

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE FAHRER



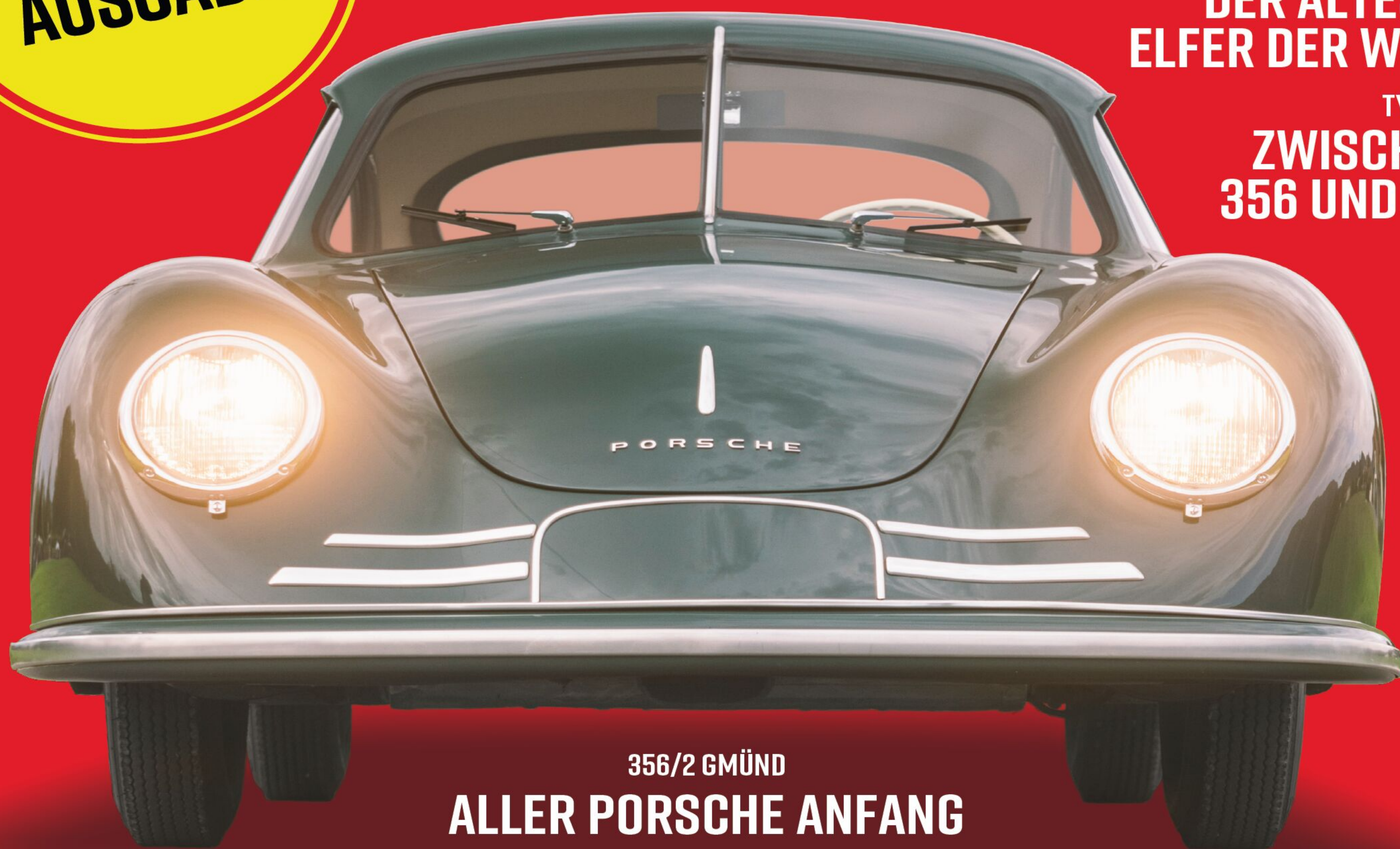
Ausgabe 6-2023
September / Oktober 2023
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/L)
€ 10,40 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

**JUBILÄUMS-
AUSGABE**

992 DAKAR
**RALLYE-TEST AUF
ASPHALT UND SCHOTTER**

901 300-005
**DER ÄLTESTE
ELFER DER WELT**

TYP 695
**ZWISCHEN
356 UND 911**



356/2 GMÜND
ALLER PORSCHE ANFANG

75

**Jahre Porsche
Sportwagen**

60

Jahre 911

75

**Ausgaben
PORSCHEFAHRER**

KRUPS[®]
BEGEISTERUNG BIS INS DETAIL



Grenzenloser Kaffeegenuss



www.krups.de
Scan for more experience

Intuition Experience +

Feste ...

... soll man ja feiern, wie sie fallen. Und wenn dann gleich mehrere Jubiläen zusammenkommen, feiern wir sie eben alle auf einmal ab. Willkommen bei unserem, um im Porsche-Jargon zu bleiben, offiziellen PORSCHE FAHRER-Jubi-Modell! Dass es passend zu den großen Momenten „75 Jahre Porsche Sportwagen“ und „60 Jahre 911“ auch die 75. Ausgabe von PORSCHE FAHRER ist, werten wir als Schicksal, nicht Zufall.

Den Bogen zwischen dem ersten in Serie gebauten 356 und dem Dakar als neuesten Ableger des aktuellen 911 (der 992 S/T stand zum Redaktionsschluss leider noch nicht zur Verfügung) zu spannen, fällt leicht und schwer zugleich. So groß ist die Fülle an besonderen, faszinierenden Modellen aus den Jahren zwischen 1948 und 2023, dass wir uns ein paar Highlights aus Entwicklung und Geschichte herauspicken mussten: einen von 52 gebauten 356/2 „Gmünd“, den Typ 695 als Evolutionsstufe zwischen 356 und 901, den ältesten existierenden Elfer der Welt. Jeder ein Superlativ für sich. Oder eben auch einen 911 E mit nachgerüstetem Carrera-Motor. Zum Zeitpunkt des Umbaus dachten viele noch, nur ein 356 sei ein klassischer Porsche.

Natürlich haben wir auch die Menschen getroffen, die hinter und für die Marke stehen. Die einen, siehe rechts, sind seit bald 50 Jahren mit ein und demselben 911 Targa unterwegs, die anderen feiern lieber abseits der großen offiziellen Veranstaltungen im kleinen Kreis auf Sylt den runden Porsche-Geburtstag und gehen nebenbei noch surfen. Auch das gehört zu 75 Jahren Sportwagen aus dem Hause Porsche: Die Szene ist so groß und bunt und vielfältig wie nie. Und würde man statt Firmenvertretern die Fans fragen, sähe die Liste der zehn wichtigsten Porsche sicher anders aus. Den 911 auf Platz 7 (Hallo?!) und den 356 auf Platz 4 zu setzen sowie keinen einzigen Transaxle-Modell in der Top-Ten-Liste zu führen, zeugt von einem verqueren Blick auf die hauseigene Geschichte. Egal ... wir bei PORSCHE FAHRER feiern sie alle!

Ihr Feierbiest



Jan-Henrik Muche



BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...

10



356/2 GMÜND

Im österreichischen Exil beginnt Porsche 1948 mit dem Bau der ersten Sportwagen: 46 Coupés und acht Cabriolets entstehen unter erschwerten Bedingungen in Gmünd, bevor das Unternehmen an den Stammsitz nach Stuttgart zurückkehrt. Eine Ausfahrt in die Urzeit der Marke.

34



DIE SZENE FEIERT GEBURTSTAG

In Stuttgart, in Hockenheim, auf Sylt – überall in Deutschland knallten diesen Sommer die Korken, überall volles Haus und Feierstimmung. Firma, Fans und Familie stießen auf das große Jubiläum an.

20



992 DAKAR

Was ist er nun? Der erste Offroader der Baureihe 911, ein echtes Rallyeauto oder doch nur ein Marketing-Gag? Mit Rennsport-Profi Ruben Zeltner am Steuer gingen wir dem Wesen des 992 Dakar auf Asphalt und Schotter auf den Grund.

74



901-005

Auf der IAA 1963 erlebte der neue Porsche 901 sein Debüt, aber erst 1964 lief die Fertigung an. Den ältesten Elfer der Welt, der eigentlich noch als 901 vom Band lief, entdeckte sein Besitzer in der eigenen Garage. Was für ein Fund!

911 RS TARGA

Als Georg und Christel Gebhard ihren 911 E Targa 1977 kauften, war er ein ganz normaler Gebrauchtwagen. Dann erfolgte der Umbau auf Carrera-Antriebstechnik, später stand eine Restaurierung ins Haus. Und heute gehört der Elfer immer noch zur Familie.

82



MASCHINEN

- 10 TITELSTORY
356/2 GMÜND – ALLER PORSCHE ANFANG
- 60 REPORT
TYP 695 – ZWISCHEN DEN WELTEN
- 74 KLASSIK
901-005 – NUMMER 5 LEBT
- 82 HAPPY END
911 RS TARGA – MITTEN AUS DEM LEBEN

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 20 FAHRBERICHT
992 DAKAR – JETZT MAL EHRlich!
- 44 ZEITTADEL
PORSCHE VON 1948 BIS 2023

MENSCHEN + MOTOREN

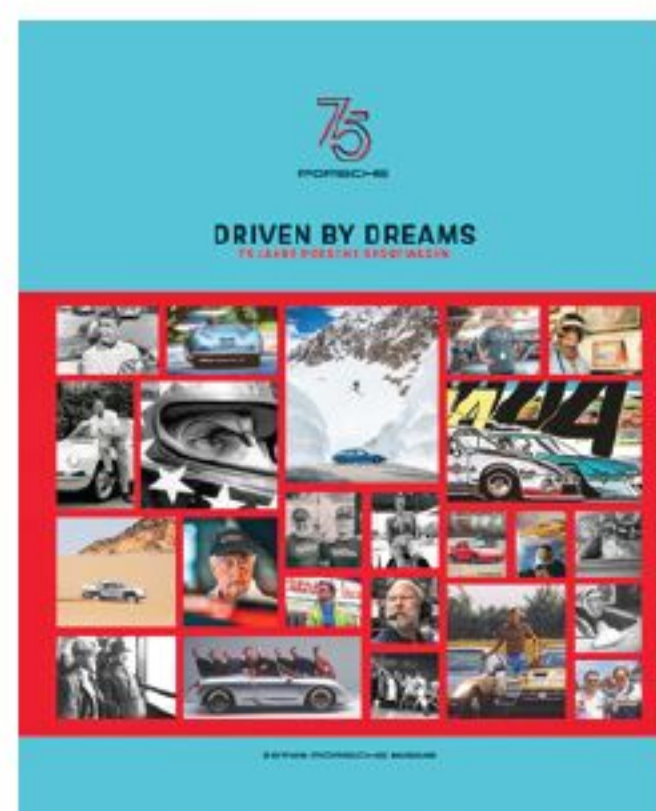
- 28 PORTRÄT
LOUISE PIËCH – DIE CHEFIN
- 34 MAGAZIN
**75 JAHRE PORSCHE SPORTWAGEN–
DIE SZENE FEIERT GEBURTSTAG**
- 66 ALTE SCHULE
**PODCAST ZUM NACHLESEN –
WOLFGANG + FERDINAND PORSCHE (2020)**

RUBRIKEN

- 06 LITERATUR | LESERBRIEFE
- 08 NEWS
- 92 PORSCHE MARKT
- 98 VORSCHAU | IMPRESSUM

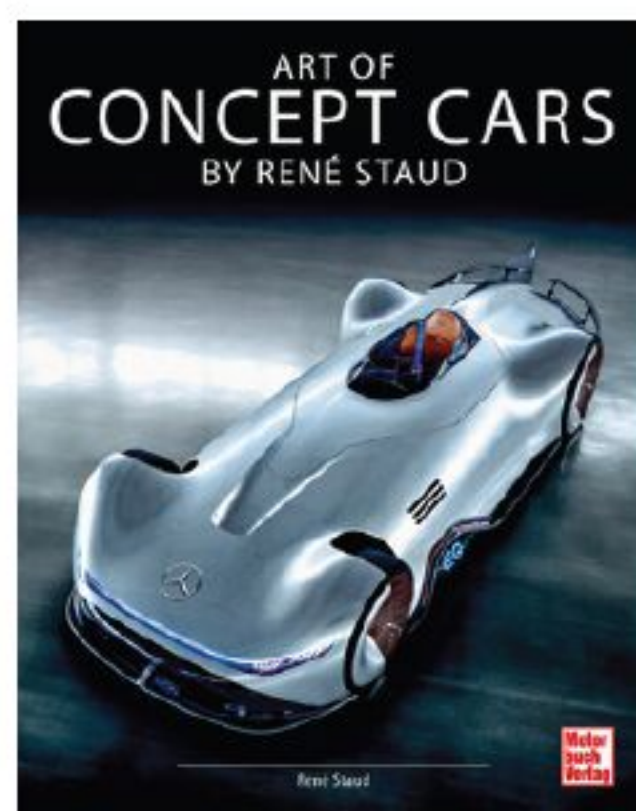
JUBILÄUMSALUSGABE

LITERATUR

**Driven by Dreams**

Es klingt nach Marketing-Keule zum Firmenjubiläum, aber die Mischung stimmt, sie ist so unterhaltsam wie kurzweilig und interessant. Denn es geht gar nicht, wie der Titel vermuten lassen könnte, um „75 Jahre Porsche Sportwagen“, sondern um der Firma, der Marke, dem Motorsport verbundene Menschen. Von Ferry Porsche bis Helmut Pfeifhofer, von Karl Rabe über Gilberte Thirion, Gerhard Plattner bis Mate Rimac. Und, und, und. Manche der Kurzgeschichten sind Beziehern der Hauszeitschrift Christophorus bereits bekannt, aber in der gebotenen Kürze ist jede einzelne leicht und locker lesbar. Natürlich wird zwischendrin bei Passion und Begeisterung etwas zu dick aufgetragen, aber das wird bei einem Porsche-Produkt niemanden wundern. Lob geht an die Bildauswahl, auch das Layout sitzt. Wer alles zu den Autos schon weiß, kann sich guten Gewissens dieses Buch mit Porsche-Leuten daneben stellen. Der Preis von 75 Euro passt zum Anlass.

„Driven by Dreams – 75 Jahre Porsche Sportwagen“, 400 Seiten, 269 x 297 mm, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2023, 75,00 Euro, ISBN 978-8-667-12650-4

**Art of Concept Cars**

Umblättern auf die Doppelseite 26/27 und die Erinnerung kommt sofort zurück. An das große Plakat des Porsche-Modellprogramms 1985/86, dessen Rückseite das großformatige Bild der neonrot angeleuchteten, wie auf schwarzer Lava stehenden 959-Studie zeigte. Für Porsche-Fans mit Sicherheit eines der bekanntesten Concept-Car-Fotos der letzten Jahrzehnte. Fotograf René Staud hat viele Showcars und Studien vieler Hersteller als einer der Ersten sehen und vor allem fotografieren dürfen – so ist ein ganzes Buch daraus geworden. Ob mit der „Kunst des Konzeptautos“ nun die Fahrzeuge oder die Fotos gemeint sind, bleibt vage, aber die große Bandbreite der Modelle, viele sehr lange nicht oder gar noch nie gesehen, macht die Lektüre spannend. Natürlich bestimmen die Fotos das Geschehen, aber dass die Texte derart sparsam ausgefallen sind, ist mindestens schade, teilweise sogar fahrlässig. Das Thema Design und Concept Car hätte abseits von perfekter Bildsprache mehr hergegeben.

René Staud: „Art of Concept Cars“, deutsch/englisch, 208 Seiten, 305 x 245 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2023, 69,00 Euro, ISBN 978-3-613-04542-2

Porsche at Le Mans

Ein Ferrari, ein Vorkriegs-Alvis, ein ganzes Rudel Renault 4CV. Mit solchen Gegnern muss sich Porsche 1951 rumschlagen, als die junge Firma mit dem 356 SL, dem superleichten „Alubüchle“ das erste Mal in Le Mans antritt. Das Foto wirkt wie eine Aufnahme einer heutigen Oldtimerausfahrt, so vielfältig ist das Teilnehmerfeld. Aber es ist natürlich echt und erzählt davon, wie Porsche anfang, das 24h-Rennen zu erobern. In Kombination mit Wilfried Müllers erprobten, kompetenten Texten ermöglicht die folgende Flut an Bildern aus über 70 Jahren einen Blick in Schwarz-Weiß und Farbe auf das Abenteuer und die Erfolgsgeschichte „Porsche in Le Mans“. Dass professioneller Rennsport bis in die Achtzigerjahre derart hemdsärmelig vonstatten ging, mag man heute kaum noch glauben. Und das Unternehmensarchiv liefert passend zu: Bordwerkzeug- und Ersatzteillisten von 1954, Schriftverkehr, Rundenzeiten, die Legende zur Fernregie über Anzeigetafeln. Auf über 700 Seiten gibt es viel Neues zu entdecken. Vorbildlich, dass sich am Ende nicht nur eine Statistik mit Fahrern, Autos und Platzierungen, sondern auch ein Zeitstrahl zu den 19 Gesamt- und 108 Klassensiegen findet. Für uns das bisher beste Porsche-Motorsport-Buch des Jahres. Wilfried Müller: „Porsche at Le Mans – Die Erfolgsgeschichte von Porsche in Le Mans“, 708 Seiten, 297 x 270 mm, Hardcover, McKlein Publishing, Köln 2023, 100,00 Euro, ISBN 978-3-947156-12-2

Liebes Team von Porsche Fahrer,
ich finde es schön das ihr in Ausgabe
5/2023 auf Seite 65 ein Bild vom Tacho
des Cayman s Black Edition abgedruckt
habt, weil ich mich für Tachos interessiere.
Ansonsten finde ich das ihr das ihr die
Hefte schön gestaltet.
Weiter so!

Liebe Grüße

Henri, 10 aus Tübingen

PS: Ich fände es schön wenn ihr diesen
Brief in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

996 TIPTRONIC

Hallo liebes PF-Magazin-Team. Ich wende mich heute an euch mit einer Frage bezüglich des Tiptronic-Getriebes des 996. Ich bin stolzer Besitzer eines 996 4S und habe viel Freude an dem Fahrzeug. Das wirklich einzige störende ist die Tiptronic-Schaltung und die doch relativ langen Schaltzeiten. Im Internet habe ich viele Anbieter gefunden, die sich um Tiptronic-Modifikationen für Turbo-Modelle kümmern, Software-Update inklusive. Leider finde ich niemanden, der das auch für einen „normalen“ 996 anbietet. Habt ihr diesbezüglich eine Empfehlung für mich?

Kai Ohlemacher

Anm. d. Red.: Dass das technisch überhaupt möglich sein soll, war uns bisher völlig unbekannt, weshalb wir auch leider keine Empfehlung geben können. Wissen andere PF-Leser mehr?

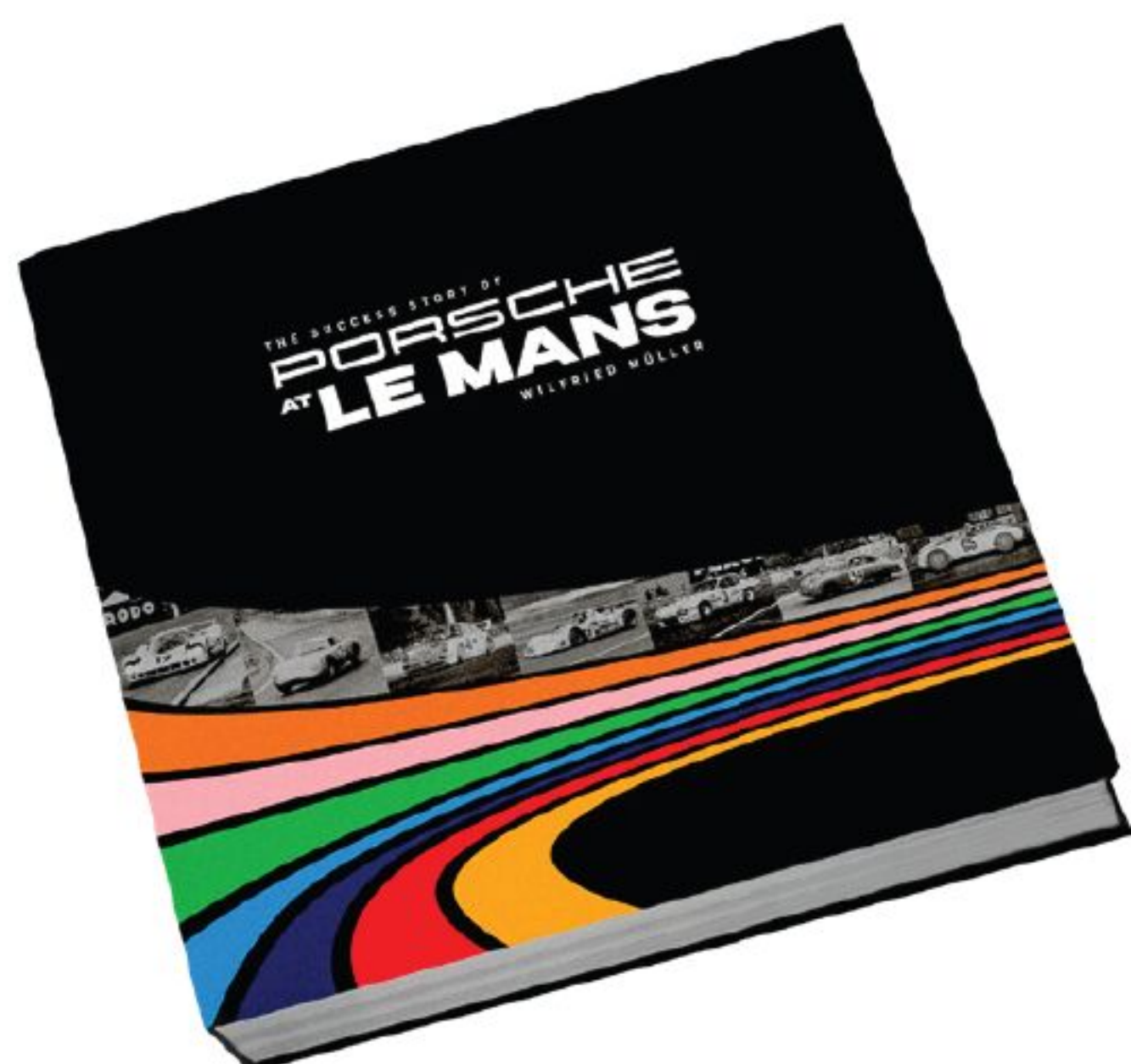
CARRERA GT

20 Jahre Carrera GT... und 10 Jahre Carrera GTZ! Das hätte sich doch geradezu angeboten, dem exklusiven und anerkannten Zagato-Ableger mitzuhuldigen. Übrigens die Aufnahme des Podcast „Alte Schule“ in Printform – einfach eine sensationelle Idee. Ich freue mich auf die Fortsetzungen im Magazin.

Henning Spohr

Anm. d. Red.: Carrera GTZ? Hatten wir schon in PORSCHE FAHRER 3-2015!

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.



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.

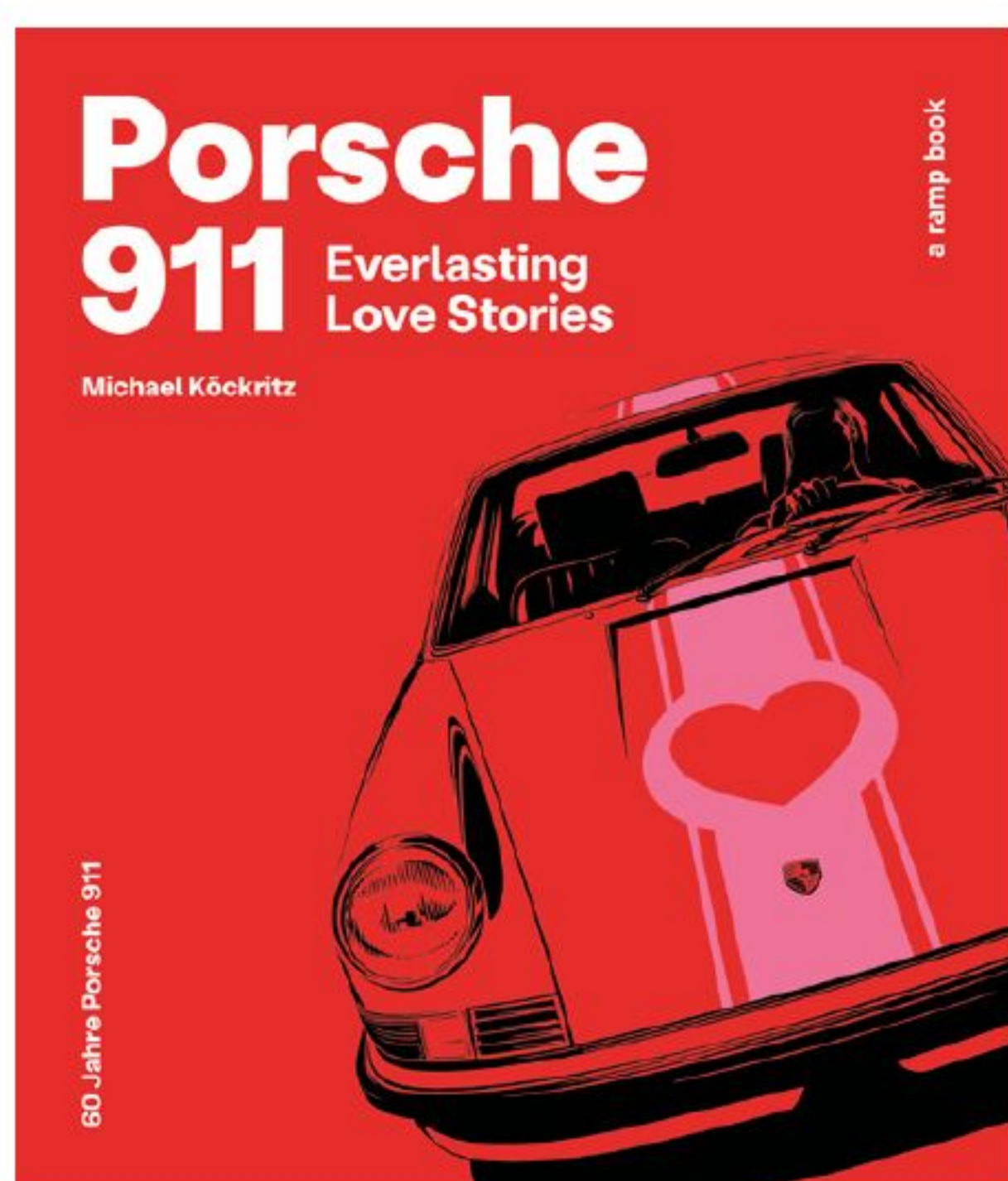
Mehr über Rotpunkt Küchen erfahren:
rotpunktkuechen.de





SPORT UND TOURING – 911 S/T JUBILÄUMSMODELL

In seiner Konfiguration erinnert er an den 911 R und auch das Kürzel meint Motorsport – dabei ist der 911 S/T, den Porsche anlässlich des runden Geburtstags des 911 in einer limitierten Auflage von 1963 Stück auflegt, ein Hochdrehzahl-Elfer für die Straße, eine Ableitung des GT3. Zum frisch geschnürten Paket mit historischem Hintergrund gehören der 525 PS starke Vierliter-Saugmotor des 911 GT3 RS, ein kurz übersetztes Sechsganggetriebe und eine Kupplung mit leicht bauendem Einmassenschwungrad. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Porsche 3,7 Sekunden an, die Spitze soll bei 300 km/h liegen. Als Vorlage, auch für das optional erhältliche Heritage Design Paket im Look der 911-Rennsportversionen, gilt der 911 2.5 ST der frühen Siebzigerjahre, ein leistungsstarker, leichter Elfer für den Rennsport. Passend dazu wurde beim neuen Jubi-Modell konsequent Gewicht eingespart: Fronthaube, Dach, die vorderen Kotflügel sowie die Türen bestehen aus leichtem kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff. Gleiches gilt für Überrollkäfig, Hinterachs-Stabilisator sowie die vorne 20 und hinten 21 Zoll großen Zentralverschluss-Räder aus Magnesium. Keramik-Bremsanlage PCCB, eine Lithium-Ionen-Starterbatterie und Leichtbau-Glas sind ebenfalls serienmäßig. Mit reduzierter Dämmung, dem Entfall der Hinterachslenkung sowie Gewichtseinsparungen im Antriebsbereich wiegt der 911 S/T 40 Kilogramm weniger als ein GT3 Touring und ist mit 1.380 Kilogramm sogar der leichteste Vertreter der Generation 992. Sitzmittelbahnen aus Stoff in Classic Cognac mit Nadelstreifen in Schwarz erinnern dabei eher an die Modelle der Achtzigerjahre. 292.187 Euro kostet der 911 S/T, der Aufpreis für das Heritage Design Paket liegt bei 17.505 Euro.



» BUCHTIPP

Porsche 911 Everlasting Love Stories
60 Jahre Porsche 911
Michael Köckritz
320 Seiten, 245 x 285 mm, Hardcover
99,00 Euro
ISBN: 978-3-96664-757-1

www.heel-verlag.de



BACK TO TAPE 3 – HIP-HOP FEIERT 50. GEBURTSTAG ...

... und Porsche feiert das Jubiläum mit einer Film-Dokumentation. Am 11. August 1973 veranstaltete DJ Kool Herc in der Bronx eine Party, welche die Musikwelt verändern würde. Mit zwei zusammengeschalteten Plattenspielern schuf er Beats, die Freunde mit Sprechgesang begleiteten, während andere mit akrobatischen Breakdance-Einlagen dazu tanzten. Dieser Abend gilt als Geburtsstunde des Hip-Hop. 50 Jahre später hat sich Musik-Journalist Niko Backspin im Rahmen von „Back to Tape 3“ auf eine Reise durch die USA begeben, um sich mit Künstlerinnen und Künstlern in New York, Los Angeles und Atlanta über deren Lebenswege und Einflüsse auf die Kultur zu unterhalten. Entstanden ist ein fast zweistündiger Dokumentarfilm, der ab sofort kostenlos auf YouTube („Backspin TV“) und im Porsche Newsroom zu sehen ist.

Fernreisen vom Spezialisten.

Costa Rica erleben!



© wedelcindy, fotolia

Afrika · Australien · Indischer Ozean · Südsee
Neuseeland · Nord-, Mittel- und Südamerika
maßgeschneiderte Gruppenreisen und Kreuzfahrten

- Unvergessliche Momente auf Reisen mit Karawane.
- Persönliche Beratung durch erfahrene Reiseprofis.
- Individuelle Reiseangebote für weltweite Reisen.



Jetzt entdecken auf www.karawane.de

Karawane Reisen GmbH & Co. KG
Schorndorfer Str. 149 · 71638 Ludwigsburg
Tel +49 (0) 7141 2848-0 · info@karawane.de
www.karawane.de



Karawane

Weltweit. Persönlich. Reisen.

TITELSTORY – 356/2

ALLER PORSCHÉ ANFANG

Sie sind Zeugnisse des Urknalls der Marke, die ersten in Serie gebauten Porsche.

Ganze 52 Fahrzeuge entstanden zu Anbeginn der Zeiten in Kärnten, Österreich – auf diese Autos vom Typ 356/2 „Gmünd“ lassen sich alle späteren Porsche zurückverfolgen. Bis heute.



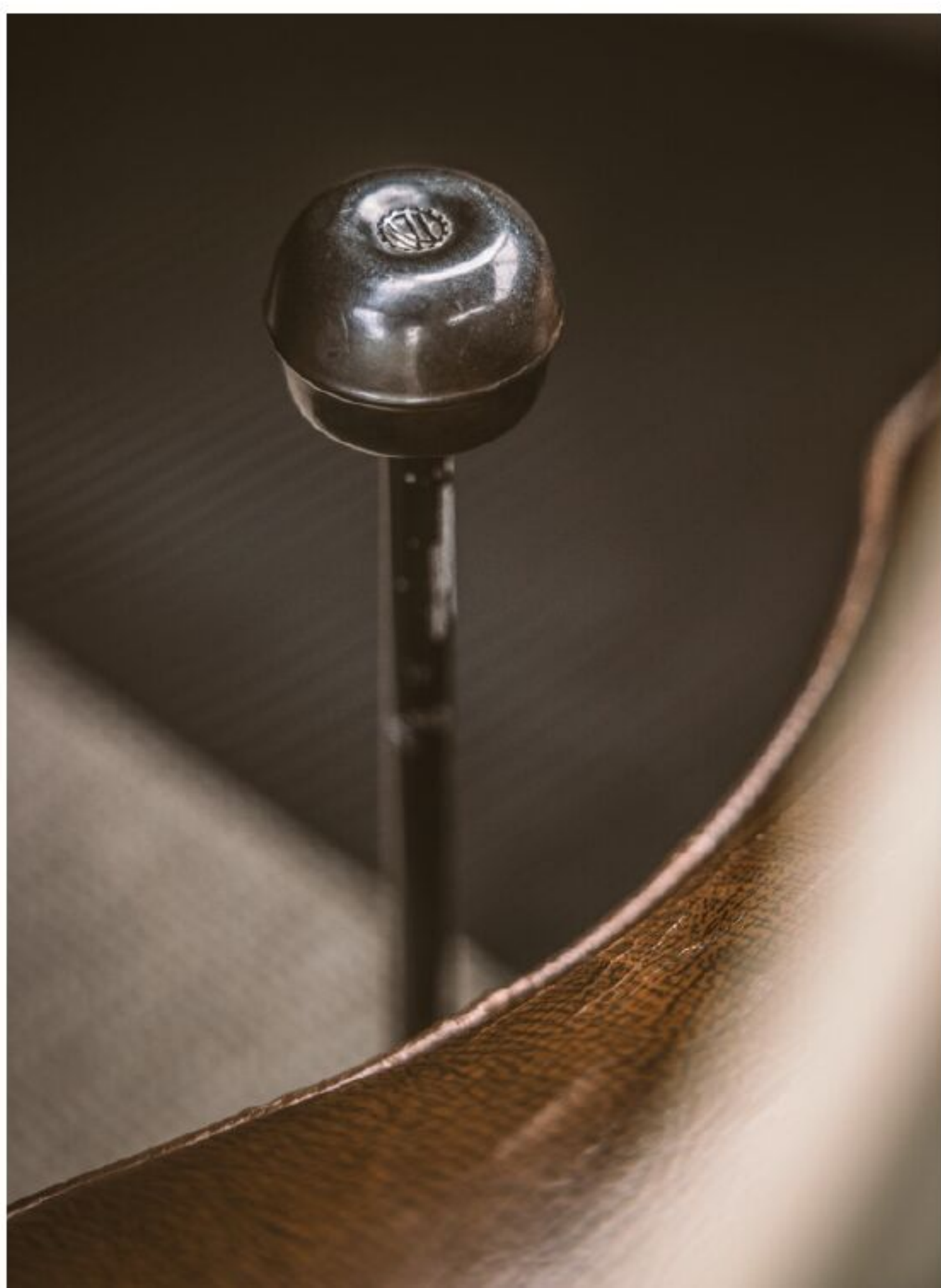


75

JAHRE
PORSCHE
SPORTWAGEN



MIT DEM 356/2 VERABSCHIEDETE
SICH PORSCHE VON DER RADIKALITÄT
DES AM 8. JUNI 1948 ZUGELASSENEN
356 „NR. 1“ ROADSTERS.





IN DEN „VEREINIGTEN HÜTTENWERKEN“ IN GMÜND MANGELTE ES AN ALLEM: AN MASCHINEN, AN MATERIAL UND VOR ALLEM AN PLATZ.

Wenn nicht jetzt, wann dann? Wenn nicht wir, wer sonst? Es gibt keinen besseren Zeitpunkt, sich auf die Spurensuche der Marke Porsche zu begeben und in die Urzeit des Herstellers zu reisen, als den Sommer 2023, in dem Autowelt und Fans das 75. Firmenjubiläum feiern. Und kein Auto, noch nicht einmal der legendäre 356 „Nr. 1“ Roadster, könnte besser Zeugnis ablegen von den Anfängen des Sportwagenbaus bei Porsche als ein „Gmünd“. Keines besser eine Brücke in die Gegenwart schlagen als der 356/2.

Warum? Weil die Konzeption des ersten, noch in altergebrachter Handarbeit aber doch bereits in Kleinserie gefertigten Porsche noch ein Dreivierteljahrhundert später die Marke prägt. Der Boxermotor im Heck, Form und Schwung des Daches, die der Konstruktion innewohnende Agilität und Zuverlässigkeit – die bis heute gültigen Attribute eines 911 der aktuellen Generation 992 finden sich erstmals beim 356/2.

Mit der Neuauflage des 356, der zur besseren Unterscheidung vom Urentwurf mit der Ziffer 1 ganz pragmatisch eine 2 angehängt bekam, verabschiedete sich Porsche von der Radikalität des am 8. Juni 1948 per Einzelgenehmigung zugelassen Roadsters, mit seinem aufwendigen Gitterrohrrahmen und dem Mittelmotor mehr Renn- als Sportwagen.

Ein manuell geschweißter Rahmen aus Stahlblech in Kastenbauweise und die beim KdF-Wagen bzw. VW erprobte Grundkonzeption mit dem Motor hinter der Hinterachse sorgten für eine einfachere Herstellung und mehr Platz für Passagiere und Gepäck. Bei Motor, Getriebe und Fahrwerk handelte es sich um VW-Komponenten, die Seilzugbremse ersetzte ein zugekauftes hydraulisches System der Firma Lockheed. Die Karosserie wurde immer noch in aufwendiger Handarbeit aus Aluminium gefertigt.

Die Anfänge der Porsche Konstruktionen GmbH im österreichischen Gmünd waren beschwerlich. Es fehlte an allem. An Maschinen, an Material und vor allem an Platz für die rund 270 Arbeiter und 30 Angestellten in den Holzbarracken der „Vereinigten Hüttenwerke“, wie das 1944 bezogene, zur Produktionsstätte umfunktionierte ehemalige Sägewerk firmenintern genannt wurde. Und auch das Geld fehlte.

INVESTOREN DER ERSTEN STUNDE KOMMEN AUS DER SCHWEIZ

Investoren fanden sich in der Schweiz. Rupprecht von Senger hieß der Käufer und Geldgeber der ersten Stunde. Er erwarb den Roadster mit der Fahrgestellnummer 356-001 und sicherte sich die Vorkaufsrechte an den ersten fünf Porsche, um diese in die Schweiz zu importieren. Er schoss die benötigten Mittel für eine Kleinse-



Ein Plus an Leistung: Dank zweier Vergaser und modifizierter Zylinderköpfe holt der VW-Vierzylinder im Heck 40 PS aus 1,1 Litern Hubraum. Vorne bleibt nur Platz für Tank und Ersatzrad (r.).

rie vor, deren Fertigung bereits im Sommer 1948 anlief. Auch den Züricher Hotelier und Autohändler Bernhard Blank konnte Rupprecht von Senger vom Einstieg in das junge Unternehmen überzeugen. Darüber hinaus halfen die beiden Schweizer bei der Beschaffung des so dringend benötigten Aluminiumblechs.

Das erste gebaute 356/2 Coupé erlebte seine Publikumspremiere im Parterre des Hotels Bernhard Blanks, auch der erste Verkaufsabschluss ging auf den Geschäftsmann zurück. Das bei der Carrosserie Beutler & Co. in Thun gefertigte Cabrio kaufte die Züricher Ethnologin und Fliegerin Jolanta Tschudi, die damit als erste Porsche-Fahrerin in die Geschichte einging. Neben dem Coupé schmückte ihr dunkelblaues Cabrio den Messestand auf dem Genfer Salon im März 1949. Die von Jolanta Tschudis Vater Jaques 1928 gegründete AMAG (Automobil- und Motoren AG) übernahm bald darauf die Rolle des Schweizer Generalimporteurs von Bernhard Blank. Rupprecht von Senger war schon vorher ausgestiegen.

An dem improvisierten Charakter der Fertigungsstätte in Gmünd änderte sich dabei kurzfristig nichts, die Produktionsbedingungen unter drangvoller Enge blieben schwierig. Selbst Ferry Porsche wunderte sich später,



dass es bei all den Problemen gelang, bis zur Rückkehr nach Stuttgart 1950 eine so große Anzahl von Autos herzustellen – in Summe 52 Fahrzeuge, 46 Coupés (zuerst noch als Limousine bezeichnet) und acht Cabriolets.

Um die Fertigung zu vereinfachen und zu beschleunigen, vergab Porsche Karosserie- und Komplettierungsarbeiten von angelieferten Komponenten an Spezialisten. Coupés lieferten die Karosseriebauer Kastenhofer, Keil oder Austro-Tatra aus Wien sowie Beutler aus der Schweiz. Die Cabriolet-Karosserien – für die in Gmünd bereits im Januar 1948 Zeichnungen erstellt worden waren – kamen von Keibl, Kastenhofer und Beutler, unterschieden sich zum Teil im Aussehen und in der Ausstattung (je nach Kundenwunsch) aber deutlich.

46 COUPÉS UND ACHT CABRIOS

Trotz der Auftragsvergabe an Subunternehmer verlief die Produktion improvisiert, die Wege zum fertigen Fahrzeug waren lang und vor allem bis 1950 stimmten Chassis- und Aufbauummern nicht überein. Erst ab 1950 näherten sich Fahrgestell- und Motorummern an.

Mit dem Gedanken an spätere Rennsporteinsätze in der Klasse bis 1,1 Liter reduzierte Porsche den Hubraum des Triebwerks geringfügig. Während im 356 „Nr. 1“ Roadster noch ein Vierzylinder mit 1131 cm³ Hubraum und 35 PS arbeitete, kamen die im 356/2 verwendeten Motoren des Typs 396 auf 1086 cm³ und 40 PS.

Der im Nachhinein dramatisch erscheinende Anstieg der Leistung von ursprünglich 24,5 PS wie beim Volkswagen auf 40 PS bei 4000/min beim Porsche resultierte aus der Verwendung zweier Solex-Fallstromvergaser sowie modifizierter Zylinderköpfe mit im Winkel zueinander stehenden, größeren Ventilen. Die erforderlichen

356/2 Gmünd (1950)**Motor:** luftgekühlter Boxermotor (VW)**Zylinder:** 4**Bohrung x Hub:** 73,5 x 64 mm**Hubraum:** 1086 cm³**Leistung:** 29 kW (40 PS) bei 4000/min**Drehmoment:** 64 Nm bei 3300/min**Verdichtung:** 7,0 : 1**Gemischaufbereitung:** zwei Solex 26 VFI Fallstromvergaser**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb**Getriebe:** Vierganggetriebe (VW)**Karosserie:** Coupé-Karosserie auf Stahlblech-Kastenrahmen**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, Kurbellängslenker und querliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Pendelachse an Längslenkern und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)**Bremsen:** Trommelbremse mit 230 mm Durchmesser (vorn + hinten)**Radstand:** 2100 mm**Spur:** 1290 mm (vorn), 1250 mm (hinten)**L x B x H:** 3870 x 1660 x 1300 mm**Räder/Reifen:** 3,00 D x 16 mit 5,00-16**Leergewicht:** 680 kg**Zul. Gesamtgewicht:** 880 kg**Höchstgeschwindigkeit:** 140 km/h**Beschleunigung 0-100 km/h:** 23,5 sec**Tankinhalt:** 50 l**Bauzeit:** 1948-50**Stückzahl:** 52

Spezialzündkerzen wurden laut Ferry Porsche zeitweise in der Hosentasche über die Grenze von Deutschland nach Österreich geschmuggelt.

Wie die mit Materialengpässen kämpfende Fertigung war der Verkauf der von der Fachpresse gelobten, aber nur wenig bekannten 356/2 kein Selbstläufer. Auch der hohe Preis von 14.500 Franken stand einem Verkaufserfolg im Weg.

Offensichtlich war, dass der Standort Gmünd keine Zukunft hatte, weshalb die Rückkehr nach Stuttgart vorbereitet wurde – obwohl sich das Werk 1 1949 noch unter Kontrolle der US-Army befand. Erste Anlaufstelle für die Rückkehrer war die Porsche-Villa auf dem Killes-

berg, während bei der Karosseriefirma Reutter in deren Stammsitz in der Augusten-Straße Anfang 1950 die ersten 356-Karosserien gebaut wurden. Auch die wirtschaftliche Situation verbesserte sich. Ferry Porsche sagt dazu später einmal: „In Gmünd war die Rentabilität gleich null.“

Zehn noch in Gmünd, jenseits der finalen Fahrstellnummer gebaute 356/2 zogen mit nach Stuttgart um. Eines der Coupés, später 356 SL Typ 514 genannt, diente 1951 als Basis für den ersten Start beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans – weil sich die in Gmünd gebauten Fahrgestelle als stabiler und die mit Aluminium beplankten Fahrzeuge als leichter sowie aerodynamisch günstiger als die aus Stuttgarter Produktion erwiesen!





Andere bereits produzierte 356/2 blieben in Österreich und wurden über die neu gegründete Firma Porsche Salzburg verkauft. 15 dieser späten Fahrzeuge mit Chassisnummern ab 031 aufwärts gingen zwischen Juni 1950 und März 1951 nach Schweden, darunter auch der 356/2 mit Fahrgestellnummer 41 und Motornummer 40.

15 "GMÜND" GINGEN NACH SCHWEDEN AN SCANIA

Als Empfänger der 15 Porsche wurde Scania Vabis in Södertälje aufgeführt; der Lastwagen- und Omnibus-Hersteller fungierte seit 1948 als VW-Generalimporteur für Schweden. Eine auch anderswo gängige Lösung für den Verkauf der artverwandten VW-Porsche-Produkte.

Wie viele der 356/2 tatsächlich oder als Teil von Kompensationsgeschäften für in Österreich dringend benötigte Telekommunikationskomponenten, im Gegenzug von der schwedischen Firma Ericsson geliefert, verkauft wurden, ist heute nicht mehr nachvollziehbar. Ein Verkauf ins Ausland hatte wegen des Devisenmangels in Österreich oberste Priorität.

Der dunkelgrüne 356/2 #40 gehörte zu den ersten sechs, am 12. Juni 1950 nach Schweden gelieferten Porsche und kehrte über den Umweg USA in den Neunzigerjahren nach Österreich zurück. Damals nur unter Kennern und tiefgläubigen Fans der Marke begehrt, heute mehr Artefakt als Auto – und ein Teil des Mythos Porsche.



Ein Hauch von Nichts: Winker, klappbare Türgriffe, feiner Zierrat und Einzelbuchstaben an der Front. Der leicht bauende Alu-356 steckt voller zart anmutender Details.

Obwohl ein 356, unterscheidet sich der früheste Serien-Porsche deutlich von den später in größeren Stückzahlen gebauten 356. Auffälligster Unterschied: die so vertraute und doch andere Form der Karosserie. Wie eine Flugzeugkanzel wirkt der Dachaufbau aus der frontalen Ansicht mit seinen weiter nach innen versetzten A-Säulen und den nur beim 356/2 verbauten Dreiecksfenstern der Türen. Das Dach läuft länger, flacher aus, das Heck steht weniger steil. Im Detail ist der 356/2 eigenständiger, anders als erwartet.

DACH UND HECK ANDERS GEFORMT

Die beiden großen Instrumente, Tachometer und Uhr des Herstellers Veigel, liegen bei späten 356/2 bereits zentral vor dem Fahrer und nicht mehr links und rechts voneinander getrennt in der Armaturentafel angeordnet. Der lange Schaltknopf kommt von Volkswagen, das Zündschloss ist ein Traktorenteil. Stellung 0 aktiviert die Zündung, 1 und 2 betätigen Stand- und Abblendlicht. Gestartet wird per Knopfdruck unter dem Armaturenbrett – nicht immer trug ein Porsche sein Zündschloss links.



Für die Bedienung des Schalthebels, das Einlegen des Rückwärtsgangs, ist in der durchgehenden Sitzbank eine Aussparung vorgesehen. Sitze im Fond gab es nie, dieser Platz war für das Gepäck vorgesehen – schon deshalb, weil Tank und das liegende, von Holzkeilen in Position gehaltene Ersatzrad sämtlichen Raum unter der vorderen Haube beanspruchen.

Filigran und leicht, sogar im Vergleich zu den Pre-A-Modellen der frühen Fünfzigerjahre, mutet das Gmünd-Coupé an. Von seiner schmalen Spur, über den federleichten Türgriff bis zu den winzigen Rücklichtern, dem einzelnen, abwärts geneigten Auspuffrohr und den zart aufgetragenen, einzelnen Buchstaben an der Front, die den Namen Porsche bilden.

Wie fährt er, der Porsche der ersten Stunde von 1950? Wie ein Volkswagen aus dieser Zeit, nur schneller, leichtfüßiger, etwas Gefühl und Zwischengas beim Wechseln der Gänge des nur in den Gängen 3 und 4 synchronisierten Getriebes vorausgesetzt. Aber mit steigender Temperatur der Schmierstoffe fällt auch diese Prozedur immer leichter.

Die bauchige Karosserie mit ihrer hohen Gürtellinie und der wohligen Enge umarmt die Insassen, der hell klingende Boxer im Heck vermittelt das Gefühl unbedingter Zuverlässigkeit. „Lass´ uns fahren, so lang und so viel Du willst“, scheint der 356/2 zu flüstern. „Was ein moderner Porsche beherrscht, kann ich schon lange – seit 75 Jahren schon.“ ◀

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



GRAHAM HILL


MEN'S GROOMING PRODUCTS



LOOP Grey Colour Foam wurde speziell entwickelt, um die natürlich ergraute oder weiße Haarfarbe zu unterstützen und mit einem eleganten und ebenmäßigeren Schiefergrauton zu veredeln. Für einen charismatischen und natürlichen Look.

www.grahamhill-cosmetics.com





FAHRBERICHT – 911 DAKAR TYP 992

JETZT ABER MAL EHRLICH!

Eher ein Show-Car oder ein ernst gemeinter Versuch von Porsche, unter vielen Varianten der 911-Modelle eine weitere Nische zu besetzen? Wir brachten den 992 Dakar zum Hörtetest mit dem zweifachen Rallyemeister Ruben Zeltner zusammen.





DAS IST ER

Porsche lässt einem die Illusion. Der Konfigurator für den 911 Dakar ist noch aufrufbar, ganz so, als ließe sich noch einer kaufen. Weit gefehlt, die geplanten 2500 Exemplare sind längst verteilt. 220.020 Euro Einstandspreis schreckten nicht ab. Auch deshalb, weil wie bei nahezu allen edlen und limitierten Sondermodellen des 911 eine respektable Wertsteigerung zu erwarten ist. Das ist nichts Neues. Damit der finanzielle Zuwachs auch wirklich realisiert wird, ist schonender Umgang angeraten – am besten hinstellen, warten, kassieren.

Dabei ist es besonders beim Dakar reizvoll, ihn auch als Fahrmaschine zu sehen und einzusetzen. Er beherrscht, was kein aktueller 911 außer ihm kann – trotz der fast schon unüberschaubaren Auswahl an drei Basismotoren mit zusammen sieben Leistungsvarianten, drei Karosserieformen und beim Carrera der Wahl zwischen Heck- und Allradantrieb.

Dabei ist er nicht nur ein schön hergerichteter 911 Carrera 4 GTS mit Allrad und 480 PS, der der Rallye-Vergangenheit der Marke huldigt. Porsche meint es durchaus ernst. „Ein Rallye-Auto ist er natürlich nicht, damit kann man ihn nicht vergleichen. Das ist aber auch logisch. Die haben ganz andere Differenziale, ein Fahrwerk mit noch einmal deutlich mehr Federweg. Für mich ist der Dakar ein Spaßauto, gebaut für rutschigen Untergrund. Da gehört er hin“, sagt Ruben Zeltner. Der Mann ist Profi, hat zweimal die Deutsche Rallyemeisterschaft gewonnen. Auf einem 911!

DAS KANN ER

Die logische Wahl für den ersten Teil des Fahrtests: ein kleiner Parcours in einem Steinbruch. Dort bekommt der Dakar schon einmal ein großes Lob von Zeltner: „Mich hat begeistert, wie handlich das Auto auf den Schotterwegen ist. Es lenkt schön ein, untersteuert

nicht. Wenn das Heck kommt, lässt es sich gut mit dem Gaspedal dirigieren. Das hat mich schon beeindruckt.“

Porsche hat den Dakar im Vergleich zum 911 mit Sportfahrwerk um 50 mm höher gelegt, das ergibt eine Bodenfreiheit von 161 mm. Der Wagen lässt sich noch einmal um weitere 30 mm anheben. Das System basiert auf dem bereits von Porsche angebotenen Vorderachsliftsystem für andere 911. So hochgefahren darf er bis zu 170 km/h schnell sein, darüber senkt der Dakar sich wieder auf Serienhöhe ab. Bedingt durch die grobstolligen All-Terrain-Reifen ist bei Tempo 240 km/h Schluss. Sie haben das Format 245/45 R 19 an der Vorder- und 295/40 R 20 an der Hinterachse. Der größere Querschnitt ergibt eine höhere Seitenwand. Darüber tragen sie zehn Millimeter zur erhöhten Bodenfreiheit bei. Der große Querschnitt bedingt auch die Verwendung von 19-Zoll-Rädern vorn und 20-Zoll-Rädern hinten. Sie sind je einen Zoll kleiner als beim 911 Carrera GTS.

Für den Einsatz abseits befestigter Straßen hat Porsche nicht nur die Federwege größer ausgelegt, die Federrate ist darüber hinaus auch weicher. Alle serienmäßigen Fahrwerksysteme (PASM, Wankstabilisierung PDCC und Hinterachslenkung) wurden neu abgestimmt. Dazu können am Lenkrad zwei spezielle Fahrprogramme abgerufen werden: Rallye und Offroad.

„Rallye“ ist sozusagen das Pendant zu „Sport +“ in den anderen Modellen. Schotterstrecken, nasse Wiesen und Waldwege mit Matsch sind das Einsatzgebiet.



RUBEN ZELTNER

Ruben Zeltner wurde am 12. März 1959 in Lichtenstein geboren, wuchs ab seinem 8. Lebensjahr in Österreich auf.

Seit 1995 ist er Geschäftsführer am Sachsenring und baute dort das Verkehrssicherheitszentrum auf. Zeltner ist seit Jahren Leiter des Sport-Auto-Perfektionstrainings auf der Nordschleife und gilt darüber hinaus als Rallye-Spezialist: Er gewann 2014 und 2015 mit seinem 997 die Deutsche Rallyemeisterschaft.



„EIN RALLYE-AUTO IST ER NATÜRLICH NICHT,
DAMIT KANN MAN IHN NICHT VERGLEICHEN. FÜR MICH IST DER
DAKAR EIN SPASSAUTO, GEBAUT FÜR RUTSCHIGEN UNTERGRUND.
DA GEHÖRT ER HIN.“



Im Modus „Offroad“ wird der Wagen automatisch um 30 mm angehoben und bekommt mehr Drehmoment auf die Vorderachse, zudem wird die Quersperre an der Hinterachse geschlossen. Gut für das Surfen in Dünen in der Wüste, sagt Porsche. Doch so etwas wird nicht jeder Besitzer eines Dakar hinter seinem Haus vorfinden.

Welche Einstellung Zeltner bevorzugt? „Rallye natürlich, das sagt ja schon der Name. Ich bin kein Offroad-Mann.“ Damit lasse sich der Dakar sehr dynamisch bewegen. Der kleine Kurs in der Kiesgrube wird zum Driftparcours: „Da kann man schön quer fahren, und das wollen wir ja alle.“

Wo findet der Dakar noch eine Spielwiese? „Was ich mir gut vorstellen kann: mit dem Auto nach Finnland gehen, dort Spike-Reifen montieren. Da macht er richtig Spaß.“ Auch unbefestigte Straßen, wie sie in den nordischen Ländern noch anzutreffen sind, sind wie für den Dakar geschaffen. „Alles, solange es nicht zu brutal mit großen Schlaglöchern wird. Dafür ist das Auto dann doch nicht gebaut.“

Könnte ein Dakar die Basis für ein Rallye-Auto werden? In dem Fall würde er eine Homologation benötigen. „Es gibt heute aktuell vier Reglements, R1 bis R4. Da findet sich keine Klasse, in die er reinpasst. Er wäre auch zu schwer, weil er noch auf einem Serienwagen basiert.“ 1605 kg nach DIN gibt Porsche an.

Auch wenn er deren Namen trägt – die Rallye Dakar wäre ebenfalls keine Option. „Das ist natürlich eine nette Idee von Porsche gewesen, ihn so zu nennen und auch optisch anzupassen.“ Doch er bleibe eben ein Straßenauto, optimiert für das Fahren auf Schotter. Doch das habe Porsche sehr gut hinbekommen: „Ich habe mich mit dem Wagen sofort wohl gefühlt, er schiebt nicht, lenkt gut auf der Bremse ein. Da verhält er sich ganz anders als die Serien-Porsche.“

Wer einen Porsche 911 heute im Rallye-Sport einsetzen möchte, muss auf den 996 GT3 oder 997 GT3 zurückgreifen, für den es eine immer noch gültige Homologation gibt. Zeltner gewann auf so einem Wagen 2014 und 2015 die Deutsche Rallyemeisterschaft, setzt so ein Modell auch heute noch bei verschiedenen Veranstaltungen ein.

Eines überrascht: Hier sei der Dakar dem Rallye-GT3 auf Schotter klar überlegen: „Mit meinem Wagen habe ich nur eine Asphaltabstimmung und keine entsprechenden Reifen. Unter den Bedingungen kann man den Wagen eigentlich vergessen. Wenn ich den wie beim Dakar auf Knopfdruck auf Schotter umstellen könnte, würde es besser aussehen. Ich wäre erheblich schneller.“

Auch unter anderen rutschigen Bedingungen würde der Dakar jedem Rallye-911-GT3 davonfahren. Der Dakar sei der GT3 für Schotter. Er gerate hier auch erst sehr spät in den Regelbereich der Fahrassistenzsysteme. Das überrasche ihn aber nicht: „Porsche baut meiner Mei-

„AUF SCHOTTER HABE ICH MICH MIT DEM WAGEN SOFORT WOHL GEFÜHLT, ER SCHIEBT NICHT, LENKT GUT AUF DER BREMSE EIN. DA VERHÄLT ER SICH GANZ ANDERS ALS DIE SERIEN-PORSCHE.“





911 Dakar Typ 992

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Biturbo-Aufladung und Ottopartikelfilter

Zylinder: 6

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

Hubraum: 2981 cm³

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

Drehmoment: 570 Nm von 2300–5000/min

Verdichtung: 10,2 : 1

Gemischaubereitung: Benzin-Direkteinspritzung

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

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

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

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

Radstand: 2450 mm

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

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

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

Leergewicht (DIN): 1605 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1960 kg

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,4 sec

Tankinhalt: 67 l

Durchschnittsverbrauch: 11,3 l SP (WLTP)

Preis: 220.020 Euro





FAZIT ALLTAG IM 992 DAKAR

Porsche schickte den Testwagen in der wohl schönsten Farbgebung, die als Extra angeboten wird: dem Dekorklebeset „Rallye 1978“. Zwei 911 SC nahmen in jenem Jahr an der East African Safari teil, die Fahrzeuge kamen auf Platz 2 und 4 ins Ziel.

Zu den geschichtsträchtigen Farben kam das Rallyesportpaket mit Überrollbügel hinzu. Die serienmäßigen Schalensitze erwiesen sich als komfortabel und langstreckentauglich – wenn man erst einmal den Weg hineingefunden hat. Innen gibt sich der Dakar mit dem Anspruch, an ein Rallye-Auto zu erinnern, fast zu edel. Dünne Matten aus Gummi statt Stoff sowie eine nicht glänzend lackierte Mittelkonsole hätten da schon viel geholfen, sind aber in der auf hochwertige Extras ausgerichteten, umfangreichen Individualisierungsliste nicht zu finden.

Selten bekamen wir so viele und vor allem freundliche Rückmeldungen von Passanten oder Verkehrsteilnehmern wie zum Dakar. Es wurde gewunken, es wurden viele Bilder gemacht. Er wirkt wie ein Gute-Laune-Auto mit seinem poppigen Design, den weißen Felgen und den schwarzen Kotflügelverbreiterungen.

Mit seinen 480 PS ist er gut motorisiert, er will noch mal bei Tempo 200 auf der Autobahn so richtig loslegen, was angesichts der Limitierung auf 240 km/h Spitze nur ein kurzes Vergnügen ist. Überhaupt: Die grobstolligen Reifen machen ihre Sache zwar gut, allein bei längeren Autobahnetappen braucht es Nervenstärke, um die Abrollgeräusche zu ertragen. Bei zurückhaltender Fahrweise zwischen 130 und 160 km/h liegt der Durchschnittsverbrauch bei rund 10 Litern SP auf 100 Kilometern.

Es muss auch nicht so auffällig sein: Wählt man im Konfigurator das Metallicblau, verzichtet auf das Rallyepaket mit Überrollbügeln, entscheidet sich aber für weiße Felgen und die optionalen Sportsitze, hat man einen Wagen, der die Balance zwischen Alltag und poppiger Optik gut trifft.

nung nach die besten Regelsysteme, ganz gleich welches Auto man betrachtet. Sie greifen sehr spät ein. Das ESP etwa auf einem Kurs wie der Nordschleife auszuschalten, wäre fahrlässig. „Der Grenzbereich liegt sehr hoch. Das ist ein Rettungsanker und man kann trotzdem richtig schnell fahren.“

Teil 2 der Fahrprüfung: Auch auf dem Handlingkurs mit nassem Asphalt auf dem Sachsenring gibt Zeltner dem Dakar Bestnoten: „Der fährt hier einfach richtig gut. Er hat sauber auf Lastwechsel reagiert, vor allem in Verbindung mit den Reifen. Ich bin kein anderes Auto gefahren, dass mir hier so viel Spaß bereitet hat.“ Der Dakar sei deshalb auch der ideale Winter-911: „Wenn ich eine einsame Bergstraße mit Schnee vor mir habe, ist das die ideale Mischung.“

Auch auf der Straße empfand Zeltner den Dakar als umgänglich. „Er ist angenehm zu fahren. Es ist natürlich so, dass ein schneller Spurwechsel bei hoher Geschwindigkeit nicht viel Freude bereitet, das liegt aber eher an den Reifen. Zudem merkt man, dass er durch die allgemein weichere Abstimmung doch etwas mehr wankt.“ Im täglichen Betrieb sei er durchaus besser als ein 911 GT3 oder Cayman GT4: „Die sind kompromisslos auf Renn-

strecke ausgelegt und man kann damit schön zum Rundkurs hinfahren und zurück.“ Der beste Allrounder dafür sei für ihn der Turbo S, der alle Disziplinen wie Reise, Rennstrecke und Winterbetrieb gut beherrsche. Doch an den Dakar käme er auf unbefestigter Strecke nicht heran.

DAS KANN ER NICHT

Mit den anderen geländegängigen Wagen von Porsche wie Macan und Cayenne könne man den Dakar nicht vergleichen, auch wenn alle den ähnlichen Rampenwinkel besitzen, wie Porsche betont. „Das liegt auch daran, dass der Schwerpunkt viel tiefer liegt und man ihn viel sportlicher bewegen kann. Cayenne und Macan sind nicht zum Quertreiben gebaut.“

Am Ende steht die Erkenntnis: Das, wofür der Dakar gebaut wurde, kann er gut. Doch die Nische, in der er glänzen kann, ist klein. Immerhin gibt er sich im Alltag umgänglich und ist auf Schotter der beste Elfer. „Das Wichtigste ist für mich, dass der Dakar Fahrspaß vermittelt.“ Ruben Zeltner findet es schade, dass die Kleinserie schon ausverkauft ist: „Da werden viele wieder nur in der Garage stehen und nicht gefahren werden.“ ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Maximilián Balázs

ANZEIGE

MERKUR
PRIVATBANK



4,5 %

p.a.

**Exklusiv für Wertpapieranleger
für 3, 6 oder 12 Monate.**

Angebot freibleibend.

☎ 089 59 99 80



www.merkur-privatbank.de/exklusiv



PORTRÄT – LOUISE PIËCH

DIE CHEFIN

Ferdinand Porsche hatte zwei Kinder: Louise wurde 1904 geboren, knapp fünf Jahre später ihr Bruder Ferry. Die Tochter stand ihrem Vater immer sehr nahe, teilte seine Impulsivität und Unbeherrschtheit und führte in späteren Jahren Geschäft und Familie mit eiserner Hand.

In den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts eilte Ferdinand Porsche der Ruf des renommierten Ingenieurs voraus.

Als Chefkonstrukteur der Firma Austro-Daimler war er in einer gehobenen Position tätig, Louise und Ferry genossen eine privilegierte, großbürgerliche Kindheit in Wiener Neustadt, das Automobil war in der Familie allgegenwärtig – das hatte Einfluss auf die Kinder.

Louise war aufgeweckt, frühreif, fuhr schon in jungen Jahren Auto und galt als geschickte, aber auch aggressive FahrerIn. Ihr ältester Sohn Ernst, geboren 1929, erzählte Karl Ludvigsen, dass sie die Wagen wie ihr Vater bewegte und einschüchternd auf das

vorausfahrende Auto auffuhr: „Man wollte nicht Beifahrer sein, wenn sie am Steuer saß!“

Er erinnerte sich daran, dass sein Onkel Ferry ebenfalls schnell, aber gleichmäßig fuhr und Motor und Bremsen viel weniger beanspruchte. Darin spiegelte sich der unterschiedliche Führungsstil der Porsche-Geschwister wider: Ferry kam in der Regel mit einer sanften, aber hartnäckigen Überzeugungskraft zum Ziel, Louise setzte sich oft mit Vehemenz und einem ihrer unvergesslich grimmigen Blicke gegen Widersacher durch. Sogar im Motorsport!

Als Amateur-RennfahrerIn war sie konkurrenzfähig, was sich in Erfolgen bei lokalen



Bergrennen zeigte. Mit der Heirat des Anwalts Anton Piëch 1928 endete zwar ihre Rennfahrerkarriere, aber ihre häuslichen Verpflichtungen waren auch in Zukunft kein Grund, sich in Zurückhaltung zu üben.

ERFOLGREICH BEI BERGRENNEN

Am 25. April 1931 ließen Ferdinand Porsche, Anton Piëch und Adolf Rosenberger das 1930 in Stuttgart gegründete Konstruktionsbüro ins Handelsregister eintragen. Piëch fungierte als Geschäftsführer in Stuttgart, während Ehefrau Louise die Anwaltskanzlei

in Wien weiterführte und ihr eigenes unternehmerisches Geschick verfeinerte. Ernst Piëch erinnerte sich an die fast telepathische Beziehung, die sie zu ihrem Vater hatte. Sie telefonierten häufig miteinander und sie schien immer genau zu wissen, was in allen Bereichen des Unternehmens vor sich ging.

Der Krieg änderte alles. Nachdem das Werk in Stuttgart bei Bombenangriffen im Oktober 1944 schwer getroffen worden war, wurde das Konstruktionsbüro nach Gmünd in Kärnten verlegt. Man betrachtete es als relativ sicheren Ort, um den Bestand der



Termine bei Rennveranstaltungen, wie der Targa Florio auf Sizilien 1969, gehörten für die Chefin zum Tagesgeschäft.

**DAS INTERESSE AN
SCHNELLEN AUTOS VERLOR
LOUISE PIËCH NIE. ZU IHREM
70. GEBURTSTAG 1974 SCHENKTE
IHR DIE FAMILIE EINEN
PROTOTYP DES 911 TURBO.**



Firma zu sichern und den Mitarbeitern vor dem Chaos der bevorstehenden Niederlage eine Zuflucht zu bieten. Im folgenden Jahr wurden Ferdinand Porsche, Anton Piëch und Ferry Porsche, nachdem sie von amerikanischen Entnazifizierungs-Tribunalen verhört und entlastet worden waren, von den französischen Besatzern erneut verhaftet und der Kriegsverbrechen beschuldigt.

FÜHRUNGSSTÄRKE IN KRISENZEITEN

Ferry kam schnell wieder frei, aber die beiden älteren Männer blieben unter immer härteren Bedingungen inhaftiert. In dieser schwierigen Zeit war es die vierzigjährige Louise Piëch, die das Unternehmen zusammenhielt: Sie beauf-

tragte den Chefindingenieur Karl Rabe mit der Leitung des Gmünder Werks, das nun zuerst als Reparaturwerkstatt für landwirtschaftliche Geräte und den allgegenwärtigen VW-Kübelwagen diente.

Ebenso hilfreich war Louises Fähigkeit zu wissen, wo sie Hilfe suchen konnte. Als „Einzige, die nicht im Gefängnis saß“, wandte sie sich an Karl Abarth, einen Wiener Motorradrennfahrer, der mit Anton Piëchs Sekretärin verheiratet war und dem Anton zu Beginn des Krieges zur Flucht nach Jugoslawien verholfen hatte. Abarth, der sich nun „Carlo“ nannte, war mittlerweile nach Italien übersiedelt, und über ihn kam die Familie Porsche in Kontakt mit dem wohlhabenden Industriellen Piero Dusio.



Ein Leben lang blieben Schwester und Bruder eng verbunden. Hier beim Besuch der Sternfahrt „30 Jahre 911!“ 1993 in Ludwigsburg.

Ludvigsen berichtet, dass Dusio Porsche nicht nur mit der Konstruktion eines GP-Wagens, des Cisitalia, beauftragte, sondern dass er auch im Gegensatz zur Porsche-Familie reisen konnte. Seine Lobbyarbeit in der französischen Rennszene sowie die Zahlung eines Lösegelds in Höhe von 8300 Dollar (im Jahr 1947) sollten schließlich zur Freilassung von Dr. Porsche und Anton Piëch führen.

Ab 1949 entstanden unter Verwendung von VW-Teilen und -Fahrwerken in Gmünd die ersten Sportwagen. Ein Teil der Verhandlungen mit VW sicherte Porsche die Vertriebsrechte für Volkswagen in Österreich; ein Geschäft, das Louise Piëch leiten sollte. Nach dem Tod Ferdinand Porsches ging das Vermögen zu gleichen Teilen auf die Kinder Louise und Ferry über.

FERRY FÜHRTE STUTTGART, LOUISE LEITETE SALZBURG

Ferry Porsche war bereits dabei, das Sportwagengeschäft zurück nach Zuffenhausen zu verlagern, also wurde der Standort Gmünd aufgegeben und Louise gründete eine neue Firma: Die Porsche Konstruktionen GmbH, wie das österreichische Unternehmen offiziell hieß, mit Sitz in Salzburg anstelle von Wien. Als Anton Piëch im Jahr darauf plötzlich verstarb, wurde Louise, die Porsche Salzburg ohnehin schon leitete, nicht nur Besitzerin, sondern auch Herrscherin des Unternehmens. Bis 1961 vertrieb sie über ihr Händlernetz 100.000 Volkswagen in Österreich und war auch Porsche-Importeur.

Louise Piëch festigte ihre Position als Chefin von Österreich, und obwohl Bruder und Schwester zwei weitgehend getrennte Unternehmen führten, verließ sich Ferry auf den Rat seiner älteren Schwester, so wie er es viele Jahre zuvor bei seinem Vater getan hatte. Anatole „Tony“ Lapine, den Ferry Porsche 1969 zum Designchef ernannte, war ein genauer und faszinierter Beobachter des Porsche-Piëch-Clans. Er wurde zu Familientreffen eingeladen, und während er ein ehrlicher

„ICH BIN IMMER NUR AUTOS GEFAHREN,
DIE VON MEINEM VATER, MEINEM BRUDER ODER
MEINEM SOHN GEBAUT WURDEN.“

Louise Piëch

Bewunderer von Ferrys sanftem, aber ungemein wirkungsvollem Stil war, bemerkte er, dass Ferry „keine wichtige Entscheidung treffen würde, ohne seine Schwester zu konsultieren“.

Diese Schwester war bemerkenswert klug: Als die Nachkriegsregierung in Wien private Unternehmen verstaatlichen wollte, ließ Louise Piëch mit ihren juristischen Kenntnissen Dokumente erstellen, die zeigten, dass sie allein das gesamte Vermögen des Unternehmens besaß. Damit blieb der Regierung fast nichts mehr für die Verstaatlichung übrig. In den frühen Siebzigerjahren verhinderte sie geschickt eine Übernahme oder auch eine Beteiligung an Porsche in Österreich durch ein Wolfsburger Management, das neidisch auf die beständige Rentabilität des österreichischen Importeurs war.

KENNTNISREICH BIS INS DETAIL

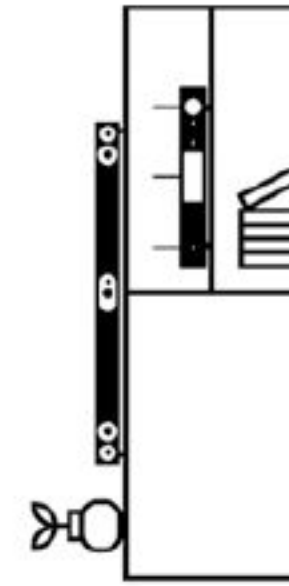
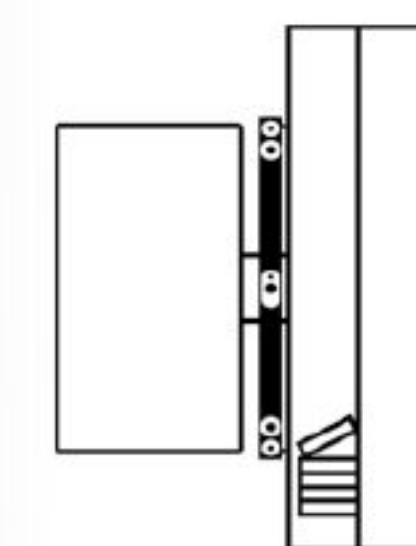
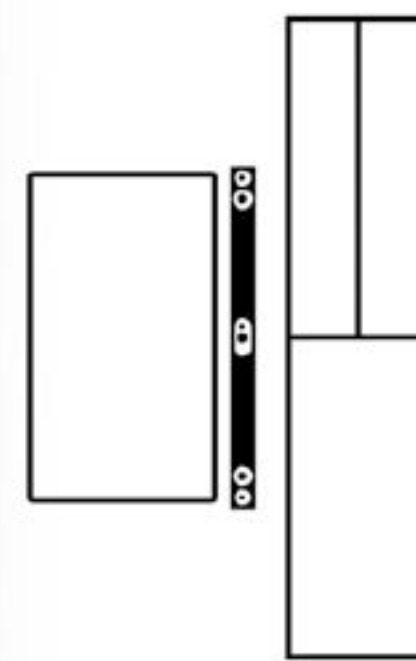
Bis zum Jahr 2000 hatte Porsche Salzburg vorgeblich einen Umsatz von 25 Milliarden Dollar erzielt. Ernst Piëch führt die Effektivität seiner Mutter unter anderem auf ihre Liebe zum Detail auf allen Ebenen zurück. Sie arbeitete an den Wochenenden und bis spät in den Abend hinein. Sohn Ferdinand erbte diese Eigenschaft und machte sich bei Porsche unbeliebt, indem er in den hitzigen Monaten der 917-Entwicklung 48 Stunden am Stück arbeitete und von Kollegen den gleichen Einsatz erwartete.

Louise Piëch hat ihr Interesse an schnellen Autos nie verloren: Zu ihrem 70. Geburtstag 1974 schenkte ihr die Familie einen Prototyp des 911 Turbo, und noch vor ihrem achtzigsten Geburtstag fuhr sie einen fast ebenso starken Audi Quattro. „Ich bin immer nur Autos gefahren, die von meinem Vater, meinem Bruder oder meinem Sohn gebaut wurden“, pflegte sie zu sagen.

Louise Piëch, die außerhalb Österreichs und der europäischen Automobilbranche fast unbekannt blieb, war die „Graue Eminenz“ in der Porsche-Geschichte. Sie hielt das Unternehmen zusammen, als es in den Wirren des Nachkriegseuropas so leicht hätte zerfallen können, als Ratgeberin unterstützte sie ihren Bruder. Ohne sie hätte es die Firma Porsche vermutlich nie gegeben. ◀

Text: Kieron Fennelly · Übersetzung: Manfred Kolb · Fotos: Porsche

Die hohe Kunst der Soundbar:
Konzentrierter Musik- und TV-Genuss



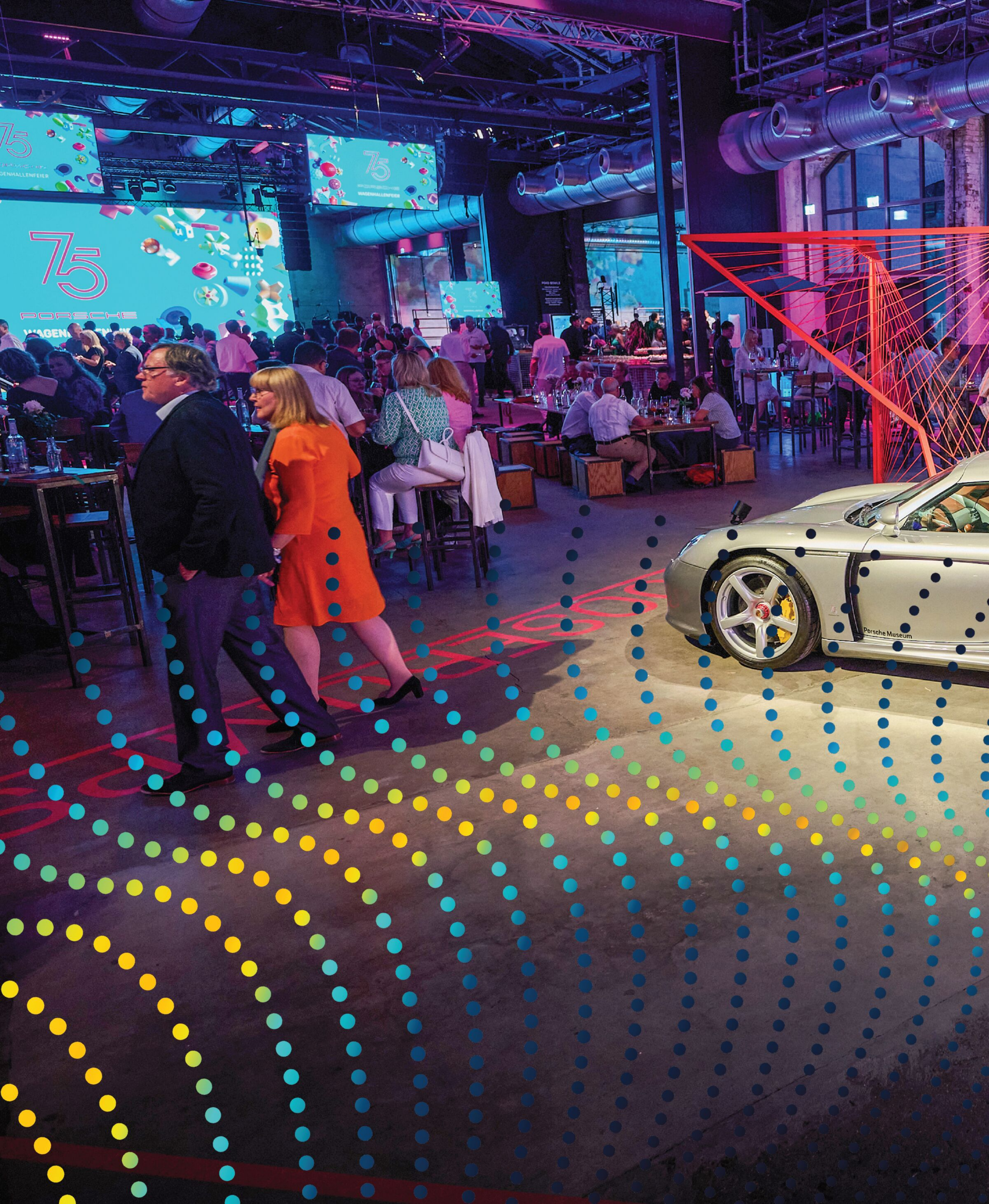
nuPro AS-2500

- Druckvoll – mit schlankem Gehäuse (nur 8 x 14 x 105 cm)
- Für packende TV-Erlebnisse und vollendeten Musikgenuss
- Brillanter HiFi-Sound – vielseitige, individuelle Klangeinstellungen
- Voice+ für bestes Sprachverstehen
- Breite Klangbühne mit Widesound
- Für Wandmontage oder Lowboard
- nuConnect trx ready: Steckplatz für drahtlose Subwooferanbindung

nuPro AS-2500: mit Dolby Digital (AC3), DTS Digital Surround, Analog- und Digitalanschlüssen. 200 Watt Musikleistung. Mehrschichtlack seidenmatt Weiß oder Schwarz, Stoffblende in Schwarz. 495,- Euro (inkl. 19% MwSt., ggf. zzgl. Versand)
Nubert electronic GmbH, Nubertstr. 1, 73529 Schwäb. Gmünd, 30 Tage Rückgaberecht · Webshop: nubert.de · Vorführstudios in Schwäb. Gmünd · Duisburg · Expertenberatung 07171 8712-0

**Heimkinowochen bei Nubert:
Bis 30.10.23 Angebote sichern!**





75
WAGENHALLENFEIER

75
WAGENHALLENFEIER

75
PORSCHE
WAGENHALLENFEIER



Porsche Museum



75

JAHRE
PORSCHE
SPORTWAGEN

MAGAZIN - 75 JAHRE PORSCHE SPORTWAGEN

PAAAARTY

„Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen.“ Das berühmte Zitat Ferry Porsches prägte die Feiern zum 75-jährigen Bestehen der Marke. Jener Ausspruch, der den Anfang des Unternehmens markiert. Was davon nimmt Porsche mit in die Zukunft? Und wie feiert die Szene den runden Geburtstag?



Der Ausspruch von Ferry Porsche steht am Beginn der Geschichte eines Unternehmens, das heute so erfolgreich dasteht, dass man die schweren Jahrzehnte kaum noch wahrhaben will. An Träumereien war nicht zu denken, stattdessen hieß es oft Durchhalten – finanzielle und strukturelle Krisen gehören ebenso zur Geschichte des Unternehmens wie großartige Rennsiege und wegweisende Modelle.

Doch wenn ein Geburtstag ansteht, ist vielleicht auch nicht die Zeit, an schlechte Zeiten zu denken. Im Heute steht Porsche glänzend da, Verkäufe passen, Rendite weiter deutlich zweistellig. So gesehen müssten Porsche Träume doch leichtfallen, denn man kann sie auch umsetzen.

Am Donnerstag die Feier im Museum am für den Verkehr gesperrten Porsche-Kreisel, einen Tag später Clubabend in den Stuttgarter Wagenhallen, dann das „Festival of Dreams“ in Hockenheim am Samstag und Sonntag. Vier Tage Geburtstag. Was nimmt man davon mit?

Es fiel vor allem nicht immer leicht, sich als Firmenvertreter oder -repräsentant am ersten Abend locker und authentisch zu geben. An vielen Stellen wirkte die Veranstaltung doch etwas sehr scripted und auch unfreiwillig komisch, als sich etwa eine Museumswand angesprochen mit dem Namen „Hey Porsche“ zu Wort meldete, die im Interview eher Allgemeinsätze von sich gab zum Thema Träumen und wie beharrlich man sein muss, um sie umzusetzen. In dem etwas steif geratenen Umfeld gab es trotzdem Momente gelungener, lockerer Gespräche, etwa von Ex-Rennfahrer und DTM-Teamchef Timo Bernhard, Designer Michael Mauer oder Frank Walliser, mittlerweile zum Leiter Gesamtfahrzeug-Architektur aufgestiegen.

Doch wer um Himmelswillen hat dem 911 in der dort vorgetragenen Hitliste der zehn besten Porsche-Sportwagen den undankbaren 7. Platz zugewiesen – und das auch noch in dem Jahr, in dem er auf eine 60-jährige Karriere zurückblicken kann? Auch der 356 fuhr mit



VIER TAGE LANG FEIERTEN FAMILIE, UNTER-
NEHMEN UND FANS DEN 75. GEBURTSTAG
DER MARKE. WAS BLEIBT FÜR DIE ZUKUNFT?



Große Sause: In Hockenheim fand das Club- und Typen-offene Treffen für die große, weite Fan-Szene statt. Historischer Motorsport war ein zentrales Thema, der Nachwuchs fand´s gut.





Platz vier knapp am Podium vorbei. Der Ausflug in die Welt der Transaxle-Modelle fiel gleich ganz aus.

Dabei stehen 911, 356, die Vierzylinder-Typen 924, 944 und 968 sowie die Ausnahmeerscheinung 928 im Mittelpunkt der Begeisterung der Fans und Liebhaber. Wurde es besser, als es in den drei folgenden Tagen etwas lockerer zugehen durfte? Sowohl in der Stuttgarter Wagenhalle und in Hockenheim waren Tradition und Markenkern deutlich präsenter. Und es kann ja nicht schaden, zu wissen, wo man herkommt, wenn man sich aufmacht in die Zukunft.

NEWCOMER AUS DER INDEPENDENT-CAR-COMMUNITY

Thomas Ernst ist Präsident des Porsche 356 Club Deutschland. Ein Team des Clubs organisierte im Mai das internationale Clubtreffen mit über 220 Fahrzeugen in München. Mit 720 Mitgliedern ist er nicht nur der größte klassische Porsche-Club, sondern auch älter als der Porsche-Club Deutschland. 2025 blicken die Clubmitglieder auf eine 50-jährige Historie zurück.

Eine gute Wahl sei die Wahl des Ortes Wagenhallen. In den Backsteingebäuden wurden einst Busse repariert, seit 2003 entwickelte sich das Areal von einer Stätte der alternativen Kulturszene hin zu einem Eventgelände. „Hier war eigentlich nur schade, dass nicht mehr Leute kommen konnten.“ Er lobt, dass die Ausstellungswagen zum großen Teil von Club-Mitgliedern kamen und es ein offenes Miteinander von internationalen Clubs und Newcomern gab, die neue Impulse in die Porsche-Szene einbringen.



Mit Newcomern sind vor allen die Vertreter der „Independent-Car-Community“ gemeint, wie sie von Porsche genannt werden. 2018 hat Ken Hake erstmals eines der ungewöhnlichsten Treffen Deutschlands für luftgekühlte 911 initiiert, das seitdem jährlich stattfindet – Petro-Surf auf Sylt. Zuvor hatte er geholfen, das US-Treffen „Luftgekühlt“ mit nach Europa zu bringen.

Ken Hake wurde auf Sylt geboren und wuchs auf der Insel auf, ist aktiver Surfer; sein Vater kaufte 1963 seinen ersten 356 Super 90, die Leidenschaft für die Marke übertrug sich auf den Sohn. Von der amerikanischen Autokultur inspiriert, angelehnt an den Charme der Surfer-Contests im französischen Biarritz, ist das Treffen aus kleinen Anfängen zu einer festen Größe im Veranstaltungskalender der Porsche-Fans geworden. Erstmals öffnete man sich in diesem Jahr auch für Transaxle-Fahrer.

„Wir haben uns natürlich gefreut, dass Porsche uns hier die Hand ausgestreckt hat“, sagt Ken Hake darüber, dass sie Teil der Feiern sein konnten, ein großer Unterschied zu den Veranstaltungen von Porsche zum 70-jährigen Bestehen. Das war vor allem einen Tag später am Wochenende des „Festival of Dreams“ in Hockenheim sichtbar, als Porsche ihnen eine eigene Fläche gab. Die Stuttgarter „Heizr“ waren dabei, bekannte Namen wie Tom Gädtke von „Onassis“, Type 7 und Curves mit Stefan Bogner zu sehen und einige mehr.

DIE MARKE HAT EINE FASZINIERENDE HISTORIE. DER SPAGAT BESTEHT DARIN, TROTZ EINES KOMMERZIELLEN INTERESSES DAS HISTORISCHE NICHT AUS DEN AUGEN ZU VERLIEREN.“

Thomas Ernst

Neue Fanwelt vs. alte Fanwelt, Tradition meets Avantgarde? Der Mythos Porsche wird von beiden Gruppen getragen und wenn man sie dazu fragt, was Porsche heute für Träume haben sollte – also Visionen für die kommenden 75 Jahre – ergibt sich ein überraschend homogenes Bild. „Wir haben in Hockenheim viele Leute kennengelernt, die gut zu unseren Treffen passen“, sagt Hake. Und Thomas Ernst, der selbst wenig später bei Petro-Surf 2023 vor Ort war, sagt: „Ich habe dort viele Porsche-Kollegen getroffen, die auch in den klassischen Clubstrukturen aktiv sind. Es gibt eine große Schnittmenge.“ Die Porsche-Szene sei groß und vielfältig, aber niemand sollte sich zu ernst nehmen, meint Ken Hake: „Am Ende des Tages geht es ja immer darum, dass wir über diese faszinierenden Sportwagen zusammenfinden.“

SCENE MIT VIELEN GEMEINSAMKEITEN

Gibt es am Ende so eine Art gemeinsame Fan-DNA, die die Marke universell trägt? Platz 7 aus der Hitliste des Geburtstagsabend am Museumskreisel in Stuttgart stand in Hockenheim klar auf Platz 1: Die Parkplätze in Hockenheim waren praktisch ausschließlich von Elfern belegt. „Die 356 waren kaum vertreten, aber ich weiß nicht, warum diese Veranstaltung so an den Besitzern dieser Wagen vorbeigegangen ist“, sagt Ernst. Dazu kamen ein paar Cayenne, die im Offroad-Trim auftraten.

Ken Hake und Thomas Ernst treibt die Frage um: Welche Stellung werden die Klassiker und Youngtimer in der Zukunft von Porsche einnehmen? Dieses Thema ging an allen Tagen etwas unter. „Unsere Autos sollen einen Platz in der Gesellschaft und auf der Straße behalten“, sagt Ernst. „Meine Hoffnung ist, dass wir im Bereich E-Fuels vorankommen und Porsche als Vorreiter wahrgenommen wird“, sagt Ken Hake. Der Taycan sei ein unglaublich gutes Auto. „Es muss aber nicht immer ein besser, weiter, höher sein, damit der Kunde ein besseres Fahrerlebnis mit dem Wagen hat.“ Ein Elektrofahrzeug vermittele nicht die gleiche Emotionalität wie ein Verbrenner.

„Die Manager bei Porsche sollten sich bewusst sein, dass die Marke eine faszinierende Historie besitzt. Der Spagat besteht darin, trotz eines kommerziellen Interesses das Historische nicht aus den Augen zu verlieren“, sagt Ernst. Es sei Porsche in der Vergangenheit gut gelungen, etwa die Formen des 911 in anderen Modellen aufzunehmen. Porsche sollte das auch in Zukunft so halten, „unabhängig vom Antriebskonzept.“





Reif für die Insel: Petro Surf auf Sylt gehört zu den etablierten, alternativen Treffen. Organisator Ken Hake (o.l.) hat es 2018 aus der Taufe gehoben. Luftkühlung und Wassersport passen zusammen.





Hall of Fame: Die Feier in der Stuttgarter Wagenhalle geriet locker-gediegen. 356-Club-Präsident Thomas Ernst empfand das offene Miteinander der verschiedenen Gäste und Teilnehmer als gelungen.

Das sei die Klammer, mit der man bei Porsche ein sehr unterschiedliches Publikum bediene, sagt Ken Hake: „Porsche-Kunden sind extrem divers. Da gibt es rennsportaffine Menschen, die den Porsche als ein Stück Freiheit empfinden, um damit zu fahren. Aber er ist auch ein Statussymbol und andere setzen eine Familientradition fort.“ Das Programm in Hockenheim habe vor diesem Hintergrund viele verschiedene Erwartungen gut bedient.

FESTIVAL FÜR ALLE FANS

Wird Porsche von einer Marke zu einer Brand, die Lifestyle-Luxusgüter herstellt? „Das ist in gewisser Weise natürlich schon passiert“, sagt Thomas Ernst. Doch Porsche stehe in dem Bereich einer etablierten Konkurrenz gegenüber. Diese Marken besäßen eine große Historie, seien in dem Feld die Originale. „Und sie werden sicher nicht umgekehrt anfangen Autos zu bauen.“ Unabhängig davon müsse man auch in den Bereichen einen Qualitätsanspruch erfüllen und nicht nur den Namen auf Produkte setzen und über hohe Preise den Mythos zu vermarkten. Automobile zu verkaufen, werde weiter der Schwerpunkt bleiben. „Das wird sich deshalb von alleine regeln.“

Vor Ort waren es in Hockenheim ganz traditionelle Dinge, die zogen: In der Porsche Sprint Challenge Classic fuhren alte 964- und 993-Cup-Fahrzeuge, dazu kamen der Carrera Cup Deutschland und Benelux, in den beiden Rennen der ADAC GT-Masters setzte sich jeweils ein 911 durch. Alles vor gut gefüllten Besucherrängen.

Unter der großen Veranstaltungskuppel wurde ein abwechslungsreiches Programm geboten, doch oft verliefen sich nur wenige Besucher vor die Bühne. Aber auf einmal war es plötzlich voll. Porsche übertrug den Start des gleichzeitig stattfindenden 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Als wenig später wieder zum Programm vor Ort zurückgewechselt wurde, lichteteten sich die Reihen schnell.

Ob die alte Porsche-Welt der vergangenen 75 Jahre den Sprung in die neue Porsche-Welt der kommenden 75 Jahre schaffen wird? Vielleicht muss man nur ein wenig größer denken. Porsche gab mit der Mission X einen Ausblick auf die Supersportwagen-Zukunft, die in dem Fall rein elektrisch ist. „Mich persönlich interessiert so etwas wie der kommende 992 S/T viel mehr“, sagt Ken Hake. Und wenn man schon gefragt wird: „Vielleicht baut Porsche ja doch noch mal einen luftgekühlten 911, der alle Erfahrungen aus dieser Zeit in sich trägt.“ Auch die Fans haben Träume, wenn es um die Zukunft von Porsche geht. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Tobias Kindermann / Porsche

LEASING AUS LEIDENSCHAFT.



75 Jahre Porsche. 75 Jahre Passion für schöne Kurven.
Wir realisieren alle Modelle der Porsche Historie – ob Sport- oder Rennwagen,
neu oder gebraucht. Unsere Leidenschaft für Ihre Passion. LeasAG.

ZEITTADEL – PORSCHE VON 1948 BIS 2023

AUF DIE NÄCHSTEN 75 JAHRE

Die ersten Porsche-Entwicklungen datieren aus dem 19. Jahrhundert, doch erst seit 1948 tragen Marke und Unternehmen den Namen Porsche. Die sich anschließende Geschichte der Firma und ihrer Fahrzeuge ist so komplex wie vielschichtig – folgen Sie dem Zeitstrahl mit den wichtigsten Daten und Fakten aus 75 Jahren Sportwagenbau.

1948



Ferry Porsche und Heinrich Nordhoff, Geschäftsführer von VW, schließen am 17. September einen Vertrag. Porsche darf kein Fahrzeug in der Hubraumklasse zwischen 1,1 und 1,3 Liter für die Konkurrenz entwickeln und berät die Wolfsburger in Entwicklungsfragen. VW sichert die Lieferung von VW-Bauteilen an Porsche, die Mitnutzung des Händlernetzes und eine Lizenzzahlung von 5 DM je gefertigtem Käfer zu.

Der erste Sportwagen von Porsche ist am 8. Juni fahrbereit. Volkswagen liefert Getriebe, Achsen, Lenkung und Motor. Der Wagen leistet, nachdem Porsche die Verdichtung von 5,8:1 auf 7,0:1 angehoben hat, statt 25 nun 35 PS. Damit erreicht der Prototyp mit der Fahrgestellnummer 356-001 eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Nach erfolgreichen Testfahrten in Kärnten, die zum Teil am bis zu 32 Prozent steilen Katschberg-Pass durchgeführt wurden, beginnt die Produktion noch 1948.

Rechtzeitig vor dem Schweizer Automobilsalon wird im Februar das erste 356 Cabrio fertig. Zusammen mit dem Coupé wird es in Genf der Weltöffentlichkeit präsentiert. Auf die ersten Presseberichte 1948 folgen zahlreiche Anfragen aus aller Welt zu den neuen Sportwagen.



75

JAHRE PORSCHE SPORTWAGEN

1949

Im letzten Quartal 1949 – am 26. November – wird die Porsche Konstruktionen GmbH gegründet, deren Leitung Ferry Porsche und Professor Dr. Albert Prinzing übernehmen. In den von der „Karosseriewerke Reutter & Co. GmbH“ gemieteten Hallen beginnen kurz danach in Stuttgart-Zuffenhausen die Produktionsvorbereitungen.

1950

Typ AP17 (AP = Allgaier + Porsche) wird in Frankfurt vorgestellt. Der hochmoderne Schlepper verfügt über einen luftgekühlten Zwei-Zylinder-Dieselmotor mit 18 PS. Der günstige Preis von 4450 DM und die moderne Konstruktion machten ihn zu einem Verkaufsschlager.

Produktionsstart in Stuttgart-Zuffenhausen in den angemieteten Hallen der Firma Reutter, die die Karosserien beisteuert. Im März sind die ersten Coupés fertig und werden für 10.200 DM angeboten.



1951-1959

|1951

Am 30. Januar stirbt der Firmengründer Professor Dr. Ferdinand Porsche. Er wurde 75 Jahre alt. Sein Sohn Ferry Porsche übernimmt die Firma. Die Tochter Louise Piëch bleibt Gesellschafterin.



|1955

Vorstellung auf der IAA: der neue 356 A mit den Typen 1300 (44 PS), 1300 Super (60 PS), 1600 (60 PS) und 1600 Super (75 PS). Neues Spitzenmodell: 1500 GS (100 PS). Von außen kennzeichnet die gewölbte Panoramasscheibe den 356 A. Innen gibt es ein neues Armaturenbrett und eine verbesserte Geräuschdämmung. Ferry Porsche wird überstimmt, als er einen separaten Startknopf einführen will.

|1951

In Le Mans gewinnt der französische Porsche Importeur Auguste Veuillet zusammen mit seinem Beifahrer Edmond Mouche das 24-Stunden-Rennen in der 1100-cm³-Klasse. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 128,1 km/h. Es sind die ersten deutschen Rennwagen, die auf französischem Boden nach dem Krieg wieder ein Rennen bestreiten.

|1953

Der Porsche 550 wird beim Eifelrennen auf dem Nürburgring einem umfangreichen Test unterzogen. Der Viernockenwellenmotor wird beim Pariser Automobilsalon vorgestellt. 110 PS aus 1435 cm³ treffen auf nur 550 kg Gewicht. Der 550 wird bis 1957 gebaut.

|1953

Eine neue Version des 356 wird vorgestellt. Der 1300 Super verfügt bei 5500/min über 60 PS und erreicht eine Endgeschwindigkeit von 160 km/h. Der 1,1-Liter-Motor wird aus dem Programm genommen.



1952 |

Ab März ist ein 1500er Motor mit 60 PS lieferbar. Dazu wird der 356 leicht überarbeitet. Die Stoßstangen sind nun höher positioniert und die Frontscheibe einteilig.

Das erste vollsynchronisierte Porsche Getriebe (Typ 519) wird auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt und geht noch im selben Jahr in Serie.

1952 |

In der neu errichteten Halle von Werk 2 beginnt die Automobilproduktion. Noch im selben Jahr ziehen die Verkaufs- und Konstruktionsabteilung sowie die Geschäftsleitung nach. Ferry Porsche skizzierte in einem New Yorker Restaurant auf einer Serviette den ersten Entwurf jenes Wappens, das fortan als Markenzeichen für die Sportwagenschmiede stehen sollte.

1954 |

Porsche schlägt das Angebot des VW-Chefs Nordhoff aus, in Wolfsburg Chef-Ingenieur zu werden. Eine der Bedingungen von Nordhoff: Die Auflösung der Automobilfirma Porsche. Der fertig entwickelte Geländewagen „Typ 597“ wird nicht von der Bundeswehr angeschafft. Porsche stellt daraufhin das Projekt ein.

1954 |

Zwei weitere Typen werden präsentiert: Der 356 Speedster und der 356 1500 Super, der mit seinen 75 PS eine Spitze von 175 km/h erreicht.





|1956

Mit fast 4300 Fahrzeugen läuft der Verkauf besser als je zuvor. Das Topmodell 1500 GS Carrera hat 100 PS, die mit dem rund 900 kg schweren Coupé leichtes Spiel haben.



|1956

Erster Gesamtsieg in der Sportwagen-WM: Umberto Maglioli/Huschke von Hanstein gewinnen die Targa Florio in einem 550 RS Spyder.



|1958

Als Ersatz für den Speedster kommt der Convertible D aus dem Karosseriewerk Drauz in Heilbronn. Der Neue hat eine höhere Windschutzscheibe mit einem breiten Chromrand. Dadurch werden die Sicht- und Platzverhältnisse verbessert. Auch neu: Kurbelfenster und Sitze aus dem 356 A Cabriolet.

1957 |

Zu den bekannten Schlepper-Modellen Junior, Super und Master kommt der Standard. Mit 25 PS ist er deutlich stärker als das Vorgängermodell A122 (von Allgaier) bzw. P122 (von Porsche).

1957 |

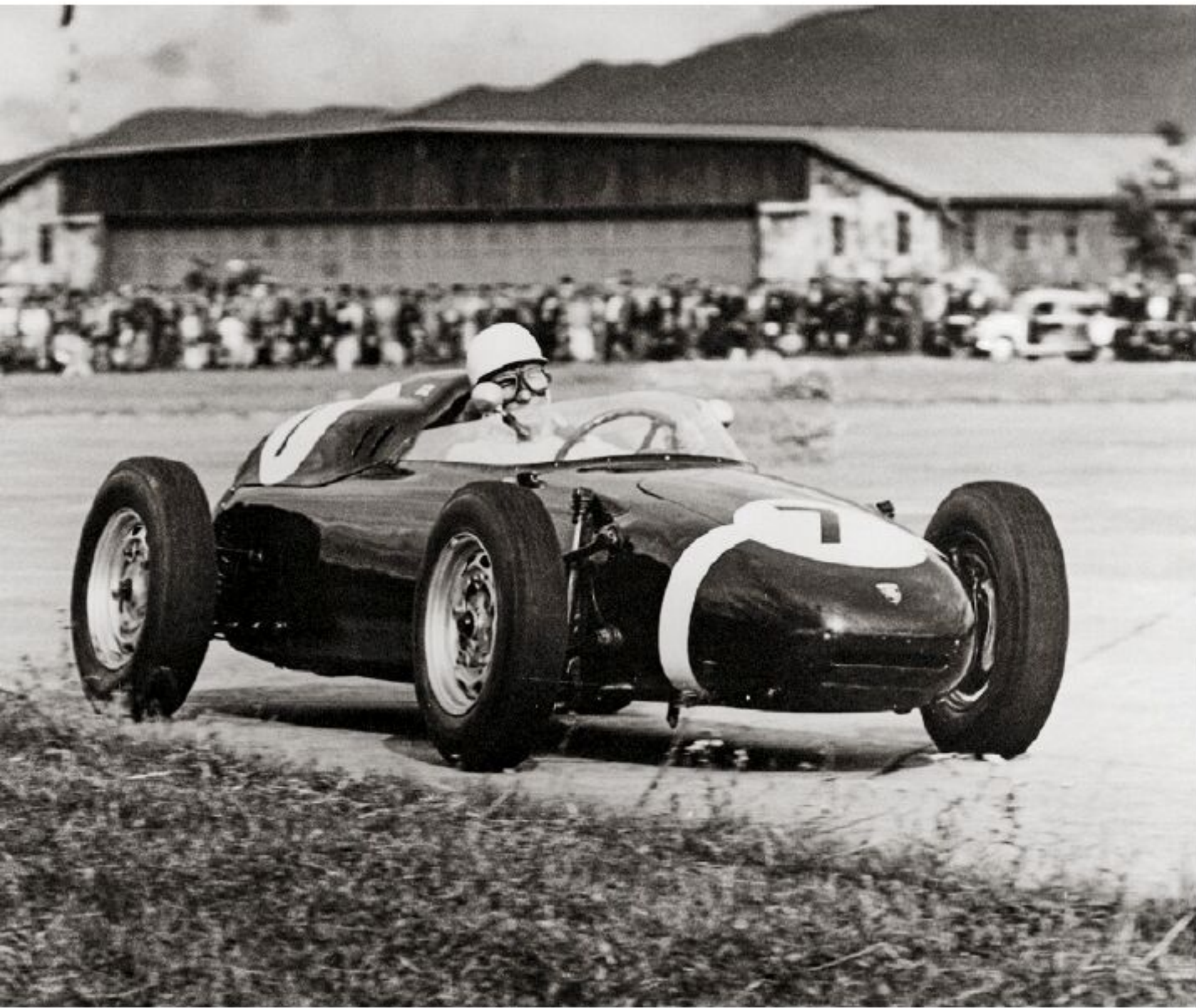
Ab September gibt es das Cabrio auch mit Hardtop. Die 1,3-Liter-Motoren werden aus dem Programm genommen.



1959 |

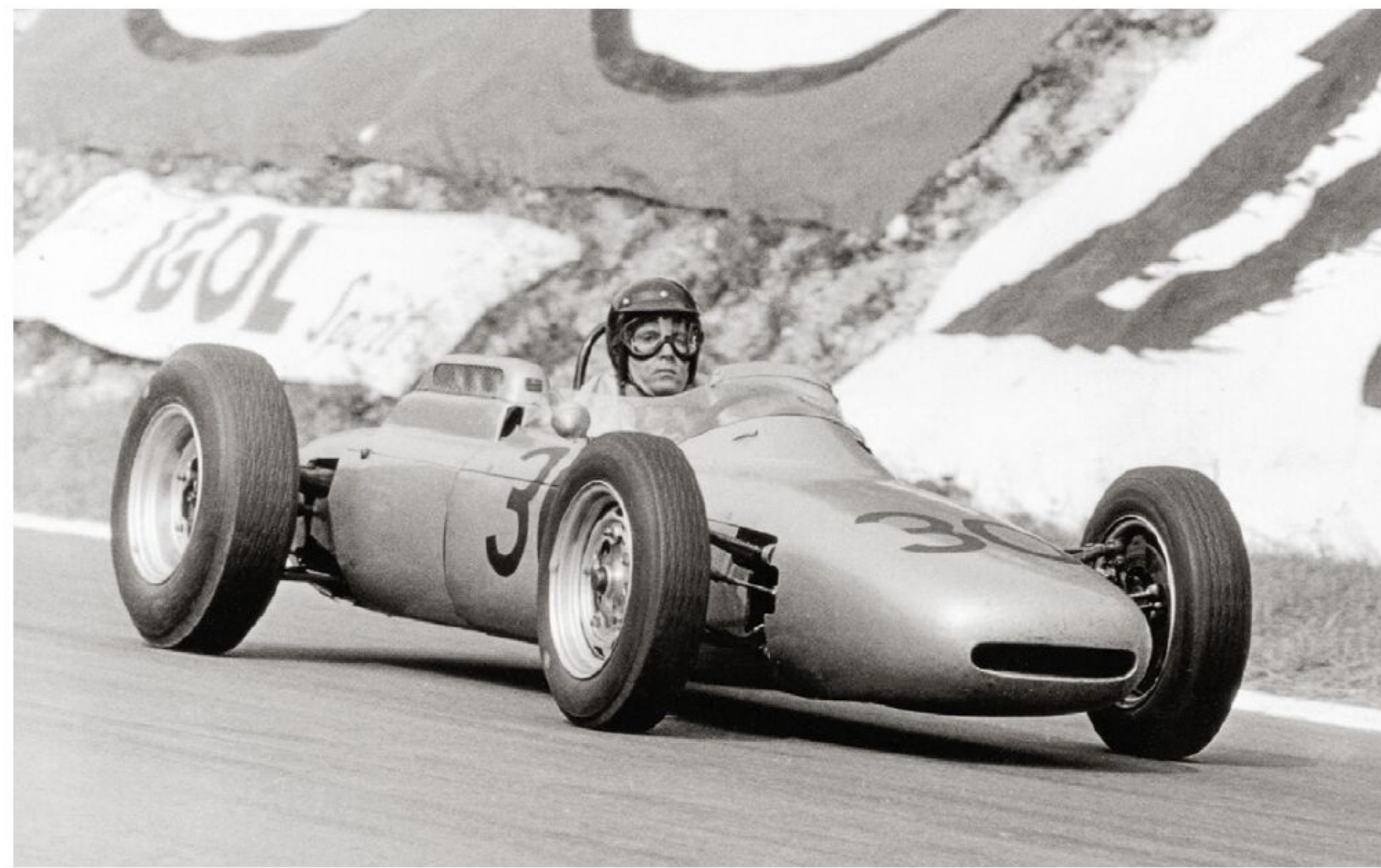
Der 356 B kommt auf den Markt. Das umfangreich überarbeitete Modell ist außen unter anderem an höher gesetzten Scheinwerfern erkennbar. Innen gab es ein neues Lenkrad aus schwarzem statt weißem Kunststoff und einen kürzeren Schalthebel. Insgesamt können über 6400 Fahrzeuge verkauft werden.

1960-1969



|1960

Erster Porsche Monoposto ist der Formel-2-Wagen 718/2 mit der Technik des 718. Für die neue Formel 1 ab 1961 (1,5-Liter-Formel) wird der Typ 787 eingesetzt.



|1962

Optimierte Variante des Typs 804, Nachfolger des 787, dessen neuer Motor aus 1492 cm³ 180 PS holt. Porsche zieht sich zum Ende des Jahres aus der Formel 1 zurück und greift dieses Thema erst 1983 wieder auf. Grund: Durch die zunehmende Entfernung zu den Serienmodellen kann die Formel 1 immer weniger als „Testlabor“ genutzt werden.

|1962

Im April verlässt der 50.000ste Porsche das Werk. Die Tagesproduktion liegt inzwischen bei 50 Fahrzeugen.

|1964

Produktionsstart der neuen Baureihe im September. Nachdem 82 Modelle unter der Bezeichnung 901 vom Band gelaufen sind, legt Peugeot Einspruch ein. Der französische Hersteller hat die Rechte auf alle Nummern mit einer Null in der Mitte. Porsche benennt die



|1961

Der 356 B wird überarbeitet. Erstmals wird auf Wunsch ein elektrisches Stahlschiebedach eingebaut. Alle Coupés erhalten größere Front- und Heckscheiben. Die Preisspanne für den intern „T 6“ genannten Typ reichte von 13.850 DM für das preiswerteste Coupé bis hin zu 17.820 DM für das Super 90 Cabrio.



|1963

Weltpremiere auf der IAA: der neue Porsche 901 wird vorgestellt. Design, Sechszylinder-Motor (Boxer mit 130 PS) und Schräglenker-Hinterachse sind komplett neu. Die Produktion beginnt erst ein Jahr später.

|1963

Der 356 bekommt eine letzte Überarbeitung und heißt nun 356 C. Varianten: 1600 (75 PS), 1600 SC (95 PS), 2000 GS Carrera 2 (130 PS). Alle Porsche haben ab sofort an allen vier Rädern Scheibenbremsen. Die Produktion läuft bis September 1965.

|1963

Porsche übernimmt für sechs Millionen DM die „Karosserie Reutter & Co. GmbH“, die nicht in neue Fertigungsanlagen für den 901 investieren will.

|1965

Der 356 C wird abgelöst. Die Nachfolge als Einstiegsvariante übernimmt der 912, der – einfacher ausgestattet und mit einem 90-PS-Vierzylinder-Motor bestückt – über 5000 DM billiger ist als der 911.



|1965

Bei der Targa Florio erreichen Gerhard Mitter und Colin Davis auf einem Porsche 904-8 den zweiten Platz. Weitere Erfolge: Beim zur Marken-WM zählenden 12-Stunden-Rennen von Sebring können sich vier Porsche Carrera GTS unter den ersten zehn Fahrzeugen im Gesamtklassement platzieren. Bei der Rallye Monte Carlo gelingt dem neuen 911 beim ersten Einsatz der erste Sieg.

|1967

Als erster deutscher Hersteller bietet Porsche seinen Kunden ein halbautomatisches Viergang-Getriebe an. Ihre Zuverlässigkeit beweist die so genannte Sportomatic beim Marathon de la Route auf dem Nürburgring. Das neue Basismodell heißt 911 T (Touring) und kostet unter 20.000 DM, die besser ausgestattete Version nennt sich 911 L (Luxus). Erstmals ist auch der 912 als Targa zu bestellen.



|1969

Die 911 haben jetzt 2,2 Liter Hubraum, was der Leistung zugute kommt. Der 911 T hat 125 PS, der 911 E 155 PS und der 911 S 180 PS. Gleichzeitig wird der 912 aus dem Programm genommen. Neuvorstellung: Der gemeinsam mit Volkswagen entwickelte 914 wird im September auf der IAA präsentiert. Angeboten werden soll er mit zwei Motorisierungen: einem 1,7-Liter-Vierzylinder von VW mit 80 PS und einem, deutlich teureren, 2-Liter-Sechszylinder mit 110 PS.



|1969

Porsche gewinnt mit dem Typ 908 dank 6 Gesamtsiegen überlegen die Markenweltmeisterschaft. Der erste Sieg des 917 auf dem Österreichring mit Jo Siffert und Kurt Ahrens am Steuer sorgt für den insgesamt siebten Triumph bei diesem 10 Läufe umfassenden Meisterschaftsprädikat.

|1966

Neues Spitzenmodell: Der 911 S verfügt über 160 PS. Stabilisatoren verbessern das Fahrverhalten. Die kennzeichnenden, geschmiedeten „Fuchs-Felgen“ bleiben über 20 Jahre lang im Sortiment.



|1968

Noch mehr Leistung: 907/8 und 908 legen den Grundstein für eine lange Serie von Gesamtsiegen und Titelergebnissen bei der Marken-WM. Der Achtzylinder ist mittig unter der Kunststoffkarosserie positioniert und liefert offiziell 310 PS. Inoffiziell waren es bis zu 350 PS. Fahrfertig wiegt das Fahrzeug lediglich 680 kg.

1970-1979



|1970

Gewinn der Markenweltmeisterschaft mit neun von zehn möglichen Siegen, darunter erstmals bei den 24 Stunden von Le Mans. Auf einem Porsche 908/03 fahren die Fahrerteams Jo Siffert/Brian Redman und Leo Kinnunen/Pedro Rodriguez bei der Targa Florio einen Doppelsieg heraus.



|1972

Neues Topmodell ist der 911 Carrera RS. Aus 2,7 Litern Hubraum schöpft er 210 PS und beschleunigt bis auf 245 km/h. Die Nachfrage ist so groß, dass statt der geplanten 500 insgesamt 1525 Fahrzeuge produziert werden. Der Ur-911 läuft nach 77.155 Exemplaren aus. Interne Bezeichnung für das Nachfolgemodell: G-Serie. Der 914 bekommt einen leistungsgesteigerten 2,0-Liter-VW-Motor, der den Porsche Sechszylinder ablöst.

|1972

Der Porsche 917/10 CanAm-Spider setzt neue Maßstäbe: luftgekühlter 180°-V12 mit Turbolader, 4999 cm³, 1000 PS.

|1974

Der 911 Turbo wird auf dem Pariser Salon vorgestellt. Sein 3,0-Liter-Turbo-Motor leistet 260 PS bei 5500/min. Auch äußerlich gut zu unterscheiden: der Turbo hat einen großen Heckspoiler und eine breitere Karosserie. Dazu kommt eine luxuriöse Ausstattung mit Stereo-Kassettenradio, elektrischen Fensterhebern und einer Lederausstattung. Nur 109 Exemplare des 911 Carrera RS 3.0 kommen in den Handel. 230 PS, 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 250 km/h Spitze.



1971 |

Der Hubraum der 911-Motoren wird von 2,2 auf 2,4 Liter vergrößert. Damit steigt auch die Leistung: auf 130 PS beim 911 T, 165 PS beim 911 E und 190 PS beim 911 S. Gleichzeitig wird die Verdichtung zurückgenommen, sodass nun mit Normalbenzin gefahren werden kann. Grund für diese Änderung sind verschärfte Abgasnormen in den USA. Der 911 S erhält als erster Seriensportwagen der Welt einen Frontspoiler.



1973 |

Die Baureihe 911 wird zum Modelljahr 74 überarbeitet und auf der IAA vorgestellt. Neue Stossfänger, serienmäßige Kopfstützen und Sicherheitsgurte erhöhen die passive Sicherheit, ein größerer Tank mit 85 Litern die Reichweite. Die Auspuffanlagen sind ab sofort aus rostfreiem Stahl gefertigt. Die Motoren werden auf 2,7 Liter aufgebohrt, das Einstiegsmodell heißt nun 911 und verfügt über 150 PS. Der 911 S bietet jetzt 175 PS. Der 914 bekommt eine neue Einstiegsmotorisierung. Ein 1,8-Liter-Aggregat mit 85 PS ersetzt den alten 1,7-Liter mit 80 PS.



|1979

Die Baureihe 928 wird erweitert. Neues Spitzenmodell ist der 928 S, der zum Modelljahr 1980 eingeführt wird. Sein 4,7-Liter-Motor, dessen Verdichtung auf 10,1:1 angehoben wurde, leistet beeindruckende 300 PS bei 5900/min. Der 924 erhält ein leichtes Facelift. Neue Optionen: gegen Aufpreis sind Fünfgang-Getriebe, elektrische Fensterheber und ein Sportfahrwerk erhältlich. Erstmals werden für den japanischen und amerikanischen Markt Versionen mit Katalysator und Lambdasonde angeboten.



|1977

Der 928 wird auf dem Genfer Salon der Öffentlichkeit vorgestellt. Der wassergekühlte Achtzylinder mit 4,5 Litern Hubraum leistet 240 PS bei 5500/min. Getriebe und Differenzial sitzen genau wie beim 924 an der Hinterachse (Transaxle-Bauweise), was für eine ausgewogene Gewichtsverteilung sorgt. Der 911 Turbo-Motor hat nun 3,3 Liter Hubraum. Auch neu: der Ladeluftkühler, wodurch jetzt 300 statt 260 PS anstehen.

|1979

Klaus Ludwig gewinnt die Deutsche Rennsportmeisterschaft auf einem Porsche 935 K3 von Kremer Racing. Zusammen mit Don und Bill Whittington siegt diese Kombination auch in Le Mans.



|1975

Für ein Jahr kommt der 912 zurück. Als Folge der Ölkrise verlangt der Markt nach einem sparsamen Einstiegsmodell (2,0 Liter Hubraum, 90 PS).

|1977

Der 250.000ste Porsche, ein 911 2.7 Liter Coupé, läuft am 3. Juni vom Band.

1976 |

Ab sofort gibt es nur noch zwei 911-Modelle mit Saugmotor: den 911 mit 2,7 Litern Hubraum und 165 PS sowie den Carrera mit 3 Litern Hubraum und 200 PS. Der 911 S entfällt. Der Porsche 924 kommt auf den Markt. Motor: erstmals bei Porsche wassergekühlt, Vierzylinder mit 2,0 Litern Hubraum und 125 PS bei 5800/min; Transaxle-Bauweise, also Getriebe und Differenzial in einem Gehäuse an der Hinterachse.



1978 |

Mit dem 924 Turbo reagiert Porsche auf viele Kundenanfragen nach mehr Leistung für dieses Modell.

Vorgestellt wird das nun 170 PS starke Modell im Sommer 1978, die ersten Auslieferungen beginnen im Januar 1979. Alle Porsche 924 sind ab sofort serienmäßig mit Leichtmetallrädern ausgerüstet. Der 911 Carrera wird aus dem Programm gestrichen. Einzig verbleibendes Modell neben dem Turbo ist der 911 SC, dessen 3-Liter-Motor 180 PS leistet.

1980-1989

|1980

Auf Basis des 924 Turbo werden zwei Kleinserien angeboten: der 924 Carrera GT mit 210 PS und der 924 Carrera GTS mit 245 PS. In diesem Jahr läuft auch der 100.000ste 924 vom Band. Der 3,0-Liter-Motor im 911 bietet jetzt 188 PS. Neben etwas geringerem Verbrauch steigt die Höchstgeschwindigkeit um fünf auf nun 225 km/h. Neu im Innenraum ist das Dreispeichenlenkrad. Ab dem Modelljahr 1981, das im September 1980 nach den Werksferien beginnt, haben alle Modelle sieben Jahren Garantie gegen Durchrostung. Möglich wird das durch eine komplett feuerverzinkte Karosserie.



|1982

19./20. Juni: Der 956 beginnt seine Siegesserie mit einem Dreifachsieg in Le Mans. Die Startnummern 1, 2 und 3 überqueren in Formation als Erster, Zweiter und Dritter gemeinsam die Ziellinie. Das Siegerfahrzeug wurde von Jacky Ickx und Derek Bell pilotiert. Gewinn der Fahrer- und Markenweltmeisterschaft.



|1982

Der Porsche 944 ist ab Frühjahr zu haben. Sein 163-PS-Motor beschleunigt das 1180 kg schwere Coupé auf bis zu 220 km/h. Der 240 PS starke 4,5-Liter-V8-Motor des 928 wird nach den Werksferien nicht mehr angeboten, der 928 S mit 300 PS bleibt im Verkaufsprogramm. Auf dem Genfer Automobilsalon zeigt Porsche die Serienversion des 911 SC Cabrio. Das Design der Studie wird bis auf wenige Details komplett übernommen.



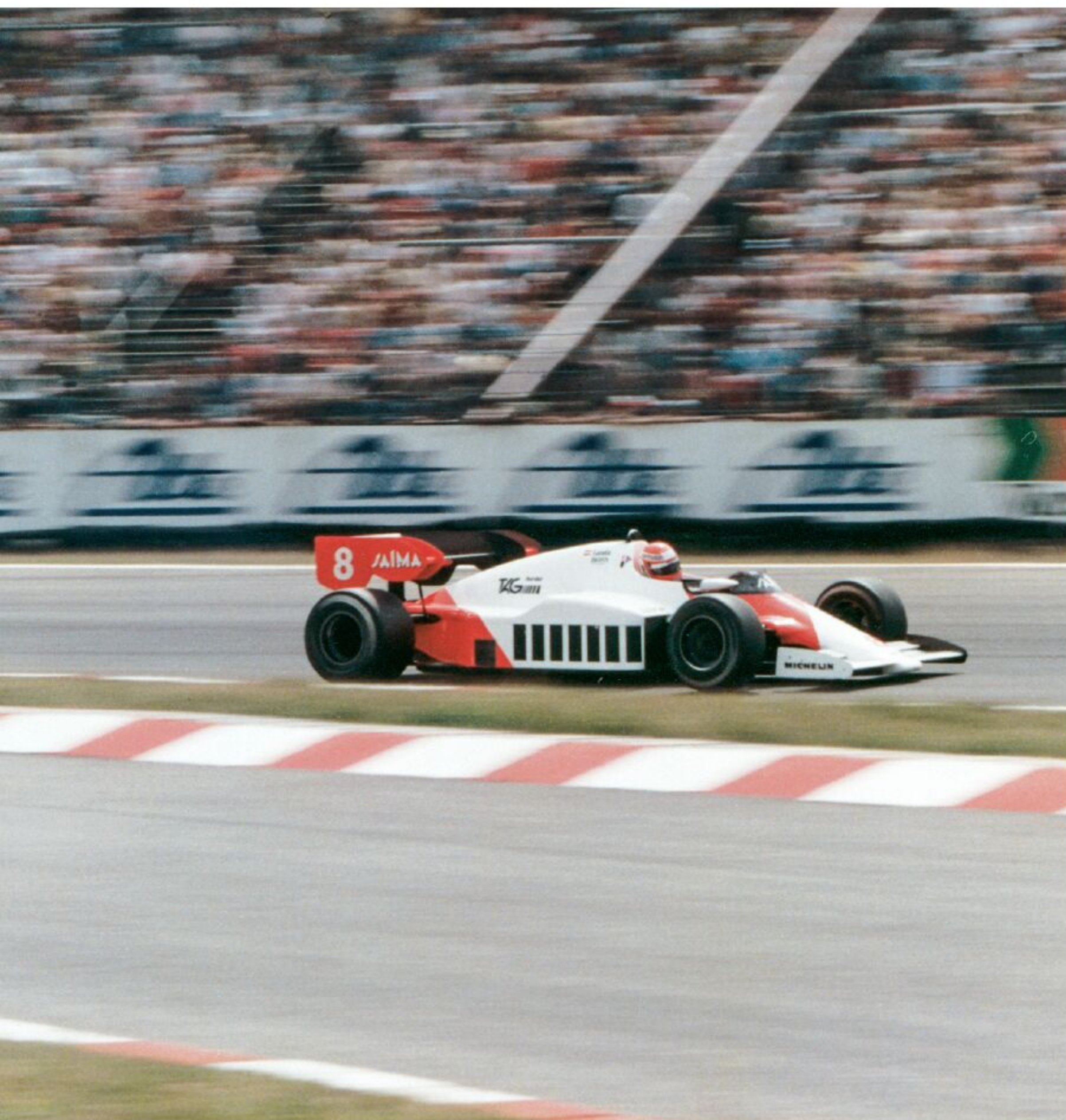
|1981

Für den 911 SC bringt das Modelljahr 1981 einen überarbeiteten Sechszylinder-Motor: Eine höhere Verdichtung bei unveränderten 3000 cm³ Hubraum sorgt jetzt für 204 PS bei 5900/min. Auf der IAA in Frankfurt feiert der neue 944 Weltpremiere. Sein Vierzylinder mit elektronischer Benzineinspritzung leistet 163 PS aus 2,5 Litern Hubraum. Ebenfalls vorgestellt wird die aufsehenerregende Studie eines 911 Cabrio mit Turbo und Allradantrieb.



|1983

Das 911 Cabrio ist nun offiziell zu kaufen und wird ein voller Erfolg. Der 928 S erhält ein sanftes Facelift. Als Sonderausstattung ist nun ein Anti-Blockier-System zu haben. Der Motor des Porsche 911 wird auf 3,2 Liter Hubraum vergrößert, die Leistung steigt auf 231 PS. Neue Bezeichnung: statt SC nun Carrera.



| 1984

Der F1-V6-Turbo tritt seine Siegesserie an. Bis zu 1000 PS aus nur 1,5 Litern Hubraum und eine hervorragende Zuverlässigkeit sichern dem McLaren-Porsche-Team den Formel-1-Konstrukteurstitel.

| 1986

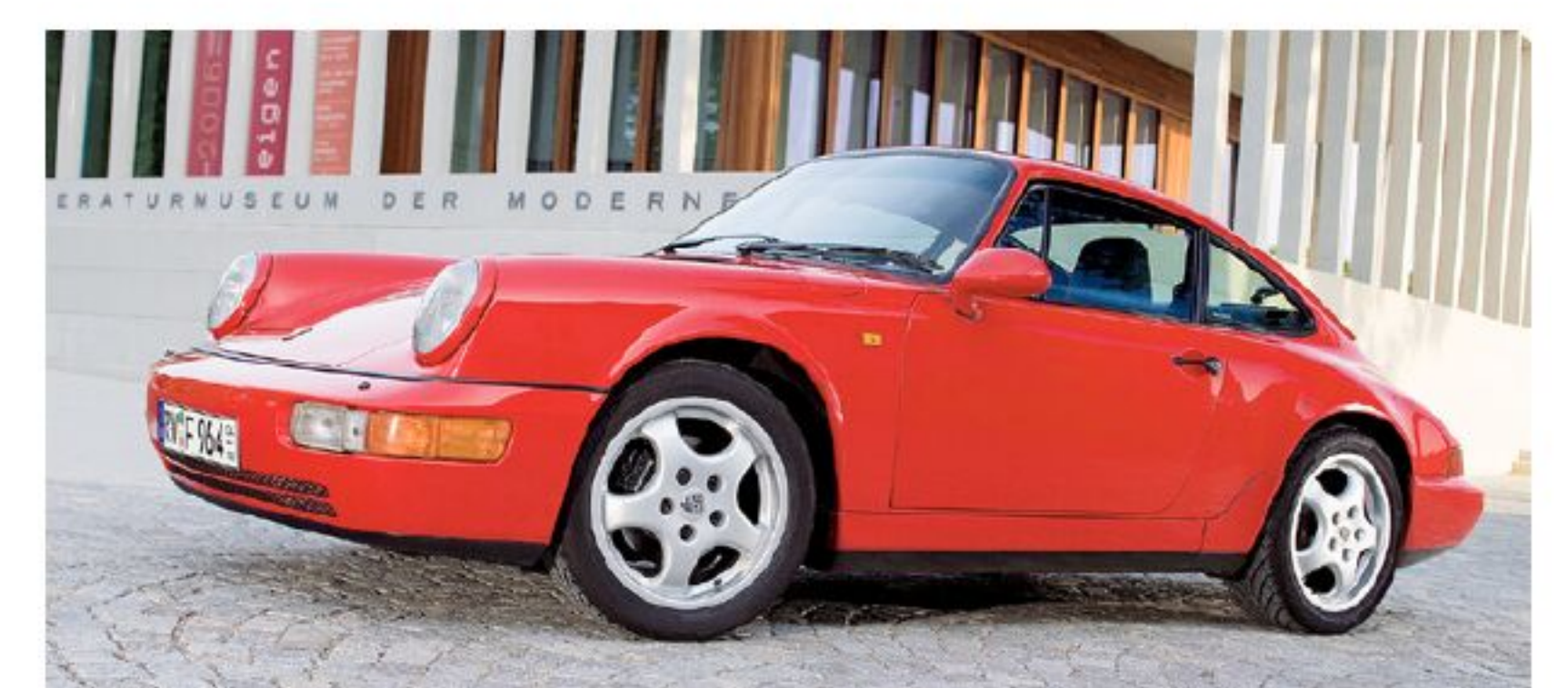
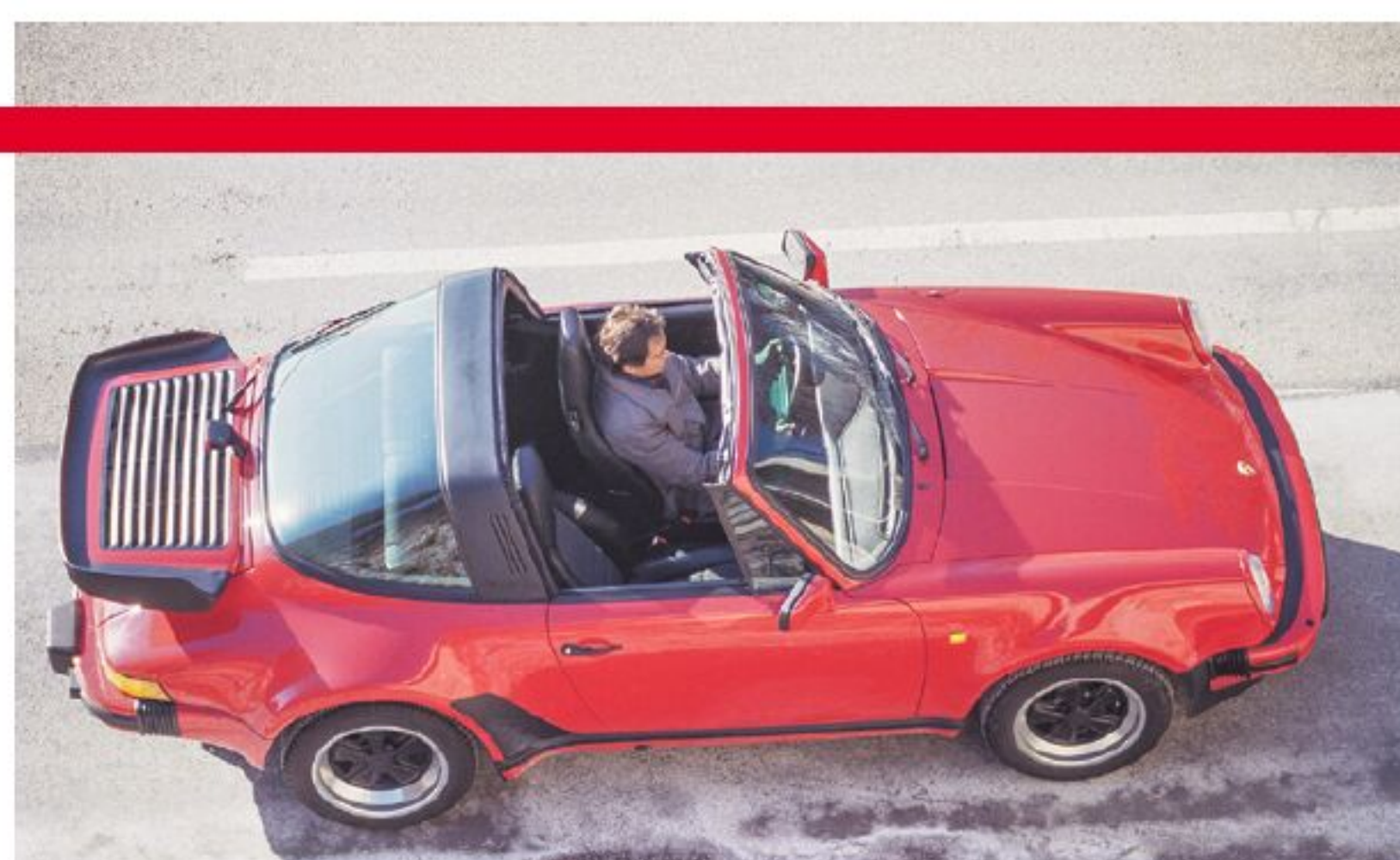
Der vielbeachtete Flugmotor PFM 3200 wird vorgestellt und unterstreicht seine Zuverlässigkeit durch einen Flug um die Welt.

| 1986

Der 928 erfährt eine Überarbeitung. Der S wird durch den S4 ersetzt, dessen 5-Liter-Motor nun 320 PS hat; gleiche Leistung mit und ohne Katalysator, wahlweise auch mit Viergang-Automatik, 270 km/h Höchstgeschwindigkeit. Der 944 S wird vorgestellt: 4 Zylinder, Vierventiltechnik, 190 PS, 228 km/h Spitze.

| 1985

Der 944 Turbo wird präsentiert. Seine 220 PS ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h. Die gesamte Modellreihe wird leicht überarbeitet, Sitze aus dem Turbo auch für den 944. Der 928 S mit Kat verfügt über 5,0 Liter Hubraum und 288 PS, ABS ab Modelljahr 1986 serienmäßig. Präsentation des 924 S: 150 PS, 215 km/h Spitze. Die Version mit 125 PS entfällt. Auf der IAA wird der 959 als Studie vorgestellt. Er hat alles was gut und teuer ist: Allradantrieb, elektronisch geregeltes Fahrwerk, Vierventiltechnik. Alle Porsche haben ab sofort 10 Jahre Garantie gegen Durchrostung.



| 1987

Der 911 Turbo ist nun auch als Targa und Cabrio lieferbar. Auf der IAA wird der Speedster gezeigt. Kennzeichnend für ihn: geringes Gewicht und niedrige Frontscheibe. Zunächst auf 1000 Stück limitiert: 944 Turbo S mit 250 PS. Ab dem Modelljahr 1989 hat der 944 Turbo den gleichen 2,5-Liter-Motor. Der Porsche 959 wird ausgeliefert. Die 292 Exemplare wurden zu einem Stückpreis von 420.000 DM in alle Welt verkauft. Technische Eckdaten: 2,9 Liter Hubraum, 2 Turbolader, Vierventiltechnik, 450 PS, 315 km/h Spitze, 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

| 1989

Die G-Serie des 911 endet nach über 175.000 Stück, der Typ 964 wird Nachfolger. Beim Carrera 2 (3,6 Liter Hubraum, 250 PS) gehören ein geregelter Katalysator und ABS zur Serienausstattung des Modelljahres 1990. Neu im Angebot ist die Tiptronic: ein Automatikgetriebe, bei dem der Fahrer wahlweise auch manuell schalten kann. Der neue 928 GT hat 330 PS, die ihn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h zum schnellsten Porsche des aktuellen Programms machen. Ab Juni ist das 944 Cabrio lieferbar.



1990-1999



|1990

Im belgischen Zolder feiert der neu ausgeschriebene Porsche Carrera Cup, der aus dem 944 Turbo Cup hervorging, Premiere. Als Basisfahrzeug dient der 911 Carrera 2, der bei Porsche Motorsport in Weissach entsteht. Der luftgekühlte 3,6-l-Sechszylinder leistet 265 PS und verfügt über geregelte Abgaskatalysatoren. Auftaktgewinner und Meister am Ende der Saison ist Olaf Manthey.

|1992

Der Vorstandsvorsitzende Arno Bohn verlässt zum 30. September das Unternehmen. Seine Aufgaben übernimmt zunächst kommissarisch Wendelin Wiedeking, der auch neuer Sprecher des Vorstandes wird. Bisher war er Vorstand für Produktion und Materialwirtschaft. Erstmals muss Porsche, bedingt durch eine schwierige wirtschaftliche Lage, Kurzarbeit anmelden und betriebsbedingte Entlassungen vornehmen.



|1994

Ab September ist der 911 Carrera 4 mit Allradantrieb als Coupé und Cabrio erhältlich. Eine Visco-Kupplung reagiert auf Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse und verteilt die Kraft entsprechend. Das Automatikgetriebe Tiptronic S bietet zwei Schaltwippen am Lenkrad, mit denen geschaltet werden kann ohne die Hände von Lenkrad zu nehmen.

1991 |

Der 944 läuft aus. Die Produktion wird von Neckarsulm nach Zuffenhausen verlegt. Ein neues Sondermodell zum Abschluss: 944 Turbo Cabrio. Insgesamt laufen über 163.000 Einheiten des 944 vom Band. Alle Modelle haben ab August Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig an Bord.



1993 |

Ab dem Frühjahr gibt es den 968 Turbo S zu kaufen, 305 PS, 280 km/h Spitze. Auch der 911 Turbo bekommt eine Modellpflege: nun mit 3,6 Litern, 360 PS und 280 km/h Spitze. Weltpremiere in Frankfurt auf der IAA: Der 911 ist grundlegend überarbeitet worden. Der Typ 993 genannte Nachfolger besitzt einen überarbeiteten 3,6-Liter-Motor mit 272 PS. Das Design der letzten luftgekühlten 911-Baureihe wurde modernisiert, so sind die Stoßfänger jetzt integriert und die Scheinwerfer stehen flacher. Auf der Motor Show in Detroit wird die Studie „Boxster“ vorgestellt.



|1995

Neue Modelle: 911 Carrera RS mit 300 PS, 911 Turbo mit 408 PS, 911 GT2 mit 430 PS starkem Biturbo-Motor; im September werden Carrera 4S und der 911 Targa vorgestellt. Das Glasdach im Targa lässt sich erstmals elektrisch öffnen und hinter die Heckscheibe fahren. Die Baureihen 968 und 928 laufen im Sommer aus.

|1997

Ein neuer 911 wird vorgestellt: Der wassergekühlte 3,4-Liter-Sechszylinder-Boxer mit Vierventiltechnik leistet 300 PS. Die Karosserie des 996 genannten Typs ist optisch stark überarbeitet, aber noch immer als typischer 911 zu erkennen. Der letzte luftgekühlte Typ, der neu auf den Markt kommt, ist der 993 Turbo S mit 450 PS. Aufgrund der hohen Boxster-Nachfrage beginnt parallel die Produktion des Roadsters in Finnland.



|1999

Der Porsche 911 GT3 beerbt den 911 Carrera RS (Typ 993). Mit 360 PS aus 3,6 Litern Hubraum beschleunigt er in unter 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h; Höchstgeschwindigkeit 302 km/h. Ergänzung der Palette durch Boxster S (3,2 Liter, 252 PS, 260 km/h Spitze), zu erkennen am mittleren Lufteinlass vorn. Der kleinere Motor bleibt im Programm, wird aber zum Modelljahr 2000 auf 2,7 Liter vergrößert und leistet 220 PS.

1996 |

Top-911 für den Rennsport: Der GT1 ist mit einem 600 PS starken und 3,2 Liter großen Turbo-Motor ausgerüstet, Höchstgeschwindigkeit bis zu 320 km/h. Aus Reglementgründen wird eine Miniserie von 20 Stück des Supersportwagens aufgelegt.



1996 |

Die 24 Stunden von Le Mans sind Premiere für den 911 GT1, der in seiner Klasse auch gewinnt. Der Gesamtsieg geht an einen WSC-Porsche vom Joest Team.



1998 |

Am 27. März stirbt Professor Dr. Ferry Porsche im Alter von 88 Jahren. Das Geschäftsjahr 1997/98 schließt Porsche mit dem bislang höchsten Gewinn der Firmengeschichte ab. Der Jahresüberschuss beläuft sich auf knapp 277 Millionen DM. Im Juni wird die Entwicklung einer dritten Baureihe beschlossen.

2000-2009



|2000

Nach zwei Jahren Pause kommt der 911 Turbo wieder. 420 PS beschleunigen den Turbo auf 305 km/h, den Spurt von Null auf 100 absolviert der Neue in 4,2 Sekunden. Sondermodell: Der 911 Millennium mit umfangreicher Ausstattung und aufgewertetem Interieur ist auf 911 Einheiten limitiert.

|2002

Erstmals kann Porsche innerhalb eines Geschäftsjahres mehr als 50.000 Fahrzeuge absetzen. Der Umsatz liegt bei 4,4 Milliarden Euro, die Umsatzrendite bei über 13 Prozent. Das neue Werk in Leipzig wird eingeweiht, die Produktion von Cayenne und GT läuft an.



|2004

Der neue 911 (997) hat wieder runde Frontleuchten. Technisch ändert sich zum Vorgängertyp 996 wenig. Die Leistung steigt um fünf PS. Vorerst sind nur die Versionen 911 Carrera mit 325 PS und Carrera S mit 355 PS zu haben. Auch der Boxster kommt in überarbeiteter Form. Der Typ 987 ist weiterhin mit zwei verschiedenen Motoren lieferbar: einem 2,7-Liter mit jetzt 240 PS und als Boxster S mit 280 PS aus 3,4 Litern Hubraum.

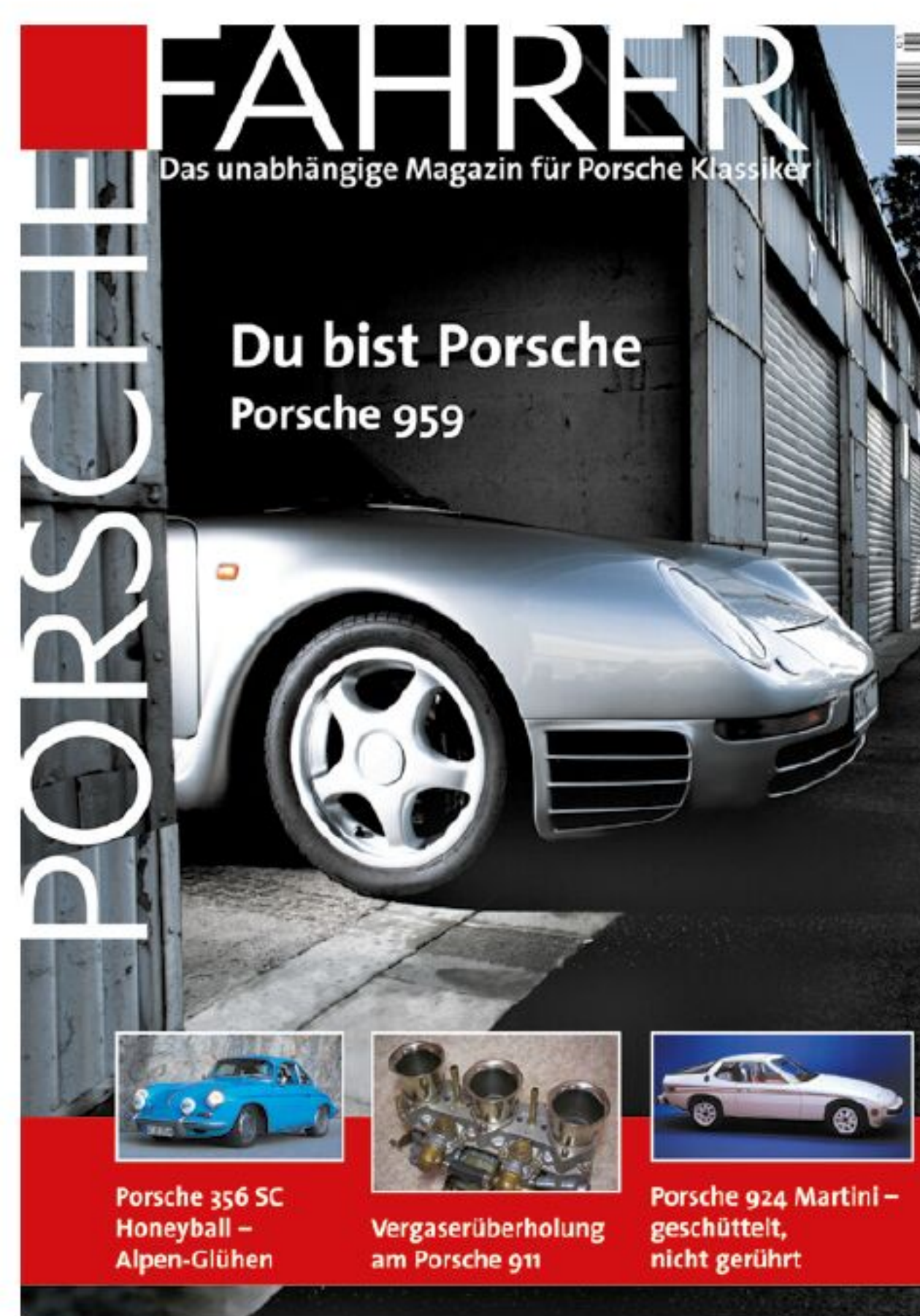
2001 |

Der Boxer-Motor des 911 Carrera bekommt einen neuen Zylinderkopf mit variablem Ventilhub (Vario-Cam) und mehr Hubraum. Aus nun 3,6 Litern schöpft er 320 PS Leistung. Der 911 Targa feiert sein Comeback. Vorstellung des GT2 auf der Detroit Motor Show. Mit 462 PS ist er der bisher stärkste Serien-Porsche. Als erster Sportwagen ist er serienmäßig mit Keramik-Bremsscheiben ausgerüstet.



2003 |

In Genf vorgestellt: der Supersportwagen GT; ein Roadster mit Monocoque-Chassis aus Kohlefaserverbundstoffen, 612 PS starkem V10-Motor und mit Keramikbremsen. Bis Juni 2006 werden in Leipzig 1270 Stück gebaut.



| 2005

Premiere in Laguna Seca: Der RS Spyder mit 3,4- Liter-V8 ist für Kunden-Teams in der ALMS gebaut.



| 2007

Erste Ausgabe PORSCHEFAHRER

| 2009

Ferry Porsche hat ihn sich immer gewünscht: den Porsche mit Platz für Vier und praktischer Heckklappe. Die Sportlimousine trägt den Namen Panamera.

| 2009

Die Porsche-Geschichte erhält eine neue Heimat. Am 28. Januar wird das Porsche-Museum feierlich eröffnet, Archiv und Werkstatt sind angegliedert. Es wurden rund 6000 Tonnen Stahl auf 5600 qm verbaut.



| 2006 |

Der 911 bekommt wieder eine Turbo-Version als Spitzenmodell (480 PS, von 0 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden). Der GT3 ohne Turbo bringt es auf 415 PS. Neues Einstiegsmodell in das Cayman-Programm: 2,7 Liter Hubraum, 245 PS, 258 km/h. Der Boxster bekommt beide Motoren aus dem Cayman. Spitzenmodell Boxster S nun mit 295 PS. Der Turbo S krönt die Cayenne Baureihe mit 521 PS, die bis zu 270 km/h ermöglichen. Ende des Jahres wird ein Facelift präsentiert mit leichten Karosserieretuschen und verbesserten Motoren die jetzt einen Bereich von 290 bis 500 PS abdecken.

| 2008 |

Porsche erhöht seine Anteile bei VW auf 35,14 Prozent. Damit hat Porsche die faktische Mehrheit in der Hauptversammlung bei Volkswagen. Nach dem Wertpapierübernahmegesetz ist Volkswagen nach Porsche-Angaben damit ein Tochterunternehmen der Stuttgarter.



2010-2023



|2010

Der auf 500 Stück limitierte GT2 RS, mit 620 PS bei 6500/min leistungsstärkster Straßen-Porsche aller Zeiten, wird vorgestellt.



|2013

Der 918 Spyder ist da. Für 768 026 Euro können sich gute Kunden des Hauses einen der Hybrid-Supersportwagen vorbestellen. Deutlich praktischer: der neue, kompaktere SUV Macan.



|2015

Porsche kann es noch. Beim 24-h-Rennen in Le Mans gelingt mit dem 919 Hybrid ein Doppelsieg.

2011|

Präsentation des neuen 991 auf der IAA in Frankfurt. Porsche hat nachgerechnet: von den 700 000 gebauten 911 sind 80 Prozent noch fahrbereit und zugelassen.

2014|

Es gibt wieder einen 911 Targa mit Bügel! Mit Hightech-Dach und Allradantrieb schlägt das neue Sicherheitscabriolet die Brücke zwischen Gestern und Heute.

2012|

Am 5. April stirbt Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche, der Mann, der dem Jahrhundertentwurf Porsche 911 seine Form gab, im Alter von 76 Jahren.





|2016

Das letzte Mal gab es einen 911 R in den Sechzigerjahren. Der neue R der Generation 991 leistet 500 PS, fährt 323 km/h Spitze und ist teurer als ein Turbo. Und trotzdem ruckzuck ausverkauft.



|2021

Ein Feuerwerk der Modellvielfalt wird abgebrannt. Neu ist der Boxster "25 Jahre", der Taycan geht in die Produktion, es kommen 911 GT3, Cayenne Turbo GT und Cayman GT4 RS.

|2018

Nachschub aus dem 3D-Drucker. Porsche Classic nimmt die Produktion fehlender, seltener, aber unbedingt benötigter Ersatzteile auf. Der Markt für klassische Porsche erlebt seit Jahren einen Boom. Zum 70. Geburtstag schenkt sich der Hersteller die Studie "911 Speedster Concept" – 2019 geht der neue Speedster in Serie.

|2022

Der Börsengang der Porsche AG ist der größte, der in Europa je stattfand. Marke und Wertpapiere sind begehrt.



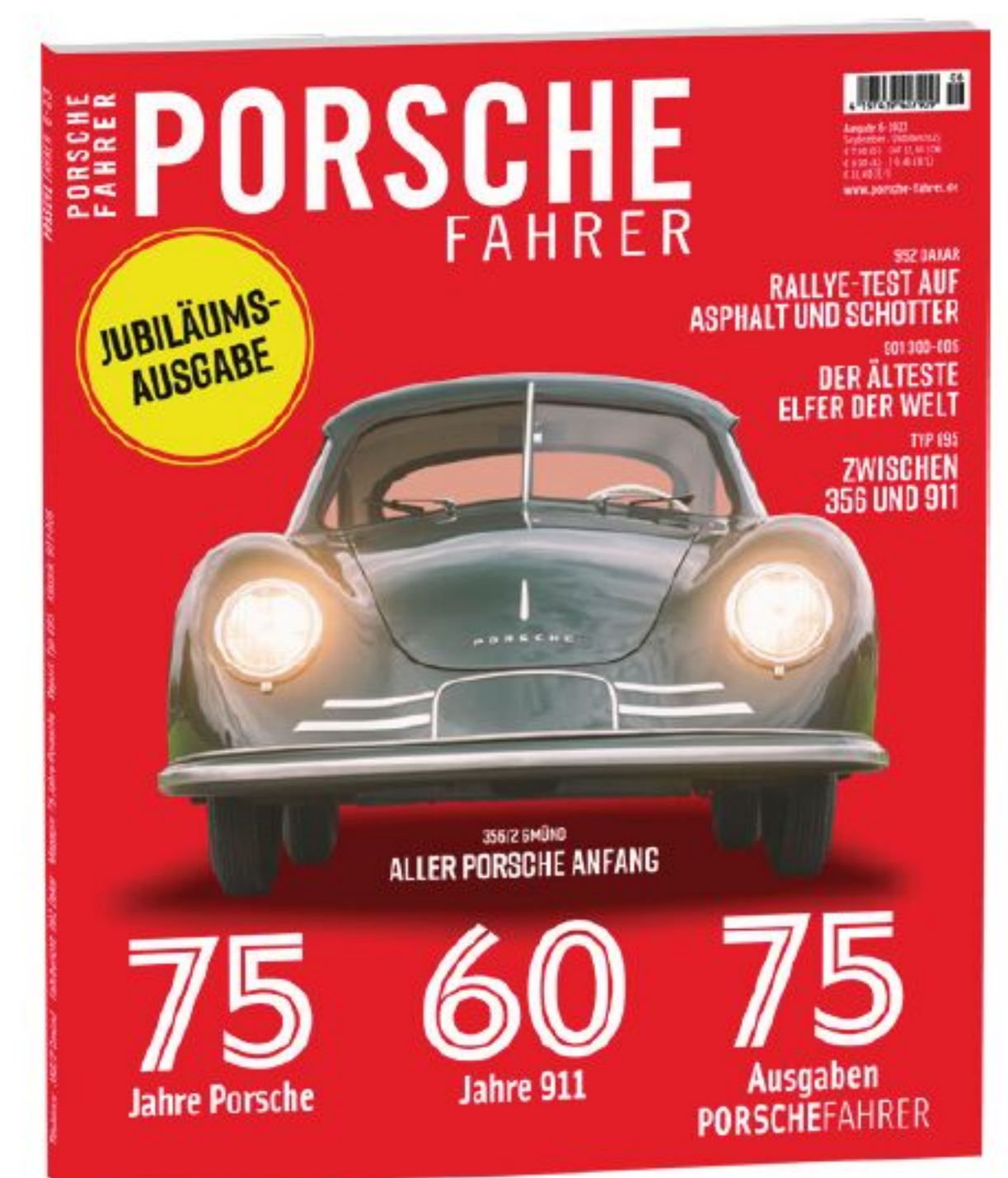
|2017|

10 Jahre PORSCHEFAHRER



|2019|

Am 4. September feiert der Taycan, das erste Serien-Elektroauto der Marke Premiere. Porsche-Chef Oliver Blume spricht von dem Beginn einer neuen Ära.



|2023|

75 Ausgaben PORSCHEFAHRER

|2017|

Porsche bedient sich berühmter Kürzel aus der Markenhistorie und legt die extra sportlichen Elfer-Typen GTS und Carrera T auf. Aus dem Stand finden sich Fans und Liebhaber der extra sportlichen Note.

|2020|

Das gab es noch nie! Die Corona-Krise stoppt die Produktion, der neue 911 Turbo der Generation 992 wird nicht auf dem Genfer Salon, sondern zum ersten Mal komplett digital vorgestellt. Und die Denkfabrik Weissach feiert 50. Geburtstag.

|2023|

Am 8. Juni 2023 feiert Porsche seinen 75. Geburtstag.



REPORT – TYP 695

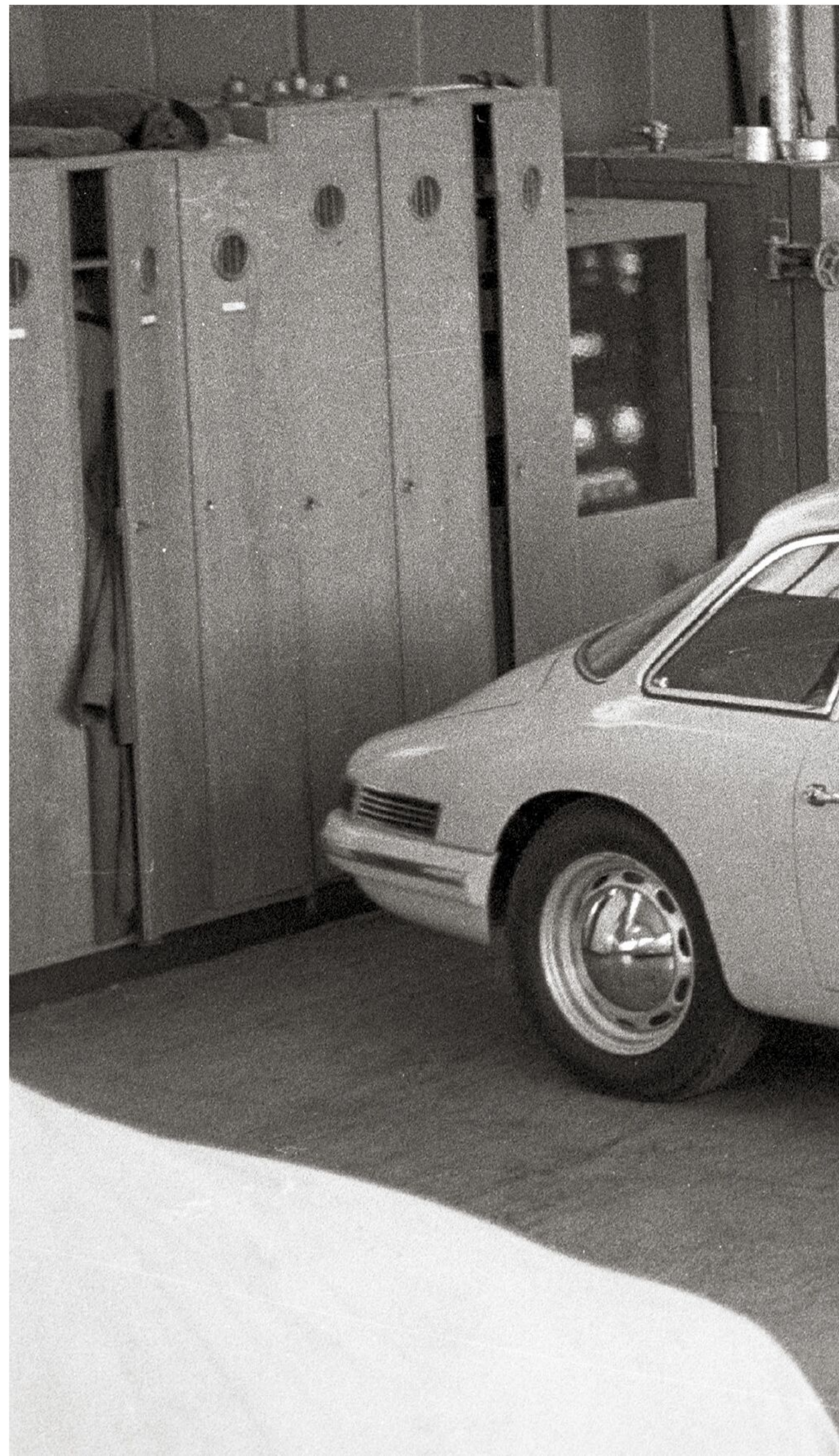
ZWISCHEN DEN WELTEN

Alle bei Porsche wissen es: Das Potenzial des 356 ist ausgereizt. Der 356 hat seinen zehnten Geburtstag hinter sich, und obwohl er im Laufe seiner Karriere kontinuierlich und effektiv überarbeitet wurde, setzen sowohl die Größe als auch Fahrwerk und Motor der Konstruktion Grenzen. 1959 ist die Notwendigkeit, das nächste Kapitel in der Geschichte der Porsche-Straßenfahrzeuge aufzuschlagen, offensichtlich und dringlich.

Ferry Porsche gibt die große Richtung vor: Er will einen Nachfolger, der sich deutlich als Porsche zu erkennen gibt, wie ein Sportwagen fährt, aber gleichzeitig mehr Komfort und vor allem vier Personen plus Gepäck ausreichend Raum bietet. Auch eine Heckklappe wünscht er sich – vielleicht ein bisschen zu viel von allem auf einmal.

Ein ähnlicher Versuch wurden schon 1951 unternommen. Die beiden viersitzigen, klobig erscheinenden 356-Studien vom Typ 530, je ein Coupé und Cabriolet auf 2400 Millimeter Käfer-Radstand, kamen allerdings völlig zurecht nicht über das Versuchsstadium hinaus.

Auch intern ist die Entstehung des 356-Nachfolgers ein Kampf zwischen Tradition und Fortschritt, aus dem der junge Gestalter Ferdinand Alexander Porsche schließlich als Sieger hervorgeht. Weder der altgediente Karosserie-Konstrukteur Erwin Komenda, der schon Kdf-Wagen und 356 in Blech presste, noch der hauseigene Stilist Heinrich Klie oder der konkurrierende BMW-507-Designer Albrecht Graf Goertz können sich mit ihren Ideen eines viersitzigen Porsche durchsetzen. Der Entwurf des Porsche-Sohnes wird schließlich das Rennen machen.



60
JAHRE 911

Ende der Fünfzigerjahre nehmen die Planungen für einen 356-Nachfolger bei Porsche konkrete Formen an: Vorgaben für einen Wagen von sportlichem Charakter mit Boxermotor im Heck, einen 2-Sitzer mit ausreichenden Notsitzen, füllen das Lastenheft. Nach Eingang und Beurteilung zahlreicher interner und externer Designvorschläge legt Ferry Porsches ältester Sohn Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche 1959 einen Entwurf vor, der zum Ausgangspunkt für Gestaltung und Entwicklung des 911 wird.





Erwin Komenda, Gestalter des 356, bringt ebenfalls Vorschläge für einen 356-Nachfolger ein.

Der Typ 754 T9 kann sich gegen den Entwurf F. A. Porsches (r.) nicht durchsetzen.

Die Begrifflichkeiten rund um den neuen Porsche sind dabei mindestens so komplex wie die Evolutionstufen des 356-Nachfolgers, der schließlich zum 901 reift. Mal ist vom Typ 695, mal vom 754 die Rede.

TRADITION KONTRA MODERNE

Die letzten Forschungen des Unternehmensarchivs ermöglichen es, folgenden Ablauf nachzuzeichnen. Der Typ 695 gilt als Weiterentwicklung, als Nachfolger des 356 und basiert auf dessen Technik. Als sich daraus entwickelnder Typ 754 stellt dieser in der Planung ein komplett neues Fahrzeug mit neuer Technik, dem „Technischen Programm 7“, kurz T7, dar. Weiter verkompliziert wird dieses Geflecht durch die Rolle des Typs 695 „Musterwagen“. Dieser Prototyp wird 1959 nach dem Entwurf F.A. Porsches 1959 bei Reutter gebaut. Er dient im Rahmen des Tech-

nischen Programms 7 als Design-Vorbild oder „Vorläufer-Karosserie“ für den Typ 754. Nachdem die Entwicklungsumgebung des Typs 754 von T7 auf das höher entwickelte T9 hochgestuft wird, firmiert der Typ 695 Musterwagen gelegentlich auch als T7, womit aber nur die Form, nicht die Technik gemeint ist.

Für diesen seinen Entwurf greift Butzi Porsche auf den Radstand der einstigen 530-Konstruktion zurück, weil dieser gerade noch genug Platz für vier Erwachsene an Bord ermöglicht. Würde man den Typ 695 nur von vorne betrachten, ließe er sich leicht mit einem frühen 911 verwechseln. Allerdings sind Fahrgastzelle und Heck des Wagens völlig anders. Die Fahrgastzelle verfügt über große Front- und Heckscheiben, eine hohe Dachlinie und hohe Seitenfenster, die nicht nur die nötige Kopffreiheit für vier Insassen, sondern auch eine gute Rundumsicht bieten. Aber ist der Typ 695 in seinem Ansatz als Viersitzer überhaupt noch ein Porsche?

Während die Verantwortlichen bei Porsche über diese Frage nachdenken, gibt es noch eine andere, die einer Antwort bedarf: Welcher Motor soll den 356-Nachfolger an-



treiben? Alle bisherigen Porsche wurden von luftgekühlten Vierzylindermotoren angetrieben, abgeleitet von der ähnlich aufgebauten VW-Konstruktion mit Stößelstangensteuerung für die Ventile, oder im Falle der schnellen Straßensport- und Rennwagen mit dem aufwendig konstruierten, mit vier obenliegenden Nockenwellen arbeitenden Fuhrmann-Motor des Typs 547.

NEUER MOTOR MUSS HER

Keiner der beiden Motortypen ist für das neue Auto geeignet. Mindestens 120 PS sind erforderlich, um eine für einen Porsche standesgemäße Leistung zu bieten. Zu viel für den 356-Motor, der in seiner stärksten Ausbaustufe nicht mehr als 90 PS liefert. Der Vier-Nockenwellen-Motor schafft dies mit Leichtigkeit, ist aber teuer in der Herstellung, laut und komplex in der Wartung. Was gebraucht wird, ist ein völlig neuer Motor.

Die Entscheidung für den Bau eines Sechszylinder-Boxers liegt nahe: Mehr Zylinder bei gleichem Hubraum bedeuteten mehr Leistung und Laufkultur. Der Zweiliter-Sechszylinder vom Typ 745 ist ein vierfach gelagerter, mit

zwei über Keilriemen von der Kurbelwelle angetriebenen Axialgebläsen und Stößelstangen ausgerüsteter Unterflurmotor. Die Stößelstangensteuerung wird sich ebenso wenig durchsetzen wie die beiden kleinen Lüfterräder, deren Antrieb Leistung schluckt.

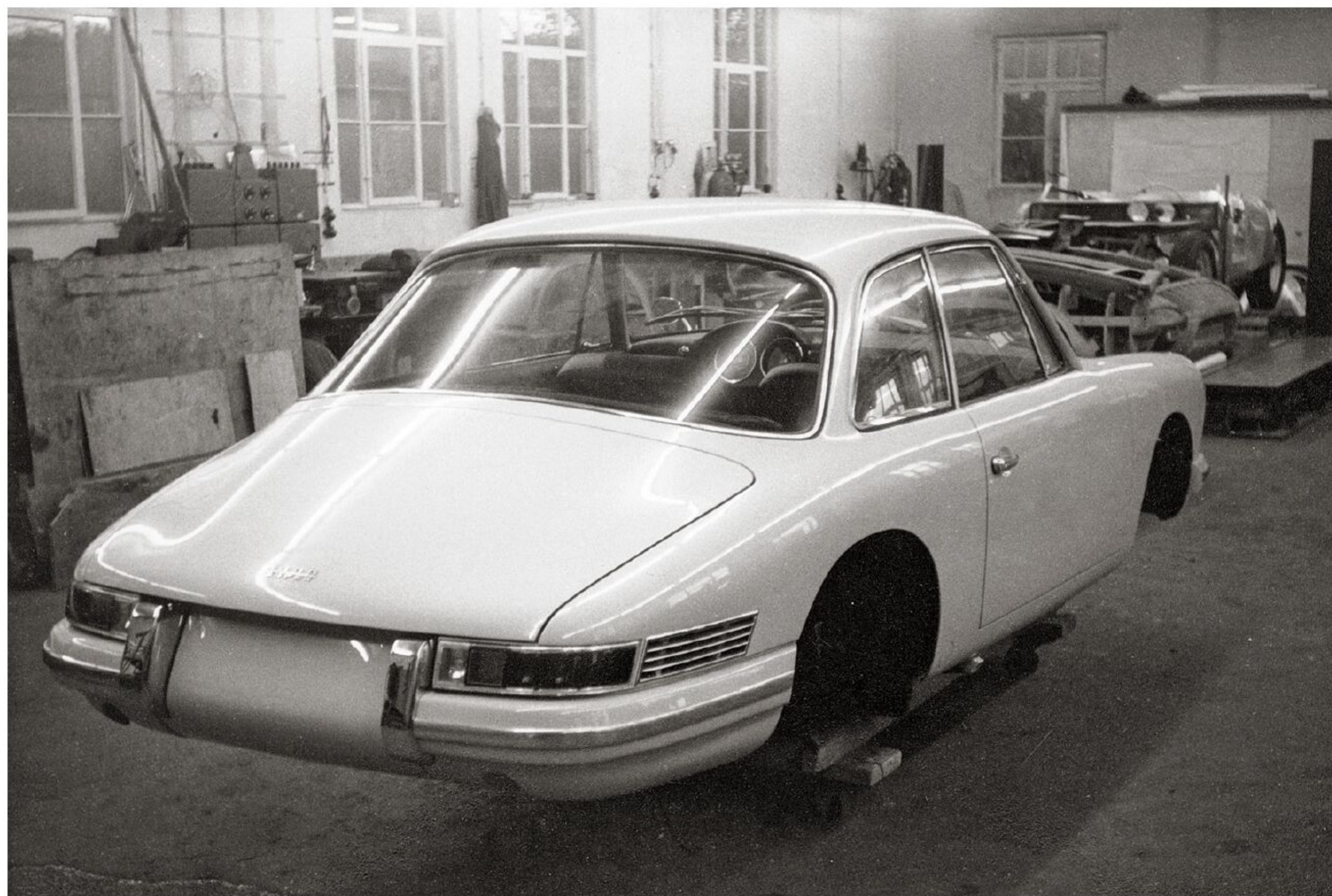
Am 1. November 1960 geht der 754-T7-Prototyp in den Testbetrieb. Erst mit dem bekannten, 130 PS starken Carrera-2-Triebwerk, dann mit dem Typ-745-Motor. Das Urteil von Testchef Helmuth Bott zu diesem Motor fällt vernichtend aus: „Das können wir vergessen!“ Und nun?

ABKEHR VOM VIERSITZER FÜHRT ZUM 901

Auf diesem Stand hätte der 754 T7 belassen werden können und die Geschichte von Porsche wäre ganz anders verlaufen. Und wenn alles so geblieben wäre, wie es war, hätte Porsche dieses Auto 1963 in Frankfurt gezeigt; ein Auto, das in Größe, Design und Zielsetzung keinem anderen Porsche in der Geschichte



Die Front des Typ 695 (o.) zeigt bereits das spätere 901-Design, das Heck ist ein Kompromiss zwischen sportlicher Linienführung und größerem Platzangebot.



glichen, das aber eine veraltete Hinterradaufhängung mit Pendelachse aufwies und von einem zwar völlig neuen Motor angetrieben wurde, dessen Entwicklungspotenzial aber durch seine Ventilsteuerung immer begrenzt sein würde.

Warum kam es anders? In seinem Nachschlagewerk „Porsche: Excellence Was Expected“ führt Karl Ludvigsen den Sinneswandel zum Teil auf das Ausscheiden des Technischen Direktors Klaus von Rücker zurück, dem das Motorenprojekt von Anfang an unterstellt ist. Jahre später sagt Ferry Porsche zu Paul Frère: „Der Typ 7 (695), den mein Sohn ursprünglich entworfen hatte, war ein 2 + 2-Sitzer ... Der Viersitzer, zu dem er entwickelt wurde, zielte nicht auf die 356-Kundschaft, und es war nicht unsere Absicht, mit Mercedes in deren Spezialgebiet zu konkurrieren.“ Noch drastischer kommentierte er einmal: „Warum sollten wir einen solchen Viersitzer bauen, wenn alle anderen das besser können als wir?“

Wie auch immer die Antwort lauten mag: Am 10. November 1960 stoppt Ferry Porsche das Projekt, das so viel Zeit, Mühe und Geld

des kleinen Unternehmens in Anspruch genommen hat. Das Viersitzer-Konzept wird ad acta gelegt, aber zum Verdruss Ferry Porsches von Erwin Komenda weiter vorangetrieben. Außerdem ändert dieser eigenmächtig die Entwürfe der Nachwuchskraft Butzi Porsche. Erst ein Machtwort des Chefs setzt dem ein Ende. Es ist ebenfalls Ferry Porsche, der den Radstand schlussendlich auf 2200 mm festlegt.

VORDER- UND HINTERACHSE SIND NEUENTWICKLUNGEN

Als klar wird, dass die alte, noch aus VW-Zeiten stammende Kurbellenkerachse niemals den gewünschten Gepäckraum ermöglichen wird, fällt 1962 die Entscheidung zugunsten einer völlig neuen Lösung mit MacPherson-Federbeinen an der Vorderachse. Günstig in der Herstellung, leicht abzustimmen und so platzsparend wie nur möglich, erfüllte das über einen unteren Querlenker geführte und von Drehstäben gefederte Federbein alle Designanforderungen. Zeitgleich macht die veraltete Pendelachs-Konstruktion im Heck einer Aufhängung mit Längslenkern Platz. Mit Detailänderungen sollte sie 30 Jahre lang



Das Konzept des Viersitzers ist in frühen Entwürfen klar zu erkennen, aber über die Form gehen die Meinungen der Beteiligten weit auseinander.



überleben und erst mit der Einführung des 993 im Jahr 1993 einer echten Mehrlenkeranordnung weichen.

Und was ist mit dem ersten Sechszylindermotor von Porsche? Der glücklose Klaus von Rücker verlässt das Unternehmen, ein neuer Motor mit der Typnummer 821 stellt einen Zwischenschritt zum späteren 911-Motor dar. Hubraum, Luftkühlung und sechs Zylinder sind gesetzt, aber die kettengetriebenen Nockenwellen wandern in die Köpfe und die Kurbelwelle wird achtfach gelagert. So kann der neue Motor schließlich Drehzahlen erreichen, an die seine Vorgänger nicht herankamen.

Auch wenn es im Unternehmen und im Werden des neuen Porsche knirscht, ist nicht alles vergebens. In Bezug auf das Styling ist leicht zu erkennen, wie viel vom Typ 695 und dessen Evolutionsstufen im 901 überlebt hat, und so scheint es zutreffend, ihn weniger als fehlendes Bindeglied zwischen 356 und 911, sondern vielmehr als Zwischenstation zu betrachten. Er war einer der wichtigsten Porsche, die nie in Serie gebaut wurden. ◀

GRAN TURISMO MIT E-POWER GEWINNEN

Teilnahme auf www.porsche-fahrer.de



M1 Erzberg GT

Touring-MTB im Wert von 8.250 Euro gewinnen

M1 Sporttechnik ist Pionier im Bike-Segment und seit 1990 auf Entwicklung, Fertigung und Vertrieb von hochwertigsten Carbon-E-Bikes spezialisiert. Als Teil der Fritzmeier-Group profitiert M1 seit Jahrzehnten vom Know-how dieses Experten: Fritzmeier brachte bspw. den ersten Vollkunststoff-Ski mit einlamierten Stahlkanten auf den Markt. Ein Ski, auf den auch die zweifache Olympiasiegerin Rosi Mittermeier setzte. Und mit den Surfboards der Fritzmeier-Marke Mistral errang Robby Naish 15 Weltmeistertitel.

Das Erzberg GT von M1 gehört zur extrem beliebten und stark nachgefragten SUV-Klasse: Perfekt für Touren, für's Gelände und auch für den Pendler. Ob in der Stadt, über Land oder entlang am Fluss – bequemer als mit dem äußerst komfortablen, auf Langstrecken ausgelegten M1 GT ist es kaum möglich. Mit an Bord: Eine umfangreiche Touren-Ausstattung aus Gepäckträgersystem, Schmutzfängern und Lichtenanlage für alle besonders praktisch orientierten E-Biker.

www.m1-sporttechnik.de





„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.

Zwei Generationen Porsche – Mensch, das ist schon mal toll! 50 Jahre sind Sie beide auseinander. Wann ist Ihnen und Euch oder dir das erste Mal bewusst geworden, dass der Nachname Porsche nicht nur ein paar Buchstaben sind, sondern dass da was Besonderes dahintersteckt?

WP: Hm ... In der Volksschule! Aber das ist ja ewig her. Das war in den Fünfzigerjahren.

Und wie ist Ihnen bewusst geworden, dass Porsche was Besonderes ist?

WP: Wobei man sagen muss: Porsche ist heute natürlich noch viel größer. Das war damals eher so ein Nachkriegsthema. Porsche, die paar Autos! Da gab es den Daimler, der war eigentlich immer wichtig. Ich weiß, dass wir uns immer geärgert haben, wenn in Le Mans Rennen war, und der Daimler ist überall dringestanden und wir waren halt nur ein Klassensieger. Das würde heute nicht mehr so sein! Heute hat Porsche ein sehr gutes Image, Gott sei Dank. Aber das liegt sicher auch daran, dass wir versuchen, nicht großspurig aufzutreten. Und in so einem großen Konzern, das sage ich ganz ehrlich, muss man sehr aufpassen, dass man nicht abhebt.

Eine große Aufgabe. Aber es wirkt so, als wäre es Ihnen ganz gut gelungen. Wie war das bei dir so? Wann ist dir das bewusst geworden, dass du nicht nur Modellautos von Porsche hast, so wie ich, sondern auch so heißt?

FP: Wahrscheinlich eher Richtung Gymnasium. Vorher hat sich das nie sonderlich anders angefühlt. Ich war autobesgeistert, habe immer Stau gespielt mit meinem Opa

damals auf dem Teppich. Aber ich hatte noch nicht so wirklich auf dem Schirm, dass das bei mir irgendwie anders wäre als bei anderen, die auch Autofans waren. Im Gymnasium merkt man schon irgendwie so ein bisschen, dass manche Leute groß schauen, auch die Lehrer sind anders. Aber in Wirklichkeit, glaube ich, muss man es immer einfach nehmen und dann macht man es sich auch einfacher dadurch.

Herr Dr. Porsche: Ihr Leben ist ja extrem mit dem 911 verwoben, das Auto hat Sie Ihr Leben lang begleitet. Sie waren um die 20, als der 901 präsentiert wurde und haben natürlich die Entwicklung davor bewusst miterlebt. Wie war das zu Hause? Wie kann man sich das vorstellen? Es war ja sicherlich ein bisschen Druck auf dem Kessel, weil das Auto ein Erfolg werden musste.

WP: Ja, aber vor allem gab es viele, die gesagt haben: „Das ist kein Porsche mehr.“ Also die Gusseisernen, die wollten den 356, und da sollte gar nichts geändert werden.

Das ist ja heute noch so, man darf ja nie was ändern.

WP: Ich meine, das Gleiche haben wir jetzt mit dem 911. Da gibt es den Taycan, den Panamera. Aber wir müssen aufpassen. Wir sind eigentlich eine Sportwagenfirma, die aber jetzt über 250.000 Autos baut. Wir haben mal 25.000 oder auch mal nur 20 gebaut. Und wir haben mal 3000 Autos in die USA geliefert. Und heute ist unser größter Markt China. Wir haben 86.000 Autos in 2019 nach China verkauft, alle in der Bundesrepublik gebaut.

Zurück zum Elfer!

WP: Genau. Ich war damals noch im Internat und dann zum Studium in Wien. Und ich weiß noch, dass diese ganzen Versuchsfahrten gemacht wurden. Das war richtig spannend. Da war nicht so, dass man das alles irgendwo ausgetüfelt hat. Das musste alles erprobt werden.

Durften Sie auch mal fahren?

WP: Nein, aber ich bin oft mal mitgefahren, wenn's mal eine Probefahrt gab.

FP: Du bist Käfer gefahren, oder?

WP: Ja, aber erst habe ich nach dem Abitur einen Porsche bekommen. Und zwar einen 912. Und mein Vater hat mir gesagt, dass ich den wieder hergeben muss, wenn ich mit dem Studium anfangen. Ich habe in Wien studiert und habe einen Käfer gekriegt. Und diesen Käfer habe ich dann mit einem 95-PS-Porsche-Motor umgebaut, mit Scheibenbremsen und mit Halogenlicht. Ich habe dieses Auto geliebt – weil es gerade so schnell gegangen ist, dass es einem Mercedes 190 noch davonfahren konnte. Und das war natürlich das Tollste. Dann habe ich dieses Auto an einen Freund verkauft, und der hat eine Anhängerkupplung dran gemacht. Ich habe ihm gesagt, dass das Blödsinn sei, weil das Auto zu heiß wird. Aber er ist damit an die Adria gefahren, mit seinem kleinen Boot hinten dran, und musste feststellen, dass der Motor viel zu heiß wird. Er hat das Auto verkauft und nach drei Wochen ist der neue Besitzer auf der Mariahilferstraße in Wien in die Straßenbahn gefahren. Das Auto war ein Totalschaden.



Wie war es bei dir mit 18?

FP: Ich habe einen Audi A3 zum Abi bekommen und ich habe mich sehr gefreut – weil der Führerschein ein Gefühl von Freiheit war, weil man auf einmal mobil war und überall hinfahren konnte, wohin man Lust hatte. Und da war es mir, muss ich jetzt gestehen, relativ egal, was das für ein Auto war. Und das war ja auch ein cooles Auto. Aber meine ersten Autofahrten waren ja eigentlich mit einem Steyr-Puch Haflinger und einem VW Käfer. Da war so mit 14, 13 vielleicht. Hier auf den Feldwegen, so querfeldein. Da habe ich auch mal den Haflinger gegen die Wand gefahren. Diese frühen Versuche waren auf jeden Fall witzig.

Gab es das mal, dass du einen Schlüssel geklaut hast, um irgendwas zu fahren?

FP: Habe ich mich nie getraut. Wenn ich mir mal was leihen wollte, dann habe ich gefragt und manchmal hat es ja auch funktioniert. Aber manche Autos musste ich mir erst erkämpfen. Hat echt lange gedauert, bis ich den Carrera GT fahren durfte. Aber mittlerweile darf ich eigentlich fast alle fahren.

wir machen jetzt einen Versuch. Wir stellen das Auto auf den Hof und wenn ich ihn beim ersten Mal nicht abwürge, dann darf ich fahren. Hat funktioniert.

WP: Wie ich das erste Mal den GT gefahren bin, hat der Entwicklungschef Herr Dürheimer mir gesagt: Sie müssen aufpassen. Kommen Sie bitte nicht mit Lederschuhen, sondern mit weichen Sohlen, weil der Wagen sehr empfindlich mit der Kupplung ist. Und ich habe ihn auch nicht abgemurkst, sondern bin beim ersten Mal gefahren. Aber er hat mich ja auch gewarnt.

FP: Das Problem ist Start-Stopp-Fahren mit dem Auto. Also im Verkehr stecken ist nicht das Richtige.

WP: Also, wir fahren ja unheimlich gerne den Großglockner, das ist praktisch meine Hausstrecke. Eigentlich mit allen Autos. Ich habe mir sogar ein kleines Büchlein gemacht, wo ich von 2017 bis 2019 alle meine Fahrten aufgenommen und in dem Büchlein

Welche Autos faszinieren Sie denn aus Ihrer Sammlung oder sagen wir mal aus der Historie von Porsche am meisten?

WP: Eines meiner Lieblingsautos ist der 993 Turbo S, davon habe ich in der Zwischenzeit zwei. Die sind einfach handlich. Und wenn man heute einen GT3 oder so fährt, diese Autos sind alle ja schon riesengroß. Aber der 356 ist für mich der Ursprung.

FP: Ich glaube ja, dass man die Autos, die man in der Jugend erlebt hat, auch weiterhin verehrt. Bei dir ist es der 356 und bei mir, glaube ich, der 993. Mit dem grünen Turbo S sind wir früher auch in den Urlaub gefahren, zu viert. Das sind schon coole Erinnerungen. Und das war auch das erste Auto, mit dem ich über 300 gefahren bin. Also zumindest nebendran ... Da war ich zwölf oder 13 Jahre alt.

Und das erste Mal selbst über 300 km/h?

FP: Das kam später. Ich glaube das war mit dem neuen GT2.

Wo man es ja relativ leicht aus dem Ärmel schlackert.

WP: Man muss bei dem Tempo einfach aufpassen, weil es halt viele gibt, die schlafen.

FP: Da braucht man wirklich eine dreispurige Autobahn, die komplett leer ist. Dann macht das schon Spaß.

Wenn Sie so erzählen von dem Spaß an der Geschwindigkeit – wie kommt das eigentlich? Korrigieren Sie mich, wenn ich falsch liege, aber ich glaube nur Ihr Großvater ist mal Rennen gefahren. Sonst gibt es keinen Porsche oder Piëch, der Rennen gefahren ist. Liegt das daran, dass Sie sagen, auf jedem erfolgreichen Rennwagen steht eh schon Porsche drauf? Das muss nicht auch noch auf der Fahrertür stehen?

WP: Mein Vater hat das auch nicht gewünscht. Ich erinnere mich an Geschicklichkeitsrennen, aber da ist es nicht um Geschwindigkeit gegangen. Ich erinnere mich auch an ein Porsche-Treffen, da hat mir der Huschke von Hanstein ein Auto gegeben, mit Spike-Reifen. Da war ich also noch nicht so alt. Auf jeden Fall hat der Huschke von meinem Vater eine große Predigt bekommen. Wie er dazu käme, mich da fahren zu lassen, noch dazu auf trockenem

**„DER GROSSGLOCKNER IST PRAKTISCH MEINE HAUSSTRECKE.
UND DA FAHRE ICH DANN GT3, GT2 UND 904. UND ICH BIN SOGAR
MIT BEIDEN 550 GEFAHREN. DIE SIND ALLE ZUGELASSEN
UND DAS IST EINFACH HERRLICH.“**

Wolfgang Porsche

WP: Es ist nicht so, dass er schlecht fährt. Er fährt eher zu schnell. Und deswegen bin ich sehr froh, dass er jetzt eine Salzburger Nummer hat. Ich habe meinen Hauptwohnsitz in Zell am See und alle Zell-Kennzeichen laufen auf mich. Und wenn er sich ein Auto ausleiht, habe ich Angst, dass ich irgendwann wieder eine Anzeige kriege.

Apropos Carrera GT: Hast du mal die Kupplung kaputtgefahren?

FP: Nee, aber die Story dazu geht so: Ich habe meinem Vater gesagt, leihe mir doch das Auto. Hm, na ja, ungerne. Der sei ja auch nicht so einfach zu fahren. Ich sagte okay,

verewigt habe. Und da fahre ich dann GT3, GT2 und 904. Und ich bin sogar mit beiden 550 gefahren. Die sind alle zugelassen und das ist einfach herrlich.

Der 550, mit dem sie beim GP Ice Race waren, der hat dem Vater von Kurt Ahrens gehört.

WP: So ist es. Und davor hat er ursprünglich meinem Vater gehört. Und dann hat ihn der Kurt Ahrens gekriegt. Also, ich habe ja zwei 550. Der weiße hat eine europäische Renngeschichte, der silberne eine amerikanische. Den ist angeblich James Dean mal Probe gefahren. Auch wenn's nicht stimmt, ist eine schöne Anekdote.



Asphalt und mit Spikes. Da gab es dann ein paar Quersteher.

FP: Als du jung warst, war Rennfahren ja auch noch ein bisschen gefährlicher.

WP: Mein Vater hat immer gesagt, er braucht seine Söhne. Er war dann sehr froh, dass da einer Kaufmann geworden ist und der andere Ingenieur und der nächste das. Also, das war ihm sehr wichtig. Ich habe ja drei Söhne und eine Tochter. Mein ältester Sohn ist Neurologe, der Ferdi hier studiert Architektur und der Felix macht gerade seinen Bachelor an der Uni in Wien, wo ich auch war. Ja, und die Steffi hat auch Design studiert.

War der Beruf Rennfahrer für dich von Interesse?

FP: Von Interesse auf jeden Fall, aber vielleicht habe ich das erst in einem Alter realisiert, wo es schon fast zu spät gewesen wäre, Formel-1-Weltmeister zu werden. Wir haben ja relativ früh Autofahren gelernt, wie gesagt so mit 13, 14 Jahren. Es ist aber wohl auch normal, dass man ein bisschen auf die Kinder aufpassen will. Rennfahrer war jetzt nicht der Traumberuf meiner Eltern.

WP: Würde er gut fahren, würde doch jeder sagen, das ist doch klar, der muss doch das können. Würde er schlecht fahren, sagt doch jeder, der müsste das doch besser können. Also man macht es eigentlich nie richtig.

Ich habe fantastische Fotos gesehen, wo Sie als kleiner Junge an der Rennstrecke sitzen. Was gibt es da für Erinnerungen. An den ersten Sieg, an Le Mans?

WP: Wenn man sich die damaligen Fotos und diese Boxen anschaut, und wie dicht man an den vorbeifahrenden Autos saß. Auf Holzbrettern! Wenn es da einen Unfall gab, hat das alles gebrannt wie Zunder.

Welche Erinnerungen haben Sie an Le Mans? Außer vielleicht in den letzten Jahren, als es nur noch steil bergauf ging, gab es ja immer ein Auf und Ab. Und es gab ja viele Zeiten, wo es Spitz auf Knopf stand, in den Siebzigerjahren oder davor die Phase mit dem 917.

WP: Das war natürlich schon ein Kraftakt. Und man munkelt ja auch, dass diese Autos nicht ganz ungefährlich waren. Das waren halt wahnsinnig viel PS und wahnsinnig hohe Geschwindigkeiten. Und diese Autos auf der Straße zu halten, war sicher nicht einfach. Aber für Porsche war wichtig, dass

diese Rennerei ja immer auch für den Kunden gemacht wurde. Das, was dort probiert wurde, wurde irgendwann in der Serie dann eingeführt. Jemand, der so ein Auto fuhr, konnte sagen, dass die damit auch Rennen gewinnen. Ich glaube, das ist ganz, ganz wichtig. Das ist der eine Punkt. Und der zweite Punkt sind die Porsche Clubs. Es gibt weltweit über 650 Porsche Clubs mit über 600.000 Mitgliedern. Allein der Porsche Club USA hat 120.000 Mitglieder. Dieses Familiäre schweißst natürlich zusammen. Ich bin zum Beispiel immer wieder nach Japan gegangen, weil mir gesagt wurde, es wäre wichtig, dass ein Familienmitglied dabei wäre. Trotzdem, das ist nicht immer nur lustig.

Und Le Mans?

WP: Wir waren beim Rennen und meine Mutter hat mir gesagt, dass ich einfach mal schlafen gehen sollte: Leg´ dich hinten ins Auto. Das war hinter der Box irgendein Amischlitten, den wir als Versuchswagen hatten. Da habe ich mich da hinten hineingesetzt und bin natürlich sofort eingeschlafen. Ich hatte zwar die Uhr in der Hand gehabt und wollte eigentlich nach zehn Minuten wieder aussteigen. Als ich aufgewacht bin, war ich ziemlich beleidigt, dass ich eine

Dreiviertelstunde verpasst hatte. Aber heute! Wie es da in die Porsche-Kurve geht und die da durchpfeifen! Und zwar egal ob es regnet oder trocken ist, bei Regen oder Gischt. Wie geht das?

FP: Erzähl' doch mal, wie du mit Opa zurückgefahren bist. Mit dem Benzinkanister zurück nach Deutschland.

WP: Als ich das letzte Mal mit meinem Vater von Stuttgart nach Le Mans gefahren bin, ging es um 9:00 früh los. Dann hat er die Michelin-Karte aufgemacht und hat geschaut, wo wir ungefähr um 12:00 Uhr sein werden und wo wir da essen gehen. Dann hat er ein Sterne-Lokal gefunden und dann sind wir dort eingekehrt. Das war sein größtes Vergnügen. Das war vier Kilometer von der Autobahn weg und dann sind wir weitergefahren. Und bei der Rückreise sind wir bei Straßburg über die Grenze. Da hat der Grenzbeamte gefragt, was da in dem Reservekanister sei. Der deutsche Beamte hat das gefragt, nicht der Franzose. Deutsches Aral-Benzin, hat mein Vater gesagt, das habe er schon mitgebracht und jetzt bringe er es wieder zurück. Das müsste er in den Tank gießen, hieß es. Und dann wurden die Koffer kontrolliert. Da ist ein französischer Grenzsoldat vorbeigegangen und hat gesagt: „Das ist schon schön, wenn man mit einem Erfolg aus Le Mans zurückkommt, wie man in der Heimat wieder begrüßt wird.“

Tolle Geschichte.

WP: Und übrigens: Der weiße 550 Spyder, der ist auch früher schon Rennen hier in Zell auf dem See gefahren.

FP: So kam überhaupt erst die Idee zum Eisrennen. Wir standen irgendwann vor ein paar alten Spikereifen, aber ich wusste nicht viel von dem Rennen, wer das organisiert hat oder was da genau die Geschichte war. Und so kamen die ersten Spinnereien zustande. Wir haben uns dann gefragt, warum es das nicht mehr gibt. Nur weil der See nicht mehr wirklich zufriert? Das kann ja keine Ausrede sein. Wenn früher zu viel Schnee auf dem See lag, fand das Rennen ja

auch manchmal auf dem Flugplatz statt. So hat es dann angefangen: Wir haben rumgefragt und jeder hielt es für eine witzige Idee.

Und das ist ja auch ein irres Event. Reden wir mal ein bisschen darüber.

FP: Wir wollten einen möglichst großen Querschnitt des Motorsport darzustellen. Also dass jeder, der sich für Motorsport interessiert, aber auch Leute, die eigentlich gar nichts damit am Hut haben, auf ihre Kosten kommen und Spaß haben. Ziel ist, dass der Motorsport wieder ein bisschen nahbarer wird, dass das alles eine Familie ist, dass die Leute da rumschrauben, dass man nah ran kommt, direkt an der Strecke steht und dass einem der Staub ins Gesicht fliegt, oder in dem Fall der Schnee. Am Anfang war's eine Spinnerei, aber dann waren alle Feuer und Flamme für die Idee und auch in Zell am See waren alle sofort begeistert. Einige der

„AM ANFANG WAR DAS MIT DEM EISRENNEN EINE SPINNEREI, ABER DANN WAREN ALLE FEUER UND FLAMME FÜR DIE IDEE UND AUCH IN ZELL AM SEE WAREN ALLE SOFORT BEGEISTERT. EINIGE DER ÄLTEREN ERINNERN SICH JA NOCH DARAN.“

Ferdinand Porsche

Älteren erinnern sich noch dran. Und es war früher schon eine Riesensache, wenn da bis zu 10.000 Leute auf dem Eis standen. Und eigentlich sind sie ja damals in einem Oval gefahren, das sie mit den Autos aus dem Eis geschnitten haben. Deswegen hat es heute auch so gut funktioniert, weil die Leute sich einfach noch dran erinnern und sich wahrscheinlich selbst gefragt haben, warum es das nicht mehr gibt.

WP: Aufgehört haben sie damals ja nur, weil es zwei Tote gab.

Weil das Räumfahrzeug eingebrochen ist.

FP: Ja, aber früher ist ja auch der Bus über den See gefahren, um eine Abkürzung zu nehmen.

Das heißt, dass während der Winterzeit diese Strecke immer geräumt war. Und dann ist dort das Räumfahrzeug eingebrochen.

WP: Der wollte wohl das Oval beim Eisrennen sauber machen und dort ist es passiert.

Erzählen Sie doch noch ein bisschen vom Anfang des 911. Wie war die Stimmung im Hause? Es war ja genau so wie Sie sagten: Die Gusseisernen, zu denen ich Sie übrigens auch so ein bisschen zähle, denn man hört raus, dass Ihr Herz für die luftgekühlten Autos schlägt, die 356-Fans haben den 911 am Anfang total abgelehnt.

WP: Das gab es ja nicht nur beim 911, sondern auch beim 928. Der Professor Fuhrmann hat ihn gegen einen 911 auf der Nordschleife fahren lassen und dann den Journalisten erzählt, dass der 928 der viel schnellere, viel sicherere Wagen sei. Es wurde ja bereits überlegt, wie die Produktion aufzuteilen wäre. Damals wurden so 45 Autos am Tag gebaut. Und dann war die Überlegung vielleicht 30 Stück vom 928 und 15 vom 911 zu bauen. Da darf man gar nicht daran denken, aber es war ziemlich knapp davor. Die Gusseisernen und vor allem die 911-Leute, die das Auto geliebt haben, hatten Angst, dass der jetzt abgeschafft wird. Das wäre ja ein Wahnsinn gewesen! Ich habe einen 928, und der war sicher seiner Zeit voraus – aber besonders schön fand ich ihn nicht. Und so viel Platz, wie man von außen vielleicht vermutet hat, hat der 928 auch nicht. Ich meine, wir sind zu sechst im 356 gereist – wir vier Kinder hinten drin und meine Eltern haben vorne gesessen.

Aber es hat trotzdem gepasst. Und beim 911 wurde sogar die Leistung verringert, um dem 928 etwas Vorschub zu leisten. Absurd!

WP: Wenn ich mir überlege, was dieses Unternehmen schon alles ausgehalten hat. Der Kunde muss entscheiden, was er will. Und manchmal entscheidet das der Konzern, zumindest in der Vergangenheit. In den USA ist der Beetle immer gut gegangen, aber alles, was danach kam, ist eigentlich immer etwas belächelt worden. Das waren Autos, die in Wolfsburg konzipiert wurden, und die Amerikaner wurden da drüben beglückt mit

dem Ding – ob sie es wollten oder nicht. Und deswegen glaube ich, dass es ganz wichtig ist, den Kunden einzubinden. Ich kann nicht einfach einem Kunden sagen, du musst ein Elektroauto fahren. Wenn der nicht daran glaubt, dass er von A nach B kommt, dann können Sie dem 4000 Euro schenken und er wird das Auto trotzdem nicht kaufen.

Gehen tun sie ja gut. Aber wenn ich mir überlege, dass ich schon Bluthochdruck kriege, wenn bei meinem Handy nur 50 Prozent Akku übrig ist ...

WP: Ich liebe meinen Panamera Hybrid, der hat 700 PS. Das Wichtigste ist, dass man das Laden der Batterie nicht mit dem Motor macht, dann macht das nämlich keinen Sinn. Dann ist das Augenwischerei. Ich lade meinen Panamera immer zu Hause. Bis zu 37 Kilometer fahre ich dann rein elektrisch, nicht mehr. Das ist nicht wahnsinnig viel, aber ausreichend. Meine Sorge ist ja, ob wir die Strukturen hinkriegen. Die Infrastruktur muss ja stimmen.

FP: Ich glaube, das alles braucht seine Zeit.

WP: Das braucht eben seine Zeit. Aber man muss den Kunden mitnehmen, das nicht nur am Grünen Tisch entscheiden.

Wenn man sich das vorstellt: Hätte Ferry Porsche oder Ihr Großvater Ferdinand jemals gedacht, dass hier mal eine Ladestation für ein Elektroauto auf dem Schüttgut angebracht wird?

FP: Ja, warum eigentlich nicht? Der Uropa hat ja schon 1900 Elektroautos gebaut! Also am Ende ist das gar nicht so weit hergeholt.

WP: Ja, aber er hat damals eingesehen, dass es nicht so weit ist. Er hat ja letztlich auch einen Hybrid gemacht.

Elektro ist eher eine Brückentechnologie und irgendwann kommt doch Wasserstoff, oder? Oder Motoren werden so effizient und die Autos so leicht. Das ist ja auch so ein Thema: Da haben die Entwickler Motoren, die wenig verbrauchen und wenig CO2 ausstoßen, und dann kommen auf einmal die Kunden und wollen SUV fahren. Das macht ja auch wieder viel kaputt.

WP: Beim synthetischen Kraftstoff ist die Politik gefordert. Alle halten Sie die Hand

„ES WURDE JA BEREITS ÜBERLEGT, WIE DIE PRODUKTION AUFZUTEILEN WÄRE. DAMALS WURDEN SO 45 AUTOS AM TAG GEBAUT. UND DANN WAR DIE ÜBERLEGUNG VIELLEICHT 30 STÜCK VOM 928 UND 15 VOM 911 ZU BAUEN.“

Wolfgang Porsche

auf beim Benzin; die Steuern und Abgaben, die da für den Staat rauskommen, sind zu wichtig. Aber wir könnten mit synthetischen Kraftstoff alle unsere alten Autos fahren, und zwar mit nicht 200 Gramm CO₂, sondern mit vielleicht zehn Gramm.

Glauben Sie, dass Elektro auch ein eine Art Wirtschaftskrieg ist, der von den Chinesen forciert wurde? Auch um Ingenieurkapazitäten für Elektro zu binden?

WP: Ich glaube, dass wir eine relativ große Abhängigkeit von China haben. Und das ist ja keine Demokratie, die machen da ihre Gesetze so wie sie meinen, dass das dann gut ist. Aber ich war jetzt gerade in Shanghai für drei Tage und war vor acht Jahren das letzte Mal in China – Wahnsinn, was sich da entwickelt hat!

Ja, aber ist das nicht verrückt? Wenn man sich überlegt, dass Sie beide 50 Jahre auseinander sind und das, was Sie in 45 Jahren vielleicht an Entwicklung und Umbrüchen erlebt haben, erlebst du im Zeitraffer von fünf Jahren. Ich glaube, dass sich die Autoindustrie noch nie so verändert hat wie in den letzten fünf Jahren.

FP: Ja, aber eigentlich ist das ja auch spannend. Man kann den Lauf der Zeit nicht aufhalten. Und am Ende gibt es eben viele Sachen, die gerade im Wandel sind. Auf der ganzen Welt, nicht nur in der Autoindustrie, sondern in vielen Industrien und in vielen Bereichen. Und eigentlich bin ich ganz froh, dass ich in dieser Zeit lebe.

Aber hast du Angst, dass du in 50 Jahren mit Roboterautos fahren musst?

FP: Eigentlich nicht. Ich glaube, dass es dann vielleicht Roboterautos gibt und dass man dann mit denen fahren darf. Aber nicht muss.

WP: Ich glaube, ich fahre lieber mit dem Auto.

FP: Und ich bin mir ziemlich sicher, dass man dann immer noch den Großglockner hochfahren kann.

Du bist ja eigentlich nur mit wassergekühlten Porsche-Motoren aufgewachsen ...

FP: Na ja, ich bin 1993 geboren.

Also du hast die luftgekühlten noch mitbekommen. Was hast Du für ein Verhältnis zu luftgekühlten Autos? Ist das so, dass du sagst: Ach Mensch, das ist eigentlich die Geschichte von Porsche. Oder sagst du: Ist mir eigentlich wurscht, Hauptsache ordentlich Dampf?

FP: Ich würde sagen, dass beide Zeiten ihre Vorteile haben. Ich habe die luftgekühlten Autos natürlich immer mitbekommen, weil mein Vater auch immer gerne alte Autos gefahren ist und immer noch fährt. Und deswegen sind die luftgekühlten Motoren für mich natürlich schon alleine vom Klang und von der emotionalen Verbundenheit her auch etwas Besonderes. Es ist eine einzigartige Ära gewesen. Aber wie man sieht, ist die Welt ständig im Wandel und deswegen kam irgendwann die Wasserkühlung. Und mit den Autos bin ich auch aufgewachsen und habe mich in denen auch immer sehr wohlfühlt. Und ich bin ein großer Fan von modernen Autos.

Was ist dein Favorit unter allen Porsche?

FP: Puh, ähm. Ich hätte jetzt auch 993 Turbo gesagt, weil ich einfach viele Kindheitserinnerungen daran habe. Aber das kann ich jetzt nicht sagen, weil das hier schon gesagt wurde. Ich glaube, es ist der 911 R, der 991. Weil er den Fahrspaß und die Emotionalität der alten Autos mitbringt, aber schon über die Fähigkeiten einer neuen Ära verfügt.

„MAN MUSS JA AUCH SAGEN, DASS DIE MEISTEN ALLTÄGLICHEN FAHRTEN KÜRZER SIND ALS ACHT, NEUN, ZEHN KILOMETER. DAS HEISST, AM ENDE IST DAS ELEKTROAUTO SCHON DURCHAUS PASSEND.“

Ferdinand Porsche

Also man setzt sich rein, und das Handy ist verbunden.

WP: Ich glaube, woran sich ein Kunde auch gewöhnen muss, und da muss der Hersteller sehr großzügig sein, ist die Elektronik: ein teuflisches Thema. Und wenn ein Neuwagenkunde sein Auto bei uns abholt und 40 Kilometer fährt, und dann auf einmal ein rotes Lämpchen aufglüht und er nicht weiß, was er tun soll, weil da steht: Bleiben sie sofort stehen. Und dann stellt man meistens fest, dass es sich nach Ausschalten und Einschalten der Zündung nur als Fehlsignal herausstellt. Man steckt nicht drin.

FP: Aber einen Kauf entscheidet ja niemand aufgrund der Reichweite, oder? Und der große Unterschied des Taycan zu allen anderen Elektroautos ist, dass ein Porsche immer emotional gekauft wird. Und er hat ja auch einen speziellen Sound und zwei Gänge. Das ist schon etwas Besonderes, auch in dem Segment. Und ich bin mir ziemlich sicher, dass die Leute das dann nicht nur nach der Reichweite kaufen. Und man muss ja auch sagen, dass die meisten Fahrten, die meisten alltäglichen Fahrten kürzer sind als acht, neun, zehn Kilometer. Das heißt, am Ende ist das Elektroauto schon für die meisten durchaus passend.

WP: Aber man darf auch nicht vergessen, dass das Diesel-Thema auch auf Porsche abgefärbt hat. Obwohl wir ja gar keine Dieselmotoren bauen. Aber die Öffentlichkeit sagt, von wem der Motor kommt, ist mir relativ wurscht: Es ist ein Porsche und da haben sie jetzt auch gemogelt. Aber es gibt viele Märkte, die den Diesel eigentlich bevorzugen. Doch wir machen stattdessen jetzt Hybride, und das empfinde ich eigentlich auch als die bessere Lösung. Aber das muss ja der Kunde

erstmal akzeptieren. Da gibt es ja Kunden, die sagen: Mensch, ich habe so einen tollen Cayenne Diesel gehabt und jetzt gibt es das nicht mehr. Was bietet ihr mir? Und da muss man sagen, Diesel können wir gar nicht mehr bieten, aber wir haben Hybrid-Autos. Und das ist auch nicht jedermanns Sache. Mein Credo ist: Der Kunde steht im Mittelpunkt und wir sollten nicht aus Selbstzweck einfach nur Autos bauen. Wir sollten die bauen, die der Kunde auch will.

Sie haben immer herausragende Mitarbeiter gehabt und herausragende Rennfahrer in der Porsche-Geschichte. Einige durfte ich auch schon interviewen. Gibt es da welche, wo Sie sagen, ohne die wäre Porsche wahrscheinlich eine andere Firma gewesen? Sagen wir mal, gerade bei der Entwicklung des 911 oder der Weiterentwicklung der Rennwagen.

WP: Der Walter Röhrl war schon sehr hilfreich.

Von dem ich Sie herzlich grüßen soll. Mit dem habe ich gestern telefoniert.

WP: Das ist ein sehr aktiver Rennfahrer, der viel dazu beiträgt, um Dinge zu optimieren. Das ist ganz wichtig. Aber mir ist das Allerwichtigste, dass wir nicht zu viele Autos bauen. Und das sage ich dem Vorstand immer: Wir sollten immer zwei Autos zu wenig bauen. Und das ist in diesem Konzern nicht so ganz einfach, weil die hätten halt gerne noch ein paar mehr, damit wir noch ein bisschen mehr abliefern.

Da müssen wir über noch über eine Person oder eine Zeit sprechen: Die Neunzigerjahre, als es bei Porsche auch wieder Spitz auf Knopfstand und die Autohersteller Schlange standen, um zumindest die Marke Porsche kaufen zu dürfen. Wie haben sie das erlebt? Wie war das? Da kam dann Wendelin Wiedeking, aber

das alles war auch eine schwierige Entscheidungsfindung, oder?

WP: Das Thema war, dass wir eigentlich nur teure, überteuerte Autos hatten – die hatten auch nur vier Räder wie jedes andere Auto auch. Ich sage es jetzt einmal extra so deutlich. Vieles danach, Elektronik, Digitalisierung, hat der Wiedeking sukzessive eingeführt, Schritt für Schritt. Der hat nichts dem Zufall überlassen. Und ja, da gab es schon Leute, die gerne angeklopft hätten. Aber wir waren Gott sei Dank stark genug und haben das alles abgelehnt. Und haben uns letztlich ja aus diesem Thema befreit. Und es ist ja auch heute noch vieles so, wie es Wiedeking in diese Richtung gebracht hat.

Man sieht ihn ja teilweise skeptisch, weil er relativ rabiät vorgegangen ist und auch sehr jung war.

WP: Aber ich habe ihn damals gefragt, ob er das machen würde. Er war vorher Assistent des Produktionschefs Herrn von Noppen gewesen. Die Familie hat er kennengelernt, weil wir immer wieder Veranstaltungen hatten, wo wir die Jungen ein bisschen an das Unternehmen herangebracht haben. Und da hat Wiedeking einen Vortrag über die neue Lackiererei damals in Stuttgart gehalten. Und dann hat er zu mir gesagt, er ginge jetzt zu GLYCKO. Da habe ich gesagt, wenn man mal was braucht, dann melde ich mich. Da hat der wahrscheinlich gedacht, das kann schon sein, aber die melden sich eh nie. Und dann standen wir vor dem Problem: Wer macht das jetzt bei Porsche? Da war die eine Überlegung Wendelin Wiedeking, die andere Wolfgang Reitzle. Und ich werde nie vergessen, wie der Reitzle zu mir gesagt hat: „Wissen Sie, ich bin jetzt auf einem Hochseeschiff und sie wollen, dass ich auf eine Barkasse springe.“ Da habe ich gesagt: „Aber da hätten Sie viele Chancen.“ Es wurde durchaus auch überlegt, ob man ihm einen kleinen Anteil gibt. Weil man wirklich gesagt hat, jetzt muss man das schon richtig machen.

Also der Anteil, den Sie damals zu geben bereit waren, wäre jetzt fast 1 Milliarde Euro wert.

WP: Und da habe ich der Familie gesagt, ich würde jetzt mit Wiedeking reden. Ich habe den angerufen und habe gesagt: „So, jetzt ist es soweit. Ich habe ja gesagt, ich melde mich dann. Wie wäre es? Ja, sagte er, er hätte jetzt gerade einen Vertrag von GLYCO für weitere



fünf Jahre vor sich liegen. „Haben Sie denn schon unterschrieben“, habe ich gefragt. Nein, hätte er nicht. „Ja, wenn er nicht unterschrieben ist, dann kommen Sie doch zu uns.“ „Hm. Ich melde mich morgen“, hat er gesagt. Und am nächsten Tag hat er gesagt, dass er es macht. Und dann kam er und hat diese japanischen Fertigungsmethoden eingeführt.

Kaizen, oder wie das heißt.

WP: Da sind ja ganze Fußballfelder frei geworden in der Produktion.

Die konnten Sie ja an Mercedes untervermieten. Sie waren doch auch mal bei Mercedes.

WP: Ich war von 1976 bis 1981 beim Daimler, im Vertrieb. Und da hatte ich eine gute Connection zum alten Professor Zahn. Der war ein Strenger. Aber da habe ich viel gelernt.

Und bei dir? Könnte es sein, dass du auch noch mal irgendwas in der Firma übernimmst?

FP: Mir war es wichtig, und das hat unser Vater uns Vieren auch beigebracht, sich

etwas Eigenes aufzubauen und an eigenen Sachen zu arbeiten. Und die Architektur hat mich einfach schon immer gereizt und interessiert. Aber man sieht ja auch am Eisrennen und anderen Sachen, dass ich schon autoverrückt bin und Benzin im Blut habe. Deswegen würde ich jetzt mal nicht nein sagen.

Kommen wir zur letzten Frage. Angenommen, das Rohöl geht irgendwann mal aus und jeder Mensch auf der Welt bekommt die letzten 50 Liter Sprit auf den Hof gerollt. In welchem Auto und auf welcher Strecke verfahren Sie es? Fängst du an?

FP: Beim Eisrennen.

Mit welchem Auto?

FP: Wahrscheinlich mit einem 911 R oder mit einem 550 Spyder. Ich glaube, dass man aus den 50 Litern relativ viele Runden herausholen kann, weil unsere Strecke ja nicht ganz so lang ist. Und ich glaube, es wäre Spaßig und deswegen wären das meine letzten 50 Liter.

WP: Also ich gehe davon aus, dass ich, wenn das eintritt, nicht mehr Auto fahre. Aber man muss entweder dann mit viel Freude genau das Auto fahren, in das man die 50 Liter noch hineingibt, oder man überlegt, wie man damit am längsten fahren kann. Und das wäre dann wohl im Hybrid.

Und auf welcher Strecke?

WP: Wahrscheinlich den Großglockner.

Würde ihr Vater immer noch zu dem Satz stehen: „Das letzte jemals gebaute Auto wird ein Sportwagen sein“?

WP: Ich glaube schon. ◀

Interview: Karsten Arndt

Bearbeitung: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche



KLASSIK – 901-005

NUMMER 5 LEBT!

2015 macht Jay Sottile in seiner eigenen Garage einen sensationellen Fund: Der alte Porsche aus Studentenzeiten, erarbeitet mit einem Job an der Tankstelle, ist der älteste 911 der Welt! Und außerdem ein Rallye-Auto, das Porsche-Motorsport-Geschichte schrieb.



60
JAHRE 911





„ICH HATTE EINEN 911 ALS POSTER AN DER WAND HÄNGEN, ES WAR MEIN TRAUMAUTO. MEINEN WAGEN BIN ICH GEFAHREN, BIS NICHTS MEHR GING.“

Jay Sottile

Lange nichts gehört, aber gleich erkannt! Die alte E-Mail-Adresse stimmt noch, nur 300 005 habe ich knapp verpasst. Wie es ihm gehe, dem ältesten Elfer der Welt, war meine Frage. Er habe ihn verkauft, schreibt Jay Sottile (60) aus dem fernen Milwaukee/Wisconsin, USA, zurück. Nach fast 40 Jahren in seinem Besitz habe er sich von seinem Porsche getrennt und die große Herausforderung, ihn in seinen ursprünglichen Zustand aus dem Herbst 1964 zurückzusetzen, einem anderen überlassen.

Im Mai 1985 hatte Joseph „Jay“ Sottile den alten Porsche in einer Anzeige des Milwaukee Journal entdeckt, gekauft und Gas gegeben. „Ich hatte einen 911 als Poster an der Wand hängen, es war mein Traumauto.“ Das Geld für den Traum vom eigenen Porsche verdiente er sich als Student mit einem Job an der Tankstelle und Trinkgeldern, an dem zeitgenössischen Tuning-Look mit Spoiler und Bürzel, dicken Backen und breiten Rädern im IROC-Look wurde nie etwas geändert. Viele alte Elfer sahen einmal so aus. „Ich bin den Wagen gefahren, bis nichts mehr ging.“ Im Jahr 2000 stellte er den roten Elfer ab: auf 15 Jahre Fahrzeit folgten 15 Jahre Standzeit.

Erst 2015 verfügt Jay über genug Zeit und Muße, um den alten Porsche zu restaurieren. Mit seinem Neffen beginnt er den Wagen zu zerlegen. Dabei kommt am Armaturenbrett die schief eingeschlagene, sechsstellige Chassisnummer 300 005 zum Vorschein. Die Frage an das Schwarmwissen im weltweiten Netz, ob dies ein besonders früher 911 sein könne, führt zu maximaler Aufregung und schließlich, über den Kontakt zum Autor dieser Geschichte, nach Deutschland. Wenige Wochen später kommt es Ende April 2015 zu einem Treffen in Gückingen bei Limburg.

Dort wohnt Günter Wallrabenstein (1932-2016), damals 82 Jahre alt – einst Besitzer des 901 mit der Nummer 300 005. Aber wie kommt er zu dem Auto?



911 STATT 901 – DIE ERSTEN 82

Bis zum Pariser Autosalon, der vom 1. bis 11. Oktober 1964 stattfand, wurde der Nachfolger des 356 als Typ 901 bezeichnet. Während der Ausstellung, so die offizielle Lesart, intervenierte Peugeot und verwies auf die seit 1929 als Markenzeichen eingetragene Modellbezeichnung mit einer 0 in der Mitte. Warum Peugeot nicht bereits Jahre zuvor auf BMW 507 oder 503 reagiert hatte und es später Porsche 906 und 908 oder Ferrari 308 geben konnte, bleibt unklar – eine Porsche-interne Aktennotiz vom 21. Oktober 1964 verwies auf mögliche rechtliche Probleme, was eine Änderung zur Folge hatte.

Der Druck von Prospekten und die Auslieferung von Fahrzeugen wurde vorerst gestoppt, letztere bis zum Stichtag 10. November. Vorher musste die Modellbezeichnung angepasst werden. Eine Änderung in 901 GT schied wegen bereits vorliegender Druckfahnen aus. Die einfachste Lösung, auch im Fall des 902, war die Umbenennung in 911 und 912. Am 22. Oktober entschied sich Ferry Porsche für diese Lösung. Eine technische Zeichnung vom 26. August 1964 zeigte den Schriftzug 901, der am 1. Dezember in 911 verändert wurde. Der erste Prospekt mit der Bezeichnung 911 entstand noch im Oktober.

Bis zum Stichtag 10. November 1964 wurden nur 13 Autos ausgeliefert, die – strenggenommen – deshalb als einzig echte 901 gelten dürfen. Auch 300-005

gehört dazu. Die beiden ältesten Autos mit den Fahrgestellnummer 300-014 und 300-016 gingen am 28. August als Ausstellungsfahrzeuge an Sonauto nach Paris. Ein Foto vor der Messehalle in Paris zeigte einen der beiden Porsche, obwohl nach Frankreich ausgeliefert, mit dem deutschen Kennzeichen S - HN 901!

Insgesamt wurden im ersten Produktionsjahr des Porsche 901/911 nur 232 Fahrzeuge gebaut. 82 davon trugen die Typ-Nummer 901, das letzte Auto wurde am 15. November fertiggestellt. Aber bereits ab dem 10. November wurden, nach Umbenennung in 911, auch die ersten Autos als Typ 911 gebaut; 150 insgesamt in dem Jahr, das letzte am 23. Dezember. Der Produktionsstart verlief insgesamt chaotisch. Der erste 901 verließ die Fertigung am 14. September 1964 mit der unlogischen Karosserie-Seriennummer 300-007. Passend zur Herstellungsweise in Handarbeit wurde die Abfolge der 901-Produktion handschriftlich, bzw. mit Stempeln festgehalten. Dabei fehlt der Fertigung jede Chronologie: am 15. September wurde die Fahrgestellnummer 003 fertig, am 17. und 18. September folgen 001 und 002. Ab dem 21. September konnte die Produktion hochgefahren werden, jetzt verließen zwei Wagen am Tag die Produktion: Nummer 004 und 005! Mehr als drei Autos wurden pro Tag nicht fertig, der Technische Leiter Hans Tomala verlor deswegen seinen Job. Aber der 911 machte seinen Weg.



Fast wie vor 60 Jahren: Im Gegensatz zur Karosserie zeigen sich Innenraum und Cockpit nahezu unverändert, nur eine Zusatzanzeige kam hinzu.

Der signalrote Porsche verlässt am 21. September 1964 die Fertigung und wird ab 20. November intern eingesetzt, dient als Presse- und Testwagen. Besondere Kennzeichen: Blaupunkt-Radio Frankfurt, Antenne, Lautsprecher, Pepitastoff schwarz. Einige Monate später kommt dann Wallrabenstein ins Spiel. Am 31. März 1965 kauft er den 911. Auch dieser wichtige Moment ist auf der im Unternehmensarchiv vorliegenden Kardex-Karte der Nummer 5 vermerkt. Die Internationale Zulassung (Motornummer: 900-116) hat Wallrabenstein ebenfalls sorgfältig abgelegt.

PRESSE- UND TESTWAGEN

Auf Nachfrage, ob er sich an seinen alten Porsche erinnern könnte, reagiert Günter Wallrabenstein ohne zu zögern: „Was, die 005 gibt's noch?“ Das heute montierte Lenkrad, ergänzt er augenblicklich, sei allerdings nicht das originale. Denn das liege seit 1966 nebenan im Re-

gal. „Bei der Castrol-Rallye 1966 gab es in Bukarest eine Sonderprüfung, da mussten wir durch die Öffnung einer Mauer fahren, dahinter ging's scharf rechts. Hat nicht geklappt, ich habe stattdessen frontal einen Baum erwischt und bin mit dem Kopf auf das Lenkrad geknallt – meine Nase war gebrochen, das Lenkrad gerissen. Seitdem liegt es hier.“

Tatsächlich kauft Wallrabenstein den ehemaligen Testwagen bei Pressechef und Rennleiter Huschke von Hanstein, um ihn im Motorsport einzusetzen. Sie kennen ihn in Stuttgart: Einige Jahre zuvor war er mit einem 356 Deutscher Rallye- und GT-Meister geworden. Das öffnete Türen. „Billig war das Auto trotzdem nicht. Beim Geld kannte von Hanstein keine Freunde.“

Im Vergleich zum 356 sei der neue Porsche ein großer Sprung gewesen: mehr PS, gleichmäßige Leistungsabgabe über einen breiten Drehzahlbereich, fünf Gänge! Mit seinem Kopiloten Friedel Herborn (1939-2015), mit dem er 1964 auf einem VW Käfer einen Klassensieg bei



901

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 901/01

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 80,0 x 66,0 mm

Hubraum: 1991 cm³

Leistung: 130 PS bei 6100/min

Drehmoment: 174 Nm bei 4200/min

Verdichtung: 9,0 : 1

Gemischaubereitung: zwei Dreifach-Vergaser Solex 40 PI

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe Typ 901/0

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: Scheiben rundum

Radstand: 2111 mm

Spur: 1337 mm (vorn), 1317 mm (hinten)

L x B x H: 4163 x 1610 x 1320 mm

Reifen: 4,5 J x 15 mit 165-15

Leergewicht: 1080 kg

Zu. Gesamtgewicht: 1400 kg

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 9,1 sec

Tankinhalt: 62 l

Bauzeit: 1964

Stückzahl: 82



der Rallye Monte Carlo errungen hatte, fährt Wallrabenstein im März 1965 nach Stuttgart, um den neuen Wagen abzuholen. Herborn, der auch 50 Jahre später noch im Nachbarort wohnt und zum Interview spontan dazu stößt, wird später als Privatfahrer auf 904 GTS umsteigen, Günter Wallrabenstein es sogar ins Werks-Rallyeteam bei BMW schaffen.

FERRY PORSCHE GRATULIERTE ZUM RALLYE-ERFOLG

Vorher schreiben die beiden noch Motorsportgeschichte. Mit Nummer 5 und dem passenden Kennzeichen LM - C 911 starten sie 1965 bei der Roland-Rallye in Bremen. „Dort haben wir den ersten Gesamtsieg auf einem Elfer geholt“, sagt Wallrabenstein. Mitten in der Siegerehrung habe ihn der Hotelpage ans Telefon geholt, ein wichtiger Anrufer warte. „Ferry Porsche war

„ICH BIN NICHT REICH, BIN KEIN SAMMLER. ABER WER KÖNNTÉ IHN SO SCHÄTZEN WIE ICH? ES IST MEIN PORSCHE. UND AUCH DAS ABENTEUER MEINES LEBENS.“

Jay Sottile



Verabredung mit der Vergangenheit: Im Frühjahr 2015 trifft Jay Sottile den Erstbesitzer des 901 mit der Fahrgestellnummer 300 005 Günter Wallrabenstein (r.) und dessen ehemaligen Copiloten Friedel Herborn. Das originale Lenkrad des ältesten Elfers der Welt ist ebenso vorhanden wie alte Wagenpass. Die Uhr war der Preis für den Sieg bei der Roland-Rallye 50 Jahre zuvor – Wallrabenstein/Herborn waren die Ersten die im Frühjahr 1965 auf einem 911 eine Rallye gewannen.



dran, er hat Friedel und mir zum Sieg gratuliert.“ Die große, schwere Kienzle-Uhr, die es neben Pokalen als Preis gab, tickt seitdem im Wohnzimmer der Wallrabensteins die Zeit runter. Teller, Trophäen, Fahrzeugunterlagen – auch alles andere ist noch da.

Bis 1967 ist Günter Wallrabenstein mit dem 901 unterwegs, spult auf Straße und Schotter rund 68.000 Kilometer ab. Im Februar 1967 verkauft er den Wagen an den Porsche-Händler Glöckler in Frankfurt, steigt erst auf 911 T und dann auf BMW um. Nach rund 400 Rallyes wechselt er 1970 vom Motorsport in die Fliegerei. Von 300 005 bleiben die Erinnerung, viele Fotos – und das kaputte Lenkrad, das Jay Sottile während des Besuchs in Gückingen, dessen Verlauf er sich von Hessisch ins Englische übersetzen lässt, ergriffen in der Hand hält.

Über Glöckler und Frankfurt kommt der 901 in die USA. Dort verliert sich die Spur. Wer ihn optisch frisieret und den Motor tauscht (Autsch!), ist nicht bekannt. Aber

Sottiles Reise zurück in die Vergangenheit seines Autos ist 2015 noch nicht vorbei.

Im Porsche-Archiv darf er weiter forschen, findet 300 005 auf Pressefotos neben einem 356 und in einem alten Testbericht von Road & Track wieder. Das nachgefertigte DIN-Kennzeichen S - UN 764 darf sein Auto seitdem bei Ausfahrten und Treffen daheim in den USA tragen, doch schon bald ist ihm klar, dass es mehr braucht. „Was soll ich tun? Behalten, restaurieren, verkaufen? Ich bin nicht reich, bin kein Sammler. Aber wer könnte ihn so schätzen wie ich? Es ist mein Porsche. Und auch das Abenteuer meines Lebens.“

Er hat sich fürs Behalten und Fahren entschieden, seinen Elfer, der ein Nulleinser ist, aber nun doch verkauft. „Wenn er restauriert ist, könnt Ihr die nächste Geschichte machen.“ Nummer 5 lebt – was für eine Story! ◀

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

HAPPY END – 911 RS TARGA

MITTEN AUS DEM LEBEN

Sie geht auf die 50 zu, die langjährige Beziehung zwischen dem Ehepaar Gebhard und ihrem gebraucht gekauften Elfer. Er war und ist der erste in einer langen Reihe klassischer Porsche und vielleicht sogar der einzige 911 E Targa mit nachgerüstetem Carrera-Motor.



60 JAHRE 911

Wenn sie auf ihren Elfer schauen, sehen sie mehr als nur einen alten Porsche. Georg und Christel Gebhard sehen tief verschneite Straßen im Harz, die nun mit einem Heckmotorauto zu bewältigen waren, Expeditionen zu entfernt gelegenen Mineralienfundstellen, Reisen in die DDR und nach Griechenland. Alltagseinsatz. Ein Auto für ein ganzes Leben.

In der Geschichte steckt viel Zufall, über den Kauf, den Umbau und die Restaurierung, bis zum Verbleib. Aber selbst das alte, vor bald 50 Jahren geprägte DIN-Kennzeichen gibt es noch. „Damals“, sagt Georg Gebhard (78), „wollten wir eigentlich nur unseren maroden Neuwagen loswerden. Und der Verkäufer des Porsche brauchte ein anderes Auto. So wurden wir uns handelseinig.“

Der Einstieg in die Porsche-Liga erfolgte über den Umweg Lancia Beta. „Ein wunderschönes Auto, das wir in Göttingen beim Händler neu gekauft hatten, sich aber leider innerhalb kürzester Zeit als Fehlkauf, als mangelbehaftetes Montagsauto entpuppte. Ein Bremsattel fiel einfach ab,



Ausgangslage: Als Alltagsauto musste der sepiabraune 911 E Targa auch im tiefsten Winter ran, der Mercedes 280 SL parkt heute noch neben dem Porsche. 2003 war es Zeit für eine Restaurierung



abschließen ließ sich der Beta auch nicht, er rostete überall – wir wollten ihn nur noch loswerden, ein Freund empfahl einen Tausch, aber kein Fiat-Händler wollte ihn haben. Die wussten, warum: Unser Auto gehörte zu einer Charge, die wegen schweren Qualitätsmängeln lange Zeit im Freien auf Halde gestanden hatte“, sagt Gebhard.

Dem Nachbarn im ländlichen Harz ging es ähnlich, auch ihn plagten Probleme: als Polizist mit Porsche von den Anwohnern misstrauisch beäugt, außerdem vom konstanten Ölverlust des sepiabraunen 911 E vorm Reihenhaus genervt. Es kam zum Tausch. Der 911-Besitzer erhielt den Beta plus eine Zuzahlung von 8000 Mark und so wechselten Lancia und Porsche im April 1977 die Besitzer. Gebhards fuhren auf einmal Porsche – von Simca und Lancia kommend ein dramatischer Aufstieg, „Aber mit dem vollen Gehalt meiner Assistenz-Professur an der Universität Clausthal-Zellerfeld konnten wir uns das leisten“, sagt Gebhard. Kennengelernt hatten sich Georg und Christel im Chemiestudium.

„In Kombination mit unserem kurz vorher ebenfalls gebraucht gekauften Mercedes 280 SL waren wir eine mehr als illustre Paarung, und Christel war mit dem 911

die schnellste Frau im Oberharz.“ Tag und Nacht seien sie mit dem 911 E Sportomatic, am 12. September 1972 erstmals zugelassen auf das Autohaus Winter, Kurfürstendamm 106 in Berlin, unterwegs gewesen. „Schleuderkehren, 360-Grad-Drehungen auf Schnee und Eis: Im schneereichen Winter 1977/78 habe ich mit dem 911 Rallyefahren geübt“, sagt Georg Gebhard. Schon 1977 verzeichnete der beiliegende Pflegepass einen Kilometerstand von 111.000 Kilometern. Und weil der Fahrersitz bereits verschlissen war, wurden im gleichen Jahr die originalen Sitze gegen sportlich profilierte Ausführungen getauscht. „Damals die teuersten, die Recaro im Angebot hatte.“

165 PS UND VIERGANG-SPORTOMATIC

Als mittleres Modell zwischen dem 911 T mit dem 130 PS starken 2,4-Liter-Vergasermotor und dem 190 PS leistenden 911 S blieb der 911 E der frühen Siebziger eine selten bestellte Zwischengröße. Der Einstiegsversion hatte der E die mechanische Einspritzung und ein Plus von 35 PS voraus, die Viergang-Halbautomatik war bei allen drei Varianten optional erhältlich. Als Auto des



„IN KOMBINATION MIT UNSEREM MERCEDES 280 SL WAREN WIR EINE ILLUSTRTE PAARUNG. UND CHRISTEL WAR MIT DEM 911 DIE SCHNELLSTE FRAU IM OBERHARZ.“

Georg Gebhard





Modelljahres 1973 – dem bis heute namensgebenden Jahrgang der F-Serie – fehlte dem sepiabraunen 911 E der Gebhards allerdings die nur ein Jahr lang vorhandene Ölklappe auf der Beifahrerseite.

„Dafür begleitet mich die Diskussion um die ATS-Räder seit Jahren. Aber ja, sie passen so: Silber lackierte Hackmesser waren beim 911 E serienmäßig! Nur an der Hinterachse sind heute ein Zoll breitere Räder und Reifen montiert. Und den Spoiler vom S-Modell trug der Wagen schon, als wir ihn 1977 kauften.“

Die größte Änderung erfuhr der Targa, als Georg Gebhard Anfang der Achtzigerjahre schriftlich bei Porsche in Stuttgart anfragte, ob ihm die Fachleute im Werk einen 2,7-Liter-Carrera-Motor in seinen Targa einbauen würde. Diese Anfrage wurde verneint und Gebhard an den Porsche-Spezialisten und erfolgreichen 935-DRM-Piloten Jürgen Kannacher in Krefeld weitergereicht. Beim Werkstattbesuch sah Gebhard eine Reihe RS-Triebwerke herumliegen. Auf Nachfrage entpuppten





die sich als Opfer der Ölkrise von 1973 und 1979. „Viele 911-Fahrer hatten sich kleinere, sparsame Motoren einbauen lassen. Wir haben es andersrum gemacht und den 165-PS-Motor des E gegen einen MFI-Motor des Jahrgangs 1975 getauscht.“ Beim Tachostand von rund 170.000 Kilometern wurde dort im März 1981 ein 2,7-Liter-911-Carrera-Motor mit einer Laufleistung von 60.000 Kilometern montiert – der heute noch im Heck steckt.

CARRERA-MOTOR VON 1975

„Was ich damals noch nicht wusste: Auch Roger Penske hat sich 1973 einen 911 E Targa mit einem RS-Motor ausrüsten lassen, um den Wagen als Pace Car bei den IROC-Rennen einzusetzen“, sagt Gebhard. „Wir haben die Sportomatic gegen ein 5-Gang-Schaltgetriebe tauschen lassen. Die einzige Fahrwerksänderung bestand aus zwei zusätzlichen Stabilisatoren. Diese haben die Mechaniker einfach mit dem Schweißgerät aus anderen Autos, die auf dem Hof standen, herausgetrennt – der



Transformation: Die originalen Unterlagen und Papiere sind noch da, aber das Erscheinungsbild mit Recaro-Sitzen, Schottenkaro und neuem Lack hat sich im Laufe der Jahrzehnte verändert.



**„BIS IN DIE ACHTZIGERJAHRE SIND WIR MIT DEM PORSCHE
ZU MINERALIENFUNDSTELLEN UND AUF MESSEN IN GANZ
EUROPA ODER EBEN ZUR ARBEIT GEFAHREN“**

Kannacher hat einen furchtbaren Wutanfall bekommen“, sagt Georg Gebhard. Auch ein größerer Trockensumpf-Ölbehälter mit Kühlschlange im Radhaus fand seinen Weg in den Targa RS.

Die bereits angelieferten Kotflügelverbreiterungen gingen zurück ans Werk („Ich finde die schmale Karosserie einfach schöner.“) und auf einen Bürzel wurde bewusst verzichtet. Den 300-km/h-Tachometer reklamierte Gebhard und verlangte seinen alten Tacho zurück. „Hätte ich wohl nicht machen sollen. Was der andere heute wert wäre ...“ Auch dieser tiefgreifende Umbau liegt schon wieder mehr als 40 Jahre zurück.

RESTAURIERUNG NACH 30 JAHREN

Lange war der Targa ein Auto zum Benutzen, ein Auto mitten aus dem Leben. Gleich die erste große Tour im Sommer 1977 führte das Ehepaar von Clausthal über Brindisi nach Lavrion nahe Athen. „Jeden Tag hat Christel einen anderen Dorfbewohner zur Spazierfahrt mitnehmen müssen.“ Beim kleinen Grenzverkehr im Osthartz zwischen BRD und DDR waren die Volkspolizisten stolz vom „Schmugglerfach“ im Kofferraum zu wissen, bei der Einreise nach Ostberlin sorgte eine im Fußraum zur Aufnahme von Regenwasser ausgelegte West-Zeitung für Komplikationen. „Daraufhin ließ man uns extra lange auf unsere Papiere warten.“



Auf der Autobahn zwischen Kassel und Frankfurt riss einmal der Keilriemen, die Motortemperatur schnellte in die Höhe. „Den Ersatzriemen habe ich ins Kornfeld geschmissen, weil ich dachte, dass ein luftgekühltes Auto so was nicht braucht. Noch vor dem Eintreffen des ADAC hatte Christel ihn zum Glück wiedergefunden. Bis in die Achtzigerjahre sind wir mit dem Porsche zu Mineralienfundstellen und auf Messen in ganz Europa oder eben zur Arbeit gefahren“, sagt Georg Gebhard. „An den ständigen, leichten Ölverlust, bei dem das Öl auf die Wärmetauscher tropft, haben wir uns gewöhnt. Christel roch immer leicht nach Öl, wenn sie zu Prüfungen an der Uni erschien.“

Als nach 30 bewegten Jahren die Rostschäden unübersehbar wurden, folgte das dritte Kapitel in der Geschichte der Langzeitbeziehung. Im Rahmen der Restaurierung erhielt der Elfer ein neues Lackkleid in Silber und eine Innenausstattung mit rotem Teppich, rotem Leder und passenden „MacLaughlin“-Schottenkarro. „Er ähnelt ein bisschen dem 911-Turbo-Prototyp von Louise Piëch.“ Andere, glanzvollere Porsche wie ein 964 Cup oder Ruf BTR 3.4 Flachbau und mehrere 911 Turbo haben dem 911 RS Targa zwischenzeitlich Gesellschaft geleistet, aber nur der erste Elfer ist geblieben. „Den werden wir für immer behalten.“ ◀

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

HEUTE AKTIONÄR WERDEN

Testen Sie Deutschlands führendes Anlegermagazin inklusive aller Abovorteile für 4 Wochen zum Vorteilspreis.

25 €
~~31,20 €~~



4x

DER AKTIONÄR digital

- + DER AKTIONÄR+
- + 4 Musterdepots
- + Watchlists
- + 1x *einfach börse* geschenkt



Angebot sichern

deraktionaeer.de/willkommen

DER AKTIONÄR

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche Cayman GT4 RS

MINICHAMPS®

Anfang 2019 gab es erste Sichtungen eines Erlkönigs des Porsche Cayman 718, bei dem man damals auffällig andere Lufteinlässe und einen Spoiler mit Schwanenhals entdecken konnte. Bei Testfahrten auf der Nordschleife dürfte eingefleischten Porsche-Fans dann spätestens aufgefallen sein, dass dieser Cayman anders klingt als der normale GT4. Der Grund für die besondere Klangfarbe ist, dass in ihm das Herz des 911 GT3 schlägt. Der Motor musste, um passgenau zu sein, zwar um 180 Grad gedreht werden, was ihn durch die daraus



resultierende Verlängerung der Abgasanlage 10 PS gekostet hat, aber ihm auch einen Klang verschafft, den man sonst nur von der Rennstrecke kennt. Der „über-Cayman“ trägt den Namen Porsche Cayman GT4 RS und findet dank Minichamps nun auch den Weg in die heimischen Sammlungen der Porsche-Liebhaber. Das Modell im Maßstab 1:43 ist in den Farben arktikgrau und azzuro thetys metallic im Shop bei ck-modelcars verfügbar. Die Miniatur, die alle wichtigen Details ihres großen Vorbilds maßstabsgetreu widerspiegelt, wird stilecht in einer Porsche Werks-Umverpackung geliefert.

Porsche 718 Cayman GT4 RS 2022 arktikgrau 1:43 Minichamps, 69,95 €, Art-Nr.: WAP0200010NGT4

Porsche 718 Cayman GT4 RS 2022 azzuro thetys metallic 1:43 Minichamps, 69,95 €, Art-Nr.: WAP0200020NGT4

Porsche 936/76 LeMans

WERK83™

Sammlungen werden komplett: Porsches Le Mans-Sieger von 1976 gibt es jetzt erstmals als Modell! Der 1976 siegreiche Porsche 936 von Jacky Ickx und Gijs van Lennep fehlte bisher als Miniaturversion, was sich dank Werk83 geändert hat. Das ck-modelcars-Label hat den 936 im Maßstab 1:18 herausgebracht und füllt damit eine langwehrende Lücke in gutsortierten Sammlungen.



Allein der Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans an sich ist Grund genug, das Auto als Modell aufzulegen. Doch der 936 besticht durch weit mehr, zum Beispiel durch die markante Form mit der flachen Nase, dem riesigen Lufteinlass hinter dem Cockpit und dem opulenten Heckflügel. Außerdem

trägt das Auto die Farben und Schriftzüge von Martini Racing – ein Design, mit dem Porsche etliche große Erfolge gefeiert hat und das bis heute zu den beliebtesten Outfits der Rennsportszene zählt. Mit seinem aufgeladenen 2,1-Liter-Sechszylinder-Boxermotor war es außerdem das erste Auto mit Turbomotor, das einen Sieg an der Sarthe eingefahren hat.

Porsche 936 #20 Sieger 24h LeMans 1976 Ickx, van Lennep 1:18 Werk83, UVP 79,95 €, Art-Nr.: W18011001

Porsche 911 GT1

WERK83™

Nach langer und ausgiebiger Vorbereitungsphase feiert der Porsche 911 GT1 sein Debüt im Aufgebot von Werk83. Die Sammler dürfen sich auf gleich mehrere 1:18er-Varianten des legendären Rennfahrzeugs freuen. Der 911 GT1 nimmt hierbei ein wichtiges Kapitel in der Porsche-Geschichte ein. 1996 brachte der Autobauer aus Stuttgart die erste von drei Versionen des spektakulären Rennfahrzeugs heraus – mit dem Ziel, in Le Mans den Gesamtsieg zu holen. Das Vorhaben gelang zwar nicht auf Anhieb, jedoch bewies der Porsche 911 GT1 96, dass er das Zeug zum Podest hat. So waren es Hans-Joachim Stuck, Thierry Boutsen und Bob Wollek im Auto mit der Startnummer 25, die auf Platz zwei ins Ziel kamen.



Ihre Teamkollegen Karl Wendlinger, Yannick Dalmas und Scott Goodyear sahen im Schwesterfahrzeug (Startnummer 26) als Dritte die Zielflagge. Der 911 GT1 markierte zugleich die werksseitige Rückkehr von Porsche nach Le Mans seit 1988. Werk83 hat sich nicht nur den legendären Werksdesigns gewidmet. Der markante Marlboro-Look, mit dem das Kundenteam JB Racing im Folgejahr antrat, ist ebenso Teil des Aufgebots wie die Sonderlackierung für Testzwecke.

Porsche 911 GT1 #29 24h LeMans 1997 von Gartzzen, Thevenin, Ferte 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art.-Nr.: W18013005

Porsche 911 GT1 #25 Prequalifying 24h LeMans 1996 Stuck, Wollek, Boutsen 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art.-Nr.: W18013007

Porsche 911 GT1 #26 3rd 24h LeMans 1996 Dalmas, Wendlinger, Goodyear 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art.-Nr.: W18013002

Porsche 911

Die Zeitschrift „auto, motor und sport“ attestierte 1984 im Test dem Porsche 930, der als Überarbeitung des G-Modells gilt, ein wunderschönes Cockpit und einen unverkennbaren Motorensound, der einen Genuss für die Ohren darstellt. Diese Attribute werden dem 930, einem der beliebtesten klassischen Porsche-Modelle, auch heute nach fast 40 Jahren noch mit gutem Gewissen nachgesagt. Da im Produktionszeitraum insgesamt knapp 76.000 Modelle vom Band liefen (knapp die Hälfte als Coupés, ein Viertel Cabrios und ein Viertel als Targas), ist der Porsche 930 auch heute noch gut und zu bezahlbaren Preisen zu bekommen, wenn man nicht zwingend die Ausführung mit dem charmanten Zusatz „Turbo“ sein Eigen nennen will. Durch die vielen Weiterentwicklungen gegenüber seinem Vorgänger ist der 911 (930) ein alltagstauglicher Klassiker, der auch in der heutigen Zeit noch viel Fahrspaß verspricht. Vom Label Schuco bietet ck-modelcars dieses Stück Geschichte für Sammler zum Preis von je 199,95 € (UVP 349 €) im Maßstab 1:12 an. Mit einer Länge von 36 cm und einer Breite von 16 cm sind die Modelle in diesem Maßstab ein echter Hingucker für jede Sammlung. Verfügbar ist das Modell als Speedster in den Farben schwarz und indisch rot und als Turbo-Coupe in silber. Bei allen drei aus Diecast gefertigten Modellen lassen sich die Motorhaube, die Türen und der Kofferraum öffnen und geben so den Blick frei auf den detaillierten Motorraum und die originalgetreu nachempfundene Innenraumausstattung.



- Porsche 911 (930) Turbo silber 1:12 Schuco, UVP 349,00 € jetzt 199,95 €, Art-Nr.: 450670200**
- Porsche 911 Speedster Baujahr 1989 schwarz 1:12 Schuco, UVP 349,00 € jetzt 199,95 €, Art-Nr.: 450670600**
- Porsche 911 Speedster Baujahr 1989 rot 1:12 Schuco, UVP 349,00 € jetzt 199,95 €, Art-Nr.: 450670500**



www.ck-modelcars.de



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

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

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

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
 Alle Modelle von damals bis heute

www.P-Drux.de

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

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

 **Porsche Club** 

928

Der werksautorisierte Classic Club
 Porsche Club 928 e.V.

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

**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

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



Petzoldt's seit 1988

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

www.petzoldts.de

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

BIETE



Der auffällige, in der Region BS bekannte "Post-Porsche" steht zum Verkauf. Cayman S 217kW 2006. Spezialauspuff, Spoiler, Gewindefahrwerk. Zuverlässiger Driver ca. 120Tkm. U-frei. Besichtigung auf Bühne möglich. WGA 33,9. Auf Gebot. 0162 7792933



996 GT3 Clubsport (003) selten und orig. mit Notaus und Feuerlöscher, Bj. 2000, 46T km, orig. Käfig vo+hi, Vollleder schwarz, Clubsportsitze beige mit Schroth, GT3 Felgen BBS 8+10, SAGA mit 100 Zeller Kat, Schaltwegeverkürzung, Jahreswartung frisch, Wertgutachten 99T EUR. +49 171 4866068

Buchtipps



4 x Porsche original Fuchs Felgen, Größe 5 1/2 x 14, VB 1180 €, Tel. 01718246350



Porsche 911 – 60 Jahre Sportwagenkultur
 256 Seiten, zahlreiche Abbildungen,
 215 x 270 mm, Hardcover,
 ISBN: 978-3-96664-549-2, € 14,99
www.heel-verlag.de



Gute 964 werden selten! 911er Tiptr. Windschott. Cup1-Felgen. Cup-Rohr. DZV neu. Turbositze auf Wunsch. U-frei. Alle Services. Sehensw Zustand. Besichtigung auf Bühne möglich. 120Tkm TÜV06/25 WGA 70. VB. Nähe BS. 0162/7792933



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

Buchtipps



Mythos Porsche RS
 256 Seiten, zahlreiche Abbildungen,
 245 x 290 mm, Hardcover,
 ISBN 978-3-96664-543-0,
 € 69,-
www.heel-verlag.de

BIETE



18" Carrera IV Winterkomplettreder, 235/40 R18 91V M+S N2, 6,5mm Profil, Reifen wurden produziert in KW 41/2015, 295/35 R18 99V M+S N2, 6mm Profil, Reifen wurden produziert in KW 44/2017, passend für 997 Carrera 4 und Carrera 4S Coupé, Cabrio oder Targa, Preis VHB, Standort PZ Wuppertal. 997Winterraeder@gmx.de

AP 22, Porsche Allgaier Hochrad, top restauriert für 16.500 Euro zu verkaufen. Tel.: 0171 400 53 80



Porsche 911 SC 2.7 + 3.0 Tachometer, Ausführung elektronisch, passend für G-Modelle, Skala 240/250 Km/h, VDO-Kienzle generalüberholt, Zierringe + Gläser erneuert, Tachos "genullt", optisch + technisch quasi neuwertiger Zustand, FP jeweils € 790,00, Tel.: 0162-3661816



Techart Turbo 997.1 (2007), 2021 neu lackiert (orig. Arktis-Silber), Techart Bodykit+LS (541 PS), SAGA, Titan-Krümmmer, Turbo-Lader+Klimaanlage+VA neu, Bielstein B16 mit Lift, 991 Lenkrad mit Paddles, Carbon Innenteile + Lufteinlässe, GT3 Sportsitze, Techart Formula1, steht da wie neu, 0-Teile vorh. +49 171 4866068



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

Original verpackte Magnesium Felgen, 4 Stück, für 964 RS, unbenutzt für 12.400 Euro zu verkaufen. Tel.: 0171 400 53 80

Traum vom historischen Porsche?

Meine Beratung bei Kauf und Restaurierung spart Ihnen bares Geld - mehr als ich Sie koste.

KLASSIK EXPERTISE
Wolfgang Hämmerlin
Diplom-Ingenieur
Certified Expert for Historic Cars
GTÜ Classic Experte

+49 (0)7056 965 6633
+49 (0)151 41 66 80 11
info@klassik-expertise.de
www.klassik-expertise.de



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



HAHN - GFK.de
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

9 VOR 11 Tachometeruhren mit dem Baujahr Ihres Autos oben im Zifferblatt von 1963 - 1998

Mit Automatikwerk

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

289.00€



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

www.krebshilfe.de

GEMEINSAM GEGEN KREBS

MACH MIT *Werd aktiv!*

SPENDENKONTO IBAN
 DE65 3705 0299 0000 9191 91

Deutsche Krebshilfe
 HELFEN. FORSCHEN. INFORMIEREN.
 Stiftung Deutsche Kinderkrebshilfe



FÜR SAMMLER

PORSCHE FAHRER


Schuber für ca. neun Ausgaben im neuen Format ab 1-2019

Jetzt bestellen auf [www.heel-verlag.de!](http://www.heel-verlag.de)

€ 16,99



BIETE



Ein Satz 4 x original Porsche Fuchs Felgen 8 und 9x15 Zoll, z.B Porsche 911 930 Turbo, VB 4450 €. Tel. 01525/1308997



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



Porsche Plaketten Komplettsatz, 3 x RS 2.7 (grün, blau, orange), neu und unbenutzt in Originalverpackung mit Montageschrauben, nur als Satz, € 295,00, Tel.: 0162-3661816



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



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

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



SUCHE

Suche Porsche **997 GT3, GT3 RS oder 997 Turbo Coupe**. Tel. 01718246350

Suche Porsche **Boxster oder Cayman**. Tel. 015251308997

Kalendertipp



Best of Zuffenhausen 2024

14 Seiten Kunstdruckpapier, 480 x 595 mm, Cover mit Glanzlack veredelt, stabile Rückwand, silberne Spiralbindung, mit großem Wandplaner als Jahresübersicht,

ISBN: 978-3-96664-652-9, € 29,95

www.heel-verlag.de

MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

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

**DUCKWORTH
PRESTEX**

Tradition Reinvented

Der Chronograph 42 ist eine zeitgemäße Neuinterpretation eines Prestex-Klassikers: er vereint Tradition, Präzision und Technologie. Im Alltag und unterwegs.

duckworthprestex.com



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 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 1-2024
Erscheinungstermin: 09.11.2023 | Anzeigenschluss: 04.10.2023


STELP
SUPPORTER ON SITE

Wir sind da.

Die Hilfsorganisation,
die nicht redet, sondern handelt.

stelp.eu

Bildnachweis:
Johannes Müller



**ORIGINAL PORSCHE
Winterräder**

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

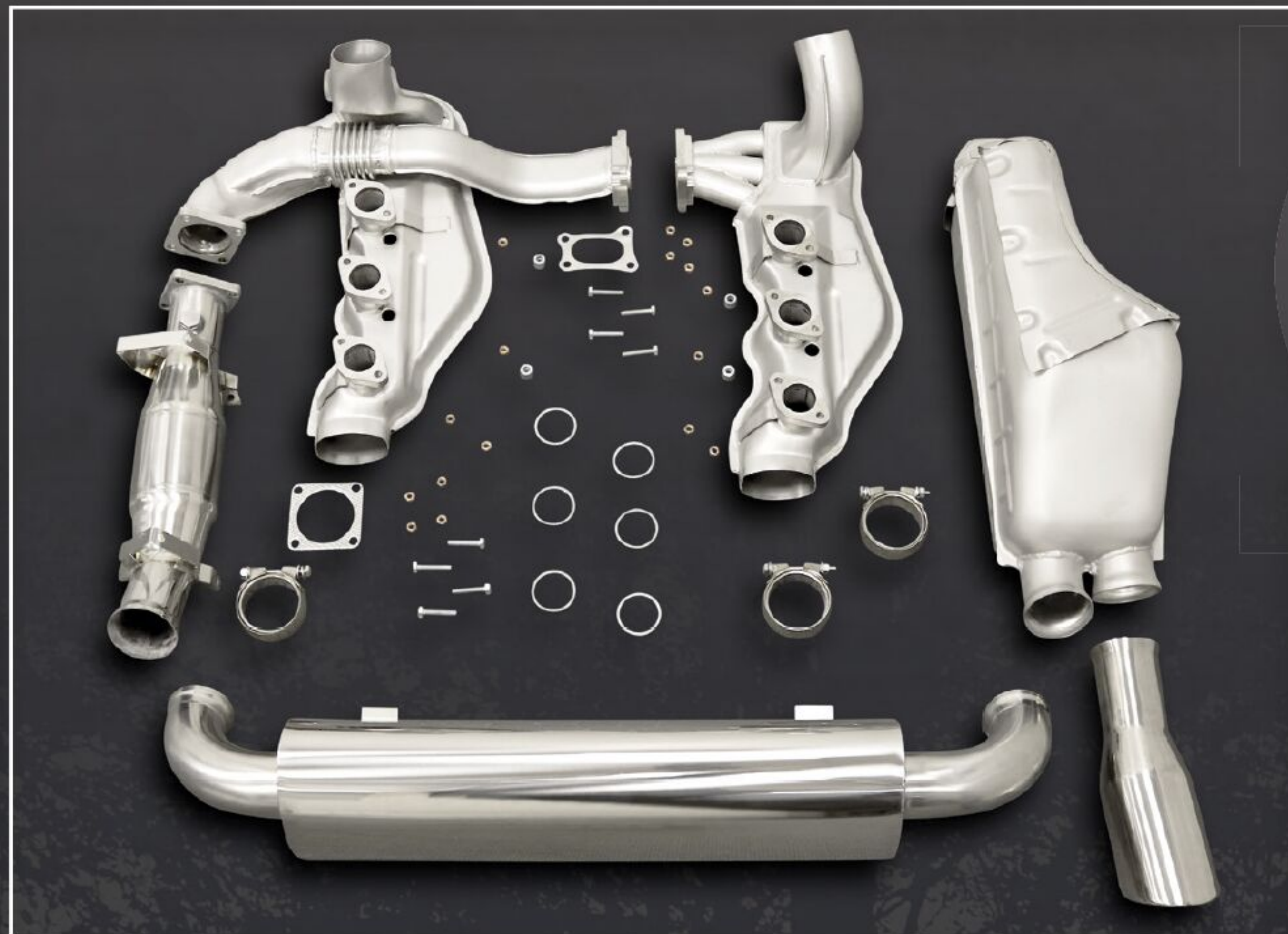
Dansk ORIGINAL



by JP Group Automotive

Dansk produziert etliche unterschiedliche Auspuffanlagen für die 964er Reihe.
Alle Teile sind handgefertigt aus ausgewählten Materialien. Gebaut für die Langlebigkeit!

Porsche 964
C2/C4 (3.6) '88-'94



Standard

Auspuffanlage mit einem Endrohr und Katalysator, komplett, rostfreier Stahl, mit TÜV

Dansk Ref. 92.262S
JP Nr. 1620001110

Sport 1

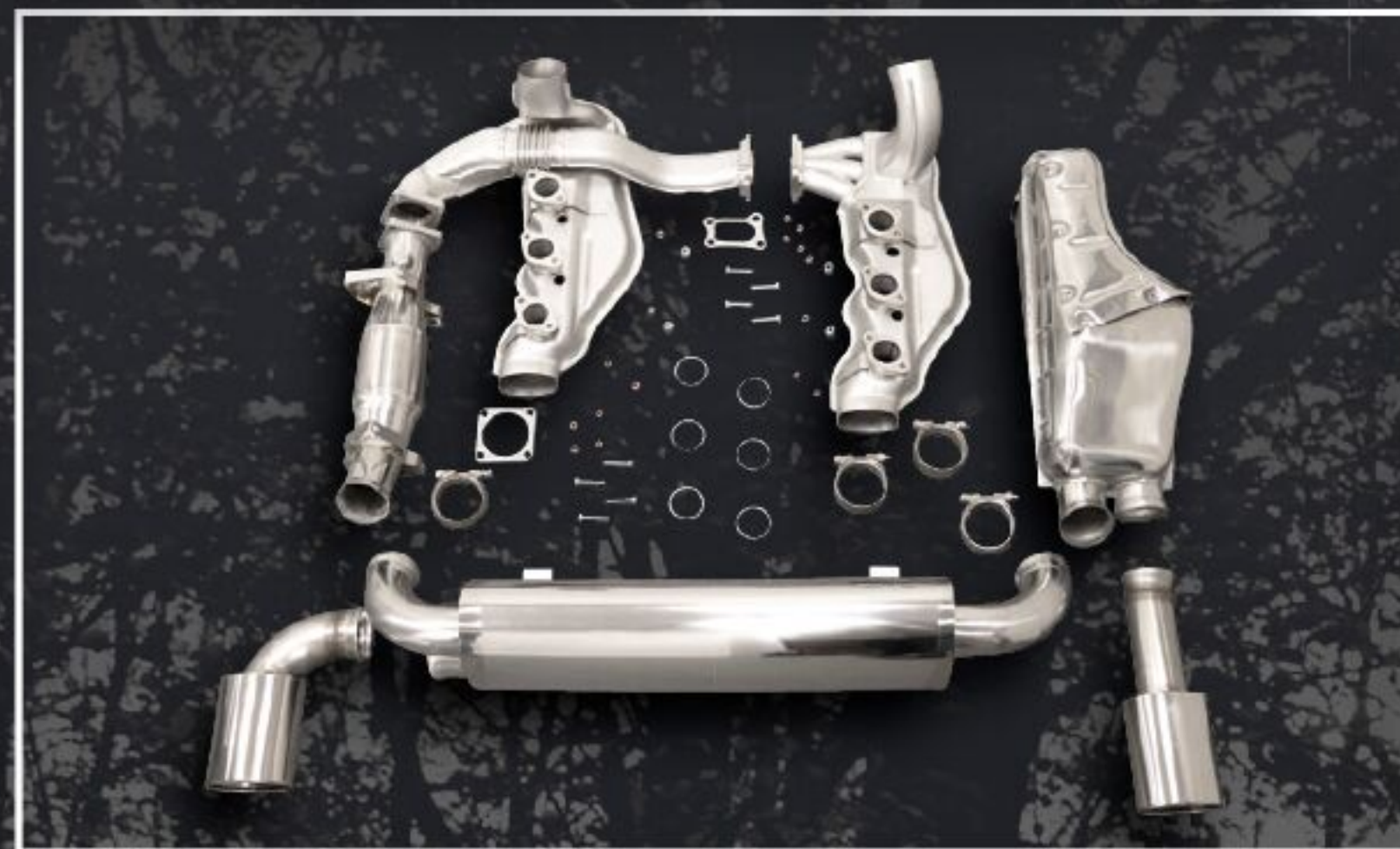
(KAT, mit Wärmetauschern)



Auspuffanlage mit einem Endrohr, komplett, rostfreier Stahl. Gleich dem „Standard“, jedoch mit Sport-Endtopf mit TÜV. Dansk Ref. 92.563S - JP Nr. 1620001210

Sport 2

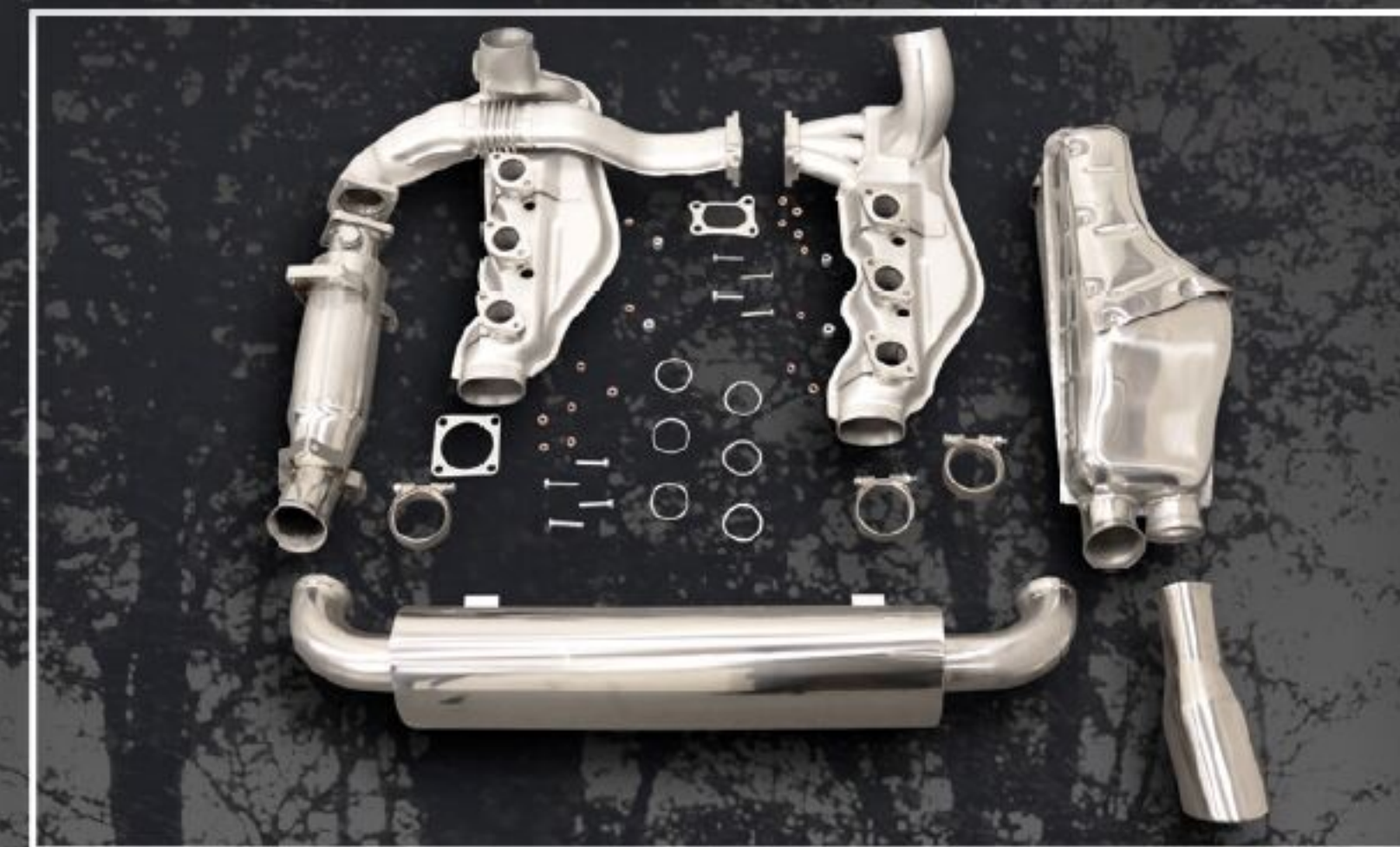
(KAT, mit Wärmetauschern ZWEI AUSGÄNGE)



Auspuffanlage mit zwei Endrohren, komplett, rostfreier Stahl. Gleich dem „Sport 1“, jedoch mit zwei Endrohren, mit TÜV. Dansk Ref. 92.564SD - JP Nr. 1620001310

Sport 3

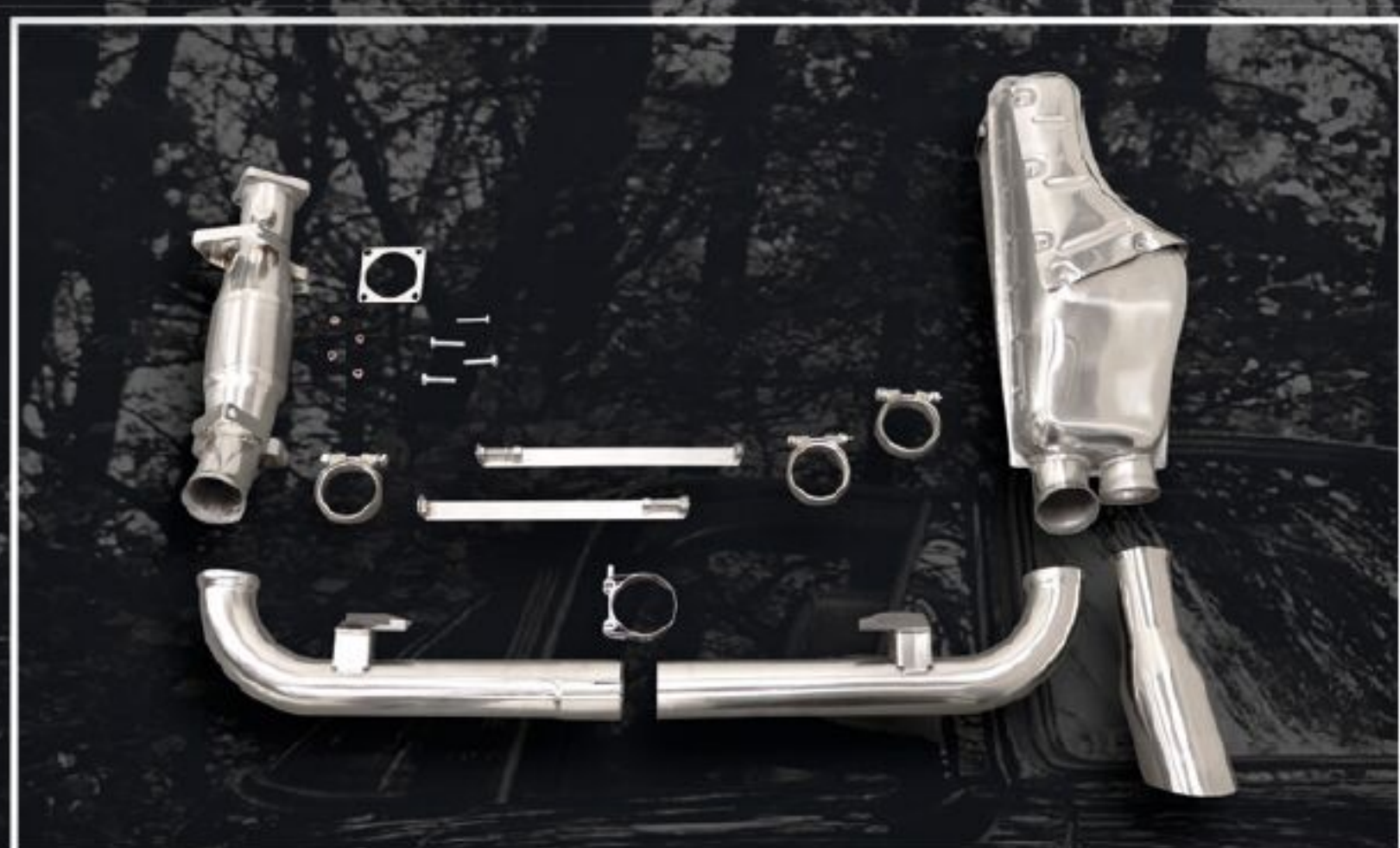
(ohne KAT, mit Wärmetauschern)



Auspuffanlage mit einem Endrohr, komplett, rostfreier Stahl. Gleich dem „Sport 1“, jedoch mit Katalysator-Bypass. Dansk Ref. 92.565S - JP Nr. 1620001410

Ultra Sport 1

(ohne Wärmetauscher)



Auspuffanlage mit Kapprohr, einem Endrohr und Katalysator-Bypass, rostfreier Stahl.
Dansk Ref. 92.566S - JP Nr. 1620001510

Ultra Sport 2

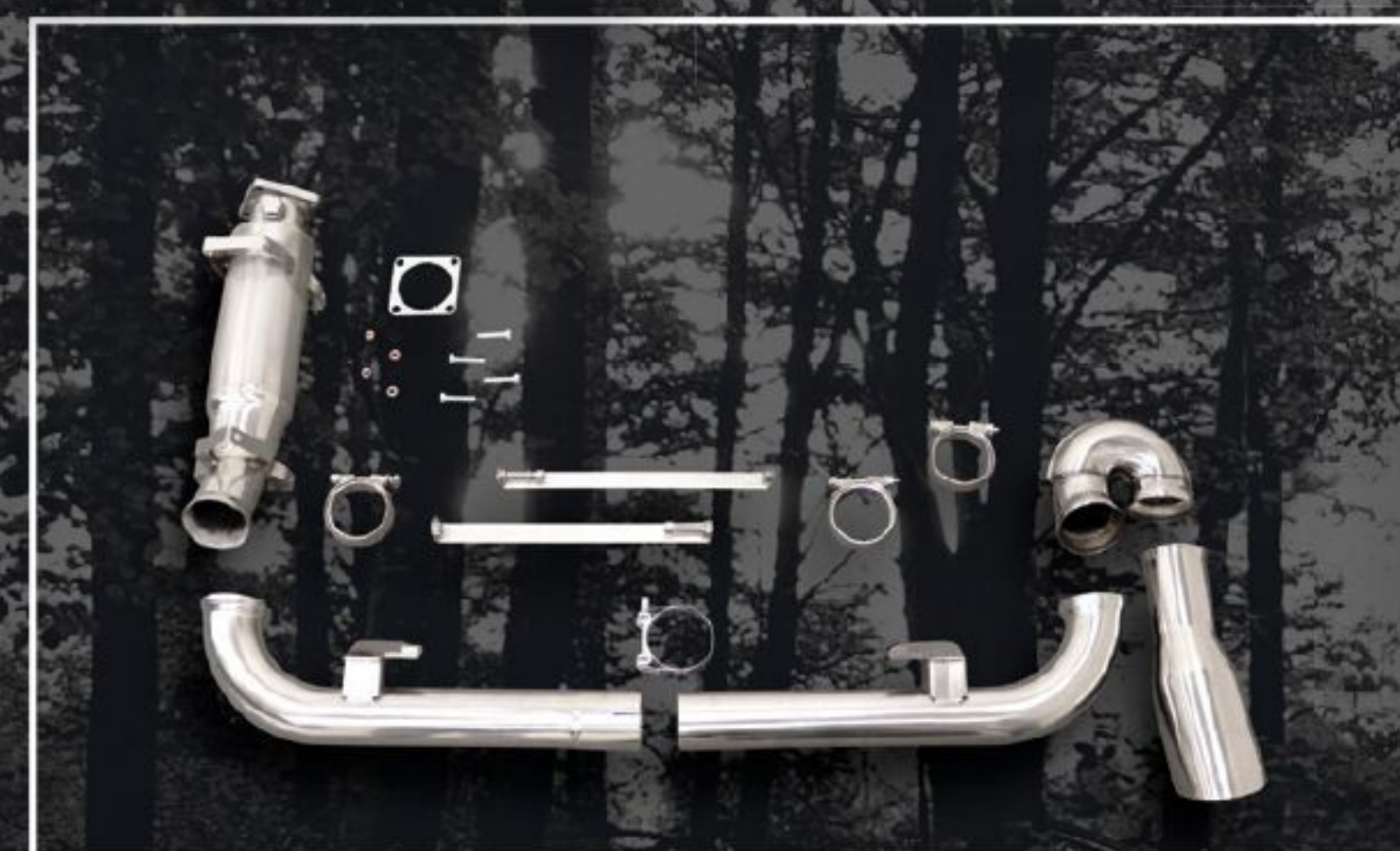
(ohne Wärmetauscher)



Auspuffanlage mit G-Rohr, den hinteren Auspufftopf ersetzend, mit einem Endrohr und Katalysator-Bypass, rostfreier Stahl.
Dansk Ref. 92.567S - JP Nr. 1620001610

Ultra Sport 3

(ohne Wärmetauscher)



Auspuffanlage mit G-Rohr, den hinteren Auspufftopf ersetzend, und Kapprohr, einem Endrohr und Katalysator-Bypass, rostfreier Stahl, voller Blowout, extrem laut.
Dansk Ref. 92.568S - JP Nr. 1620001710

www.jpgroupclassic.com

WIR BELIEFERN IHREN LOKALEN SHOP

VORSCHAU



TITELSTORY

Gipfel der Evolution – 30 Jahre 993



TUNING

Vier sind wieder wer – Kamm 912c



FAHRBERICHT

Geht mit der Mode – 718 Cayman Style Edition

WEITERE THEMEN IM HEFT:

Restaurierung 911 F · Routen-Planer ·
Cayenne Turbo S Typ 9PA

PORSCHE FAHRER 1-2024
erscheint am 09. November 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), Maximilián Balázs, Kieron Fennelly, Marcus Gloger,
Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Roman Rätzke, Matthias Röcke

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@vuserver.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.



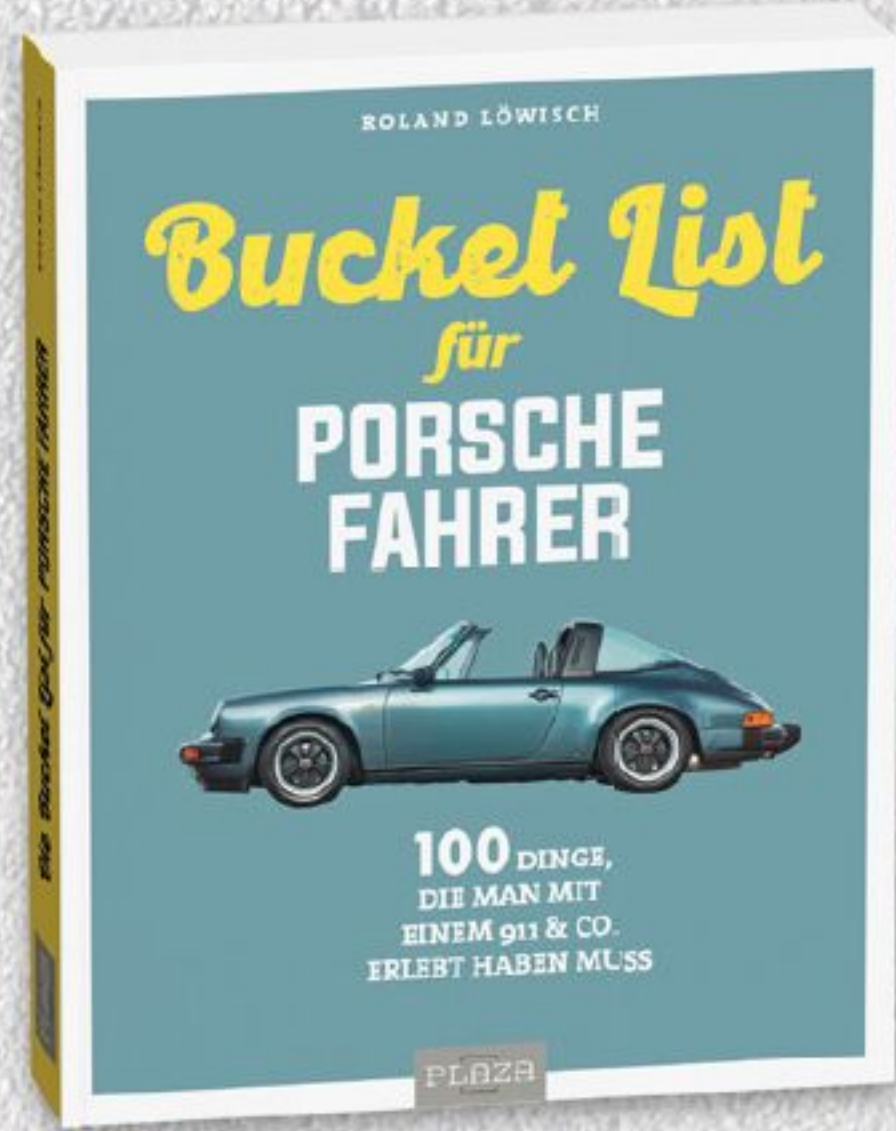
>15% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

ABONNIEREN LOHNT SICH!

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

* im Inland, Ausland auf Anfrage

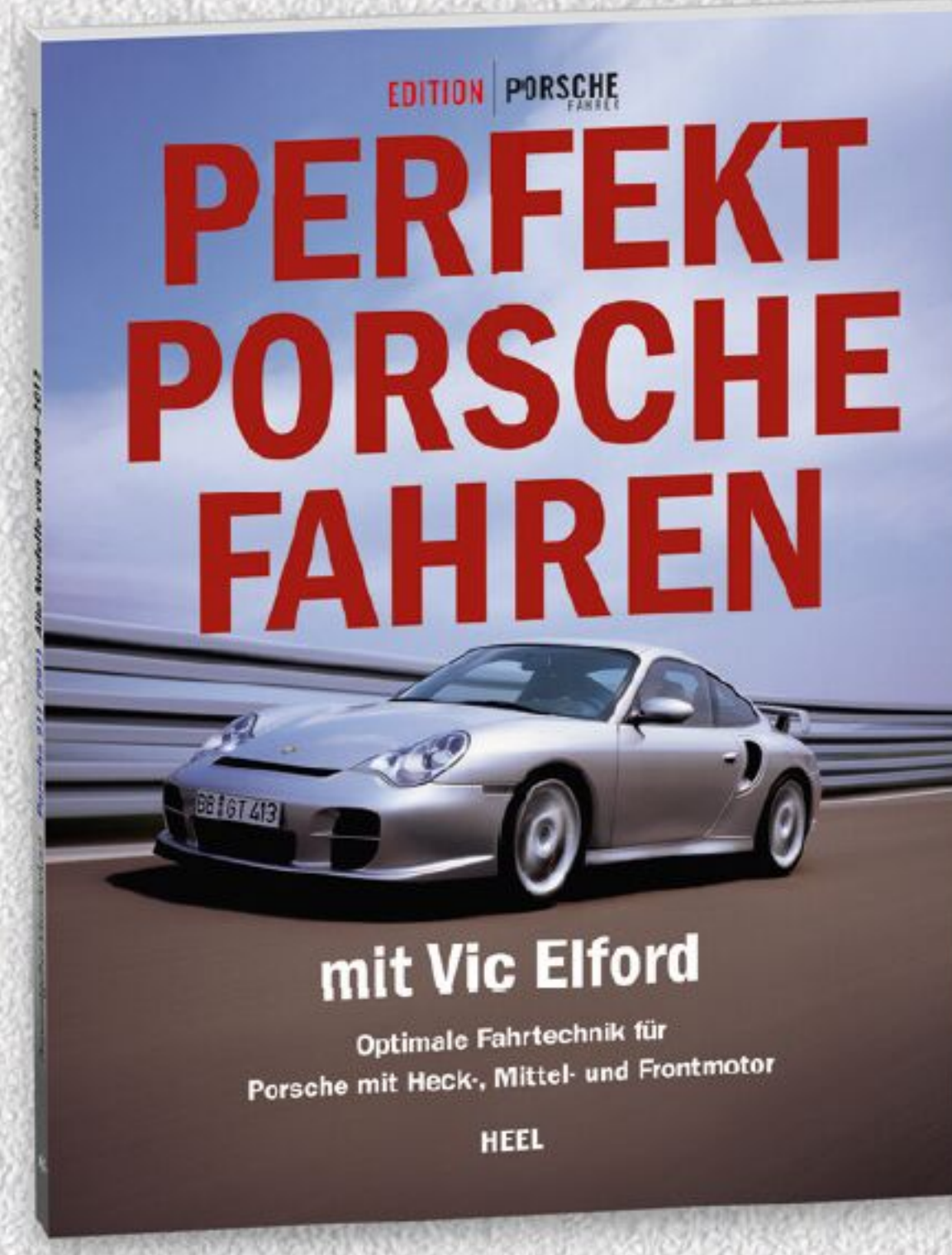
EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



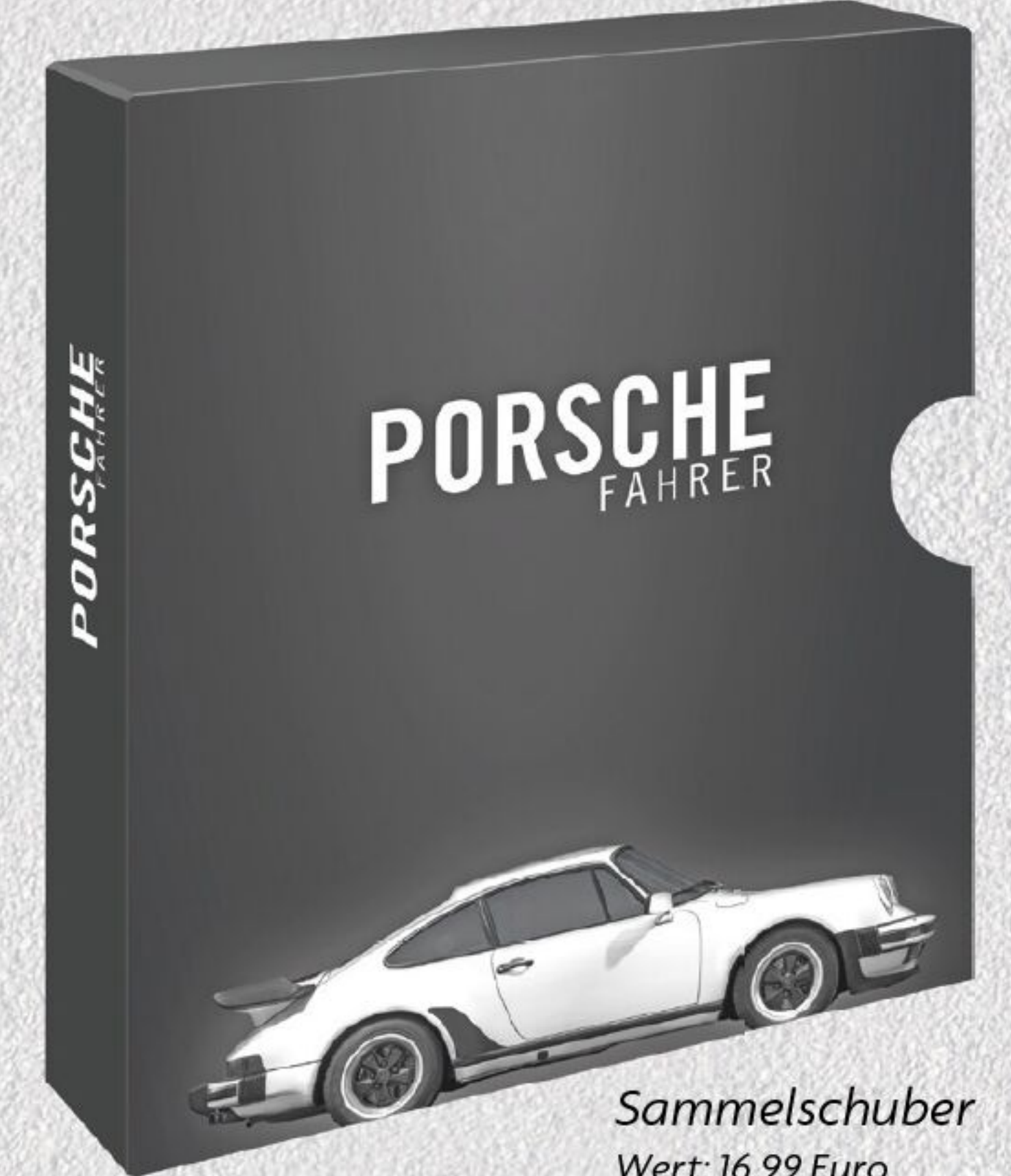
Wert: 9,99 Euro



Wert: 12,99 Euro



Wert: 19,99 Euro



Sammelschuber
Wert: 16,99 Euro

EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Schuco
Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 39,99 Euro



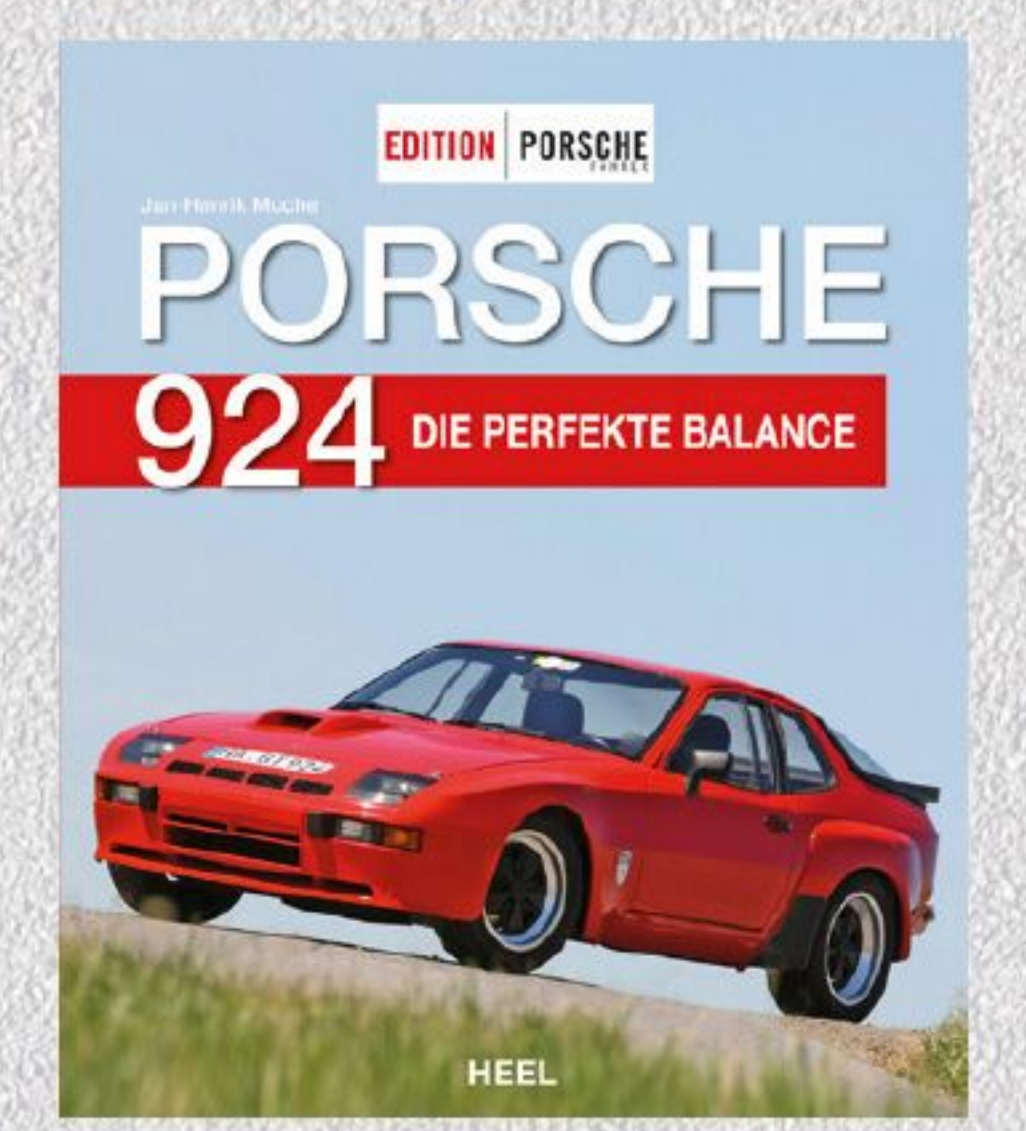
Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



Schuco
Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



Wert: 29,95 Euro



Wert: 39,95 Euro

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!
BESTELLEN SIE IHR ABO AUF WWW.PORSCHE-FAHRER.DE ODER TELEFONISCH UNTER 06123 9238-277!

**Built by dreamers.
Worn by the driven.**



DRIVEN BY DREAMS



PORSCHE

911 Turbo (WLTP): Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert 12,3–12,0;
CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 279–271; Stand 01/2023

