer-Spiegeln, der so bei Porsche das Werk verlassen hat. Angeblich hat Porsche nur um die zehn Autos mit dieser Front gebaut.

Eine einsame Entscheidung, ein Einzelstück! Zumindest so lange, bis ein zweiter 928 Flachschnauzer mit identischem Umbau auftaucht. Sehr exklusiv also und garantiert 100 Prozent Porsche. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Interesse an einem 928 der besonderen Art? Der 928 GT aus dieser Geschichte steht demnächst zum Verkauf. Kontakt über redaktion@pf-magazin.de

Serienmäßiges Heck und nachträglich glanzpolierte Räder. Nicht unbedingt zur Nachahmung empfohlen, der Pflegeaufwand ist enorm.



Porsche 911 – Die frühen Jahre

Nicht irritieren lassen, der Untertitel „Die frühen und mittleren Jahre“ würde auch passen – schließlich deckt das leicht und locker zu konsumierende Buch die mehr oder weniger ersten 30 Jahre der Elfer-Reihe bis zum Ende der G-Serie im Jahr 1989 ab. Warum dann doch noch ein hastiges, lückenhaftes Kapitel zum 964 folgt, bleibt unklar. Und weil ja nicht nur der 911 in diesem Jahr Geburtstag feiert, sondern eben auch Porsche, darf der kurze Exkurs zum 356 natürlich nicht fehlen. So lautet das Fazit: Routine. Chronologisch folgen Text und Bilder der 911-Entwicklung, kurze Abstecher zu 912, Polizei- und Rennautos sowie 911 Turbo gehören dazu, die Fotos sind zu großen Teilen allseits bekannt. Schade, dass die Darstellung der verfügbaren Lackfarben bereits 1967 schon wieder endet und dass dem Layout wenig einfiel, um die Bildauswahl zu gewichten. Viele Bilder, fast alle gleich groß, lassen wenig Abwechslung aufkommen. Zum Blättern, Schauen und schnellen Lesen reicht das allemal, Stückzahlen oder technische Daten fehlen allerdings. Als Buch für Neueinsteiger ins Thema 911 taugt es allemal, aber wer Tiefe sucht, wird damit nicht glücklich werden.

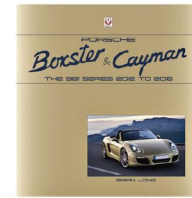
Frank Alexander Storz: „Porsche 911 – Die frühen Jahre (1963–1989)“, 192 Seiten, 285 x 215 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2023, 32,00 Euro, ISBN 978-3-613-04537-8



Vorsicht auf dem Wendehammer!

Parkplätze in der Altstadt, mehrspurige Ausfall- und Einfallstraßen, Parkhäuser, Tankstellen, Tunnel und Brücken, Unterführungen und U-Bahn-Abgänge, neue Sachlichkeit im Bauen, die autogerechte Stadt – in den ersten drei Jahrzehnten nach dem Krieg waren das Symbole der Moderne. Keine andere technische Innovation hat das Bild der Städte so sehr verändert wie das Automobil. Und wer einen Gruß schicken wollte, griff nicht selten völlig ironiefrei zur Postkarte mit der betongewordenen Ansicht der Neuzeit. Warum nicht die schönen Seiten von Salzgitter-Lebenstedt mit neuem Rathaus, Opel Rekord B und Auto Union 1000 SP im Vordergrund oder die Großzügigkeit der Stadtautobahn in Saarbrücken herausstreichen? Autor Ulrich Brinkmann, Architekturkritiker und Bauwelt-Redakteur, betrachtet die Straße als „Element des Städtebaus“, mit der sich die Stadt von heute neu auseinandersetzen muss. Die Szenen, die sich dort früher abspielten, sind aber auch Momente aus einer vermutlich nie wiederkehrenden Zeit der Fortschrittsgläubigkeit, und – nicht nur wegen der abgebildeten klassischen Fahrzeuge – solche mit hohem Nostalgie-Faktor. Allein Umfang und Auswahl der rund 250 Ansichtskarten aus BRD und DDR aus 50 Jahren ist aller Ehren wert, die Liste der abgebildeten Orte und Autos ist vorbildlich. Für 28,00 Euro geht das Buch als Schnäppchen mit wissenschaftlichem Hintergrund durch. Wir bestellen jetzt noch Band 1 zum Wandel der Fußgängerzone: Achtung vor dem Blumenkübel.

Ulrich Brinkmann: „Vorsicht auf dem Wendehammer – Die Straße als Element des Städtebaus. Ansichtspostkarten in der DDR und Bundesrepublik 1949 bis 1989“, 288 Seiten, 210 x 230 mm, Softcover, DOM Publishers, Berlin, 28,00 Euro, ISBN 978-3-86922-544-8



Boxster + Cayman 981

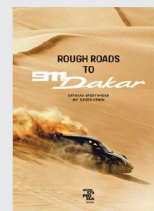
In den USA und in Großbritannien sind sie immer schneller mit dem Heldenstatus. Während die deutschsprachige Autoliteratur gerade einmal die erste Boxster-Generations 986 behandelt, kommt bei Veloce schon das Buch zur dritten Baureihe 981 auf den Markt, deren letztgebaute Mittelmotorsportler noch nicht einmal zehn Jahre alt sind. Routiniert, umfassend und solide ist das Buch zur letzten ausschließlichen mit Sechszylindern ausgerüsteten Baureihe geraten, komplett bis zu Lack- und Innenraumfarben, verfügbaren Extras, Stückzahlen und sogar Fahrgestellnummern. Auch Renneinsätze und sogar ein versuchsweise mit V6-Dieselmotor ausgerüsteter 981 finden Erwähnung. Dass der in Japan lebende Brite Brian Long ausschließlich englischsprachige Auto-Zeitschriften zitiert, liegt in der Natur der Sache; dass weder beim Text noch dem bekannt pragmatischen Layout und der Gestaltung Experimente oder Überraschungen zu erwarten sind, auch. Viele, viele Presse- und Prospektbilder aneinandergereiht, fast immer gleich groß – die Umsetzung des Heldenepos Boxster und Cayman 981 hätte bei der Gestaltung mehr Liebe verdient. Aber weil's das erste Buch zum Thema ist, freut man sich trotzdem drüber. Brian Long: „Porsche Boxster + Cayman – The 981 Series 2012 to 2016“, 192 Seiten, Format 250 x 250 mm, Hardcover, Veloce, Dorchester/UK 2023, 55,00 GBP / 80,00 Dollar, ISBN 978-1-787117-93-8

ZUM THEMA



Jungs, Eure Kinderträume – Die Modellautos der 70er

Jörg Trüdinger
96 Seiten, 220 x 240 mm, Hardcover
Motorbuch
16,95 Euro



Rough Roads to 911 Dakar

Christophorus Edition
176 Seiten, 225 x 296 mm
Delius Klasing
59,00 Euro

- Anzeige -

- Anzeige -

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche IROC

WERK83™



Das International Race of Champions – kurz IROC – bot seit den frühen 70er Jahren eine neue Form des Motorsports. Auf baugleichen Fahrzeugen traten zwölf der besten Rennfahrer der Welt gegeneinander an. Dazu wurden 15 Porsche 911 Carrera 3.0 RSR in Weissach, speziell für den Einsatz beim IROC, angefertigt. Der 315 PS starke Drei-Liter-Sechszylinder-Boxermotor, der charakteristische „Walschwanz“-Heckflügel, die typischen Fuchsfelgen und eine eigene Farbe für jedes Fahrzeug machten die Rennwagen zu absoluten Ikonen. Die vier Modelle von WERK83 spiegeln die Wagen von Formel 1-Weltmeister Emerson Fittipaldi, dem amerikanischen CAN-AM-Champion und ersten IROC-Sieger Mark Donohue, CAN-AM-Champion George Follmer und NASCAR-Legende Bobby Allison wider. Der orangefarbene RSR von Mark Donohue mit der Startnummer eins ist wohl einer der bekanntesten Wagen der damaligen Zeit. Donohue ging als erster IROC-Champion in die Geschichte ein, was auch den Wagen, der seinen Namen trug, zu einem Stück Renngeschichte werden ließ. So einzigartig wie die 15 Porsche 911 Carrera 3.0 RSR und ihre Geschichten sind auch die Modelle von WERK83 in 1:18, von denen es schon bald noch weitere geben wird.

Porsche 911 Carrera 3.0 RSR orange #1 Mark Donohue IROC Champion 1975 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr: W18016001

Porsche 911 Carrera 3.0 RSR yellow #1 Emerson Fittipaldi IROC Riverside 1973 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr: W18016005

Porsche 911 Carrera 3.0 RSR black #14 George Follmer IROC Riverside 1973 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr: W18016009

Porsche 911 Carrera 3.0 RSR gulf blue #9 Bobby Allison IROC Riverside 1974 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr: W18016011



Porsche 911 Carrera 3.0 RSR #5 IROC blue Daytona 1974 Bobby Unser 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr: W18016003

Porsche 911 Carrera 3.0 RSR yellow street version (changed rear wing) 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr: W18016006

Porsche 911 Carrera 3.0 RSR yellow black version (changed rear wing) 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr: W18016010



Porsche Le Mans Winner



24h Le Mans

Mit dem 919 Hybrid läutete Porsche 2014 eine neue Rennwagen-Ära ein. Ein komplexes und innovatives Fahrzeug, das zum damaligen Zeitpunkt seines Gleichen suchte, zeigte auf beeindruckende Weise die Neuzeit des Automobils. Zu dem Zwei-Liter-V4-Verbrennermotor, der die Hinterachse des Prototypen mit 500 PS antrieb, gesellte sich ein Elektromotor, der die Vorderachse mit zusätzlichen 400 Pferden auf Abruf antreiben konnte. Nach den überragenden Siegen in den Jahren 2015 und 2016 gelang es dem Entwicklungsteam aus Weissach auch 2017, ein absolutes Spitzenfahrzeug auf die Strecke zu bringen. Timo Bernhard, Brendon Hartley und Earl Bamber setzten den 919 in einem wahren Krimi an die Gesamtspitze. Am Abend nach Rennbeginn verweilte das Fahrzeug aufgrund eines Defekts im E-Motor über eine Stunde in der Box. Als die Startnummer zwei wieder auf die Strecke gefahren wurde, fand das Team sich auf Gesamtrang 56 mit 18 Runden Rückstand zum Führenden wieder. Ein scheinbar unüberwindbarer Vorsprung. Doch durch spannende Zweikämpfe und mutige Überholmanöver schaffte es das erfahrene Trio, den Boliden an die Spitze des Feldes zu steuern und machte den Hatrick so perfekt. Drei Jahre in Folge gewann Porsche mit dem immer wieder optimierten 919 die 24 Stunden von Le Mans. Abgerundet wurde die Erfolgssträhne von Michael Christensen, Kévin Estre und Laurens Vanthoor, die sich 2018 mit dem bekannten und beliebten Porsche 911 RSR „Pink Pig“ den Klassensieg in der LMGT-E-Klasse sicherten. Die Siegermodelle von Ixo sind in gewohnt hoher Qualität und absoluter Detailgetreue im Maßstab 1:18 echte Hingucker für das Sammlerregal.

Porsche 919 Hybrid #19 Winner 24h LeMans 2015

Bamber, Tandy, Hülkenberg 1:18,

Art-Nr.: IXOSP919-1804, UVP: 79,95€

Porsche 919 Hybrid #2 Sieger 24h LeMans 2016

Lieb, Dumas, Jani 1:18 Ixo,

Art-Nr.: SP919-1823, UVP: 79,95€

Porsche 919 Hybrid #2 Sieger 24h LeMans 2017

Bernhard, Hartley, Bamber 1:18,

Art-Nr.: IXOSP919-1816, UVP: 79,95€

Porsche 911 (991) RSR #92 Sieger LMGT-E-Klasse

24h LeMans 2018 Pink Pig 1:18,

Art-Nr.: LEGT18003, UVP: 79,95€



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

9 VOR 11 Tachometeruhren
 mit dem Baujahr
 im Zifferblatt
 von
1973-'89



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

**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



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

MARTINI RACING
 ORIGINAL COLLECTION
 Jackets, Shirts, Accessoires



order online: **maxpart-racing.de**

BIETE

Seltener 996 turbo S in rot, 52.800km, 2005, seit 2016 in Deutschland, ausgeliefert PZ Doha/Katar, 100 Optionen, rep. Stadtunfall vorn rechts, nur Neuteile bei Porsche (Kotflügel, Scheinwerfer etc), sehr guter Zustand. VB 80.900 €, c.meirich@-online.de, 0157/74499306, 44805 Bochum. Unterlagen und Bilder per Mail, es lohnt sich.

996 GT3, MK1, 2000, 21 Jahre 1.Hand, 97.000 km, unfallfrei, 1 Lack, Fullset-Papiere nur PZ Aachen, oben wie unten neuwertig, keine Rennstrecke, Sammlerzustand, VB 90.996 €, c.meirich@-online.de, 0157/74499306, 44805 Bochum. Unterlagen per Mail, anschauen lohnt sich



928 Konvolut Ersatzteile neu NOS – Umfangreiches Konvolut an Neuteilen für Porsche 928 Enthält Führungshülse, Federteller, Servofeder, Führungsstange, Staubschutzdeckel, Faltenbälge, Schalterabdeckungen. 50 Euro + Porto. Bilder auf Wunsch. Tel 0170 4829631



928 Doppelzündverteiler neu NOS – Neuer, originaler und kompletter Zündverteiler für Porsche 928 S mit Doppelzündung. Inkl. Verteilerkappen- und Läufers, Riemen und Abdeckungen. 300 Euro + Porto. Bilder auf Wunsch. Tel 0170 4829631

Speedline Felgen, 18 Zoll, komplett erneuert (wie NEU), 4 Stück, Standort Würzburg, kein Versand! Tel (auch Fax) 0931-82878 (ab 19 Uhr)



928 Zündkabel BERU neu NOS – Neuer und original verpackter Satz Zündkabel (von BERU, dem Erstausrüster) für Porsche 928 S – zehn Kabel für Motor mit Doppelzündung. 300 Euro + Porto. Bilder auf Wunsch. Tel 0170 4829631



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



Porsche 944 Turbo Telefonfelgen 7 und 8x16 Zoll, VB 980 €. Tel. 01718246350



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

BIETE



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



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

SUCHE

Suche **Porsche 997** Coupe oder Cabrio, Tel. 01525/1308997

Suche **Porsche Boxster oder Cayman S** oder S Sport Sondermodell, Tel. 01525/1308997

Suche **Porsche 997 S** / WLS, Tel. 01718246350

Petzold's seit 1988

DAS GROSSE BUCH DER FAHRZEUGPFLEGE

www.petzoldts.de

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

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

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

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

Porsche Club
 928

Der werksautorisierte Classic Club
 Porsche Club 928 e.V.

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

Werterhalt und Lackschutz für Ihren Porsche

WRAPTEC FAHRZEUGFOLIERUNG
 www.wraptec-foliert.de

Zündverteilerüberwachung für den 964 + 993
 Reißt der Zahnriemen im Doppelzündverteiler bleibt dies meist unbemerkt. Nicht selten resultiert daraus ein sehr kostspieliger, kapitaler Motorschaden. Auch eine turnusmäßige Verteilerüberholung mit neuem Zahnriemen und neuen Lagern schützt nicht zuverlässig vor einem Schaden.

Einzigartig - Elektronisch - Zuverlässig:
 Die wahrscheinlich sinnvollste Investition in Ihren Porsche. Gönnen Sie sich das ultimative Sicherheitspaket. Unser mikroprozessorgesteuertes, leicht nachrüstbares Überwachungssystem warnt Sie bei einem Riss des Zahnriemens. Die Kontroll-Leuchte der Keilriemenüberwachung leuchtet auf.

ab 398 Euro

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

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

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



 **porscheFahrer.magazin**


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 6-2023
Erscheinungstermin: 07.09.2023 | Anzeigenschluss: 04.08.2023

 **TEILE.COM** | ONLINE SHOP 

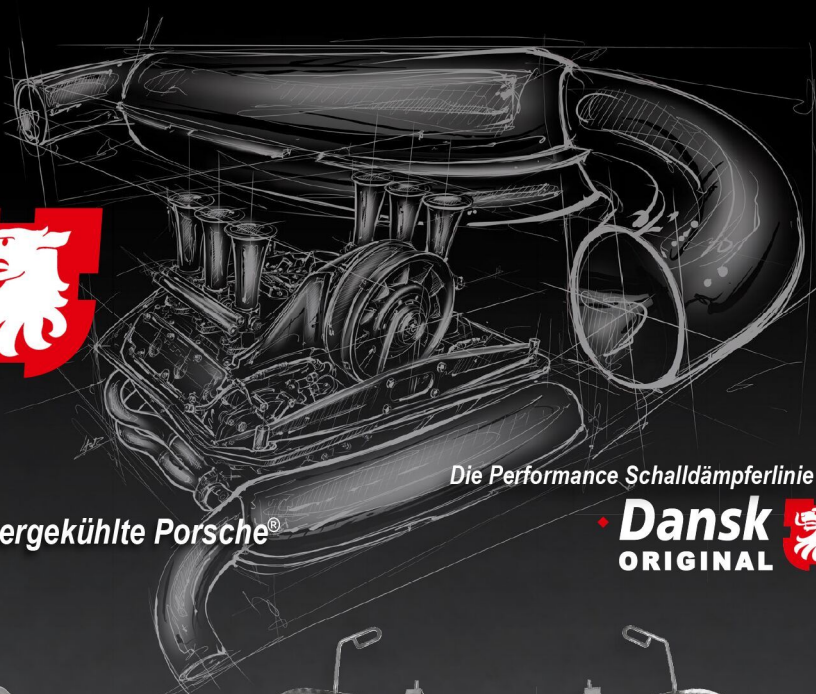


**ORIGINAL PORSCHE
Winterräder**

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

Dansk ORIGINAL



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)

GROSSES SPEZIAL ZUM 75. GEBURTSTAG!

Wir feiern Marke, Menschen und Modelle,
blicken auf Jubiläumsfeierlichkeiten,
die ältesten und die neuesten Typen,
die Familie Porsche und die Frühzeit des 911.

75

1948
2023



PORSCHE FAHRER 6-2023 erscheint am 07. September 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:

Karsten Arndt (Alte Schule), Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat),
Roland Löwisch, Robb Pritchard, Roman Rätzke, Jordan Zigan Diven (Curveshooter)

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@kellermedia.eu

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2023.

Leserservice:

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

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

Druck: **westermann DRUCK** | pva

Preise und Erscheinungsweise:

Im Jahresabonnement erhalten Sie PORSCHE FAHRER sechsmal im Jahr. Der Preis für ein Jahresabonnement beträgt im Inland € 40,- inkl. Versandkosten (Europa: € 51,04; restliches Ausland auf Anfrage), im Jahresabonnement Print + Digital erhalten Sie die Heftausgaben zusätzlich als ePaper (Zusatzkosten € 1,-/Jahr). Das Abonnement ist nach Ablauf des Bezugszeitraumes jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar, ansonsten verlängert sich der Bezugszeitraum um weitere 12 Monate.

Bücher-Bestellservice: Tel.: 0531 12325449 | Fax: 0531 708601 | www.heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:

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

Vertrieb Österreich/Schweiz:

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



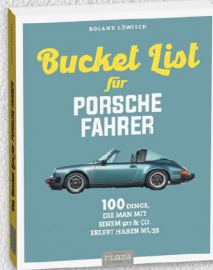
>15% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

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

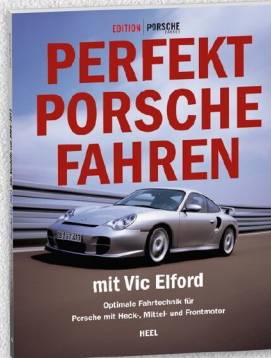
EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



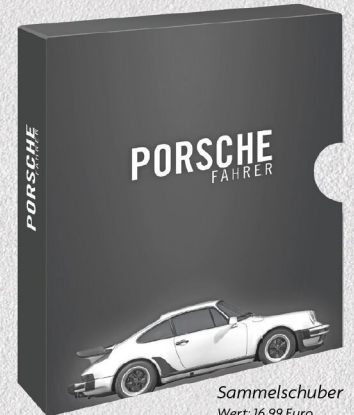
Wert: 9,99 Euro



Wert: 12,99 Euro

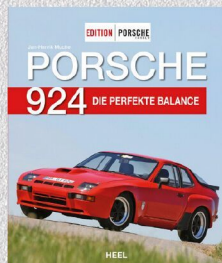


Wert: 19,99 Euro



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!



CRISTAL

OBereggen ★★★★★



Einmalige Momente erleben ...

IHRE AUSZEIT, UMGEBEN VON DER SCHÖNHIT DER BERGE



PORSCHE-PREISGUIDE 2023

TEIL 2: ALLE WASSERGEKÜHLTEN PORSCHE, ALLE PREISE – VON 924 ÜBER 996 BIS BOXSTER UND 997

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Carrera (996)	Cpe	97-01	6	3,4	300	47.700	30.000	21.500	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	97-01	6	3,4	300	49.000	31.600	23.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	97-01	6	3,4	300	49.200	30.800	22.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	97-01	6	3,4	300	53.000	32.800	23.300	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cpe	01-05	6	3,6	320	56.500	34.500	25.500	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Cab	01-05	6	3,6	320	63.500	45.000	27.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cpe	01-05	6	3,6	320	58.000	35.500	25.800	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996)	Cab	02-05	6	3,6	320	65.000	40.000	27.500	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cpe	01-05	6	3,6	320	74.000	45.000	34.500	k. N.	k. N.
911 Carrera (996)	Trg	02-06	6	3,6	320	72.000	45.000	31.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (996)	Cab	03-05	6	3,6	320	79.000	49.000	36.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	00-02	6	3,6	420	95.000	59.000	45.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cab	03-04	6	3,6	420	100.000	65.000	50.000	k. N.	k. N.
911 Turbo (996)	Cpe	02-05	6	3,6	420	99.000	63.000	47.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cpe	04-05	6	3,6	450	135.000	85.000	58.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (996)	Cab	04-05	6	3,6	450	140.000	88.000	60.000	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	99-01	6	3,6	360	136.000	83.000	51.000	k. N.	k. N.
911 GT3 (996)	Cpe	03-05	6	3,6	381	140.000	88.000	53.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (996)	Cpe	03-04	6	3,6	381	225.000	150.000	115.000	k. N.	k. N.
911 GT3 R (996)	Cpe	99-01	6	3,6	415	220.000	135.000	75.000	k. N.	k. N.
911 GT3 RSR (996)	Cpe	04-04	6	3,6	455	400.000	260.000	180.000	k. N.	k. N.
911 GT2 (996)	Cpe	01-03	6	3,6	462	185.000	110.000	77.000	k. N.	k. N.
911 GT2 (996)	Cpe	03-05	6	3,6	483	200.000	133.000	95.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (996) Millenium	Cpe	99-00	6	3,4	300	80.000	49.900	33.000	k. N.	k. N.
911 Carrera (996) Jubiläum 40 Jahre 911	Cpe	03-04	6	3,6	345	90.000	54.500	k. N.	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cpe	04-08	6	3,6	325	k. N.	56.000	40.900	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997)	Cab	04-08	6	3,6	325	k. N.	61.000	45.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 (997)	Cpe	05-08	6	3,6	325	k. N.	57.000	42.100	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 Targa (997)	Trg	05-08	6	3,6	325	k. N.	69.000	52.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 (997/2)	Cpe	08-12	6	3,6	345	k. N.	69.000	52.300	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 Targa (997)	Trg	08-12	6	3,6	345	k. N.	81.000	55.000	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cpe	04-08	6	3,8	355	k. N.	61.000	45.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	05-08	6	3,8	355	k. N.	65.000	51.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S Targa (997)	Trg	05-08	6	3,8	355	k. N.	76.000	57.200	k. N.	k. N.
911 Carrera S (997)	Cab	04-08	6	3,8	355	k. N.	64.000	49.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	05-08	6	3,8	355	k. N.	73.000	56.100	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	385	k. N.	75.000	47.500	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cpe	08-12	6	3,8	385	k. N.	80.000	52.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S Targa (997)	Trg	08-12	6	3,8	385	k. N.	88.000	61.700	k. N.	k. N.
911 Carrera 2 S (997/2)	Cab	08-12	6	3,8	385	k. N.	82.000	53.000	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 S (997)	Cab	08-12	6	3,8	385	k. N.	83.000	54.200	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cpe	05-08	6	3,6	480	112.000	86.000	59.900	k. N.	k. N.
911 Turbo (997)	Cab	06-10	6	3,6	480	128.000	96.000	70.600	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	500	136.000	109.000	71.700	k. N.	k. N.
911 Turbo (997/2)	Cab	08-12	6	3,8	500	141.000	112.000	75.000	k. N.	k. N.
911 Turbo S (997/2)	Cpe	10-12	6	3,8	530	165.000	120.000	94.200	k. N.	k. N.
911 Turbo S (997/2)	Cab	10-12	6	3,8	530	173.000	126.000	99.500	k. N.	k. N.
911 GT3 (997)	Cpe	06-08	6	3,6	415	166.000	121.000	96.300	k. N.	k. N.
911 GT3 (997/2)	Cpe	09-11	6	3,8	435	171.000	125.000	98.400	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997)	Cpe	07-08	6	3,6	415	180.000	132.000	103.800	k. N.	k. N.
911 GT3 RS (997/2)	Cpe	09-11	6	3,8	450	188.000	138.000	109.100	k. N.	k. N.
911 GT3 RS 4.0 (997/2)	Cpe	11-12	6	4	500	348.000	279.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 (997)	Cpe	07-08	6	3,6	530	195.000	142.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 GT2 RS (997/2)	Cpe	10-10	6	3,6	620	353.000	284.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Sport Classic (997)	Cpe	10-10	6	3,8	408	401.000	332.000	k. N.	k. N.	k. N.
911 Speedster (997/2)	Rds	10-11	6	3,8	408	332.000	273.000	k. N.	k. N.	k. N.

Porsche	Kar.	Bj.	Zyl.	Hubr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
911 Carrera GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	408	124.000	89.000	64.900	k. N.	k. N.
911 Carrera 4 GTS (997/2)	Cpe	08-12	6	3,8	408	125.000	92.000	69.300	k. N.	k. N.
911 Carrera GTS (997/2)	Cab	08-12	6	3,8	408	128.000	93.000	70.200	k. N.	k. N.
924	Cpe	76-79	4	2	125	22.000	15.000	8100	3200	1600
924	Cpe	79-86	4	2	125	20.000	13.000	7500	2900	1500
924 S	Cpe	85-87	4	2,5	150	21.000	14.000	7800	2900	1500
924 Turbo	Cpe	78-82	4	2	170	25.000	19.000	9200	4000	2000
924 Carrera GT	Cpe	80-81	4	2	210	k. N.	70.000	50.900	31.000	k. N.
924 Carrera GTS	Cpe	80-80	4	2	245	k. N.	207.000	161.000	k. N.	k. N.
944	Cpe	81-87	4	2,5	163	k. N.	19.000	12.700	7300	3500
944 Turbo	Cpe	85-88	4	2,5	220	k. N.	30.000	20.100	11.300	5600
944	Cpe	88-91	4	2,7	165	k. N.	18.000	11.800	6600	3300
944 Turbo	Cpe	88-91	4	2,5	250	k. N.	33.000	22.100	12.400	6200
944 S	Cpe	86-88	4	2,5	190	k. N.	20.000	13.600	7700	3700
944 S2	Cpe	88-91	4	3	211	k. N.	26.000	17.400	9800	4800
944 S2	Cab	89-91	4	3	211	k. N.	31.000	20.400	11.600	5600
944 Turbo	Cab	90-91	4	2,5	250	k. N.	40.000	27.000	15.200	7500
968	Cpe	91-95	4	3	240	k. N.	32.000	19.900	12.400	6200
968	Cab	91-95	4	3	240	k. N.	37.000	22.900	14.300	7000
968 CS	Cpe	93-95	4	3	239	k. N.	48.000	29.900	18.800	9400
928	Cpe	77-82	8	4,5	240	51.000	35.000	22.400	10.300	5000
928 GT	Cpe	89-91	8	5	330	85.000	54.000	34.200	k. N.	k. N.
928 S	Cpe	79-86	8	4,7	300	57.000	38.000	24.600	11.200	5500
928 S Kat.	Cpe	85-86	8	5	288	51.000	35.000	20.800	9100	4500
928 S4	Cpe	86-91	8	5	320	54.000	36.000	24.400	11.000	5400
928 GTS	Cpe	91-95	8	5,4	350	92.000	59.000	36.900	k. N.	k. N.
Boxster 2.5 (986)	Rds	96-99	6	2,5	204	k. N.	17.000	11.200	7000	k. N.
Boxster 2.7 (986)	Rds	99-04	6	2,7	220	k. N.	19.000	14.100	8200	k. N.
Boxster S 3.2 (986)	Rds	96-04	6	3,2	252	k. N.	22.000	16.700	9000	k. N.
Boxster S „50 Jahre Spyder 550“	Rds	04-04	6	3,2	266	k. N.	35.000	21.900	k. N.	k. N.
Boxster 2.7 (987)	Cab	04-08	6	2,7	240	k. N.	25.000	16.400	k. N.	k. N.
Boxster S 3.2 (987)	Cab	04-06	6	3,2	280	k. N.	28.000	16.800	k. N.	k. N.
Boxster S 3.4 (987)	Cab	06-08	6	3,4	295	k. N.	30.000	17.700	k. N.	k. N.
Boxster 2.9 (987)	Cab	08-11	6	2,9	255	k. N.	33.000	19.800	k. N.	k. N.
Boxster S 3.4 (987)	Cab	08-12	6	3,4	310	k. N.	36.000	19.600	k. N.	k. N.
Boxster S „RS 60 Spyder“ (987)	Cab	08-08	6	3,4	303	k. N.	43.000	25.800	k. N.	k. N.
Boxster S „Design Edition 2“ (987)	Cab	08-09	6	3,4	303	k. N.	40.000	23.600	k. N.	k. N.
Boxster Spyder 3.4 (987)	Cab	10-11	6	3,4	320	k. N.	48.000	25.800	k. N.	k. N.
Cayman 2.7 (987c)	Cpe	06-09	6	2,7	245	k. N.	29.000	19.400	k. N.	k. N.
Cayman S 3.4 (987c)	Cpe	05-09	6	3,4	295	k. N.	35.000	23.600	k. N.	k. N.
Cayman S Sport 3.4 (987c)	Cpe	08-09	6	3,4	303	k. N.	39.000	26.700	k. N.	k. N.
Cayman S (987c)	Cpe	09-13	6	3,4	320	k. N.	44.000	30.300	k. N.	k. N.
Cayman R (987c)	Cpe	10-13	6	3,4	330	k. N.	55.000	41.300	k. N.	k. N.
Cayman S Porsche Design Edition 1 (987c)	Cpe	07-07	6	3,4	295	k. N.	32.000	22.200	k. N.	k. N.
Cayenne	SUV	03-07	6	3,2	250	k. N.	14.500	6600	3900	k. N.
Cayenne S	SUV	02-07	8	4,5	340	k. N.	16.600	8000	4400	k. N.
Cayenne GTS	SUV	07-09	8	4,8	405	k. N.	23.000	15.000	8500	k. N.
Cayenne Turbo	SUV	02-07	8	4,5	450	k. N.	16.000	10.000	4900	k. N.
Cayenne Turbo S	SUV	06-07	8	4,5	521	k. N.	19.500	12.000	6500	k. N.
Carrera GT	Trg	03-06	10	5,7	612	1.600.000	1.100.000	k. N.	k. N.	k. N.
918 Spyder	Trg	14-15	8	4,6	608	1.600.000	1.200.000	k. N.	k. N.	k. N.